



HELSINGIN YLEISKAAVA

Vuorovaikutusraportti IV, 14.6.2016



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2016:2

HELSINGIN YLEISKAAVA

Vuorovaikutusraportti IV, 14.6.2016

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2016

Teksti: Yleiskaavatoimisto, teknistaloudellintoimisto ja liikennejärjestelmätoimisto;
lausuntojen ja muistutusten pohjalta

Graafinen suunnittelu: Tsto

Taitto: Sari Yli-Tolppa

Kansikuva: Ksv

Sisältö

Johdanto	5
-----------------------	----------

Lausunnot

Yhteenveto lausunnoista.....	6
-------------------------------------	----------

Lausuntojen referaatit sekä vastineet.....	9
---	----------

Ympäristöministeriö	9
----------------------------------	----------

ELY-keskus, Uudenmaan liitto, Liikennevirasto, Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä HSL ja HSY, AVI	10
---	-----------

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)	10
Uudenmaan liiton maakuntahallitus	24
Liikennevirasto	32
Liikenne- ja viestintäministeriö.....	43
Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)	46
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL).....	47
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY	51

Naapurikunnat	53
----------------------------	-----------

Espoon kaupunki	53
Vantaan kaupunki.....	55
Sipoon kunta.....	59
Järvenpää.....	61
Hyvinkään kaupunki	63
Kauniaisten kaupunki.....	64
Kirkkonummi.....	64
Nurmijärven kunta.....	66
Tuusulan kunta	68

Kaupungin hallintokunnat, lautakunnat, virastot ja laitokset sekä yhtiöt	70
---	-----------

Asuntotuotantotoimikunta	70
Helen Oy	71
Helen Sähköverkko Oy	72
Helsingin satama Oy	73
HKL-liikelaitoksen johtokunta	76
Kaupunginkirjasto.....	76
Kaupunginmuseon johtokunta	76

Kiinteistölautakunta	79
Eläintarhan johtokunta.....	84
Kulttuurikeskus	85
Liikuntalautakunta	85
Nuorisolautakunta	87
Pelastuslautakunta	88
Rakennuslautakunta	88
Taidemuseon johtokunta	88
Tietokeskus	89
Suomenkielinen työväenopisto	89
Yleisten töiden lautakunta	89
Teknisen palvelun lautakunta.....	95
Ympäristölautakunta.....	96

Muut lausunnon antajat	103
-------------------------------------	------------

Finavia Oyj.....	103
Fingrid Oyj.....	103
Etelä-Suomen aluehallintovirasto	104
Gasum Oy.....	105
Helsingin tulli	105
Huoltovarmuuskeskus.....	105
Museovirasto.....	106
Puolustusvoimat.....	110
Senaatti-kiinteistöt	113
Suomenlahden merivartiosto	115
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)	115
ELY-keskus.....	116
Suomen ortodoksisen kulttuurikeskuksen säätiö.....	119

Muistutukset

Yhteenveto muistutuksista	120
--	------------

Muistutusten kohdentuminen teemoittain ja alueittain	121
Luontoalueet.....	123
Virkistys- ja viheralueet sekä harrastustoiminta	126
Helsinki- ja kansallinen kaupunkipuisto.....	128
Kulttuuriympäristöt	129
Liikenne.....	130
Toimitila- ja elinkeinoalueet	135
Keskustat ja kauppa	137
Väestöennuste ja rakentamisen määrä	139
Ilmastonmuutos ja energiahuolto	140
Täydennysrakentaminen	141
Yleiskaavan esitystapa	142
Muut koko yleiskaava-aluetta koskevat muistutukset	143
Vuorovaikutus	144

Aluekohtaiset mielipiteet

Eteläinen ja keskinen Helsinki146

Lauttasaari.....	146
Melkki	148
Hernesaari	148
Katajanokka.....	149
Töölö ja Rajasaari.....	151
Kallio, Hakaniemi ja Merihaka	151
Koskela, Kumpula, Vallila ja Toukola	152
Käpylä ja Taivaskallio	154

Läntinen ja pohjoinen Helsinki156

Tali ja Munkkivuori.....	156
Pajamäki ja Pitäjänmäki	157
Malminkartano ja Kaarela.....	158
Haaga	159
Keskuspuisto.....	160
Tuomarinkylä	161
Pakila ja Torpparinmäki.....	163
Maunula ja Metsälä.....	164
Oulunkylä, Veräjämäki, Pirunkallio ja Vantaanjoen varsi ...	166

Koillinen Helsinki..... 167

Malmi	167
Puistola	169
Siltämäki ja Suutarila	170
Pukinmäki, Tapaninvainio	170
Savela	172
Viikki	172
Pihlajamäki	174
Pornaistenniemi	174

Itäinen ja kaakkoinen Helsinki 176

Herttoniemi ja Länsi-Herttoniemi, Roihupelto	176
Myllypuro.....	178
Kivinokka.....	179
Mellunmäki	179
Laajasalo	180
Vartiosaari	182
Vuosaari, Meri-Rastila, Mustavuori ja Ramsinniemi	183

Johdanto

Helsingin uusi yleiskaavan on strateginen, pitkän aikavälin maankäytön suunnitelma. Sen tavoitteena on esittää alueidenkäytön päälinjat, jonka pohjalta voidaan käynnistää tarkempi suunnittelu- ja selvitystyö Yleiskaava osoittaa mahdollisuuksia, tavoitteita ja tahtotilaa, mutta ei vielä johda suoraan toteutukseen.

Yleiskaavaehdotuksesta annettiin nähtävilläoloaikana 45 lausuntoa, 1444 muistutusta sekä nähtävilläoloajan ulkopuolella 42 kirjettä. Tässä raportissa esitetään keskeisimmät lausunnoissa tulleet kommentit vastineineen sekä kootusti vastaukset muistutuksissa ja kirjeissä esitettyihin asiakokonaisuuksiin.

Tässä raportissa vastaukset ja vastineet esitetään yleiskaavallisella tarkkuudella. Yleiskaavan aikataulutusta koskeviin lausuntoihin tai muistutuksiin vastataan vuosina 2016–2017 laadittavassa yleiskaavan toteuttamisohjelmassa.

Lausuntojen, muistutusten ja kirjeiden sisältö on vaikuttanut yleiskaavakarttaan ja selostukseen, määräysten tulkintataulukkoon sekä osaan teemakartoista. Näitä on päivitetty ja täydennetty.

Yleiskaavaprosessi on ollut avoin ja vuorovaikutteinen. Palautteen kirjo on erittäin laaja valmistelun kaikissa vaiheissa. Skaala vaihtelee kansainvälisistä, rajat ylittävistä näkökulmista aina yksittäisen asukkaan lähimetsään. Palautetta on saatu yleiskaavaprosessin aikana useasta eri lähteestä virallisen nähtävillä oloajan puitteissa tulleiden muistutusten ja lausuntojen lisäksi. Internetissä ja sosiaalisessa mediassa sekä lehtikirjoituksissa on käyty paljon keskustelua koko yleiskaavatyön ajan. Useisiin palautteisiin on vastattu suoraan asianosaisille meilitse, kaupungin palautejärjestelmän kautta tai Yleiskaavan internet-sivulla.

Eniten muistutuksissa nousi esiin viheralueet ja niiden riittävyys. Lausunnoissa viheralueiden lisäksi nousivat esiin kaupunkibulevardit. Yhteenvetona muistutuksista ja kirjeistä voidaan todeta, että kaavaratkaisua kokonaisuutena puoltavia muistutuksia oli vähän. Yhtenä voidaan mainita usean opiskelijajärjestön yhteisesti laatima muistutus, jossa todetaan yleiskaavaratkaisun kannustavan jäämään Helsinkiin asumaan valmistumisen jälkeen. Lausuntojen osalta yleiskaavaa kokonaisuutena puoltavia lausuntoja oli useampia.

Yleiskaavaan liittyvän materiaalin laajuus kokonaisuudessaan on edelleenkin aiheuttanut haasteita lausuntojen ja muistutusten antajille. Lausunnoissa edellytetään selvityksiä, jotka kuitenkin on joko tehty yleiskaavaa laadittaessa ja ollut siten kaavan liitteenä tai oheismateriaalina. Sen lisäksi yleiskaava nojaa laajalti jo aiemmin tehtyihin tutkimuksiin ja selvityksiin, jotka ilmenevät kaavaselostuksen lähdeluettelosta. Osa palautteesta käsitteli asioita, jotka eivät suoraan ole yleiskaavalla ratkaistavia.

Lausunnot

Yhteenveto lausunnoista

Yleiskaava on kaupungin kehittämistä kokonaisuutena pitkälle tulevaisuuteen luotsaava ja mahdollistava asiakirja ja tarkempaa kaavoitusta toivottaviin kehityskulkuihin ohjaava instrumentti. Tämän takia on mahdollista, että osalle lausunnonantajista on ollut haasteellista tulkita kaavamerkintöjen suhdetta tavoitteisiin. Lausunnoissa edellytetään paikoin hyvinkin yksityiskohtaisia selvityksiä asioiden todentamiseksi nykytilanteen pohjalta. Oletuksena on usein toimintaympäristön muuttumattomuus.

Kaikki signaalit, yleiskaavan selvitykset ja taustamateriaali, olemassa oleva tutkimustieto sekä jo nyt tapahtuvat nopeat toimintaympäristön muutokset seudulla ja maailmanlaajuisesti osoittavat, että maailma on muuttumassa nopeasti esimerkiksi käyttäytymistottumusten, arvojen, digitalisaation ja uusien tekniikoiden seurauksena. Jo tiedossa olevien muutosprosessien lisäksi yleiskaavassa on varauduttava myös sellaisiin muutoksiin, joista ei tällä hetkellä ole lainkaan tietoa. Siksi kaavan on oltava joustava ja mahdollistettava erilaisia kehityskulkuja.

Yleiskaavan tavoitteita kaupunkirakenteen tiivistämisestä ja raideliikenteen verkostokaupungista pidettiin lausunnoissa pääsääntöisesti hyvinä mutta samalla kuitenkin kyseenalaistettiin useita yleiskaavan aluevarauksia. Ympäristöministeriötä lukuun ottamatta erityisesti usean valtion viranomaisten, kuten ELY-keskuksen, Liikenneviraston, Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Museoviraston lausuntoja yhteenkoottuna voidaan tulkita, ettei Helsinkiin tulisi esittää juuri lainkaan uusia aluevarauksia asuntorakentamiseen. Myös täydennysrakentamista kyseenalaistetaan museaalisisista ja kulttuuriarvoihin viitaten useilla alueilla. Kuitenkin yleiskaavaehdotuksessa nämä kulttuuriympäristöt on otettu huomioon kaavamääräyksissä, ja kaavan mahdollistama tiivistäminen on hyvin maltillista näillä alueilla, voimassa olevien suojeluasemakaavojen alueilla jopa vastaten pitkälle nykytilannetta.

Kaupunkibulevardeja koskevia selvityksiä kritisoitiin riittämättömiksi. Yleiskaavan strategisen luonteen huomioon ottaen selvitykset ovat riittävät. Kaupunkibulevardimerkintä yleiskaavassa mahdollistaa sen, että alueita voidaan jatkosuunnitella ja -selvittää. Yleiskaava tarvitaan, jotta jatkossa myös kaupungin ja valtion välisille neuvotteluille saadaan lähtökohta ja saadaan uusi avaus seudulliselle jatkosuunnittelulle. Jo nyt tehdyissä selvityksissä on osoitettu, että hyvällä suunnittelulla ja hyvätasoiseen joukkoliikenneratkaisuun sekä liityntäpysäköintiin kytkettynä kaupunkibulevardiratkaisu on mahdollista saada toimimaan.

Kaupunkibulevardien osalta kyse on kokonaan uusista kaupunginosista. Kantakaupungin tiheä urbaani alue laajenee siten, että ensimmäinen kaupunkimainen liittymä siirretään moottoriteiden päissä nykyistä hieman kauemmaksi. Muodostuviin uusiin kaupunginosiin tulee asuntoja ja työpaikkoja. Yhä useampi jää jo näihin uusiin kaupunginosiin tai asuu niissä, minkä vuoksi kaikkien ei suinkaan tarvitse pendelöidä Helsingin nykyiseen ydinkeskustaan saakka. Uusia urbaanin kaupungin palveluja ja vetovoimatekijöitä löytyy laajemmalta keskusta-alueelta.

Helsingin keskustan saavutettavuuden heikentyminen nousee esiin tässä samassa yhteydessä mm. joidenkin seudun kuntien, liikenneviraston ja ELY-keskuksen lausunnossa. Keskustan maantieteellinen koko on nykyisellään kuitenkin rajallinen. Uusi keskusta ulottuu laajemmalle ja silloin ollaan jo nykyistä aiemmin perillä urbaanissa kaupungissa - syntyy uusi kantakaupungin reuna. Kantakaupungissa myös liikkuminen on kaupunkimaista: lähellä määränpäättä, tiiviissä kaupungissa ei moottoriteille ole tarvetta, kun läpikulkevaa liikennettä ei juuri ole. Kaupunkibulevardeissa on siis kyse kaupunkikehityshankkeesta, jossa kokonaan uusien kaupunginosien rakentuminen mahdollistaa maan tuottavimman alueen, Helsingin kantakaupungin laajentumisen ja kasvun seudun ydinalueella. Uuden keskustan pääkatu ei voi olla moottoritie.

Yleiskaavan tavoite ei ole heikentää kaupungin eikä keskustan saavutettavuutta vaan parantaa sitä, niin että yhä useampi pääsee sujuvammin haluamaansa paikkaan. Joukkoliikenne välittää huomattavasti enemmän ihmisiä kasvavalla seudulla, kunhan matkaketjut toimivat ja liityntäpysäköinnistä huolehditaan. Nykyisen kulkumuotojakauman säilyttäminen kasvavalla seudulla ei ole kestävällä pohjalla. Jälkikäteen reagoimaan joutuminen on aina ongelmallisempaa kuin alkaa ratkaista nähtävissä olevia ongelmia etukäteen.

Mikäli moottoritiet jätettäisiin moottoriteiksi, Helsinki ei pystyisi laajentamaan tiivistä kantakaupungin aluetta, eikä ottamaan väestönkasvupainetta vastaan näiltä osin. Myöskään raiteisiin perustuvaa joukkoliikennettä ei tässä tapauksessa moottoriteiden varsille ole järkevää rakentaa. Rakentaminen hajautuu kauemmas seudulle ja tarvitaan yhä enemmän tilaa henkilöautoille pitemmiltä matkoilta asioiville.

Huolimatta siitä, että joissakin vaikutusarvioinneissa oli lähtötietoina HLJ 2015: lähtöoletuksiin perustuva ajoneuvoliikenteen hinnoittelu, yleiskaavan toteuttaminen ei edellytä tiemaksujen käyttöön ottoa.

Pitkälle katsovaa kaupungin kehityskulkua ohjaavaa asiakirjaa ei voida laatia pelkästään menneisyyden kehityksen ja nykyisyyden pohjalta, vaikka ne ovatkin erittäin tärkeää ja yleiskaavan pohjana ollutta tutkimustietoa. Tämän vuoksi yleiskaavan selvityksistä joitakin on tehty tavoitelähtöisesti etsien polkuja, miten toivottuun tilanteeseen päästäisiin. Useissa lausunnoissa ei tätä eikä kaava-asiakirjan strategista, pitkälle tulevaisuuteen katsovaa luonnetta ole selvästikään nähty.

Ympäristöministeriön lausunto yleiskaavasta on kannustava ja siinä on todettu yleiskaavan strateginen luonne. Lausunnossa on yleisellä tasolla tuettu kaavan sisältöä ja esitystapaa ja todettu, että ympäristöministeriö pitää hyvänä yleiskaavakartan yleispiirteisyyttä korostavaa 100mx100m ruutuihin perustuvaa esitystapaa, joka tuo hyvin esiin yleiskaavan strategisen luonteen.

Muita kaavan sisältöä tukevia lausuntoja on tullut mm. HSL:ltä ja Nuorisoesiankeskukselta. Naapurikunnista Espoo ja Vantaa ovat suhtautuneet yleiskaavaan rakentavasti ja jatkosuunnittelua yhteistyössä korostaen.

Yleiskaavan kannalta keskeisiltä viranomaisilta ja yhteisöiltä on pyydetty lausunnot MRA 20 §:n mukaisesti. Lausunnot on pääpiirteittäin referoitu alla ja mikäli niihin on ollut tarvetta laatia vastine, se on heti lausunnoreferaatin jälkeen.

Kaavaehdotuksesta saatiin lausunnot seuraavilta tahoilta:

- Asuntotuotantotoimikunta
- Eläintarhan johtokunta
- Espoon kaupunki
- Etelä-Suomen aluehallintovirasto
- Finavia Oyj
- Fingrid Oyj
- Gasum Oy
- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin Satama Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
- Helsingin taidemuseon johtokunta
- Helsingin tulli
- Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaituksen (HKL) johtokunta
- Huoltovarmuuskeskus
- Hyvinkään kaupunki
- Järvenpään kaupunki
- Kauniaisten kaupunki
- Kaupunginmuseon johtokunta
- Kiinteistölautakunta
- Kirkkonummen kunta
- Liikenne- ja viestintäministeriö
- Liikennevirasto
- Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)
- Liikuntalautakunta
- Museovirasto
- Nuorisolautakunta
- Nurmijärven kunta
- Pelastuslautakunta
- Puolustusvoimat, 1. Logistiikkarykmentti, esikunta
- Rakennuslautakunta
- Senaatti-kiinteistö
- Sipoon kunta
- Suomenkielinen työväenopisto
- Teknisen palvelun lautakunta
- Tietokeskus
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)
- Tuusulan kunta
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (Ely-keskus)
- Uudenmaan liitto
- Vantaan kaupunki
- Yleisten töiden lautakunta
- Ympäristölautakunta
- Ympäristöministeriö

Lausuntojen referaatit sekä vastineet

Ympäristöministeriö

Ympäristöministeriö toteaa lausunnossaan, että Helsingin seudulle on laadittu yhteinen maankäyttösuunnitelma (MASU), jonka laatimisesta sovittiin valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimuksessa 2012–2015. Maankäyttösuunnitelman lähtökohdaksi yhteisesti sovitun vuoteen 2050 ulottuvan MAL-vision mukaan suunnittelussa painotetaan tiiviin ydinalueen kasvua, ja sen ympärille levittäytyvää omaleimisten keskusten verkostoa ja Iuonnonläheistä ympäristöä. Yleiskaavaehdotuksessa väestönkasvuun on varauduttu kantakaupunkimaisen keskustan laajentamisella sekä muiden keskustojen ja asemanseutujen kehittämällä lisäämällä täydennysrakentamista merkittävästi. Yleiskaavan maankäytön varaukset perustuvat toimivan raideliikenteeseen perustuvan joukkoliikenteen järjestämiseen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Kantakaupungin laajenemisen mahdollistaa varautuminen kaupungin moottoritiemäisten sisääntuloväylien kehittämiseen kaupunkibulevardeina osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä. Laajeneva tiivis kantakaupunki mahdollistaa myös työpaikkojen ja palveluiden sijoittumisen aiempaa laajemmalle alueelle, jolloin myös liikennöintitarve ydinkeskustaan vähenee. Bulevardisointi tulee toteuttaa suunnitelmallisesti ja hallitusti vaiheittain siten, että kutakin sisääntuloväylää koskevat mm. joukkoliikennejärjestelmään ja liityntäpysäköintiin liittyvät kysymykset sekä liittymä ratkaisut ratkaistaan samanaikaisesti väylän ympäristöön liittyvän asemakaavoituksen ja rakentamisen kanssa.

Ympäristöministeriö toteaa, että yleiskaavaehdotukseen sisältyvä vuoteen 2050 ulottuva maankäytön visio ja varautuminen liikennejärjestelmän kehittämiseen antaa hyvän perustan väestönkasvuun varautumiseen sosiaalisesti, ekologisesti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla. Helsingin yleiskaavaehdotus noudattaa sekä vuoden 2015 loppuun voimassa olleelle MAL -aiesopimukselle ja parhaillaan valmisteltavalle uudelle MAL-sopimukselle asetettuja tavoitteita että maankäyttösuunnitelman laatimisen yhteydessä kuntien kesken sovittuja yhteisiä linjauksia.

Ympäristöministeriö pitää hyvänä yleiskaavakartan yleispiirteisyyttä korostavaa 100mx100m ruutuihin perustuvaa esitystapaa, joka hyvin tuo esiin yleiskaavan strategisen luonteen. Menetelmä perustuu taustalla olevan paikkatietodatan ominaisuustietoihin, mikä on tukenut myös poikkeuksellisen laajan, monipuolisen ja hyvin valmistellun tausta-aineiston hyödyntämistä sekä alueiden erityispiirteiden huomioimista yleiskaavan valmistelussa. Yleiskaavan joustava esitystapa mahdollistaa yksityiskohtaisempien maankäyttöratkaisujen ja rajausten tekemisen tarkemmassa suunnittelussa, jolloin myös raideliikennettä koskevat pääosin ohjeelliset merkinnät tarkentuvat.

ELY-keskus, Uudenmaan liitto, Liikennevirasto, Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä HSL ja HSY, AVI

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Rakentamisalueet suhteessa maakuntakaavaan

Vartiosaari on maakuntakaavassa valkoista aluetta. Helsingin seudun valkoista aluetta koskevan suunnittelumääräyksen mukaan alue on tarkoitettu ensisijaisesti maa ja metsätalouden käyttöön ja niitä tukeville sivuelinkeinoille. Asuin- ja työpaikka rakentaminen on ohjattava taajamatoimintojen alueelle ja kyllin. Kuntakaavoituksessa voi osoittaa muutakin vaikutuksiltaan paikallisesti merkittävää maankäyttöä. Myös mm. kulttuuriympäristön ominaispiirteet ja ekologiset ja virkistyskäytön kannalta merkittävät alueet on selvitettävä ja otettava huomioon yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Lisäksi alueeseen kohdistuu ominaisuusmerkintä: Kulttuuriympäristön kannalta tärkeä alue, valtakunnallisesti merkittävä (RKY 2009).

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, ettei maakuntakaava ole ollut riittävästi ohjeena Ramsinniemen ja Vartiosaaren osalta. Kyse ei ole pelkästään yksittäisen asuntoalueen seudullisuuden tulkinnasta vaan laajemman kokonaisuuden tulkinnasta. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että seudullinen merkitys syntyy liittymisestä maakuntakaavassa osoitettuun liikennejärjestelmään ja maakuntakaavan viherjärjestelmään Kruunuvuori Yliskylä (Vartiosaari) Ramsinniemi Meri-Rastila Sipoonkorpi ja Kallahdenniemi.

Meikki on maakuntakaavassa puolustusvoimien aluetta, joka vapautuessaan nykyisestä käytöstä on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminta-alueita. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, ettei yleiskaava osoittaessaan saaren asuntovaltaiseksi alueeksi A2 (korttelitehokkuus 1.0–2.0) meritäyttöineen ole ottanut riittävästi maakuntakaavaa huomioon, vaikka osa saaresta onkin virkistysaluetta.

Yleiskaavaratkaisu eri puolilla Helsinkiä kaventaa maakuntakaavan viherjärjestelmän aluevarauksia. Uudenmaan ELY-keskus katsoo muutoin kuin edellä mainituilla alueilla olevan hyväksyttävissä, että maakuntakaavan virkistysalueiden ja ekologisten käytävien kaventuminen jää ratkaistavaksi tarkemmassa kaavoituksessa. Ehdotukseen tehty kaavamääräysoikeus ottaa huomioon kaupunkiluonto teemakartan metsäverkosto lähtökohtana säilyttää metsäinen luonne on kannatettava lisäys ja tuo tarkempaan suunnitteluun suuntaviivoja virkistysalueiden ja yhteyksien leveyksien tarkasteluun.

Keskusta-alueet ja kauppa

Maakunta- ja yleiskaavojen oikeusvaikutuksiin kuuluu mahdollisuus sijoittaa keskustatoimintojen alueelle vähittäiskaupan suuryksiköitä. Maakuntakaavan määräyksen mukaan kuntakaavoituksessa määritellään keskusta-alueiden sijainti ja laajuus. Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää huomiota siihen, että yleiskaavan keskusta-alueet ovat huomattavasti laajemmat kuin maakuntakaavassa esitetyt. Kantakaupunki

C2 alueet sijoittuvat laajasti maakuntakaavan taajamatoimintojen alueelle, jolle on maakuntakaavassa määrätty seudullisen kaupan alarajat. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että yleiskaavan tulkintaohjetta tulee kehittää siten, että siitä käy ilmi vain selvitysten perusteella alueelle voivan sijoittua myös seudullista vähittäiskauppaa integroituna muuhun toimintaan niillä alueilla, joiden ei voida katsoa kuuluvan maakuntakaavan keskustatoimintojen alueiden piiriin.

Lähikeskusta ja kauppa

Lähikeskusta-alueen merkintää on täydennetty määräyksellä, joka kieltää sijoittamasta sille yksittäisiä seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan myymälöitä. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että sana "yksittäinen" tulee poistaa.

Toimitila-alue ja kauppa

ELY-keskus katsoo, että toimitila-alueen kaavamääräystä tulee tarkentaa seuraavasti: ...sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle, kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppaa.

Mitoitus

Yleiskaavan selostuksessa todetaan, että uusi yleiskaava on mitoittava yleiskaava. Selostuksen mukaan mitoituksen avulla pystytään ohjaamaan kaupungin rakentumista paremmin tavoitteellisesti. Asemakaavat tulee laatia vähintään yleiskaavan mahdollistamalla keskimääräisellä tehokkuudella, jotta yleiskaavan tavoitteellinen asemakaavavaranto on mahdollista saavuttaa. Yleiskaavan ratkaisut, kohdemerkinnät, aluevaraukset- ja rajaukset täsmentyvät ja tarkentuvat asemakaavoituksessa perustuen asemakaavoituksen yhteydessä tehtäviin tarkempiin selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin. Lisäksi kaavamääräyksen tulee olla yksiselitteinen ja selvä. Termi "pääsääntöisesti" ei sitä ole. Näin ollen ELY-keskus katsoo, ettei yleiskaavassa sen strategisen luonteen ja tästä johtuvan selvitysten yleispiirteisyyden vuoksi voi määrätä pääsääntöistä asemakaavassa noudatettavaa tehokkuutta. Ohjeellisena tehokkuuden toki voi esittää.

Kulttuuriympäristö

Kulttuuriympäristöä koskeva kaavamääräys ja siihen liittyvä teemakartta ottaa hyvällä tavalla huomioon kulttuuriympäristön tässä yleispiirteisessä ja strategisessa kaavassa. Kulttuuriympäristön suojelua koskevat tavoitteet ovat kuitenkin osittain ristiriidassa kaavan pääkäyttötarkoitusta osoittavan merkinnän kanssa. Erityisen voimakas ristiriita on Vartiosaassa. Kyseessä on valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö, jota koskevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Malmin lentokentän osalta ELY-keskus on kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossa todennut, että sen kehittäminen kentästä asuinalueeksi vaikuttaa laaditun selvityksen perusteella mahdolliselta.

Verraten suuret tehokkuudet jo rakennetuissa kaupunginosissa, etenkin lähiössä saattavat johtaa asemakaavavaiheessa ristiriitaisuuksiin täydennysrakentamisen ja kulttuuriympäristön arvojen vaalimisen kanssa, mikäli yleiskaavan mahdollistama tehokkuus hyödynnetään täysimääräisenä.

Luonnonympäristö

Uudenmaan ELY-keskus on antanut erillisen luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisen

lausunnon Helsingin uuden yleiskaavan Natura-arvioinnista. Lausunnon mukaan yleiskaavalla on LSL 66 §:ssä tarkoitettuja merkittävästi heikentäviä vaikutuksia Vanhankaupunginlahden lintuvesi (FI0100062). Viikintien eteläpuoliset rakentamisalueet on syytä poistaa kaavakartalta.

Yleiskaavan liikennejärjestelmä

Yleiskaavan tavoitteena on luoda Helsingistä raideliikenteenverkostokaupunki, mitä Uudenmaan ELY-keskus pitää erittäin hyvänä tavoitteena. On hyvä, että kävelyä ja pyöräilyä on tarkoitettu priorisoida kulkumuotoina joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen ohella. Laadukkaiden pyöriteiden verkon (baanaverkon) tuominen yleiskaavakartalle on kannatettavaa.

Yleiskaavan liikennejärjestelmä

Kaupunkibulevardit

ELY-keskus toteaa, että voimassa olevissa Uudenmaan maakuntakaavoissa Helsingin alueella sijaitsevat valta- ja kantatiet sekä Kehä I, Hakamäentie ja Itäväylä nykyiseltä katuosuudeltaan on osoitettu moottoriväylinä. Maakuntakaavan suunnittelumääräys edellyttää riittävien selvitysten tekemistä, mikäli väylien luonnetta halutaan muuttaa kaupunkibulevardiksi. Kaupunkibulevardeiksi merkityt väylät ovat nykyisin Kehä I:n sisäpuolella valtion hallinnoimia maanteitä Itäväylää lukuun ottamatta.

Kaupunkibulevardien toteuttamisen vaikutuksista on laadittu yleiskaavan ehdotusvaiheessa useita uusia selvityksiä. Tällä hetkellä käytettävissä olevat selvitykset eivät tue valta- ja kantateiden muuttamista kaupunkibulevardeiksi. Helsingin kaupunkibulevardiselvitykset on tehty Helsingin lähtökohdista, eikä niiden voida katsoa kaikilta osin täyttävän seudullisen selvityksen tarpeita. Laadittujen selvitysten tuloksia ei ole myöskään kaikin osin otettu huomioon yleiskaavan ratkaisua laadittaessa. Vaikutusten arvioinnin alueellinen raja on vielä liian suppea vaikutusten ollessa seudullisia. Myös HLJ 2015 edellyttää kaupunkibulevardien seudullisten vaikutusten selvittämistä. Edellä mainittuun viitaten Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaupunkibulevardeja koskevaa kaavamääräystä tulee täydentää siten, että kaupunkibulevardien ajoitus ja vaiheistus kytketään ratkaistavaksi seudullisessa toteuttamisohjelmassa. Toteuttamisohjelman on perustuttava seudullisiin selvityksiin ja ratkaisuihin. Näitä tehdään esim. maakuntakaavoituksen ja HLJ työn yhteydessä.

Väylien rooli

Uudenmaan ELY-keskus ottaa tienpitäjänä kantaa yleiskaavassa käsiteltävään valtion hallinnoimaan pääväyläverkkoon. Kehä I:n sisäpuolisista jaksoista valtakunnallisen liikenteen kannalta merkittävimmät väylät ovat tärkeysjärjestyksessä Lahdenväylä (vt 4), Hämeenlinnanväylä (vt 3), Turunväylä (vt 1) ja Länsisataman tavaraliikenteen vuoksi myös Länsiväylä (kt 51). Tällä hetkellä käytettävissä olevat selvitykset eivät tue näiden väylien muuttamista kaupunkibulevardeiksi. Muista kaupunkibulevardijaksoista Vihdintiellä (st 120), Itäväylällä (st 170) ja Tuusulanväylällä (kt 45) palvelutasopuutteet kohdistuvat lähes kokonaan paikalliseen ja seudulliseen liikenteeseen. Vihdintien ja Itäväylän bulevardisointi olisi edellisen perusteella mahdollista ilman merkittäviä vaikutuksia pitkämatkaiseen liikenteeseen. Tuusulanväylä on kuitenkin lentokenttäyhteys, jolla nopeat tieliikenneyhteydet lentoasemalla on varmistettava. Hakamäentien mahdollinen muutos maantiestä osaksi katuverkkoa on syytä tarkastella osana kaupunkibulevardiselvityksiä.

ELY-keskus katsoo tienpitäjänä, että maantielain 4 § tulee ottaa huomioon ja Helsingin

tulee selvittää liikenne» ja viestintäministeriön käsitys valta- ja kantatieverkoston laajuudesta ja palvelutasosta Helsingin seudulla. Väylien hallinnollisen luokan muuttamisesta on neuvoteltava valtion Iikennehallinnon kanssa. Koska väylien mahdollinen kaupunkibulevardeiksi muuttaminen on pitkällä aikavälillä tapahtuva muutos, tulee muodostaa käsitys myös siitä, miten väyliä väliaikana kehitetään ja milloin hallinnollinen muutos kaduksi tapahtuisi.

VASTINE:

Rakentamisalueet suhteessa maakuntakaavaan

Maakuntakaavan voidaan katsoa olleen riittävästi ohjeena laadittaessa yleiskaavaa. Voimassa olevien maakuntakaavojen keskeiset tavoitteet ja periaatteet sekä maakunnalliset ja seudulliset kaavaratkaisut ovat olleet lain edellyttämällä tavalla uuden yleiskaavan suunnittelun lähtökohtana, ja niitä on täsmennetty yleiskaavassa.

Yleiskaavan aikajänne ulottuu paljon 2. vaihemaakuntakaavaa pidemmälle eikä uudessa valmisteilla olevassa 4. vaihemaakuntakaavassa oteta kantaa taajama-alueisiin. Näin ollen Helsingin uusi yleiskaava pitemmälle aikajänteelle ulottuvana esittää skenaarion ja kaupungin tahtotilan kaupungin kehittämisestä pitkälle tulevaisuuteen. Tästä syystä maakuntakaavat joltain osin näyttävät liian tarkkarajaisesti laadittuina instrumentteina ohjatakseen kaupungin pitkälle ulottuvaa visiota maankäytöstä.

Edellä olevasta huolimatta uuden yleiskaavan tavoitteet ovat yhteneväisiä voimassa olevien ja valmisteilla olevan 4. vaihemaakuntakaavan maakunnallisten ja seudullisten tavoitteiden kanssa, ja joidenkin alueiden osalta yleiskaavan ratkaisut täsmäntävät maakuntakaavojen merkintöjä.

Vartiosaari on merkitty Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma (MASU) 2050-luonnoksessa seudun ensisijaisesti kehitettäväksi vyöhykkeeksi 2016–2050. Voimassa olevassa Yleiskaava 2002:ssa Vartiosaari on selvitysalue, jonka maankäyttö ratkaistaan yleiskaavalla tai osayleiskaavalla. On johdonmukaista, että laadittaessa uutta yleiskaavaa, alueen maankäyttö ratkaistaan eikä aluetta ehdoteta selvitysalueeksi.

Uudessa yleiskaavassa Vartiosaaren alueen läpi on osoitettu kulkemaan sijainniltaan ohjeellinen pikaraitiotieyhteys ja tähän tukeutuen on alue merkitty keskiosaltaan asuntovaltaiseksi alueeksi ja reunoiltaan virkistys- ja viheralueeksi. Vartiosaaren rakentamisella ei heikennetä alueen valtakunnallisia ja maakunnallisia arvoja. Kaupungin kannalta voidaan katsoa olevan kyse maakuntakaavan tulkinnasta ja täsmäntymisestä. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet velvoittavat erityisesti Helsingin seudulla, että varsinkin raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta on edistettävä.

Vartiosaaren osalta alueella on vireillä myös osayleiskaavavan laadinta. Vartiosaaren osalta on kysymys maakuntakaavan tulkinnasta ja täsmäntymisestä tai hyväksyttävästä perustellusta poikkeamisesta maakuntakaavasta. Osayleiskaavaa laaditaan voimassa olevan Yleiskaava 2002:n mukaisesti, jonka määräyksen mukaan selvitysalueen maankäyttö ratkaistaan yleiskaavalla tai osayleiskaavalla. Osayleiskaavatyössä Vartiosaaren on suunniteltu raideliikenteen piiriin tukeutuva 5000-7000 asukkaan asuntoalue. Vartiosaaren tekeillä olevan osayleiskaavan mahdollistama uusi kaupunginosa keskustasta Vuosaaren johtavan raitiotieyhteyden varrella on Helsingin mittakaavassa paikallisesti merkittävää rakentamista, jolla ei ole

seudullista merkitystä eikä seudullisia vaikutuksia. Saaren arvioitu asukasmäärä vastaa pääkaupunkiseudun nykyisestä väestöstä noin 0,5 % ja Helsingin väestömäärästä 1 %. Vartiosaaren kautta. Vartiosaaren yhdyskuntarakenteellinen asema keskellä Helsingin kaupunkirakennetta on paikallinen. Maankäytöllä ei ole vaikutuksia muihin kuntiin. Maakuntakaavan ohjaama lähtökohtainen alueen käyttötarkoitus maa- ja metsätalousalueeksi ei ota huomioon alueen virkistyskäyttöä eikä maakuntakaava osoita alueelle seudullista virkistyskäyttöä eikä yhteyttä. Alueen viheralueverkosto ja yhteys on paikallinen.

Osayleiskaavatyön yhteydessä on tehty osayleiskaavatasoiset selvitykset kaikkien merkittävien suunnitteluratkaisujen ja vaikutusten osalta. Selvitykset ovat riittävät koko kaupunkia koskevan huomattavasti yleispiirteisemmän uuden yleiskaavan selvityksinä. Osayleiskaava on tarkoitus saattaa voimaan ennen uutta yleiskaavaa ja yleiskaavaehdotuksessa on määräys, että uusi yleiskaava ei korvaa osayleiskaavaa tässä tapauksessa.

Uusi asuinalue keskustasta Vuosaaren johtavan raitiotieyhteyden varrella edistää valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita, joiden mukaan erityisesti Helsingin seudulla on edistettävä raideliikenteeseen tukeutuva ja eheytyvä yhdyskuntarakennetta, ehkäistävä irrallista hajakentämistä ja täydennettävä olemassa olevaa kaupunkirakennetta, varmistaa riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi tonttimaan riittävyys sekä varautua yhdyskuntarakentamisen edellyttämään raideliikenteen laajentamiseen.

Uuden Helsingin yleiskaavaehdotuksen määräykset edellyttävät maakuntakaavan ohjaamalla tavalla, että koko kaava-alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet, sovitettava maankäyttö näihin arvoihin sekä turvata vihersormien ja viheralueverkoston jatkuvuus. Yleiskaavassa on otettu raideliikenneverkostoa laajennettaessa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti huomioon ympäröivä alueidenkäyttö, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet sekä maiseman erityispiirteet. Vartiosaaren osayleiskaavaehdotuksessa rakentaminen ja muu maankäyttö on sovitettu alueen maisema- ja kulttuuri, virkistys- ja luontoarvoihin siten, että merkittävät arvot voidaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti säilyttää ja kehittää niitä osana uutta asuinalueetta.

Vartiosaarella, Ramsinniemen rakentamisella ei ole seudullista merkitystä. Yleiskaavamääräysten mukaan koko kaava-alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet, sovittaa maankäyttö näihin arvoihin sekä turvata vihersormien ja viheralueverkoston jatkuvuus. Myös luonnonsuojelualueet tulee ottaa oikeusvaikutteisina huomioon. Yleiskaava turvaa siten maisema- ja kulttuuriarvot sekä luonnonsuojelualueen ja Ramsinniemen virkistyskäytön.

Ramsinniemen osalta voidaan katsoa olevan kysymys hyväksyttävästä eroavuudesta maakuntakaavasta. Kuten Vartiosaarella, Ramsinniemen rakentamisella ei ole seudullista merkitystä. Yleiskaavamääräysten mukaan koko kaava-alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet, sovittaa maankäyttö näihin arvoihin sekä turvata vihersormien ja viheralueverkoston jatkuvuus. Myös luonnonsuojelualueet tulee ottaa oikeusvaikutteisina huomioon. Yleiskaava turvaa siten maisema- ja kulttuuriarvot sekä luonnonsuojelualueen ja Ramsinniemen virkistyskäytön.

Melkin osalta voidaan katsoa olevan myös kysymys hyväksyttävästä eroavuudesta maakuntakaavasta. Yleiskaavan mukainen ratkaisu ei ole ristiriidassa maakuntakaavan

maakunnallisten ja seudullisten tavoitteiden ja kehittämisperiaatteiden kanssa eikä myöskään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Yleiskaavassa noin puolet saaren alueesta on merkitty virkistys- ja viheralueeksi, joten myös maakuntakaavan virkistysnäkökulma on otettu huomioon yleiskaavassa. Melkkiin suunniteltu maankäyttö ei muutu oikeusvaikutteisesta Helsingin Yleiskaava 2002:sta, jossa saari on osaltaan ekoasumisen kokeilualue. Yleiskaavamääräysten mukaan saaren alueella tulee turvata seudullisten viheralueiden ja paikallisen viheralueen jatkuvuus ja sovittaa yhteen kaavan mukainen maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot. Melkin osalta yleiskaavassa osoitetulla maankäytöllä ei ole seudullista merkitystä. Melkin maankäyttö nojaa vesiliikenteeseen ja suunniteltu rakentaminen on vähäistä suhteessa koko Helsingin maankäyttöön. Myös muita Helsingin seudun edustajalla olevia saaria on osoitettu yleiskaavassa merellisen virkistys- ja matkailun alueeksi, mikä turvaa myös maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista.

Keskusta-alueet ja kauppa

MRL:n 71 c §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue. Yleiskaava ohjaa vähittäiskauppaa keskusta-alueille ja vahvistaa keskusta-alueiden asemaa maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mukaisesti. Yleiskaava mahdollistaa keskustoissa merkittävän maankäytön tehostamisen. Valtaosassa keskustoista myös lähialueen väestömäärä kasvaa, mikä entisestään parantaa kaupan toimintaedellytyksiä keskusta-alueilla. Yleiskaavassa on kolmentasoisia keskustoja, joista liike- ja palvelukeskustojen sekä kantakaupungin alueilla vähittäiskaupan rakentamisen määrää ei ole rajoitettu. Liike- ja palvelukeskustat ja kantakaupungin alue eroavat toisistaan toimi- ja liiketilapainotteisuuden sekä asumispainotteisuuden suhteen. Kantakaupunki-merkintä ja keskustaverkko kuvaavat myös tavoitetta siitä, mille alueille ainakin tulee keskittää sekoittunutta urbaania kaupunkirakennetta, palveluja ja liiketoimintaa.

Yleiskaavan tavoitteena on lain ja maakuntakaavan periaatteiden mukaisesti keskittää kaupan palveluyksiköiden sijoittuminen keskustoihin ja erityisesti esimerkiksi asemanseduille. Kaikkia keskustoja koskevissa yleismääräyksissä korostetaan kadunvarsien liiketiloja ja kaupan palvelujen sitomista muihin toimintoihin kuten asumiseen ja palvelurakentamiseen. Yleiskaavan väestö- ja työpaikkakasvuun suhteutettuna kaupan palveluille on runsaasti potentiaalia pelkästään paikallisen ostovoiman kasvun suhteen joten kaupan palveluiden mahdollisuuksia C1 ja C2-keskusta-alueilla ei haluta mitoituksella rajoittaa. Näin mahdollistetaan myös riittävä kaupan kilpailu. Yleiskaavaehdotuksessa korostuu erityisesti kestävien kulkumuotojen kehittäminen, joten yleiskaavan toteutuessa kaupan palvelut ovat tulevaisuudessa nykyistä paremmin saavutettavissa joukkoliikenteellä sekä pyöräillen ja kävellen. Erityisesti pienempien keskustojen osalta haasteena on pikemmin, miten saada kauppaa keskustaan kuin se, että keskustoihin tulee liikaa kauppaa.

ELY-keskuksen lausunnossa todetaan, että yleiskaavan keskusta-alueet ovat maakuntakaavan keskusta-alueita esitettyjä huomattavasti laajemmat. Varsinkin kantakaupunki C2-alue sijoittuu laajasti maakuntakaavan taajamatoimintojen alueelle. Kaavamääräyksen tulkintaohjetta tulisi tämän takia täydentää siten, että tarkemmassa suunnittelussa voisi kaupan suuryksiköjä sijoittaa vain selvityksiin perustuen niille alueille, jotka poikkeavat maakuntakaavan keskustatoimintojen alueista. Maakuntakaavassa keskustat on esitetty kohdemerkintöinä lukuun ottamatta valtakunnan keskusta. Maakuntakaavan määräyksen mukaan kuntakaavoituksessa määritellään keskusta-alueiden sijainti ja laajuus.

Yleiskaava perustuu selvityksiin, joissa on todettu, että kaavan mahdollistama

väestönkasvu edellyttää laajempia keskusta-alueita kuin maakuntakaavassa. Yleiskaavaehdotuksen kantakaupunki C2- merkintä poikkeaa osin maakuntakaavan keskustamerkinästä. Suurin osa maakuntakaavan keskustamerkinän yli ulottuvasta kantakaupunkimerkinästä sijoittuu bulevardisoitaville alueille, joilla tavoitellaan urbaania ja sekoitettua rakentamista myös kaupan osalta. Tehokkuusmääräys C2-merkinnän (Kaupunkibulevardeihin rajautuvilla alueilla korttelitehokkuus tulee olla pääsääntöisesti yli 1,8 ja keskeisten katujen varsilla kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi) bulevardiosuuksilla tarkoittaa sitä, että myös kaupan rakentaminen tulee ratkaista kaupunkimaisesti.

Yleiskaavan ratkaisussa on tehty jo kaupallista selvitystä sekä tavoitteiden asettamista kaupan osalta, joiden pohjalta kaavamääräykset on laadittu. Kaikkia keskustoja koskevan kaavamääräyksen mukaan päivittäistavarakaupan suuryksikköjen mitoituksen lähtökohtana tulee olla paikallinen kysyntä. Tämän lisäksi määräyksen mukaan vähittäiskaupan suuryksiköt on integroitava asumiseen, palveluihin tai sen luonteisiin muihin toimintoihin ja rakennusten maantasokerroksen tulee avautua katutilaan. Suuryksikköjen tulee myös tukeutua joukkoliikenteen runkoyhteyteen. Myös pysäköintipaikkoja rajoitetaan. Näiden määräysten perusteella yhdyskuntarakennetta hajauttavaa ja autoiluun perustuvaa kehitystä ei vähittäiskaupan sijoittumisen seurauksena pääse syntymään. Lausunnon pohjalta on C2-aluetta koskevan kaavamääräyksen tulkintataulukon lisätty täsmentävä teksti, jonka mukaan tarkemmassa suunnittelussa voi kaupan suuryksikköjä sijoittaa vain selvityksiin perustuen niille alueille, jotka poikkeavat maakuntakaavan keskustatoimintojen alueista.

Yleiskaavamääräyksen mukaan Lähikeskustan alueelle ei saa sijoittaa yksittäisiä seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan myymälöitä. ELY-keskus katsoo lausunnossaan, että sana "yksittäisiä" tulee poistaa. Lähikeskustan C3 määräystä "Lähikeskustan alueelle ei saa sijoittaa yksittäisiä seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan myymälöitä" muutetaan siten, että sana "yksittäinen" poistetaan sekä lisätään tarkennus: "Lähikeskustan alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan myymälöitä. Tällä ei kuitenkaan tarkoiteta kivijalkamyymälöistä muodostuvaa kokonaisuutta." Yleiskaavan tavoitteena on myös lähikeskustoissa kaupunkimainen urbaani rakenne kadunvarsiliiketiloihin ja palveluihin. Myös lähikeskustoja koskevat kaikki keskustoja koskevat edellä mainitut määräykset kaupan osalta, joiden perusteella yhdyskuntarakennetta hajauttavaa kehitystä ei vähittäiskaupan sijoittumisen perusteella pääse syntymään.

Toimitila-alueet

Merkitykseltään seudulliset tilaa vaativan kaupan suuryksiköt sijoittuvat maakuntakaavan osoittamille alueille Roihupelto-Herttoniemeen, Konalaan ja Suutarilaan alueille, jotka on yleiskaavaehdotuksessa merkitty toimitila-alueiksi. Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei toimitila-alueilla sallita. Uudenmaan 2. vaihekaavan ja Helsingin yleiskaavan kaupan vaikutusten arvioinneissa todetaan, että lähiostovoima riittäisi myös vähittäiskaupan suuryksikköalueilla siinäkin tapauksessa, että alueet toteutuisivat enimmäismitoituksen mukaisena. ELY-keskus katsoo, että toimitila-alueen kaavamääräykseen pitää lisätä luettelo erilaista tilaa vievän kaupan aloista. Kaupan lainsäädännössä ei lähtökohtaisesti eritellä kaupan aloja. Yleiskaavan merkinnöissä ei myöskään ole tarkoituksenmukaista käydä tällä tarkkuudella läpi eri kaupan aloja. Kyseessä on senkaltainen kauppa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle. Yleiskaavan pitkän aikajänteen takia kaupan alojen ja niiden kehittymisen huomioiminen tarkalla tasolla on hyvin haastavaa. Kaavamääräystä koskevaan tulkintataulukon on lausunnon johdosta lisätty teksti koskien paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa.

Mitoitus

ELY-keskus katsoo, ettei yleiskaavassa voi määrätä pääsääntöisenä noudatettavaksi mitoitusta kaavan strategisen luonteen vuoksi. Mitoitus nimenomaan on keskeinen ja strateginen asia tässä yleiskaavassa. Se osoittaa tahtotilan, mitä alueita Helsingissä on voimakkaammin tiivistettävä, jotta tavoitteellinen raideverkko on mahdollista toteuttaa. Määräys on sovitettu kaavan tarkkuuteen erilaisia suunnitteluratkaisuja mahdollistavien tehokkuushaarukoiden avulla. Haarukan väli on laaja ja mahdollistaa runsaasti vaihtelua. Tarkemmassa suunnittelussa mitoitus tarkentuu jonkin haarukan välille. Pääsääntöisesti-sana tarkoittaa, että määräysten muutoinkin väljästä haarukasta voidaan vielä perustellusti poiketa. Väestösuunnitteen pohjana on tehokkuushaarukoiden keskikohta. Kaavamääräyksen tulkintataulukossa on lisäksi teksti, jossa sanotaan: "asemakaavoituksessa on otettava huomioon, että mitoitusta käsitellään suurempina korttelikonaisuuksina, ei yhden ruudun tai tontin tasolla.

Kulttuuriympäristö

Toisin kuin ELYn lausunnossa esitetään, Yleiskaavassa valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt ja asemakaavassa suojellut alueet on otettu huomioon yleiskaavassa ja esitetty laajalti maltillisemmalla tehokkuusmerkinnällä kuin muut alueet. Korttelitehokkuushaarukka 0,4-1,2 vastaa useimpien alueiden osalta nykytilannetta ja mahdollistaa vain hienovaraisen täydentämisen. Vartiosaaren osalta suunnittelu on edennyt osayleiskaavavaiheeseen. Osayleiskaavatyön yhteydessä on tehty osayleiskaavatasoiset selvitykset kaikkien merkittävien suunnitteluratkaisujen ja vaikutusten osalta. Selvitykset ovat riittävät koko kaupunkia koskevan huomattavasti yleispiirteisemmän uuden yleiskaavan selvityksinä. Uuden yleiskaavan määräysten mukaan suunnittelussa tulee ottaa maakuntakaavan ohjaamalla tavalla huomioon merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet ja sovitaa yhteen kaavan mukainen maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot. Määräysten mukaan vihersormien ja viheralueverkoston jatkuvuus tulee turvata. Osayleiskaavaluonnoksessa alueen maankäyttö on uutta yleiskaavaa tarkemmin sovitettu virkistys- ja kulttuuriarvojen kanssa siten, että arvot voidaan turvata. Vartiosaaren rakentamisella ei heikennetä alueen valtakunnallisia ja maakunnallisia arvoja. Kaavaselostuksessa kulttuuriympäristöihin kohdistuvia vaikutuksia on avattu laajemmin lausunnon johdosta.

Luonnonympäristö

Luonnonsuojelulain 66 §:n mukaan viranomainen ei saa hyväksyä suunnitelmaa, jos luonnonsuojelulain 65 §:ssä tarkoitettu arviointi- ja lausuntomenettely osoittaa hankkeen tai suunnitelman merkittävästi heikentävän luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura-2000-verkostoon.

Yleiskaavan vaikutukset Natura 2000 -alueisiin on arvioitu luonnonsuojelulain 65 §:n ja luontodirektiivin mukaisesti (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2015:2). Arviointi on laadittu ja sen johtopäätökset on perusteltu asianmukaisesti. Arvioinnissa on otettu huomioon luontotyyppien ja lajeihin kohdistuvien vaikutusten lisäksi vaikutukset Natura-alueiden eheyteen ja kiinnitetty huomiota hankkeiden ja suunnitelmien yhteisvaikutuksiin.

Natura-arviointi toteaa yksiselitteisesti, että yleiskaavan mahdollistamasta rakentamisesta ei aiheudu merkittävää haittaa minkään luontotyyppin tai lajin osalta kuin ei myöskään merkittäviä yhteisvaikutuksia Natura-alueiden eheyteen. ELY-keskuksen Natura-arvioinnista antamassa lausunnossa (ELY 16.2.2016) kuitenkin vedotaan varovaisuusperiaatteeseen ja todetaan, ettei tällaisia vaikutuksia voida

poissulkea Vanhankaupunginlahden (FI0100062) Natura-2000-alueen suojelun perusteena oleviin luontoarvoihin ruskosuohaukan ja Natura-alueen eheyden osalta. ELY-keskus yleiskaavasta antamassa lausunnossaan toteaa, että vaikutuksia aiheuttaa erityisesti rakentaminen Etu-Viikin peltoalueelle Viikintien eteläpuolelle ja että Viikintien eteläpuoliset rakentamisalueet on syytä poistaa kaavakartalta. Lausunnosta ei käy ilmi, poistuuko tässä viitatus rakentamisalueiden vähentämisen jälkeen varovaisuusperiaatteen noudattaminen Natura-lausunnossa tarkoitettujen Vanhankaupunginlahden Natura-2000-alueen suojelun perusteena olevien luontoarvojen osalta.

On todettava, että ELY-keskus noudattaa Natura-lausunnossaan tältä osin ylivarovaisuutta, mikä ei ole tiivistyvässä kaupunkiympäristössä mahdollista. Kaupunkia tulee voida täydentää merkittävän Jokeripysäkin ympäristössä. Viikintien eteläpuolisilla alueilla, joita nyt ehdotetaan kokonaan poistettaviksi kaavasta, on jo nykyäänkin rakentamista. Ainakin nämä rakentamisalueet on merkittävä yleiskaavaan jo tästä syystä vähintäänkin olemassa olevien asemakaavojen ja toteutuneen rakentamisen mukaisina.

Natura-lausunto ei käytettävissä olevien tietojen perusteella perustu mihinkään uuteen selvitykseen, joka olisi laadittu Natura-arvioinnin jälkeen. Vaikutusten merkittävyyden arviointi pelkän varovaisuusperiaatteen nojalla ei ole perusteltua.

Natura-arvioinnin mukaan Natura-tietolomakkeella (1996) mainittu ruskosuohaukka hankkii ravintonsa pääasiassa avomailta (ruovikot, niityt, pellot). Arvioinnissa todetaan, että Vanhankaupunginlahden kosteikko yhdessä natura-alueen ulkopuolisten Viikin peltojen kanssa on ruskosuohaukan yksinään pesivälle parille ravinnonhankinta-alueena todennäköisesti liian pieni, jolloin pesivät parit liikkuvat laajemmalla alueella. Kaavan mukaisen rakentamisen toteuduttua Viikin peltojen pinta-alaksi jää vähintään 145 hehtaaria. Viikin alueen täydennysrakentaminen pienentää lajin ravinnonhankintaan soveltuvan avomaan määrää arvioinnin mukaan peltojen ja kosteikoin alueella sekä muualla yleiskaavan alueella enintään 7%. Arvioinnin mukaan pääasiallisia vakinaiseen pesimiseen vaikuttavia tekijöitä ovat kuitenkin kosteikon ominaisuuksien ja kosteikon tilan välilliset, muuhun linnustoon kohdistuvat vaikutukset ja pienpetojen saalistuspaine.

On lisäksi todettava, ruskosuohaukan pesimäkanta Natura-alueella on vuonna 1996 ja vuonna 2014 ollut vain 0-1 paria. Ruskosuohaukka ei ole Suomessa uhanalainen eikä erityisen suojeltava laji eikä myöskään luontodirektiivin tarkoittama ensisijaisesti suojeltava laji.

Natura-arvioinnissa on Natura-alueen eheyden osalta todettu, että rakentamisen seurauksena Vanhankaupunginlahden ja Viikin peltojen muodostaman ekologisen kokonaisuuden rakenne ja toiminta eivät häiriinny tavalla, joka olisi luonnonsuojelulain tai luontodirektiivin vastaista. Viikin peltojen pinta-ala riittää turvaamaan Natura-alueen suojeluperusteisten lajien pesimisen ja ruokailun peltoalueella. Alueen suojelutavoitteita tukevat lukuiset lahden ympäristöön suunnitellut luonnonsuojeluohjelman kohteet, jotka on tarkoitus rauhoittaa luonnonsuojelualueiksi ja jotka tulee yleiskaavamääräyksen mukaan ottaa jatkosuunnittelussa huomioon. Lahdenväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi vähentää Natura-alueen pohjoisreunan melua ja johtaa pitkällä aikavälillä lajiston monipuolistumiseen. Lisäksi Viikin pelloille suunniteltu asuinrakentaminen sijoittuu pääasiassa Viikintien varteen, jonka lähiympäristöt ovat jo nykyisellään melualueita. Arvioinnissa on todettu toimenpiteitä, joilla haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää.

Arvioinnissa on otettu huomioon, toisin kuin ELY-keskus katsoo, ympäristön

rakentamisen ja asemakaavojen yhteisvaikutukset. Arvioinnin pohjana on ollut koko yleiskaavan mahdollistama rakentamisen ja asukkaiden määrä.

Yleiskaavamääräysten ja -merkintöjen mukaan Natura-alueet tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon eikä niitä saa merkittävästi heikentää. Yleiskaava sisältää myös määräyksen muiden luontoarvojen huomioon ottamisesta. Vaikutusten arviointia tarkennetaan asemakaavoituksen yhteydessä, jolloin laaditaan lain edellyttämät tarkemmat selvitykset.

Viikintien eteläpuolisten asuntovaltaisen alueen ruutujen poistaminen kaavakartasta olisi ratkaisu, joka ei perustu hyvään kaupunkisuunnitteluun keskeisellä sijainnilla aivan Raidejokeri I:n pysäkin ympäristössä yliopistoalueen vieressä. Suurin osa ruuduista on nykyisin rakennettua aluetta, joten senkään vuoksi ruutuja ei ole tarkoituksenmukaista poistaa aivan eteläisintä ruutua lukuunottamatta. Kaavaa voidaan ruudun osalta muutoksen jälkeen tulkita niin, että nykyisin ruudussa oleva rakenne voi sisältyä myös virkistys- ja viheraluemerkintään. Uuden rakentamisen jatkosuunnittelussa tutkitaan mahdollisia lieventämistoimenpiteitä Vanhankaupunginlahden Natura-2000-alueen osalta.

Yleiskaavalla ja sen mahdollistamalla rakentamisella ei siten ole luonnonsuojelulain ja luontodirektiivin tarkoittamalla tavalla ruskosuohaukkaan ja Natura-alueen eheyteen kohdistuvia merkittäviä heikentäviä vaikutuksia yhteisvaikutukset huomioon ottaen. Tällaisia vaikutuksia rakentamisella ei ole myöskään varovaisuusperiaate huomioonottaen. Yleiskaavan mukainen rakentaminen ei Euroopan komission luontodirektiivin 6 artiklan tulkintaohjeen (Natura-2000 alueiden suojelua ja käyttö, 2000) ja EU tuomioistuimen ratkaisukäytännön tarkoittamalla tavalla suurella todennäköisyydellä vaikuta Natura-alueen koskemattomuuteen eikä Natura-arvioinnin tulokset ole epävarmoja siten, että varovaisuusperiaate tulisi sovellettavaksi. Suunniteltu maankäyttö ei arvioinnin perusteella vaaranna Natura-alueen säilymisen tavoitteita eikä vaarantumiselle jää arvioinnin mukaan perusteltuja epäilyjä.

Luonnonsuojeluoikeuteen sisältyvää varovaisuusperiaatetta on sovellettu Suomen oikeuskäytännössä lähinnä poikkeamislupaharkinnassa ja arvioitaessa naturavaikutusten selvitysvelvollisuutta.

Yleiskaavan liikennejärjestelmä

Helsingin yleiskaavaa laadittaessa on tehty lukuisia selvityksiä liikennejärjestelmää koskien. Kaupunkibulevardeja koskevien selvitysten riittävyys on kyseenalaistettu Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnossa ja muutamassa muussa lausunnossa. ELY-keskus toteaa, että Uudenmaan maakuntakaavojen mukaan moottoriväylät voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa esittää riittävin perustein teknisesti ja toiminnallisesti alempiluokkaisena, mutta se edellyttää riittävien selvitysten tekemistä. ELY-keskus on lausunnossaan todennut, että selvitykset eivät tue kaupunkibulevardien muuttamista kaduksi tai ne eivät ole riittävät, erityisesti seudullisten vaikutusten osalta. Lausunnoista ei kuitenkaan käy yksityiskohtaisesti ilmi, mitä puutteet koskevat.

Helsingin näkemyksen mukaan selvitykset ovat olleet riittävät kaavan tarkkuustasoon ja strategisuuteen nähden. Tässä viitataan MRL 9 §:n täsmennykseen, joka pyrkii siihen, ettei aseteta kohtuutonta selvitysvelvollisuutta. Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus. Yleiskaavatasoisesti on selvitetty liikenteen toimivuutta myös seudun tasolla, kustannuksia, ilmanlaatua ja kaikkia keskeisiä vaikutuksia. Yleiskaavan on luonteeltaan ohjaava ja mahdollistava asiakirja, jonka pohjalta voidaan käynnistää tarkempi suunnittelu- ja selvitystyö. Yleiskaava osoittaa mahdollisuuksia, tavoitteita ja tahtotilaa, mutta ei vielä johda

suoraan toteutukseen.

Yleiskaavan kaupunkibulevardeja koskevat keskeiset selvitykset vuosina 2012–2015 ovat seuraavat:

Yleiskaavan työhjelmavaiheen materiaalit vuonna 2012:

- Arjen saavutettavuus pääkaupunkiseudulla – Makrotaso

Yleiskaavan visio-vaiheen selvitykset vuonna 2013:

- Helsingin moottoritiealueiden maankäytön muutosten kaupunkitaloudelliset vaikutukset.
- Helsingin uuteen yleiskaavaan liittyvien liikennehankkeiden vaikutusten arviointi, OSA A. Moottoritiemäisten alueiden tarkastelut – keskeiset tulokset.
- Automaattisen liikenteen metropolivisio.
- Helsingin kantakaupungin laajentaminen – Moottoritiemäisten ympäristöjen maankäytön tehostaminen ja muuttaminen urbaaniksi kaupunkitilaksi.

Yleiskaavan luonnosvaiheen selvitykset ja vaikutusarvioinnit vuonna 2014:

- Kaupunkibulevardien ilmanlaatuselvitys. Ilmatieteenlaitos.
- Kaupunkibulevardien tavoitelähtöinen vaikutusten arviointi. WSP Finland Oy.
- Asuinkorttelit kaupunkibulevardien varrella – Rakentamisen konsepteja. Serum Arkkitehdit Oy.
- Kaupunkibulevardien rakenneteknisiä tarkasteluja – Esimerkkejä väyläalueiden kattamisesta.
- Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi.

Yleiskaavan ehdotusvaiheen selvitykset ja vaikutusarvioinnit vuonna 2015:

- Kaupunkibulevardien seudulliset vaikutukset. WSP OY, Kaupunkitutkimus TA Oy, Strafica Oy.
- Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardi - liikenneselvitys. Trafix Oy.
- Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arviointi, sisältäen bulevardien kustannustarkastelun, FCG Oy
- Keskuspuiston länsireunan suunnitteluperusteet - tarkastelu Keskuspuiston näkökulmasta

Vuoden 2015 aikana laadittu selvitys kaupunkibulevardien vaikutuksista seudulliseen liikennejärjestelmään on tehty yhteistyössä ELY-keskuksen, HSL:n, Liikenneviraston ja Uudenmaan liiton kanssa. Työhön oli kutsuttu mukaan myös seudun kuntien edustajia. Työssä tutkittiin vaikutuksia mm. liikenteen ruuhkautumiseen, kulkumuotojakaumiin, yhdyskuntatalouteen, kaupunkitalouteen, asumisen hintoihin ja seudun houkuttelevuuteen. Vaikutusten arviointi on katsottu seudullisten vaikutusten

osalta tässä kaavavaiheessa riittäväksi. Kun suunnittelu etenee yksityiskohtaisempiin tarkasteluihin, myös vaikutuksia on mahdollista arvioida yksityiskohtaisemmin.

Liikennevirasto on yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa laatinut selvityksen ”Helsingin seudun tieverkon arviointi valtakunnallisen liikenteen näkökulmasta” vuonna 2016. Ohjausryhmässä oli myös HSL:n edustaja, mutta muuten valtion viranomaisten itse edellyttämää seudullista yhteistyötä kaupunkien kanssa ei ole selvityksen yhteydessä tehty.

Kaupunkibulevardit ovat lähtökohtaisesti kaupunkikehityshankkeita, mikä tarkoittaa, että tarve kaupunkibulevardeille on lähtöisin kaupungin kasvun, kehityksen ja tiivistämisen tarpeesta sekä urbaanien alueiden kysynnästä. Kaupunkibulevardeilla on myös suuri vaikutus Helsingin ja seudun liikennejärjestelmään. Vaikutukset ovat pääasiassa seudun yhteisten tavoitteiden ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisia: edistetään joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntaa sekä vahvistetaan seudun keskuksia. Tavoitteissa edellytetään myös toimivaa liikennettä, joka yleiskaavan selvitysten mukaan seudun kasvaessa edellyttää nykyisen järjestelmän kehittämistä ja nykyistä vähäisempää autoriippuvuutta. Nämä tavoitteet on todettu hyviksi myös Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnossa.

Maantielaissa (maantielaki 3 §) todetaan, että maantieverkon kehittämisessä on pidettävä huolta siitä, että myös tieliikennejärjestelmä edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista. Tieliikennejärjestelmä on osa liikennejärjestelmää ja sen tulee omalta osaltaan edistää yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Näin ollen myös tieverkkoa voidaan kehittää nykyisestään tukemaan kaupungin kasvua, kun samalla tieliikenteen liikkumismahdollisuuksia ei estetä ja valtakunnallisen liikenteen sujuvuudesta huolehditaan valtakunnallisessa mittakaavassa. Valtakunnallisia matkoja tarkasteltaessa muutaman minuutin muutoksella matka-ajassa ei ole merkittävää vaikutusta.

Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL 83 § 4) määrää maanteiden liikennealueista. Näitä liikennealueita voidaan lain mukaan käyttää valta-, kanta- & seututeitä yhdistäviä ja jatkavia yhteyksiä varten. Jatkavat yhteydet voivat siis olla muunkinlaisia yhteyksiä, vaikka ne palvelisivat pääasiassa muuta, kuin paikallista liikennettä.

Liikennevirasto ja ELY-keskus ovat omassa selvityksessään ”Helsingin seudun tieverkon arviointi valtakunnallisen liikenteen näkökulmasta” selvittäneet valtakunnallisen, pitkämatkaisen seudullisen sekä paikallisen ja lyhytmatkaisen seudullisen liikenteen osuuksia. Selvityksessä todetaan, että paikallisen tai lyhytmatkaisen seudullisen liikenteen osuus on yli 50 % Kehä III:n sisäpuolisilla tiejaksoilla sekä muilla taajamarakenteeseen sijoittuvilla maantiejaksoilla. Pitkämatkaisen seudullisen liikenteen osuus on suuri Kehä III:n ulkopuolisilla, taajamarakenteen ulkopuolelle sijoittuvilla tiejaksoilla. Tästä voitaneen tulkita, että Kehä III:n sisäpuolisilla tiejaksoilla paikallisen ja lyhytmatkaisen seudullisen liikenteen osuus on pitkämatkaista liikennettä suurempi, ja väylien merkitys on suuri erityisesti paikalliselle liikenteelle.

Selvityksessä on määritelty väylille valtakunnallinen tai seudullinen merkitys, jos yli 30 km pituisten matkojen osuus tiejaksoilla on yli 10–15 % ja tämän liikenteen määrä ylittää 10 000–13 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Selvityksestä ei kuitenkaan käy ilmi, miksi juuri nämä kriteerit on valittu kuvaamaan valtakunnallista tai seudullista merkitystä.

Tieverkon luokittelussa Helsingin keskustassa on valtakunnallisesti merkittäviä yhteyksiä, jotka kulkevat katuverkolla. Kantakaupungin laajentuessa tämänlaisten osuuksien pituus kasvaa parilla kilometrillä suuntaansa. Seudullisesti katsottuna verkon rakenne säilyy kuitenkin nykyisellään: valtakunnallinen liikenne on merkittävintä pääasiassa Kehä III:lta ulospäin, seudun sisäistä liikennettä välittää poikittain kehä I ja sisääntuloväylät tuovat sisään pääkaupunkiseudulle ja Helsinkiin, yhä jatkossakin moottoritiemäisinä kantakaupungin reunalle saakka. Matka-ajat autolla aivan Helsingin ydinkeskustaan saakka pitenevät joillakin minuuteilla, mutta välityskyky ydinkeskustaan säilyy nykyisenlaisena, koska nykyisen kantakaupungin verkko rajoittaa jo nyt ydinkeskustaan mahtuvan autoliikenteen määrää. Koska tarkoitus ei ole estää liikkumista bulevardilla, vaan kehittää sitä kaupunkimaiseksi, eivät selvityksen tulokset ja yleiskaava ole kaupunkisuunnitteluviraston näkemyksen mukaan ristiriidassa.

Helsingin seudun tieverkon arviointi valtakunnallisen liikenteen näkökulmasta -selvityksessä ei myöskään tutkittu, muuttuuko valtakunnallisen ja seudullisen liikenteen osuus väylän hallinnollisen luokan muuttuessa tiestä kaduksi. Liikenneviraston tienumerokartalla valta- ja kantatiet on merkitty jatkuviksi aina Helsingin keskustaan saakka. Tämä on toki mahdollista kaupunkibulevardien toteuttamisen jälkeenkin. Nykyinen piste, jossa katu muuttuu tieksi, on määritelty aikana, jolloin urbaani kaupunkirakenne oli vielä nykyistä huomattavasti pienempi. Kaupungin kasvaessa on perusteltua tarkistaa, onko kaupunkimaisen katuverkon vaihdoskohta maantieteksi edelleen syytä säilyttää samassa paikassa.

Helsingin seudun seudullisia ratkaisuja ja selvityksiä on tehty esimerkiksi maakuntakaava ja HLJ-suunnitelmaa laadittaessa. Kumpikaan näistä suunnitelmista ei ole ristiriidassa Helsingin uuden yleiskaavan liikennejärjestelmän kanssa. Kaupunkibulevardit tarkoittavat seudullisesti merkittävämmillä väylillä muutoksia muutaman kilometrin matkalla, väylillä joiden päässä on nykyiselläänkin pullonkaula joka rajoittaa ydinkeskustaan pääsevän liikenteen määrää ja nopeutta. Pääasiassa bulevardin päätekohtien ja Helsingin rajan välillä on vielä useita kilometrejä moottoritietä, jolloin mahdolliset ruuhkautumiset säilyvät Helsingin rajojen sisäpuolella, niin kuin nykyisistäkin pullonkauloista aiheutuvat jonot.

ELY-keskus lausuu, että kaupunkibulevardien edellytyksenä on selvästi kehittyneempi joukkoliikennejärjestelmä, seudullinen ruuhkamaksujärjestelmä sekä pysäköintimaksujen korotus. Helsingin seudun kasvaessa yhteisten tavoitteiden mukaisesti kestävään liikkumiseen perustuen tarvitaan nykyistä kehittyneempää liikennejärjestelmää bulevardista riippumatta. Raitioverkon jatkuvuus, liityntäliikenne ja liityntäpysäköinti ovat seudullisia kysymyksiä, jotka ratkaistaan yleiskaavan jatkotöissä. Raitioverkon jatkuvuus Helsingin rajojen ulkopuolelle on ehdottomasti Helsingin tavoitteiden mukaista, ja kaavamääräyksen mukaan pikaraitioyhteyksien sijainnit ovat ohjeellisia, eli ne voidaan myöhemmässä vaiheessa tarkistaa naapurikuntien suunnitelmiin sopiviksi.

ELY-keskus toteaa, että kaupunkibulevardien toteuttamiseen liittyy useita haitallisia vaikutuksia ja suuria epävarmuuksia. Bulevardisointiin liittyvät toimenpiteet vähentävät kyseisten väylien kykyä välittää moottoriajoneuvoliikennettä. Väylien kapasiteetti kokonaisuudessaan voi kuitenkin kasvaa, kun väylälle tuodaan tehokas joukkoliikennedyhteys ja kävely- sekä pyöräily-yhteydet rakennetaan tai niitä parannetaan. Kun arvioidaan Helsingin sisääntuloväylillä - Kehä I:n sisäpuolella - laajentuvaan kantakaupunkiin suuntautuvan autoliikenteen kokonaismatkaa, kaupunkibulevardit eivät vähennä autoliikenteen kapasiteettia niin paljon, etteivätkö muutoksesta saavat liikenteelliset hyödyt olisi haittoja suuremmat. Kaupunkibulevardien haittana on kantakaupunkiin tulevan autoliikenteen matka-

ajan kasvu keskimäärin 2-7 minuutilla. Hyödyt puolestaan syntyvät monipuolisesta liikennejärjestelmästä ja uuden maankäytön kehittämiskohteiden vaikutuksista liikenteeseen. Kaupunkibulevardeihin liittyvät liikenteelliset ominaisuudet kuten nopeusrajoitus, kaistamäärä ja liittymäratkaisut määritellään tarkemmassa suunnittelussa väyläkohtaisesti, jolloin kaupunkibulevardien yleisiä vaikutuksia on mahdotonta arvioida tarkasti.

Ennen kuin ensimmäistä bulevardia aletaan toteuttamaan, tullaan selvittämään yhä tarkemmin millä keinoin liikennejärjestelmän toimivuus, matka-aikojen ennakoitavuus, ruuhkautuvuuden hallinta, tavaraliikenteen ja pitkämatkaisen linja-autoliikenteen sujuvuus voidaan taata. Kaupungin kasvaessa ja kehittyessä myös liikennejärjestelmän on kehityttävä, ja kokonaisuuden tulee olla tasapainoinen. Liikenneturvallisuuteen liittyvien kysymysten on todettu mm. aiheesta laaditussa diplomityössä riippuvan ennen kaikkea liikennesuunnittelullisista ratkaisuista kuten liittymäjärjestelyistä, valo-ohjauksesta, liikenneympäristön ohjaavuudesta ja nopeusrajoituksesta. Kaupunkibulevardien ja onnettomuuksien välillä ei ole suoraa syy-seuraussuhdetta. Liikkujiin määrä vaikuttaa onnettomuuksien määrään, jos onnettomuuksien todennäköisyys ei muutu samassa suhteessa. On todennäköistä, että liikenteen määrä alemmalla verkolla kasvaa bulevardien myötä. Yleiskaavan jatkotöissä tullaan kartoittamaan ne paikat, jossa on suurin riski liikenteen siirtymisille alemmalle verkolla ja suunnittelemaan liikenteen siirtymiä rajoittavia toimenpiteitä. Alemmalle katuverkolle siirtyvän liikenteen määrään voidaan vaikuttaa liikennesuunnittelulla.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut, tilannut ja tulee tilaamaan selvityksiä, joissa selvitetään millä keinoilla bulevardien ympäristöstä saadaan riittävän laadukasta elinympäristöä. Selvää on, että jos kaupunkiseutu jatkaa kasvuaan henkilöautoiluun perustuvalla maankäytön kehityksellä, heikkenevät elinolosuhteet Helsingin nykyisillä asuinalueilla autoliikenteen lisääntyessä. Kaupunkibulevardien tavoitteena on vähentää henkilöautoilun tarvetta.

Lausunnossaan Uudenmaan ELY-keskus esittää, että kaupunkibulevardien kaavamääräykseen lisätään maininta toteuttamisajankohdan kytkemisestä seudulliseen suunnitteluun. Helsingin yleiskaavan toteuttamisesta linjataan yleiskaavan toteuttamisohjelmassa, joka laaditaan yleiskaavan käsittelyn jälkeen yhteistyössä seudun toimijoiden kanssa. Yleiskaavassa ei määrätä toteuttamisesta, sillä kaava on luonteeltaan mahdollistava, ei määräävä. Yleiskaavan mahdollistamien kehittämiskohteiden jatkoselvityksissä ja -suunnittelussa tehdään yhteistyötä HLJ-prosessin ja maakuntakaavoituksen kanssa. Näiden yhteydessä voidaan laatia tarpeellisia selvityksiä ja tarkistaa bulevardien toteutuksen ajoitusta. Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelmaa on tarkoitus päivittää jatkossa säännöllisesti, jolloin seudulliset suunnitelmat ja selvitykset voidaan ottaa paremmin huomioon.

Sisääntuloväylien valtakunnallinen ja seudullinen merkitys on tärkeää yleiskaavan toteuttamisohjelmaa laadittaessa. Tavoitteena on aikatauluttaa yleiskaavan hankkeet niin, että kehitystä tapahtuu tasaisesti eri puolilla kaupunkia eikä mitään yhtä suuntaa hankaloiteta autoilun kannalta kohtuuttomasti. Toteuttamisohjelmassa käydään myös läpi, mitä parannuksia tarvitaan esimerkiksi joukkoliikennejärjestelmään ennen kuin jokin tietty osuus voidaan rakentaa kaupunkibulevardiksi, jotta tärkeiden kuljetusten ja joukkoliikenteen sujuvuus voidaan turvata myös kaupunkibulevardilla.

Lausunnon pohjalta kaavaselistusta on täydennetty Seudullisten vaikutusten arviointi-selvityksen osalta.

Uudenmaan liiton maakuntahallitus

Esitystapa ja tulkinta

Uudenmaanliitto toteaa ennakkoluulottoman, ratkaisuhakuisen ja strategisen otteen sekä moni puolisen ja laajan selvitysaineiston positiiviseksi. Samalla Uudenmaanliitto kuitenkin toteaa, että yleispiirteisyys ja väljä tulkinta voivat ääritapauksissa johtaa maakuntakaavan tavoitteiden vastaiseen lopputulokseen: vaikutuksia on vaikea ennakoita. Kaavan esitystapa on säilynyt ennallaan.

Kaavaan suunniteltu toteuttamisohjelma laaditaan luonnosvaiheen arviosta poiketen vasta ehdotuksen jälkeen. Toteuttamisohjelman puuttuminen vaikeuttaa kaavan vaikutusten arviointia. Varsinkin kaupunkibulevardien toteuttamisjärjestyksellä voi olla ratkaiseva merkitys sen kannalta, millaisia naapurikuntiin ja muualle seudulle kohdistuvat vaikutukset ovat. Uudenmaan liitto pitää valitettavana, että toteuttamisohjelma ei ole lausunnonantajien käytettävissä vielä ehdotusvaiheessa.

Ehdotusvaiheessa kaupunkiluonto- ja kulttuuriympäristöemakartat on muutettu tietyiltä osin oikeusvaikutteisiksi. Uudenmaan liitto pitää tehtyä muutosta hyvänä.

Bulevardisointi

Siirtyminen autoliikennettä painottavasta liikennesuunnittelusta kestävämpiä kulkutapoja edistävään suunnitteluun on edistysellistä ja kannatettavaa. Uudessakin ajattelussa tulee kuitenkin olla realistinen. Maanteiden muuttaminen kaupunkibulevardeiksi Kehä I:n sisäpuolella siirtää autoliikenteen ruuhkia naapurikuntiin, ellei autoliikenteen määrää saada vähennettyä huomattavasti nykyisestä. Kaupunkibulevardien toteutus tulee sitoa vähintään tiemaksujen käyttöönottoon ja raideliikenteen parantamiseen.

Bulevardien vaikutuksia on arvioitu pääasiassa tilanteessa, jossa kaikki säteittäisväylät on bulevardisoitu. Tässäkin mielessä toteuttamisohjelman valmistelu kaavaehdotuksen rinnalla olisi ollut tarpeen. Vaikutukset tulee tutkia myös tilanteissa, joissa vain osa bulevardeista on toteutettu, koska tällaiset tilanteet voivat kestää kymmeniäkin vuosia.

Valtakunnan keskuksen liikennejärjestelmän toimivuus on turvattava yleiskaavassa. Yleiskaavaehdotuksessa ei ole vielä riittävästi otettu huomioon valtakunnallisen ja seudullisen linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä. Nämä valtatiet ja niiden liittyminen Helsingin alueen joukkoliikenteen runkoverkkoon tulee osoittaa myös yleiskaava-asiakirjoissa. Joukkoliikenteen reittien tulee jatkua sujuvina aina Helsingin keskustaan asti ja lisäksi liittyminen Helsingin poikittaisiin runkolinjoihin tulee varmistaa käsittelemällä yleiskaavassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa osoitetut joukkoliikenteen vaihtopaikat.

Seudun kilpailukyvyyn kannalta myös muun pidempimatkaisen liikenteen yhteydet Helsingissä sijaitseviin valtakunnan pääsatamiin on turvattava. Kaavassa on tarpeen osoittaa henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen yhteydet Länsisatamaan, Katajanokalle sekä Olympiaterminaliin vastaavasti kuin Vuosaaren satamaan.

Yleiskaavaratkaisulla on turvattava maakuntakaavan keskeiset viher- ja virkistysverkkoa koskevat tavoitteet, miltä osin Uudenmaan liitto toistaa luonnosvaiheessa lausumansa. Helsingin alueella kasvava asukasmäärä paitsi paikoin pienentää virkistysalueita, myös lisää jäljelle jäävien virkistysalueiden merkitystä ja käyttöpaineita entisestään. Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa Keskuspuiston

kaventamisen Hämeenlinnanväylän varrella merkittävästi, mikä voi vaarantaa maakuntakaavan tavoitteiden toteutumisen.

Virkistysverkko ja luontoarvot

Kaavaehdotusta on täydennetty yleismääräyksellä, jonka mukaan ”Vihersormien ja muiden seudullisten viheralueiden sekä paikallisen viherverkoston jatkuvuus tulee turvata”. Tulkintaosassa täsmennetään, että ”Vihersormien ja muiden seudullisten viheralueiden osalla viheralue ei saa kuroutua umpeen”, eli yksittäinen virkistys- ja viheralueeksi osoitettu ”ruutu” ei voi ottaa ominaisuuksia naapuriruudusta ja muuttua kokonaan rakennetuksi alueeksi. Liitto pitää yleismääräyksen lisäämistä tärkeänä ratkaisuna ja suosittaa, että myös tulkintaosan täsmennys sisällytetään varsinaiseen määräykseen.

Uudet asumiseen osoitetut alueet

Yleiskaavassa tulisi olla yleismääräys siitä, että bulevardisoinnin varaan perustuvia uusia asuinalueita ei voi toteuttaa ilman, että kaupunkibulevarditkin toteutetaan.

Vartiosaaren osalta Uudenmaan liitto viittaa osayleiskaavasta annettavaan erilliseen lausuntoon. Kaavaratkaisu poikkeaa maakuntakaavasta, koska siinä osoitetaan merkittävää rakentamista maakuntakaavan valkoiselle alueelle. Maakuntakaavasta poikkeamista ja uuden alueen rakentamiskäyttöön ottamista on mahdollista perustella VAT:en mukaan raideyhteydellä, mutta silloin uudisrakentaminen on yksiselitteisesti sidottava päätökseen raiteiden toteutuksesta. Sitova päätös tulee määritellä kunnan rahoituspäätökseksi.

Ramsinniemen ja Melkin osalta yleiskaavan ratkaisua ei ole ehdotusvaiheessa muutettu ja ne poikkeavat maakuntakaavasta. Ramsinniemi on maakuntakaavassa osoitettu virkistys- ja suojelualueeksi. Melkki puolestaan on osoitettu puolustusvoimien alueeksi, jonka toissijainen käyttötarkoitus on virkistys- matkailu ja/tai koulutustoiminta. Puolustusvoimat ei liiton saamien tietojen mukaan ole vielä luopumassa Melkistä.

Muut asiat (kauppa, kulttuuriympäristöt, yhdyskuntatekninen huolto)

Yleiskaavan ja maakuntakaavan keskustaratkaisuilla on varsin erilaiset rajaukset mutta myös varsin erilaiset ohjaustavoitteet, joten kaavojen keskinäistä suhdetta on vaikea arvioida. Kaavaehdotuksessa keskusta-alueiden kaavamääräyksiä ja kaavaselostuksen tulkintaosaa on hiukan tarkistettu.

Maakuntakaavan mukaiset vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitukset Roihupelto-Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa tulee esittää tulkintaosan sijaan kaavamääräyksessä. Kaavamääräyksestä tai tulkintaosasta tulee myös käydä ilmi, että tähän enimmäismitoitukseen sisältyy jo toteutunut sekä suunniteltu uusi liiketila. Toimitila-alueiden kaavamääräystä ja tulkintaosaa tulee täydentää.

Yleiskaavaehdotuksen Liike- ja palvelukeskustojen (C1) kaavamääräyksen tulkintaosan mukaan ”alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisiksi määriteltyjä vähittäiskaupan suuryksiköitä integroituna muihin toimintoihin”. Maakuntakaava mahdollistaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan vain Malmin, Kannelmäen, Herttoniemen ja Itäkeskuksen keskusta-alueilla sekä maakuntakaavassa aluevarausmerkinnällä osoitetussa valtakunnan keskuksessa (Helsingin ydinkeskusta ja Pasila), ellei selvityksin muuta osoiteta. Muita kuin maakuntakaavassa mainittuja keskustoja koskeva C1-alueen enimmäismitoitus tulee osoittaa liike- ja palvelukeskustojen kaavamääräyksessä.

Lähikeskusta-merkinnän (C3) kaavamääräystä on ehdotusvaiheessa tarkistettu. Määräyksen mukaan "Lähikeskustan alueelle ei saa sijoittaa yksittäisiä seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä." Esitetyssä muodossa määräys mahdollistaisi usean vähittäiskaupan suuryksikön sijoittamisen. Lähikeskustan alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittävää vähittäiskaupan suuryksikköä eikä kaupan keskittymää. Lähikeskusta-alueen kaavamääräystä tulee tältä osin tarkistaa.

Yhdyskuntateknisen huollon nykytilaa on ehdotusvaiheessa tarkasteltu Teknicaloudellinen suunnittelu -raportissa. Varsinaista suunnittelua aihepiiristä ei kuitenkaan ole tehty. Näitä kysymyksiä olisi tarkoituksenmukaista tarkastella yleiskaavatasolla eikä jättää asemakaavoilla ratkaistavaksi. Uudenmaan liitto pitää yleiskaavaa puutteellisena yhdyskuntateknisen huollon suunnittelun osalta. Yleiskaavaan on ehdotusvaiheessa lisätty yleismääräys, jonka mukaan "Kaikille alueille saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita". Liitto muistuttaa, että kaavaan on nyt sisällytetty kaupunkiluonto- ja kulttuuriympäristöjen liitekartoilta oikeusvaikutteisena muun muassa Natura2000-alueet, joille yhdyskuntateknisen huollon tilojen ja laitteiden sijoittaminen tuskin on mahdollista. Yleismääräyksen piiristä on syytä rajata pois sellaiset kaavamerkinnot, joille yhdyskuntatekninen huolto ei lähtökohtaisesti sovi (mm. Naturat).

Muita näkökohtia kaavaehdotuksesta

Kaavaselostusta on täydennetty ehdotusvaiheessa muun muassa arvioinnilla siitä, kuinka yleiskaava noudattaa maakuntakaavaa. Selostuksessa (s.192) todetaan ohjausvaikutuksesta, että "Voimassa oleva 2. vaihemaakuntakaava on kuitenkin sisällöltään joltain osin hyvin yksityiskohtainen. Maakuntakaavan ohjausvaikutus on katsottava heikommaksi silloin kun maakuntakaavassa käsitellään pelkästään paikallista maankäyttökysymystä tai maankäytön liian yksityiskohtaista järjestämistä." Uudenmaan liitto huomauttaa, ettei esitetylle tulkinnalle ole oikeudellista perustaa eikä tulkinta vastaa liiton käsitystä maakuntakaavan ohjausvaikutuksesta. Voimassa olevat, ympäristöministeriön vahvistamat maakuntakaavat ovat ohjeena yleiskaavaa laadittaessa ja muutettaessa maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukaisesti.

VASTINE:

Pääsääntöisesti vastineessa viitataan edellä Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle annettuun vastineeseen. Alla tarkennetaan joitakin kohtia.

Esitystapa ja tulkinta

Yleiskaava on strateginen ja yleispiirteinen kaava, jonka selvitykset ovat kaavan tarkkuustasoon nähden riittävät. (MRL 9 §, MRA 1 §). Yleiskaavan pohjalta on mahdollista tehdä jatkoselvityksiä tarkemmassa suunnittelussa.

Toteuttamisohjelmaa laadittaessa tarkennetaan selvityksiä tarvittavilta osin, jotta yleiskaavan aluevarausten yksityiskohtaisempi suunnittelu on mahdollista aikatauluttaa. Lopullinen toteuttamisohjelma tarvitsee myös perustakseen hyväksytyt kaavaehdotuksen. Toteuttamisohjelma ei ole asiakirja, joka ohjaa kaavan sisältöä, vaan se tarvitsee pohjaksi kaavaratkaisun.

Teemakartat ovat luonnonsuojelua ja kulttuuriympäristöjä koskevilta osiltaan oikeusvaikutteisia. Muilta osin teemakartat sisältävät myös paljon sellaista tavoitteellista tietoa ja suunnitelmia, joita ei yleiskaavan luonteen vuoksi voida nostaa oikeusvaikutteisiksi. Jos näin tehtäisiin, teemakartoilta tulisi poistaa

hyviä, tavoitteellisia kaupunkiympäristöä, kaupungin toiminnallisuutta ja hyvää kaupunkielämää tukevia linjauksia ja merkintöjä.

Bulevardisointi

Uudenmaan liiton maakuntahallitus toteaa lausunnossaan, että kaupunkibulevardien osalta tulisi selvittää niiden seudulliset vaikutukset henkilöauto- ja joukkoliikennejärjestelmään, sekä arvioida niiden kustannukset, rahoituspohja ja vastuunjako. Tehtyjä selvityksiä on ehdotusvaiheessa täydennetty kahdella työllä. Toisessa työssä on paneuduttu erityisesti kaupunkibulevardien seudullisiin vaikutuksiin niin liikenteellisestä, kaupunkitaloudellisesta kuin kaupunkirakenteellisestakin näkökulmasta ja toisessa tarkemmin Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin paikallisiin vaikutuksiin. Lisäksi HSL on laatinut ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksen, jossa paneudutaan myös kaupunkibulevardikysymyksiin. Em. selvitykset täydentävät jo tehtyjä kaupunkibulevardeihin liittyviä selvityksiä ja vaikutusarvioiteja ja antavat riittävän hyvän käsityksen kaupunkibulevardien ja niiden vaihtoehtona olevan maankäytön ja liikennejärjestelmän kokonaisvaikutuksista eri skenaarioissa. Kaupunkibulevardien kustannusvaikutuksia on selvitetty osana yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arviointia.

Yleiskaava perustuu lain mukaisesti kaavan yleispiirteisyyden ja strategisuuden edellyttämien ja sen vaikutusalueelle ulottuvien merkittävien vaikutusten arviointiin ja arvioinnin edellyttämiin selvityksiin.

Yleiskaavan tavoitteena on vähentää henkilöautolla liikkumisen tarvetta kokonaisuudessaan, jolloin pääväylät ja bulevardit eivät ruuhkaudu yhtä pahasti kuin ilman muita liikkumismuotoja tukevia kehitystoimia. Tämä tavoite on yhtenäinen seudullisen HLJ-suunnitelman kanssa ja myös siihen ohjaavat keinot, kuten kaupunkirakenteen tiivistäminen, liikenteen hinnoittelun uudistaminen ja joukkoliikenteen kehittäminen ovat HLJ:n kanssa yhteneviä. Parantamalla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä tiiviimmän kaupunkirakenteen alueella, vapautuu teille ja kaduille tilaa kauempaa tulevien henkilöautoille.

Uudenmaan liiton maakuntahallitus esittää huolen liikenteen siirtymisestä alemmalle katuverkolle bulevardisoinnin vaikutuksesta. Tästä syystä lausunnossa esitetään, että kaupunkibulevardien toteutus tulisi sitoa vähintään tiemaksujen käyttöönottoon ja raideliikenteen parantamiseen. Katuverkolle siirtyvän liikenteen määrään voidaan vaikuttaa sillä, kuinka helppoa alemmalle katuverkolle on siirtyä. Bulevardien on myös jatkossa tarkoitus olla houkuttelevin ja sujuvin yhteys kantakaupunkiin, vaikka nopeusrajoitusta ja autoliikenteen välityskykyä nykyisestä laskettaisiinkin. Jos autoliikenteen välityskyky väylillä laskee, täytyy se kompensoida joukkoliikennettä kehittämällä. On myös Helsingin etu, ettei kokonaissaavutettavuus seudulla ja ydinkeskustaan ei heikkene. Kestävän liikkumisen edistämiseksi ja ruuhkautumisen hallintaan on olemassa monia keinoja, joista tiemaksut ovat vain yksi tehokas keino. Näin ollen ei voida sanoa, että tienkäyttömaksut ovat kaupunkibulevardien edellytys, sillä liikkumista voidaan ohjata myös monin muin keinoin. Helsingin yleiskaavalla ei myöskään voida päättää seudullisen ruuhkamaksun käyttöönotosta.

Kaupunkibulevardien vaikutuksia on Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin liikenneselvityksessä tutkittu myös tilanteessa, jossa vain yksi bulevardi on toteutettu. Tällaista arviointia jatketaan sekä toteuttamisohjelman laadinnan yhteydessä että sen jälkeen, kun arvioidaan tarkemmin ensimmäisen bulevardin toteuttamismahdollisuuksia ja kannattavuutta. Kaupunkibulevardien jatkosuunnittelussa tullaan selvittämään myös väylien hallinnointiin ja kustannusjakoon liittyviä kysymyksiä.

Koska yleiskaava on luonteeltaan strateginen ja mahdollistava asiakirja, on esimerkiksi linja-autoliikenteen toimintamahdollisuuksien kehittäminen pääasiassa tarkemmassa suunnittelussa ratkaistava asia. Linja-autoliikenteen sujuvuus kaupunkibulevardeilla riippuu esimerkiksi bussikaistoista ja liittymäjärjestelyistä, jotka tullaan ratkaisemaan tarkemmassa suunnittelussa ja bulevardikohtaisesti. Eri sisääntuloväylien erilainen merkitys linja-autoliikenteelle huomioidaan myös toteuttamisjärjestyksen laadinnassa. Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen jatkuu yleiskaavan toteuttamisohjelmaa työstettäessä sekä muissa jatkotöissä. Joukkoliikenteen ja sen vaihtopaikkojen kehittäminen edellyttää tiiviin yhteistyön jatkamista HSL:n ja seudun toimijoiden kanssa. Joukkoliikennelinjastoa ja siten vaihtotarvetta esimerkiksi bussista raideliikenteeseen ei ole vielä suunniteltu.

Lausunnossa todetaan, että joukkoliikennereittien tulee jatkua sujuvina aina Helsingin keskustaan asti. Tämä on myös yleiskaavan keskeinen tavoite, erityisesti joukkoliikenteen runkolinjojen tulee jatkua keskustaan saakka riittävän nopeina yhteyksinä. Yleiskaavan koko liikenneverkko on suunniteltu tästä näkökulmasta huomioiden myös eri joukkoliikennemuotojen matkustajakapasiteetti. Ydinkeskustaan saapuvasta joukkoliikenteestä tavoitellaan mahdollisimman tehokasta kapasiteetin osalta. Lisäksi tulee huomata, että kaupungin rakennuttua uuden yleiskaavaratkaisun mukaisesti Helsingin keskusta alkaa kauempaa ja kantakaupungin reuna siirtyä ulommas.

Uudenmaan liiton maakuntahallitus lausuu, että kaavassa on osoitettava henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen yhteydet satamiin. Yleiskaavakartalla osoitetaan pääkatuyhteys kantakaupungin satamien tuntumaan, joka toimii tieliikenteen yhteytenä satamiin kuten nykyäänkin. Tarkemman yhteyden määrittely perille saakka ei ole perusteltua, sillä yleiskaavan tulee sallia liikennejärjestelyjen muutokset katuverkolla tarvittaessa.

Kaupunkibulevardit mahdollistavat tiiviin kaupunkirakenteen kasvun nykyisen kantakaupungin reunoilla. Kasvu tapahtuu monin paikoin kuromalla nykyisiä kaupunginosia yhteen bulevardien varsilla. Viheralueiden reunustamilla väylillä, kuten Hämeenlinnanväylällä, rakentamisen ja viheralueiden yhteensovittaminen ratkaistaan yksityiskohtaisemmin tarkemmassa suunnittelussa. Hämeenlinnanväylän varrella on tehty kaavaehdotusvaiheessa yleispiirteinen tarkastelu Keskuspuiston virkistys- ja luontoalueiden eheyden ja jatkuvuuden näkökulmasta. Yksi korttelirivi bulevardin varrella ei synnytä uutta kaupunginosaa eikä vastaa näin ollen yleiskaavan tavoitteisiin kantakaupungin laajentamisesta. Sitä ei myöskään toiminnallisesti eikä taloudellisesti pystytä toteuttamaan. Bulevardilta ei voida liittyä jokaiseen kortteliin vaan rakenne tarvitsee tuekseen rinnakkaiskadun. Se edellyttää pääsääntöisesti kortteliriviä, vähintäänkin rakennusriviä myös rinnakkaiskadun toiselle reunalle. Uudenmaan ELY-keskus ei ole lausunnossaan ottanut kantaa siihen, että Hämeenlinnanväylän varren maankäyttö olisi maakuntakaavan vastainen.

Bulevardikaupunginosissa on kysymys myös agglomeraatioedun hyödyntämisestä. Helsingin kantakaupunki tuottaa karkeasti arvioiden noin 13 % koko maan arvonlisäyksestä ja noin 37 % seutukunnan arvonlisäyksestä. Kantakaupunki on käymässä liian pieneksi. Jo maan kilpailukyvyyn takia tätä houkuttelevinta tiivistä aluetta kannattaa laajentaa. Sen heijastusvaikutukset jatkuvat pitkälle seudulle ja koko valtakunnan alueelle.

Maankäyttö- ja rakennuslaki ei edellytä, että yleiskaavakarttaan tai sen määräyksiin tulisi sisällyttää ohjelma kaavan toteuttamisesta. Toteuttamisohjelman laatiminen on kuitenkin katsottu hyödylliseksi yleiskaavan erilaisten toteutumispolkujen arvioinnin ja jatkosuunnittelun kannalta. Lisäksi sen laatimisella on tarkoitus hakea yhteistä

näkemyksiä poikkihallinnollisesti kunnan tulevaisuuden kannalta merkittävien hankkeiden toteuttamisessa. Kaavaselostuksessa on esitetty yleiskaavan toteutuksen ajoitus ja seuranta maankäyttö- ja rakennusasetuksen mukaisesti kaavan tarkoituksen edellyttämässä laajuudessa.

Virkistysverkko ja luontoarvot

Uudenmaanliitto pitää virkistysverkostoa koskevan yleismääräyksen lisäystä kaavakarttaan tärkeänä ratkaisuna ja suosittaa, että myös tulkintaosan täsmennys sisällytetään varsinaiseen määräykseen. Yleiskaavatasolla ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista tarkentaa enempää jo entuudestaan yksiselitteistä määräystä.

Uudet asumiseen osoitetut alueet

Uudenmaanliitto toteaa, että yleiskaavassa tulisi olla yleismääräys siitä, ettei bulevardisoinnin varaan perustuvia uusia asuinalueita voi toteuttaa ilman, että kaupunkibulevarditkin toteutetaan. Ramsinniemi ja Melkki poikkeavat maakuntakaavasta. Vartiosaaren osalta maakuntakaavasta poikkeamista on mahdollista perustella VAT:en mukaan raideyhteydellä, mutta silloin uudisrakentaminen on yksiselitteisesti sidottava päätökseen raiteiden toteutuksesta. Sitova päätös tulee määrittellä kunnan rahoituspäätökseksi.

Tässä vastineessa viitataan edellä Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle annettuun vastineeseen koskien maakuntakaavan mukaisuutta Vartiosaaren, Ramsinniemen ja Melkin osalta.

Melkin ja Ramsinniemen osalta yleiskaavassa osoitetulla maankäytöllä ei ole seudullista merkitystä ja yleiskaava turvaa näiden alueiden osalta maakuntakaavan tavoitteet. Yleiskaava 2002:ssa Melkki on merkitty ekoasumisen kokeilualueeksi. Uusi yleiskaava tarkentaa siten voimassa olevaa yleiskaavaa. Asumisen lisäksi saarta on ajatus kehittää saarena, jolla on virkistys- ja matkailupalveluita. Tähän mahdolliset asumisen tuomat palvelut toimivat tukena. Ramsinniemi puolestaan perustuu raideyhteyteen, ns. "Saaristoratikkaan", Helsingin ydinkeskustasta Vuosaareen johtavan pikaraitiotieyhteyden varteen tukien sen toteutettavuutta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 1.12.2015 hyväksyä Vartiosaaren osayleiskaavaehdotuksen, jossa aluetta suunnitellaan n. 5000 - 7000 asukkaalle. Kyseessä on rakentaminen tulevan raideliikenneyhteyden varaan, eikä rakentamista alueella saa aloittaa, ennen kuin raitiotieyhteydestä saareen on tehty sitova päätös (Kslk 26.11.2013). Kaupunkia tiivistetään kestävästi joukkoliikenneyhteyksien äärellä.

Yleiskaavaratkaisu toteuttaa ja täsmentää Helsingin alueella maakuntakaavoituksen tavoitteita. Voimassa olevan 2. vaihemaakuntakaavan perusrakenne jakautuu neljään osaan: Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, metropolialueen kilpailukykyyn vahvistaminen, kaupan palveluverkko suunnitellaan osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta sekä kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen. Uusi yleiskaava toteuttaa kaikilta osin näitä tavoitteita.

Tämä yleiskaava on strateginen yleiskaava. Yleiskaavatyössä on laadittu selvityksiä ja maankäyttötarkasteluja, joiden pohjalta on voitu osoittaa yleiskaavan uudet maankäyttövaraukset tarkoituksenmukaisiksi. Lisäksi koko kaava-alueella koskee määräys, jonka mukaan suunnittelussa tulee turvata vihersormien ja viheralueverkoston jatkuvuus.

Muut asiat (kauppa, kulttuuriympäristöt, yhdyskuntatekninen huolto)

Uudenmaanliitto toteaa lausunnossaan, että kauppaa koskevan lainsäädännön mukaan maakuntakaavan kaupan mitoituslukujen tulee välittyä yleiskaavaan ja siitä edelleen asemakaavoitukseen. Maakuntakaavan mukaiset vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitukset Roihupelto-Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa tulee esittää tulkintaosan sijaan kaavamääräyksessä. Kaavamääräyksestä tai tulkintaosasta tulee myös käydä ilmi, että tähän enimmäismitoitukseen sisältyy jo toteutunut sekä suunniteltu uusi liiketila.

Kaupungin näkemyksen mukaan lain vaatimus maakuntakaavan kaupan mitoituslukujen välittymisestä yleiskaavaan ja siitä edelleen asemakaavoitukseen voidaan katsoa toteutuvan tulkintataulukon kautta. Toimitila-alue -määräyksen tulkintaohjeeseen on kirjattu maakuntakaavan enimmäismitoitukset Roihupelto-Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa. Tulkintataulukko on osa yleiskaavaa. Kaavakartalla on nimenomaisesti mainittu "Yleiskaavan tulkinta on esitetty kaavaselostuksessa." Uudenmaanliiton lausunnon johdosta toimitila-alueen tulkintaohjetta on täydennetty maininnalla, että mitoitus sisältää sekä toteutuneen että suunnitellun liiketilan.

Yleiskaava perustuu selvityksiin, joissa on todettu, että kaavan mahdollistama väestönkasvu edellyttää laajempia keskusta-alueita kuin maakuntakaavassa. Tästä syystä ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi lisätä kaupan mitoituksia määräyksiin. Uudenmaanliiton tarkoittamia kaupan alueita ei kuitenkaan pääse syntymään, koska kaavamääräyksen teksti paikallisesta kysynnästä rajoittaa niiden muodostumista. Kantakaupunki-merkinnällä tavoitellaan urbaania kaupunkirakennetta kivijalkakauppoineen.

Uudenmaanliiton lausunnossa on myös todettu, että maakuntakaava mahdollistaa seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön vain Malmin, Kannelmäen, Herttoniemen ja Itäkeskuksen keskusta-alueilla sekä maakuntakaavassa aluevarausmerkinnällä osoitetussa valtakunnan keskuksessa (Helsingin ydinkeskusta ja Pasila), ellei selvityksin muuta osoiteta. Yleiskaavassa liike- ja palvelukeskusta C1 -alueita on paljon enemmän. Muita kuin maakuntakaavassa mainittuja keskustoja koskevat maakuntakaavassa määritetyt seudullisuuden rajat: tilaa vaativa kauppa 30 000k-m², muu erikoistavarakauppa 10 000 k-m² ja päivittäistavarakauppa 5 000 k-m². Muita kuin maakuntakaavassa mainittuja keskustoja koskeva C1-alueen enimmäismitoitus tulee osoittaa liike- ja palvelukeskustojen kaavamääräyksessä.

Maakuntakaava mahdollistaa keskustatoimintojen alueeksi merkityille alueille merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen. Keskustatoimintojen alueen suunnittelumääräyksen mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden koko on mitoitettava sellaiseksi, että ne soveltuvat ympäristöönsä. Yleiskaavaehdotuksessa maakuntakaavan keskustatoimintojen alueet on yleiskaavassa osoitettu Liike- ja palvelukeskusta C1 - ja Kantakaupunki C2 -merkinnöillä. Yleiskaavaehdotuksen kaikkia keskustoja koskevan kaavamääräyksen mukaan päivittäistavarakaupan suuryksiköiden mitoituksen lähtökohtana tulee olla paikallinen kysyntä. Yleiskaavamääräysten voidaan katsoa vastaavan maakuntakaavan määräyksiä. Paikalliseen kasvuun perustuvaa kysyntää ei haluta yleiskaavassa rajoittaa enimmäismitoituksilla. Jo nykyisellään maakuntakaavassa määritellyt kaupan seudullisuuden rajat ylittyvät esimerkiksi Vuosaarissa - noin 40 000 asukkaan alueella - paikallisen kysynnän johdosta. Tästä huolimatta on Vuosaarta pidettävä merkitykseltään paikallisena, Samalla tapaa muilla C1-alueilla on arvioitu tehtyjen selvitysten perusteella olevan potentiaalia liike- ja palvelukeskustaksi paikallisen kysynnän perusteella Seudullisuuden rajat voivat ylittyä pelkästään

paikallisen kysynnän kautta näillä alueilla, mutta silti Vuosaari on todettu kaupalliselta merkitykseltään paikalliseksi. Uudenmaanliiton ja ELY-keskuksen lausuntojen pohjalta on C2-aluetta koskevan kaavamääräyksen tulkintataulukkoon lisätty täsmentävä teksti, jonka mukaan tarkemmassa suunnittelussa voi kaupan suuryksikköjä sijoittaa vain selvityksiin perustuen niille alueille, jotka poikkeavat maakuntakaavan keskustatoimintojen alueista.

Keskusta-alueiden laajuuden suhteessa maakuntakaavaan ja lähikeskusta C3-merkinnän tarkistamisen osalta Uudenmaanliiton lausunto on yhteneväinen ELY-keskuksen lausunnon kanssa. Tältä osin viitataan ELY-keskukselle annettuun vastineeseen.

Yhdyskuntatekninen huolto

Uudenmaanliitto pitää yleiskaavaa puutteellisenä yhdyskuntateknisen huollon suunnittelun osalta. Yhdyskuntateknistä huoltoa hoitavilla laitoksilla ei pääsääntöisesti ole pitkän tähtäimen strategisia tilavaraussuunnitelmia, minkä johdosta yhdyskuntateknisen huollon tavoitetilaa yleiskaavan tarkastelujänteellä ei voida esittää kaavakartalla. Kaavaluonnos sisälsi yleismääräyksen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevista tiloista ja laitteista. Kaavamääräystä on ehdotusvaiheeseen täydennetty määräyksillä seudullisista energia- ja vesihuoltoverkostoista ja -laitoksista sekä kantakaupungin suurista energiantuotantolaitoksista. Lisäksi kaavaselistusta on luonnosvaiheen jälkeen täydennetty liiteraportilla, jossa yhdyskuntateknistä huoltoa käsitellään kaavaluonnosvaihetta tarkemmin.

Uudenmaanliitto katsoo myös, että yhdyskuntateknisen huoltoa koskeva kaavamääräys tulee rajata siten, ettei se koske mm. Natura-alueita.

Yleiskaavan kaavakartta ja -määräykset ottavat huomioon maakuntakaavojen ohjausvaikutuksen. Yhdyskuntateknisen huollon ja muiden maankäyttötoimintojen yhteensovittamistarve on mahdollista ottaa huomioon vasta yleiskaavan jälkeisissä työvaiheissa. Yhdyskuntateknistä huoltoa on hyvin monenlaista muodoltaan ja vaikutuksiltaan, ja sitä sijaitsee mm. Natura-alueilla. Lähtökohtaista yhdyskuntateknisen huollon ja muiden maankäyttötoimintojen yhteensopimattomuutta ei yleiskaavavaiheessa voi osoittaa.

Muita näkökohtia kaavaehdotuksesta

Lopuksi Uudenmaanliitto ottaa kantaa maakuntakaavan ohjaavuuteen ja katsoo, ettei selostuksen lauseella maakuntakaavan heikommasta ohjaavuudesta tilanteesta, jossa käsitellään pelkästään paikallista maankäyttökysymystä, ole juridista perustaa eikä tulkinta vastaa liiton käsitystä.

MRL 25 §:n mukaan maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen.

MRL 25 §:n koskevan hallituksen esityksen (101/1998) perustelujen mukaan säännös korostaa maakuntakaavan keskeistä asemaa valtakunnallisten tavoitteiden yksilöinnissä ja konkretisoinnissa alueiden käytön maakunnallisiksi periaatteiksi ja aluevarauksi. Säännös korostaa myös maakuntakaavan yleispiirteistä luonnetta.

MRL 32 §:n maakuntakaavan oikeusvaikutuksia koskevan hallituksen esityksen mukaan lain sanonta ”on ohjeena” kuvaa maakuntakaavan yleispiirteistä luonnetta ja sallii kaavajärjestelmän tarkoituksenmukaisen toimivuuden kannalta tarpeellisen joustavuuden. Maakuntakaavan yleispiirteinen luonne onkin otettava huomioon kaavan ohjausvaikutuksia koskevan säännöksen soveltamisessa. Maakuntakaavassa esitetyt maakunnallisista lähtökohdista määritellyt alueiden käytön periaatteet ja aluevaraukset täsmentyvät kunnan alueiden käytön suunnittelussa”.

Kun maakuntakaavassa käsitellään pelkästään paikallista maankäyttökysymystä, jolla ei ole seudullisia vaikutuksia tai maakunnallisiin tavoitteisiin liittymätöntä maankäytön yksityiskohtaista järjestämistä, on maakuntakaavan tulkinnassa otettava huomioon sen tarkoitus yleispiirteisenä vain alueidenkäytön periaatteet ja maakunnan kehittämisen kannalta tarpeelliset alueet esittävänä kaavana. Kaavaselostusta on tältä täydennetty lisäämällä sinne edellinen lause.

Liikennevirasto

Liikennevirasto katsoo, että Helsingin tavoite kaupunkirakenteen eheyttämisestä ja tiivistämisestä on liikennehallinnon ympäristötavoitteiden kanssa hyvin samansuuntainen. Tiivistyvä kaupunkirakenne yhdessä liikennejärjestelmän kehittämisen kanssa edistää Helsingin ja sitä ympäröivän seudun saavutettavuutta ja vähentää liikennetarvetta, jos asuntojen ja työpaikkojen väliset matkat pysyvät kohtuullisina ja joukkoliikenne houkuttelevana.

Samalla liikennevirasto myös katsoo, että yleis- tai asemakaavalla kaupunki ei voi yksipuolisesti osoittaa valtion maanteitä bulevardiksi tai muuksi kaduksi, vaan valtion tahtotilasta tien hallinnollisen luokan muuttamisesta tulee yhdessä sopia. Liikennevirasto katsoo edelleen, että yleiskaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin alueellinen raja on ollut liian suppea, ja huomauttaa, ettei yleiskaavaratkaisu perustu maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n edellyttämiin kaavan merkittävien vaikutusten osalta riittäviin selvityksiin.

Maantielain 4 §:ään perustuen Liikennevirasto edellyttää, että kaupunki neuvottelee bulevardien muuttamisesta Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenneviraston kanssa ennen Helsingin yleiskaavan hyväksymistä.

Lisäksi Liikennevirasto toteaa, että Raidejokerin lähiympäristön tiivistäminen tulisi näkyä painokkaammin yleiskaavassa ja tulevan Tuusulantien jatkeen ja pääradan välinen alue tulee yleiskaavassa osoittaa rautatieliikenteen varikkotoiminnoille. Myös Hämeenlinnanväylän uudesta rautatieasemasta on neuvoteltava Liikenneviraston kanssa ennen yleiskaavan hyväksymistä.

Liikennejärjestelmä yhdyskuntarakenteen osana

Tiivistyvä kaupunkirakenne yhdessä liikennejärjestelmän kehittämisen kanssa edistää Helsingin ja sitä ympäröivän seudun saavutettavuutta myös väestön voimakkaan kasvun aikana. Uusi rakentaminen ja joukkoliikennejärjestelmän runko tukevat suurelta osin sekä työpaikka-alueiden että asumisen olemassa olevaa rakennetta. Seudun voimakas kasvu aiheuttaa kuitenkin merkittäviä paineita erityisesti Helsingin reuna-alueiden tieverkolle, jonka kapasiteetti ei riitä vastaamaan paikallisiin liikkumistarpeisiin, jos kulkumuotojakoumassa ei saada aikaan muutoksia laajemmin Helsingin seudulla. Tämä heijastuu myös kuljetusten toimivuuteen.

Valtakunnalliset ja ulkomaanliikenteen yhteydet

Tieliikenteessä on tärkeää turvata sekä henkilöautoliikenteen että pitkämatkaisen bussiliikenteen kohtuulliset yhteydet kaupungin keskustaan. Eteläsataman, Katajanokan sataman sekä Länsisataman kautta kulkee suurin osa Suomen ja ulkomaiden välisestä laivojen matkustajaliikenteestä.

Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajaliikenteen liikenneyhteydet ovat tämän vuoden aikana parantuneet oleellisesti, kun Kehärata on saatu käyttöön. Yleiskaavassa pitkän aikavälin varauksena esitetty lentorata parantaisi omalta osaltaan liikenteen ennustettavuutta. Yleiskaavassa on otettu huomioon Malmin lentoaseman poistuminen ja muuttuminen pääosin asuinalueeksi.

Helsinki on meri- ja meriliikennekaupunki

Helsingin matkustajasatamien kautta kulkee huomattava määrä elinkeinoelämän kuljetuksia, joista noin puolet suuntautuu pääkaupunkiseudun ja Uudenmaan alueen ulkopuolelle. Eteläsataman ja Katajanokan satamien kuljetusmäärien ei enää ennusteta nousevan merkittävästi, mutta Länsisataman liikenteeseen on ennakoitu merkittävää kasvua lähivuosikymmenten aikana.

Satamaliikenteen toimivuutta ei ole Liikenneviraston mukaan kaavaehdotuksessa juurikaan selvitetty, vaan todettu ainoastaan Länsiväylän bulevardisoinnin olevan vaikeaa niin pitkään kuin satamatoiminnot jatkuvat Länsisatamassa. Merkittävän osan satamiin suuntautuvien kuljetusten toimintavarmuudesta muodostaa Länsiväylän ohella Kehä I:n toimivuus. Ennen kaavan vahvistamista tulisikin tehdä kunnon selvitykset vaikutuksista satamaliikenteeseen ja niiden merkittävydestä, jotta päätöksenteolle olisi riittävä tietopohja.

Raideliikenne

Helsinki on koko maan henkilöliikenteen keskus. Liikennevirasto tähtää rautatiejärjestelmän häiriöiden vähentämiseen kehittämällä lähivuosina Pasilan ja Helsingin keskusrautatieaseman välisen ratapiha-alueen toimivuutta.

Ilmalan varikkoalue on sekä valtakunnallisen kaukojunaliikenteen että Helsingin seudun lähijunaliikenteen junakaluston keskitetty huolto-, kunnossapito ja säilytysalue. Rautatieliikenteen hoidon kannalta varikkoalueen luonnollinen sijainti on Helsingin päärautatieaseman läheisyydessä Ilmalassa myös tulevaisuudessa, ja sen laajentamisen tulee olla mahdollista. Veturitien kehittyessä sisään tuloväyläksi sen ja pääradan välinen kapea alue soveltuu liikenteen ja varikon häiriötekijöiden johdosta huonosti asumiseen. Ilmalan varikon nykyinen alue ei myöskään pitkällä tähtäimellä tule riittämään junaliikenteen lisääntyessä, eikä tiukka kaavarajaus jätä riittäviä mahdollisuuksia alueen kehittämiseksi. Liikennevirasto toistaa luonnosvaiheen lausunnossaan esittämänsä näkemyksen, että Veturitien ja pääradan välinen alue tulee yleiskaavan 2002 mukaisesti osoittaa uudessa yleiskaavassa 2050 rautatieliikenteen varikkotoiminnoille. Pasilan alarata-alueen veturitallien alue on kaavaehdotuksessa merkitty kantakaupungiksi. Liikennevirasto katsoo, että Pasilan aseman eteläpuoleiselta alueelta tulee edelleen varata tilaa rautatieliikenteen kunnossapitoa varten.

Yleiskaavaehdotuksessa on osoitettu uusi juna-asema (Mannerheimin asema) Pasila - Kirkkonummi -rataosalle Hämeenlinnanväylän kohdalle Ilmalan ja Huopalahden asemien väliin. Liikennevirasto katsoo, että yleiskaava-aineistossa uutta asemaa on käsitelty pintapuolisesti, eikä kaava-aineiston perusteella aseman toteutusedellytysten selvittämiseksi ole tehty minkäänlaisia ratateknisiä tai liikenteellisiä tarkasteluita.

Raitiotieliikenne

Yleiskaavaehdotus mahdollistaa kattavan raitiotieliikenneverkon kehittämisen. Pikaraitiotieyhteyksistä tai muista joukkoliikenteen nopeista runkoyhteyksistä odotetaan tulevan kattava verkosto, jossa säteittäisiä bulevardien linjoja yhdistää kehämäinen poikittaisliikenteen verkosto. Liikenneviraston mielestä suunnitellut pikaraitiotiet ovat erittäin tervetullut lisä seudun poikittaiseen joukkoliikenteeseen.

Asemanseutujen ja joukkoliikenteen runkoyhteyksien hyödyntäminen rakentamiseen

Yleiskaavassa painotetaan joukkoliikenteen ja etenkin raideliikenteen merkitystä asukkaiden ja työntekijöiden liikkumismuotona. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaamiseksi asemien kävely- ja pyöräilyetäisyyksille tuleekin osoittaa tiivistettävää kaupunkimaista asutusta ja yhdyskunnan toimintoja. Yleiskaavan ehdotusvaiheen nähtävilläoloaikana ympäristöministeriö on päättänyt ehdottaa valtion osallistumista Raide-Jokerin rakentamiseen. Raide-Jokerin rahoitusehdotus osoittaa valtion tahtotilaa pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kehittämisessä. Samalla radan osarahoittamisen ehtona olisi asuntotuotannon oleellinen lisääminen Raide-Jokerin vaikutusalueella. Tätä kaavoituksen lisäystä ei kaavakartalla selkeästi näy, vaikka siitä olisikin mainintoja kaavaselostuksessa. Liikennevirasto ehdottaa, että kaavaa tältä osin muutettaisiin, vaikka se saattaisikin edellyttää kaavan uutta nähtävilläoloa.

Tie- ja katuverkko

Helsingin kaikkien säteittäisten pääväylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi olisi erittäin merkittävä muutos seudun liikennejärjestelmässä. Muutoksen vaikutukset ulottuisivat paljon Helsingin kaupunkia laajemmalle alueelle. Kaikkien sisääntuloväylien muuttaminen bulevardeiksi on suuri muutos, jolla on laajoja heijastusvaikutuksia. Yleiskaavalla tai asemakaavalla kunta ei voi yksipuolisesti osoittaa valtion maantietä bulevardiksi tai muuksi kaduksi, vaan valtion tahtotilasta tien hallinnollisen luokan muuttamiseksi tulee yhdessä sopia. Liikennevirasto katsoo, että yleiskaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin alueellinen raja on ollut liian suppea, ja huomauttaa, ettei yleiskaavaratkaisu perustu maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n edellyttämiin kaavan merkittävien vaikutusten osalta riittäviin selvityksiin.

Maantielain 4 §:n mukaan Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikennevirasto määräävät maantien toiminnallisen luokan. Maantielain 3§:ssä maantieverkon kehittäminen on perustaltaan kytketty mm. osaksi koko liikennejärjestelmää, valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edistämiseen, alueiden kehittämiseen, maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamiseen edistämiseen sekä mm. elinkeinonalojen kuljetusten edistämiseen. Maantielain 4 §:ään perustuen Liikennevirasto edellyttää, että kaupunki neuvottelee yleiskaavassa esitettävistä teiden muuttamisista bulevardeiksi/kaduiksi Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenneviraston kanssa ennen Helsingin yleiskaavan 2050 hyväksymistä.

Maakuntakaavakartalle merkitty tieyhteys voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa esittää riittävin perustein teknisesti tai toiminnallisesti alemmanluokkaisena. Maakuntakaavassa osoitetuista moottoriväylistä Itäväylä on toteutettu katuna Kehä I:ltä keskustaan päin. Itäväylä on nyt toiminnallisesti kuitenkin moottorikatu eikä yleiskaavassa luonnosteltu kaupunkibulevardi. Luonnosvaiheen jälkeen Helsingin kaupunki laati Kaupunkibulevardien seudulliset vaikutukset -selvityksen. Liikennevirasto katsoo, että em. selvitys ei edelleenkaan arvioi riittävästi vaikutuksia seudulliseen ja valtakunnalliseen liikenteeseen. Liikenneviraston

näkökulmasta säteittäisten pääväylien kaupunkibulevardeiksi muuttamisen vaikutuksia valtakunnalliseen tavara- ja linja-autoliikenteeseen ei ole riittävällä tavalla otettu huomioon kaavaratkaisussa.

Ehdotus kehä I:n sisällä olevien väylien muuttamisesta kaduiksi

Valtakunnallisen tavara- ja linja-autoliikenteen kannalta tärkeimmät säteittäiset pääväylät ovat järjestyksessä: vt4, vt3, vt1 ja kt51.

Liikennevirasto ehdottaa että Helsinki ja liikennehallinto yhdessä harkitsisivat, mitkä sisääntuloteistä olisivat soveliaimpia bulevardeiksi ja mitkä tulisi säilyttää edelleen osana valtion tieverkostoa, jonka luonteesta ja laadusta päättää valtio. Tähän mennessä tehtyjen liikenteellisten selvitysten perusteella Liikennevirasto ehdottaa alustavasti kakkien muiden väylien säilymistä valtion väylinä paitsi Vihdintie. Itäväylä pysyy osana kaupungin katuverkkoa ja voidaan bulevardisoida, tarvittaessa kaduksi kaupungin rajalle saakka. Hakamäentie siirtyy mahdollisimman pian osaksi Helsingin katuverkkoa. Länsiväylä säilyy valtion väylänä, ellei tavaraliikenne poistu Länsisatamasta.

Koska kaavan toteutumisen aikajänne on pitkä, eikä tienpitäjällä ole välttämättä suurta mielenkiintoa kehittää ja ylläpitää mahdollisesti muuttuvia väyliä, tarvitaan ehdotus bulevardien toteuttamisjärjestyksestä. Liikennevirasto toteaa, että itä-länsi -suuntaista valtakunnallista ja seudullista liikennettä palvelee E18/ Kehä III, joten toiselle samaa liikennettä palvelevalle yhteydelle Helsingin kantakaupungin läheisyydessä ei ole valtakunnallista tai seudullista tarvetta. Hakamäentie on merkittävä kaduksi.

Tunnelit

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty kymmenen uutta ajoneuvoliikenteen tunnelijaksoa. Kaikki luonnoksessa esitetyt tunnelit jäisivät kaupungin toteutettaviksi ja ylläpidettäviksi.

Kävely, pyöräily ja muu kevytliikenne

Kaavaehdotus ja -selostus korostavat kävelyn ja pyöräilyn priorisointia ennen muita kulkumuotoja, kaupunkirakenteen tiivistämistä, hyvää saavutettavuutta nimenomaan kestäväillä liikkumismuodoilla sekä keskustamaista kaupunkirakennetta myös esikaupunkikeskuksissa. Eri keskuksia yhdistävästä pyöräliikenteen nopeasta runkoverkosta (ns. baanaverkko) on laadittu verkkosuunnitelma. Kaavakartassa huomio kiinnittyy kuitenkin pieneen yksityiskohtaan: baanaverkko ei näyttäisi jatkuvan ydinkeskustaan.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen kilpailukyvyn edistämisen näkökulmasta joukkoliikenteen tukeutuminen tiheään raideverkkoon on hyvä ratkaisu, mikäli joukkoliikenteen kulkunopeudet ovat muihin kulkutapoihin nähden kilpailukykyiset. Raideliikenteen laajentaminen lisää myös varikkojen tarvetta, jolloin täytyy huomioida, että kaavassa on riittävät varaukset niitä varten.

Ei ole aivan selvää, mikä on suunniteltujen kaupunkibulevardien vaikutus kaukoliikenteen ja seudullisen bussiliikenteen matka-aikoihin. Joukkoliikenteen osalta tavoitteena on kuitenkin nopeuttaa runkobussiyhteyksiä kaupungin katuverkolla. Vaikka liityntäpysäköinti ei yleiskaavan mittakaavassa näy, olisi Liikennevirasto

odottanut löytävänsä sen järjestämisestä enemmän pohdintaa kaavaselostuksessa. Hyvässä joukkoliikenneratkaisussa liityntäpysäköintiä ei voida jättää vain naapurikuntien järjestettäväksi.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus on keskeinen huomioon otettava tekijä kaupunkibulevardien suunnittelussa. Mallitarkastelujen perusteella koko seudun tasolla Helsingin yleiskaavaratkaisu vähentää hieman onnettomuusmääriä lähinnä pienenevän liikennesuorituksen ansiosta. Kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut erillisen tarkastelun kaupunkibulevardien liikenneturvallisuudesta. Edellä kuvattu bulevardiratkaisu heikentää edelleen valtakunnallisen tavara- ja linja-autoliikenteen olosuhteita.

Kaavan kustannusvaikutukset

Liikennehankkeiden kustannuksia ei kaavaselostuksessa ole käsitelty erillisinä muista rakentamisinvestoinneista. Kuitenkin voidaan jo tässä vaiheessa todeta, että moottoritiemäisten sisääntuloväylien muuttaminen bulevardeiksi jää kaupungin vastuulle. Raideliikennehankkeissa valtion osallistuminen kustannuksiin edellyttää, että hanke palvelee seudullista tai valtakunnallista liikennettä.

Kaavamerkinnot

Kaikki sisääntulotiet on kaavaehdotuksessa merkitty bulevardeiksi. Liikennevirasto ehdottaa, että mikäli koko seudun liikenteen sujuvuuden huomioon ottavat selvitykset niin osoittavat, osa väylistä voitaisiin merkitä bulevardeiksi ja loput jätettäisiin edelleen pääteiksi. Myös maanalaisten ratavarausten (Pisara, Tallinnan yhteys, suora lentokenttärata) kaavamerkinnot tulee poiketa maanpinnan tasossa olevista nykyisistä radoista. Niin ikään tulevat asemavaraukset olisi hyvä erottaa jo olemassa olevista, mikä osaltaan voisi hahmottaa lukijalle myös asemanseutujen rakentamisen aikajännettä.

VASTINE:

Liikennevirasto toteaa lausuntonsa alussa, että kaavan tavoite kaupungin tiivistämisestä on kannatettava. Lausunnossa esitetyt kannanotot eivät kuitenkaan monelta osin tue tiivistämistä.

Kaupunki neuvottelee Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenneviraston kanssa kaupunkibulevardien muutoksista. Tarvitaan vielä useita jatkoselvityksiä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Neuvotteluille ja jatkotyölle ei kuitenkaan ole pohjaa ilman muutoksen mahdollistavaa yleiskaavaratkaisua. Liikennevirasto viittaa lausunnossaan maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n edellyttämiin riittäviin selvityksiin kaavan osalta. Kaupunkisuunnitteluvirasto katsoo, että yleiskaavan strategisuus ja yleispiirteisyys huomioiden yleiskaavaratkaisun pohjaksi laaditut selvitykset ovat riittävät ja riittävän laajalta alueelta. Kaava perustuu lain tarkoittamalla tavalla kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin selvityksiin. MRL 9 §:n täsmennys pyrkii siihen, ettei aseteta kohtuutonta selvitysvelvollisuutta. Kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus. Yleiskaava on luonteeltaan ohjaava ja mahdollistava asiakirja, jonka pohjalta voidaan käynnistää tarkempi suunnittelu- ja selvitystyö. Yleiskaava osoittaa mahdollisuuksia, tavoitteita ja tahtotilaa, mutta ei vielä johda suoraan toteutukseen. Yhteistyö yleiskaavan jatkotöissä sekä toteuttamisohjelman laadinnassa on välttämätöntä niin valtion viranomaisten kuin seudun muiden toimijoiden kanssa. HLJ-suunnitteluun

osallistuminen mahdollistaa myös yleiskaavan jatkoselvityksien laadinnan ja toteuttamisaikataulun tarkistamisen seudullisiin päivitettyihin suunnitelmiin yhteensopivaksi.

Lausunnossa viitataan Maantielain 3 §:ään ja MRL:n 39 §:ään maantieverkon kehittämisen perustasta. Esille otetaan mm. alueiden kehittäminen ja maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavat tavoitteet. Maantielain 3 § edellyttää, että maantieverkkoa kehitetään siten, että se edistää valtakunnallisten tavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Laki lähtee siitä, että maantieverkko kehittyy maankäytön suunnittelun lähtökohdista eikä niin, että maankäyttöä suunnitellaan tieverkko edellä. Tältä osin voidaan todeta, että moottoriteiden jatkuminen urbaaniin kaupunkirakenteeseen asti ei tue valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tai yleiskaavan ympäristölle ja yhdyskuntarakenteelle asettamien tavoitteiden toteuttamista. Kaupunki ei voi kehittyä ja eikä kantakaupunki kasvaa, jos moottoritiet jakavat sen irrallisiin sektoreihin. Bulevardiratkaisu tulee nähdä uutena kaupunkirakenteellisena ratkaisuna eikä vain liikenneratkaisuna. Sillä synnytetään kokonaan uusia kaupunginosia. Siksi muutosten vaikutusta on tutkittava pelkkää liikennehanketta laajemmin.

Tässä vastineessa viitataan jo Liikenneviraston luonnoksesta antaman lausunnon vastineeseen. Vuoden 2015 aikana on laadittu selvitys kaupunkibulevardien vaikutuksista seudulliseen liikennejärjestelmään yhteistyössä ELY-keskuksen, HSL:n, Liikenneviraston ja Uudenmaan liiton kanssa. Työssä tutkittiin vaikutuksia niin liikenteellisestä, kaupunkitaloudellisesta kuin kaupunkirakenteellisestakin näkökulmasta. Toisessa työssä paneuduttiin tarkemmin Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin paikallisiin vaikutuksiin ja liikenteellisiin ratkaisuvaihtoehtoihin. Kolmanneksi yleiskaavan joukkoliikennejärjestelmän toteuttamislaajuutta ja edellytyksiä on tutkittu Raideliikenteen verkkoselvityksessä.

HSL on laatinut vuonna 2016 valmistuneen Ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksen, jossa selvitettiin kaupunkibulevardien aiheuttamia palvelutasopuutteita ja kehittämistarpeita tieverkolla. Selvityksen tulos bulevardien osalta on, että suurimmat palvelutasomuutokset kohdistuvat bulevardeiksi muutettaville tiejaksoille. Palvelutasopuutteet kasvavat erityisesti liikenneturvallisuuden, ruuhkautuvuuden hallinnan ja kuljetusten sujuvuuden osalta suhteessa tilanteeseen, jossa bulevardeja ei ole. Toisaalta liikenneympäristön aiheuttamat esteet bulevardikäytävien maankäytön kehittämiseksi poistuvat ja myös liikenteen lähtömelutasot bulevardijaksoilla alenevat. Lisäksi Liikennevirasto on yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa laatinut selvityksen ”Helsingin seudun tieverkon arviointi valtakunnallisen liikenteen näkökulmasta” vuonna 2016.

Bulevardien toteuttamisen taloudelliset vaikutukset sekä kaupungille että muille toimijoille on selvitetty yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnin yhteydessä. Selvityksiä täydennetään riittävän taustatiedon ja kokonaiskuvan saamiseksi koko suunnitteluprosessin ajan tietoa tarkentaen. Parhailaan on käynnissä toimivuustarkasteluja muilta bulevardeilta ja rakenneteknisiä tarkasteluja tehdään vuoden 2016–2017 aikana.

Lausunnossa on esitetty kaupunkibulevardien puolittavan liikenteen kapasiteetin. Kaupunkibulevardit välittävät autoliikenteen lisäksi myös kävelijöitä, pyöräliikennettä ja raideliikennettä. Kun huomioidaan kaikkien kulkumuotojen välityskyky, väylän kapasiteetti ei vähene puoleen. Yksittäisen kohdan lisäksi liikenteen toimivuus ja siihen liittyvä kapasiteettitarkastelu tulee tehdä yksittäisen kohteen lisäksi myös laajemmin verkollisesti. Autoliikenne ei synny eikä pääty moottoritielle. Kun arvioidaan

Helsingin sisääntuloväylillä - Kehä I:n sisäpuolella - laajentuvaan kantakaupunkiin suuntautuvan autoliikenteen kokonaismatkaa ja siihen liittyvää kapasiteettia, kaupunkibulevardit eivät vähennä autoliikenteen kapasiteettia niin paljon, etteikö muutoksesta saatavat hyödyt monipuolisesta liikennejärjestelmästä ja uuden maankäytön kehittämiskohteiden vaikutuksista liikenteeseen olisi suuremmat. Matka-aika kantakaupunkiin kasvaa kaupunkibulevardien vuoksi keskimäärin 2–7 minuuttia.

Talouden, tilan tai luonnonvarojen näkökulmasta ei ole tarkoituksenmukaista varata katuverkon kapasiteetista autoille niin suurta osuutta, ettei liittyisiin muodostuisi ruuhka-aikoina jonoja. Yleiskaavan ehdotusvaiheen aikana Hämeenlinnanväylän koko bulevardiosuudelle tehty simulointi osoitti, että tasoliittymästä aiheutuvat jonot pysyvät Kehä I:n sisäpuolella. Selvityksessä lähtökohtana olivat ruuhkamaksut, mutta herkkyystartasteluna simuloitiin myös tilannetta, jossa ruuhkamaksut eivät ole käytössä. Tällöin liikennemäärät kasvavat (5–10 %) ja häiriötilanteen riski kasvaa, mutta kilometrien mittaisia jonoja ei syntynyt silloinkaan. Ruuhka-ajan ulkopuolella pääyhteyksillä ei ole kapasiteettivajeita. Verkon toimivuuden kannalta jonojen haitalliset kerrannaisvaikutukset eivät saisi kasvaa verkolla edes ruuhka-aikana. Jotteri riski läpiajoon asuntokatuja kautta kasva, on tärkeää suunnitella alemman katuverkon rakenne siten, ettei kierto- tai läpiajoon muodostu houkuttelevia yhteyksiä. Pääväylillä on alempiasteista verkkoa helpompi hallita autoliikenteen haittoja eli liikenneturvallisuuteen liittyviä riskejä, päästöjä ja melua.

Strategisessa yleiskaavassa ei oteta kantaa kaupunkibulevardien liittymäratkaisuihin vaan ne ovat tarkemmassa jatkosuunnittelussa ratkaistavia asioita.

Yleiskaavaehdotuksen yhteydessä tehty vaihtoehtotarkastelu kuitenkin osoitti, etteivät kaupunkibulevardien mahdolliset eritasoliittymät juurikaan vaikuta väylän kapasiteettiin verrattuna nykyisiin moottoriväyliin. Tasoliittymät välittävät vähemmän liikennettä ruuhkatunnin aikana kuin kaupunkimaiset eritasoliittymät. Tasoliittymävaihtoehdossa väylän estevaikutus vähenee ja joukkoliikenteen pysäkkiratkaisut on helpommin toteutettavissa.

Yleiskaavassa pyritään voimakkaasti tiivistämään kaupunkirakennetta, jolloin autoliikennesuoritteet asukasta kohden vähenevät lyhentyvien matkojen ja paremman joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien ansiosta. Kaupunkibulevardien turvallisuusvaikutuksia tutkittiin kaupunkisuunnitteluviraston tilaamassa diplomityössä, jonka tulokset on lisätty kaavaselostukseen. Seudulliset liikenneturvallisuusvaikutukset riippuvat siitä, kuinka suuri määrä moottoriajoneuvoja bulevardeille suuntautuu ruuhka-aikoina. Onnettomuuksien määrä ei ole suoraan suhteessa väylän tyyppiin vaan monen tekijän summaan. Mitä useampi autoilija siirtyy joukkoliikenteeseen, kulkemaan jalan tai pyöräilemään, sitä vähäisempiä ovat negatiiviset seudulliset liikenneturvallisuusvaikutukset. Liittymien turvallisuutta ei määritä yksin se, ovatko ne taso- vai eritasoliittymiä, vaan millaisessa toimintaympäristössä liittymät ovat ja miten niissä huomioidaan eri liikennemuodot. Alemmalle katuverkolle siirtyvän liikenteen vaikutukset liikenneturvallisuuteen riippuvat siitä, minkälaisia toimenpiteitä katuverkolla on tehty liikenteen rauhoittamiseksi. Vastaavasti kaupunkibulevardeilla moottoriajoneuvoille varatun tilan määrällä ja geometrialla on suuri merkitys risteysten ja liittymien turvallisuuteen. Jatkosuunnittelussa on tärkeää keskittyä siihen, mihin risteykset sijoitetaan ja miten ne suunnitellaan. Lisäksi tulee selvittää keinoja alemman katuverkon läpiajoliikenteen haittojen ehkäisemiseksi. Bulevardeilla suojaamattomien liikkujien, eli kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuus on nostettava nykyistä suurempaan arvoon.

Liikennevirasto muistuttaa lausunnossaan väylähierarkian tärkeydestä. Liikenneväylien luokittelu on tärkeää, mutta pitkiä matkoja ja pääsääntöisesti valtakunnallista liikennettä palvelevien väylien tarvitsee jatkua vain tiiviin urbaanin rakenteen reunalle saakka. Kaupunkibulevardi on toteutuessaan kaupunkimaisen liikkumisen pääväylä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ottaa huomioon Liikenneviraston arvion valtakunnallisen tavara- ja linja-autoliikenteen kannalta tärkeimmistä pääväylistä. Tärkeimmiksi arvioituilla väylillä on syytä erityisen tarkasti kiinnittää huomioita liikenteen sujuvuuteen sekä joukkoliikenteen etuuksiin tarkemmassa suunnittelussa. Myös toteuttamisohjelman laadinnassa nämä tekijät otetaan huomioon eri kaupunkibulevardien mahdollisia toteuttamisajankohtia arvioitaessa. Lahdenväylä on arvioitu Liikenneviraston mukaan kaikkein tärkeimmäksi väyläksi. Tämä on tunnistettu jo yleiskaavan laadinnan aikana, ja siksi yleiskaavassa varaudutaan Lahdenväylän suuntaiseen tunneliin, joka mahdollistaisi pitkämatkaisen liikenteen sujuvuuden samalla kun kaupunkirakenteen on mahdollista tiivistyä.

Lausunnossaan Liikennevirasto esittää, että Hakamäentie jatkeineen tulisi merkitä kaduksi. Kaavakartalla Hakamäentien merkintä on "valtakunnallisesti tai seudullisesti tärkeä tie tai katu", eli yleiskaava ei estä Hakamäentien muuttamista kaduksi. Hakamäentien varrella ei ole juurikaan kaupunkikehitysmahdollisuuksia, joten muutos ei ole tällä hetkellä tarpeen. Hakamäentie yhdistää Lahdentien ja Turunväylän ja on nykyisellään mahdollistaa maantieverkon jatkuvuuden. Kaupungin kasvaessa ja jos Hakamäentien molempien päiden kaupunkibulevardeja ryhdytään toteuttamaan, on Hakamäentien merkitystä syytä arvioida uudelleen osana liikenneverkkoa. Nykyisellään väyläluokan muuttamiselle ei ole tarvetta

Arvioinnit ja selvitykset liikenteen muutoksesta aiheutuvien kustannusten jakautumisesta sekä väylien hallinnollisesta luokituksista ovat olleet osa tarkentuvaa yleiskaavaprosessia, myös yleiskaavan toteuttamisohjelmaa laadittaessa 2016-2017 ja tarkemmassa suunnittelussa sen jälkeen ja toteutetaan laajassa yhteistyössä kaikkien osallisten kanssa. Yleiskaava itsessään ei ota kantaa väylien hallinnolliseen luokitukseen. Yleiskaava mahdollistaa jatkosuunnittelun, jolloin kunkin sisääntuloväylän toteutusratkaisua, vaikutuksia ja toteuttamisajankohtaa voidaan arvioida tähän mennessä selvitettyä tarkemmin. Näiden jatkoselvitysten pohjalta bulevardien roolia, toteuttamista ja luokittelua koskevia kysymyksiä tulee käsitellä valtion ja kaupungin sekä seudun muiden keskeisten toimijoiden kanssa.

Kaupunkibulevardi voi laajenevan kantakaupungin alueella toimia myös seudullisesti tai valtakunnallisesti merkittävänä yhteytenä. Helsingin satamien ajoyhteyksiin kiinnitetään myös jatkossa huomiota. Ajoyhteydet keskustan matkustajasatamiin kulkevat jo nyt osittain pääkatuverkossa. Myös bulevardeille voidaan järjestää vähintään saman tasoiset yhteydet. Satamayhteyksienkin osalta bulevardit muuttaisivat ajoyhteyttä muutaman kilometrin matkalta. TEN-T verkko huomioidaan bulevardien suunnitteluratkaisuja valittaessa. Yleiskaavassa varaudutaan liikennetunneleihin, joita voidaan toteuttaa, jos maanpäällinen liikenneverkon kapasiteetti ei riitä ja moottoriajoneuvo liikenne kasvaa yleiskaavan tavoitteista huolimatta. Helsingin kantakaupunkia tulee voida kehittää myös muille kaupunkitoiminnoille kuin vain matkustajasataman vaatimuksille. Tavaraliikenteen pääsatama on Vuosaarella.

Yleiskaavan liikenteellisten selvitysten lähtökohtana ovat Helsingissä ja seudulla tavoitteeksi otetut liikkumisen toimintaympäristön muutokset. Helsingin pysäköintipolitiikkaa toimeenpannaan, HLJ:ssä on todettu liikenteen hinnoittelun olevan keskeinen keino liikkumisen ohjauksessa ja joukkoliikennematkojen lisääminen on valtakunnallisen joukkoliikenteen vision mukaista. Runkolinjoihin sekä raideliikenteeseen panostaminen on HLJ:n ja Helsingin tavoitteiden mukaista. Yleiskaavalla ei voida ratkaista liikenteen hinnoittelun uudistamista seudulla. Vuoden 2050 liikenneverkon suunnittelussa on pyritty arvioimaan liikennejärjestelmän toimivuutta tulevaisuuden lähtökohdista eikä nykytilanteesta.

Kestävän liikkumisen edistämiseksi ja ruuhkaisuuden hallintaan on olemassa monia keinoja. Tienkäyttömaksujen lisäksi voidaan liikkumista ohjata ja ruuhkautumista hallita monin muin keinoin. Kaupunkibulevardiratkaisu ei perustu tienkäyttömaksujen käyttöönottoon. Seudun liikenteen toimivuus hyötyy niistä joka tapauksessa liikkujamäärien kasvaessa. Näin ollen ei voida sanoa, että tienkäyttömaksut ovat kaupunkibulevardien edellytys, tai että niitä tarvittaisiin vain kaupunkibulevardien takia.

Sisääntuloteiden bulevardisoinnin paikallisia ja seudullisia vaikutuksia alueen väestölle (päästöt, melu) tullaan selvittämään lisää jatkosuunnittelussa.

Liikennevirasto lausuu, että kaavaselostuksessa eri liikennemuodot esitellään erikseen ja toistensa kanssa kilpailevina. Liikennemuodot ovat luonteeltaan toistensa kanssa kilpailevia. On kyse siitä, miten kaupunkitila jaetaan eri liikkumismuotojen ja muun rakenteen kesken. Jo yleiskaavan visiovaiheessa laadittiin myös Liikkumisen kehittämisohjelma, jossa priorisoitiin kulkumuodot Helsingin strategian ja seudullisten suunnitelmien tavoitteiden mukaisesti. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan tilatehokkaita kulkumuotoja, eli joukkoliikennettä ja erityisesti bussiliikennettä suuremman kapasiteetin raideliikennettä kehitetään pyöräliikenteen ja kävelyn rinnalla. On kuitenkin selvää, että matkat koostuvat usein useamman eri kulkumuodon yhdistelmästä. Yleiskaavan visiossa käsiteltiin kokonaisuutena, millaista Helsingin tulevaisuudessa halutaan. Myös maankäyttövaraukset kilpailevat liikenteen järjestämisen kanssa, jos niin halutaan nähdä. Yleiskaavassa kuitenkin on etsitty toimiva kokonaisratkaisu kaupungin kehittämiseksi useita vuosikymmeniä eteenpäin.

Pysäköinnin kehittämistyötä tehdään parhaillaan kaupunkisuunnitteluvirastossa. Pääasiasiassa pysäköintikysymykset ovat yleiskaavan tarkkuustasoa yksityiskohtaisempaa suunnittelua, joten tästä syystä yleiskaavassa ei määritellä yksittäisiä keinoja pysäköinnin kehittämiseksi, esimerkiksi yhteiskäyttöautojen yleistymistä varten.

Kaukoliikenteen toimintamahdollisuuksien ja seudullisen joukkoliikenteen saavutettavuus tulee säilyä. Yhteydet joukkoliikenteen terminaaleihin ja satamiin priorisoidaan myös jatkossa. Terminaalien tarvetta ja paikkoja tutkitaan lisää yleiskaavan valmistuttua, sillä seudun kasvaessa ja joukkoliikenteen matkustajamäärien lisääntyessä tarvitaan vaihtoehtoisia vaihto- ja päätepaikkoja Helsingin keskustan lisäksi. Näiden selvitystyö on yhä kesken, joten niitä ei esitetä joukkoliikenteen runkoverkkokartalla. Yleiskaavan varaukset toimitila-alueille ja yhdyskuntateknisen huollon alueille tarjoavat riittävät mahdollisuudet tulevaisuuden varikkojen tilatarpeen tyydyttämiseksi. Myös asuntovaltaisille alueille on mahdollista sijoittaa pienempiä varikkoja tarpeen mukaan. Yleiskaavan pääkäyttötarkoituksena ei pääsääntöisesti estä muiden käyttötarkoitusten sijoittamista alueelle.

Tavaraliikenteen sujuvuus on tärkeää ja sen edellytykset tullaan huomioimaan tarkemmassa suunnittelussa. Jakelulogistiikan edellytykset paranevat, jos bulevardit joukkoliikennetarkoituksineen suunnitellaan hyvin ja mahdollisimman moni valitsee jatkossa joukkoliikenteen. Tällöin tie- ja katuverkolla jää enemmän tilaa tavaraliikenteelle ja muulle välttämättömälle kumipyöräliikenteelle. Tavaraliikenteen merkitys ja määrä eri väylillä on myös yksi arviointikriteeri toteuttamisohjelman laadinnassa.

Liityntäpysäköinti on seudullinen kysymys, joten sen selvittäminen ja suunnittelu on tehtävä seudullisella tasolla. Uudessa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015:ssä aihetta on käsitelty tarkemmin ja tehty esitys mm. pysäköinnin järjestämisestä aiheutuvien kustannusten jaosta eri toimijoiden kesken. HSL on

toteuttanut liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjakomallin pilotointihankkeen, jossa laadittiin suositus liityntäpysäköintialueiden kustannusten jakamiseksi sijaintikuntien, muiden koti- ja kohdekuntien sekä valtion kesken Helsingin seudulla.

Junaliikenteen varikkotoiminnoille on varattu tilaa edelleen yleiskaavassa ja esimerkiksi Ilmalan alueen kaavamerkinnoista on neuvoteltu yhdessä maanomistajan eli VR-yhtymän kanssa. Neuvottelussa maanomistajan edustaja on esittänyt toivomuksen, että aluetta voisi tulevaisuudessa kehittää myös muuhun käyttöön. Junaliikenteen varikkojen kehittämistavoitteet Helsingin seudulla tulee ratkaista yleiskaavaehdotuksen jatkotoina yhteistyössä valtion, junaliikenteen operaattoreiden ja muiden seudun toimijoiden kanssa. Kantakaupunki-merkintä ei estä varikon pysymistä lausunnossa esitetyllä tavalla pääradan ja Veturitien välisellä alueella, mutta antaa mahdollisuuden aluetta kehittää pitkällä aikavälillä myös muille kaupunkitoiminnoille, esimerkiksi toimitiloille.

Mannerheimin aseman osalta todetaan, että asema on yleiskaavassa varauksena ja aseman suhteen tehdään tarkempia selvityksiä, kun suunnittelua jatketaan. Asemavarauksesta on selvitetty niitä asioita, jotka kaavan strategisuuden ja yleispiirteisyyden kannalta ovat välttämättömiä kaupungin tahtotilan selvittämiseksi. Asemavaraus sijaitsisi joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen kannalta paikassa, johon voisi syntyä hyvä vaihtopaikka. Kaupunkiseudun kasvaessa tavoitteiden mukaisesti joukkoliikenteen käyttäjämäärät tulevat kasvamaan, ja joukkoliikennejärjestelmän on kehityttävä. Keskustaan päättyviin säteittäisiin bussilinjoihin perustuvalle järjestelmälle ei ole rajattomasti tilaa Helsingin keskustassa. Näin ollen tarvitaan tulevaisuudessa yhä enemmän liityntäliikennettä. Läntisessä Helsingissä sujuvia liityntäpaikkoja junaradan tuntumassa on heikosti. Mannerheimin asema voisi olla yksi sujuva vaihtopaikka kahden suuren liikennevirran risteyskohdassa. Aseman toteuttaminen parantaisi joukkoliikennejärjestelmän palvelutasoa ja loisi hyvän vaihtoyhteyden Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardia pitkin kulkevalle pikaraitiotielinjalle. Yleiskaavan kaavamääräysten tulkintataulukkoa on täydennetty rautateitä ja asemia koskevan kaavamääräyksen osalta niin, että aseman jatkosuunnittelu edellyttää ratateknisiä selvityksiä sekä arviointia rautatieaseman vaikutuksista junaliikenteeseen. Selostukseen on lisätty selvityksissä esiin tulleita aseman vaikutuksia liikkumiseen.

Vuoteen 2050 saakka ulottuva yleiskaavan toteuttamisohjelma antaa aikataulusuunnitteen kaupungin kestäväälle ja tasapainoiselle kehittämiselle. Bulevardien toteutumisen vaiheistaminen sovitetaan yhteen koko kaupungin kehittymisen kanssa.

Liikennevirasto ehdottaa, että kaavamerkintöjen tehokkuutta Raide-Jokerin ympäristössä nostettaisiin, vaikka se edellyttäisi kaavan asettamista uudelleen nähtäväksi. Tämä ei ole kuitenkaan ole välttämätöntä. Nykyiset merkinnät mahdollistavat merkittävän tiivistämisen Raide-Jokerin vyöhykkeellä. Seuraavan kymmenen vuoden aikana Raide-Jokerin MAL-aiesopimuksen vyöhykkeelle on ohjelmoitu kaavoitettavaksi lähes kaksi miljoonaa kerrosneliometriä uutta asuin- ja työaluetta. Yleiskaava mahdollistaa tämän lisäksi vielä asuntorakentamista kymmenille tuhansille uusille asukkaille. Raide-Jokerin varrella sijaitsee myös useita kulttuurihistoriallisesti merkittäviä alueita, joiden merkittävä tiivistäminen ei ole tarkoituksenmukaista.

Pyöräliikenteen osalta Liikennevirasto ehdottaa baanaverkon jatkamista keskustaan. Baanat ovat seudun suurimpia asuinalueita, työpaikkakeskittymiä ja mm. yliopistokampuksia yhdistäviä väyliä, jotka mahdollistavat nopean, suoran ja tasavauhtisen pyöräliikenteen. Tavoitteena baanaverkon väylillä on

kasvattaa polkupyörän käyttöä myös pidemmällä matkoilla. Myös eteläisessä kantakaupungissa pyöräilyolosuhteita tulee kehittää, mutta erityisesti pitkämatkaista ja työmatkapyöräilyä palvelevaa baanaverkkoa ei ole sinne osoitettu, koska alueen läpi kulkevalle nopealle pyöräilylle ei ole tarvetta. Pyöräliikenteen ratkaisut linkittyvät oleellisesti muun liikenteen ja erityisesti autoliikenteen ominaisuuksiin sekä kaupunkirakenteeseen ja käytettävään tilaan. Baanaverkon väylillä pyritään minimoimaan pyöräliikenteen kohtaamiset autoliikenteen kanssa. Moottoriajoneuvoliikenteestä eroteltuja pyöräliikenteen väyliä tarvitaan eritoten siellä, missä autoliikenteen nopeus ja määrä ovat pyöräliikenteen turvallisuuden ja mukavuuden kannalta liian suuria. Eteläisessä kantakaupungissa autoliikenteen nopeudet ovat varsin matalat ja pyöräliikenteen ratkaisut perustuvat pääasiassa autoliikenteen rauhoittamiskeinoihin omien, erillisten väylien sijaan.

Helsingin kantakaupungin alueella on hyväksytty pyöräliikenteen tavoiteverkko, jossa esitetään tärkeimmät pyöräliikenteen yhteystarpeet ja esitetään pyöräliikenteen toteuttamisjärjestely. Baanaverkon lisäksi kantakaupungin tavoitteellinen pyöräliikenteen verkko koostuu muista pääreiteistä ja katuverkon muista pyöräiltävistä yhteyksistä, sillä tiiviissä rakenteessa matkojen suuntautuminen hajaantuu muuta kaupunkia enemmän. Kantakaupungin tavoiteverkko on baanaverkkoa tarkempi suunnitelma, eikä sitä ole esitetty yleiskaavassa.

Lausunnossa todetaan, ettei uusien liikkumisen palveluiden ja digitalisaation vaikutuksia ole selvitetty. Yleiskaavatyössä nämä ovat olleet keskeisesti mukana. Yleiskaavan selvityksiin kuuluu mm. Automaattisen liikenteen Metropolivisio (Sovelto Oy), jonka työstämiseen osallistui sekä yleiskaavaa laativia että muun seudun kuin myös Liikenneviranomaisten toimijoita. Todennäköisesti uudet ratkaisut tulevat merkittävästi vähentämään autoliikennettä ja ainakin autonomistusta, joka johtaa mm. merkittävään pysäköintitarpeen vähenemiseen ja kaupunkitilan vapautumiseen muuhun käyttöön. Digitalisaation vaikutukset ja vaikutuksien suuruus ovat vielä hyvin epäselviä. Yleiskaavan strategisuus ja yleispiirteisyys sekä riittävä määrä varauksia infrastruktuurin ja kaupungin kehittämiseksi mahdollistavat nopean reagoinnin tuleviin muutoksiin

Kaavan kustannukset näin yleisellä tasolla ovat ilman muuta yleispiirteisiä. Kaikkiin kustannusarvioihin sisältyy riskejä. Kustannuksia on arvioitu Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arviointi -raportissa. Yleiskaavan pitkän aikajänteen erillishankkeiden, kuten lentoradan ja Tallinnan rautatietunnelien sekä erillisten liikennetunnelien kustannusvaikutukset on arvioitu karkeasti. Ne on käsitelty erillisinä, koska ne liittyvät seudullisen tai valtakunnallisen liikenteen kehittämiseen eivätkä suoraan kaupungin kasvun mahdollistamiseen. Kun suunnitelmat tarkentuvat, pystytään myös kustannuksia tarkentamaan.

Pisaran, Lentokenttäradan ja Tallinna tunnelin kaavamerkinnot selviävät merkintöjen kuvaustekstistä eikä niitä ole tarpeen muuttaa. Joukkoliikenteen runkoverkko -teemakartta tarkentaa kaavakarttaa, ja siinä kyseiset ratayhteydet on merkitty erillisellä maanalaista ratayhteyttä kuvaavalla merkinnällä.

Liikennevirasto esittää lähes kaikkien väylien säilymistä valtion teinä. Yleiskaavan koko rakentamispotentiaalista kolmannes on kaupunkibulevardikaupunginosissa ja liikennejärjestelmä on kokonaisuus. Kaupunkirakenteen osaratkaisua ei ole olemassa tältä osin. Kaavamerkintöjen osalta yleiskaavassa esitetään edelleen kaikki keskustaan tulevat väylät kaupunkibulevardeina. Kysymys on maankäyttöratkaisusta, joka on myös sidoksissa koko liikennejärjestelmään. Koko verkko sekä maankäyttö tulisi suunnitella toisin, jos kaavasta poistettaisiin keskeisiä maankäyttövarauksia ja kaupunkibulevardien raitiotielinjoja. Toisenlainen maankäyttöratkaisu ei juuri ole mahdollinen, mikäli halutaan mahdollistaa kaupungin kasvu ja säilyttää

pääpiirteissään Helsingin yhtenäinen viherverkosto. Helsingissä ei juurikaan ole sellaisia vapaita rakentamiseen sopivia alueita, joilla ei ole merkittäviä maisemallisia, ekologisia, virkistyksellisiä tai rakennuskulttuurin kannalta keskeisiä arvoja. Merkittävä rakentamisen lisäys suunniteltujen aluevarausten ulkopuolella ei ole mahdollista.

Yleiskaavassa oleva ajatus moottoritienmäisten väylien muuttaminen kaduiksi on herättänyt lausunnoissa huolta ja kerännyt myös vastustusta. Kyseessä ei ole yksi iso kerralla toteutettava muutos, vaan sarja pitkän ajan kuluessa toteutettavia hankkeita, jotka muokkaavat vähitellen kaupunkirakennetta ja mahdollistavat väestönkasvun urbaanissa ympäristössä.

Kaupunkibulevardeissa on ensisijaisesti kyse kantakaupungin laajentamisesta. Yhä useampi arvostaa kaupunkia ja sen mukavuuksia. Asuntojen hintakehitys kertoo, että kantakaupungissa sijaitseville asunnoille on kysyntää. Moottoritiet jakavat kaupungin sektoreihin jo hyvin lähellä ydinkeskustaa ja rajoittavat kaupungin kasvua sekä heikentävät lähisaavutettavuutta, koska poikittainen liikkuminen on mahdollista vain harvoissa kohdissa. Kaupunkibulevardit mahdollistavatkin kantakaupungin laajentamisen ja kaupunkirakenteen tiivistämisen siellä missä liikenneväylät nyt eriyttävät kaupunkirakennetta ja vievät tilaa urbaanilta kaupunkielämykseltä. Samalla voidaan säästää arvokkaita viheralueita. Bulevardisointi edellyttää investointeja joukkoliikenteeseen sekä erilaisia keinoja lisätä kävelyn ja pyöräilyn suosiota. Niiden tulee olla aitoja vaihtoehtoja kaupungissa liikkumiselle. Tällöin tilaa jää myös niille, joiden on käytettävä omaa autoa. Yleiskaavan tavoitteena ei ole häätää henkilöautoja Helsingistä, vaan mahdollistaa Helsinkiin toimiva, kestäviin liikkumismuotoihin painottuva liikennejärjestelmä.

Helsingin liikenne ei välttämättä olisi sujuvampaa, jos bulevardit jätettäisiin rakentamatta. Seudun väestö kasvaa joka tapauksessa ja liikkumisen tarve lisääntyy. Jos Helsinkiin ei pystytä rakentamaan yleiskaavassa esitettyä määrää asuntoja, mikä vastaa kaupungin nykyistä kasvuvauhtia, on ihmisten hankittava kotinsa yhä useammin Helsingin ulkopuolelta. Mitä useampi asuu väljästi rakennetuilla alueilla kaukana keskustastamaisen ympäristön palveluista, sitä useampi joutuu käyttämään henkilöautoa. Harvaan asutuille alueille on liian kallista toteuttaa tehokasta joukkoliikennettä. Kaupunkirakenteen hajautuminen saattaa pahentaa ruuhkia nykyisestä. Yleiskaavan ratkaisussa mahdollistetaan tiiviin kaupungin laajentuminen. Yhä suuremmassa osassa Helsinkiä kestävätkä kulkumuodot ovat houkutteleva liikkumistapa.

Yleiskaava ei ole investointipäätös eikä siinä päätetä myöskään bulevardikaupunginosien rakentamisaikatauluista. Helsinki tavoittelee kaupunkibulevardeilla hyvää, viihtyisää ja toimivaa kaupunkia valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lähtökohtana kaavassa on että liikenteen hinnoittelu on käytössä, liikennejärjestelmää on kehitetty HLJ 2015 mukaisesti ja lisäksi toteutetaan laaja pikaraitiotieverkosto ja useita tunneliteitä. Yleiskaavan toteutumiselle nämä lähtökohdat ovat haaste ja riski. Yleiskaavan liikennejärjestelmä koskevat tavoitteet kestävien liikennemuotojen edistäminen ja lähipalveluiden saatavuus sekä toimivat yhteydet keskustojen välillä ovat valtakunnallisten tavoitteiden mukaisia ja edistävät myös ilmastotavoitteiden saavuttamista. Täydennys- ja lisärakentamista on osoitettu raideliikenteen asemansuuduille, nykyisten ja tulevien raideyhteyksien solmukohtiin. Olemassa olevan raideliikenneverkon ja Raide-jokerin hyödyntäminen täydennysrakentamisessa on tärkeä tavoite ja sen tulee ohjata vahvasti yleiskaavan toteutusta.

Tulevaisuudessa fyysisen liikenteen palveluja täydentävät kattavat digitaaliset palvelut, jotka vaikuttavat suoraan liikkumisen kysyntään. Uusien yhteisomistajuuteen ja -käyttöisyyteen perustuvien liikennepalvelujen odotetaan vaikuttavan myös pysäköintitilan tarpeeseen, jonka vaikutus tulisi arvioida pysäköintipaikkojen mitoittamisessa. Myös uusien kevyiden sähköajoneuvojen lisääntymiseen tulisi varautua.

Elinkeinoelämän työpaikkojen ja kuljetusten näkökulmasta yleiskaavan ratkaisulla on merkittäviä vaikutuksia. Hyvä saavutettavuus kaikilla liikenne-muodoilla läheltä ja kaukaa on yrityksille tärkeä lähtökohta sijoittumisessa. Satamien maaliikenneyhteyksien toimivuus on tärkeä varmistaa myös tulevaisuudessa.

Kaavan luonnosvaiheessa liikennehallinnon lausunnoissa edellytettiin bulevardista vaikutusten selvittämistä seudullisella ja valtakunnallisella tasolla erityisesti joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen näkökulmasta. Selvityksiä on tehty yhteistyönä ja erikseen HSL:n ja Uudenmaan Elyn ja Liikenneviraston toimesta. Selvitykset osoittavat, että eri sisääntuloväylillä tilanne on erilainen valtakunnallisen ja seudullisen tavara, joukkoliikenteen ja autoliikenteen kannalta.

Vihdintie ja Itäväylä palvelevat erityisesti paikallista liikennettä ja soveltuvat hyvin bulevardiksi ja kaduksi. Länsiväylän kehittämisessä tavaraliikenteen olosuhteet on varmistettava ja ratkaistava. Turun, Lahden ja Hämeenlinnan väylillä on kaukoliikenteellä merkittävä rooli, joka tulee kehittämisessä huomioida. Tuusulan väylä palvelee paikallista ja seudullista liikennettä, mutta on selvitettävä, millä tavoin Helsinki-Vantaan lentoaseman nopeat tieliikenneyhteydet voidaan varmistaa.

Bulevardien kaavamerkinnän suunnittelumääräystä tulee täydentää eri väylien liikenteellisen merkityksen mukaisesti. Säteittäisten (Vihdintie ja Itäväylä) seutuväylien voidaan edetä bulevardiksi muuttamisessa ja muilla väylillä tarvitaan vielä jatkoselvityksiä mm. tavara- ja joukkoliikenteen sekä liikenneturvallisuuden näkökulmista. Tärkeää on myös käynnistää keskustelut, missä laajuudessa ja millä aikataululla maantiet muutetaan kaduksi. Hakamäentien rooli on paikallinen, joten se tulisi muuttaa välittömästi kaduksi.

Raideliikenteen varikkojen riittävät tilavaraukset on varmistettava. Raideliikenteessä tulevaisuudessa on useita toimijoita. Ilmalan varikkoalueen laajentumiselle on varattava tilaa.

Seudun liikennejärjestelmätyötä tulee kehittää palvelemaan paremmin seudun kaavoitusta ja niissä tarvittavia selvityksiä. Valtion liikennehallinnon näkökulmasta yleiskaavan sisääntuloväylien bulevardisointi on mahdollisuus, mutta edellyttää keskusteluja ja sopimista hyväksyttävistä ratkaisuista ja hallinnollisen luokan muutoksista. Kaavamerkintöjen suunnittelumääräyksiin tämä näkökulma on lisättävä, jotta se ohjaa asemakaavoitusta ja yleiskaavan toteuttamisohjelmassa. Kaupungin ja liikennehallinnon väliset neuvottelut tulee käydä ennen yleiskaavan hyväksymistä.

VASTINE:

Vastineessa viitataan edellä Liikennevirastolle annettuun vastineeseen sitä täydentäen alla olevalla.

Yleiskaavan vaikutusten arvioinneissa on otettu lähtökohdaksi tavoitteellinen tilanne, jossa liikenteen hinnoittelu on käytössä ja liikennejärjestelmää on kehitetty HLJ 2015 mukaisesti. Yleiskaavan maankäytön toteuttaminen ei kuitenkaan edellytä

liikenteen hinnoittelua. Koska yleiskaava on luonteeltaan strateginen ja mahdollistava, on perusteltua, että yleiskaavassa liikennejärjestelmän kehittämismahdollisuuksia on esitetty enemmän kuin mitä todennäköisesti tavoitevuoteen mennessä ehditään toteuttaa. Tämä antaa toteuttamisohjelmalle painoarvoa kaupungin kehityksen ohjaajana ja jättää mahdollisuuden toteuttamisohjelman muuttamiselle toimintaympäristön, liikkumistottumusten ja muiden muutosten kohdalla kuitenkin niin, että yleiskaavavarantoa on riittävästi. Toteuttamisen aikataulutusta riippuu osaltaan käytössä olevista liikenteen hallinnan keinoista.

Raide-Jokerin varsien täydennysrakentaminen on luonnollisesti yleiskaavan toteuttamisohjelmassa ensimmäisiä toteutettavia hankkeita. Myös muun nykyisen raideliikennevyöhykkeen hyödyntäminen täydennysrakentamiseen on kannatettavaa sikäli kun vyöhykkeellä on jäljellä täydennysrakentamispotentiaalia.

Liikenne- ja viestintäministeriö kehottaa lausunnossaan varautumaan digitaalisten palveluiden lisääntymiseen, yhteiskäyttöisten autojen suosion kasvuun sekä kevyiden sähköajoneuvojen lisääntymiseen. Digitaalisten palvelujen suosion kasvu edistää liikenteen sujuvuutta, jos niillä voidaan korvata fyysisiä matkoja. Yhteiskäyttöisyys vähentää pysäköintitarvetta, joka on huomioitu jo nykyisessä Helsingin kaupungin pysäköinnin mitoitusohjeessa pysäköintitarvetta vähentävänä tekijänä. Yhteiskäyttöautojen kysyntään vaikuttaa se kuinka autoriippumatonta yhdyskuntarakenne on. Jos autoa tarvitsee joka aamu lähtiessään töihin, yhteiskäyttöautolla ei pystytä vastaamaan tähän tarpeeseen. Uusien kevyiden sähköautojen lisääntymiseen varaudutaan kehittämällä pyöräilyinfraa suuntaan, jossa pyöräily on vahvemmin erotettu jalankulusta. Tällöin jalankulkijat ovat paremmin suojattuja myös kevyiltä sähköajoneuvoilta niiden käyttäessä pyöräilyinfraa.

Yleiskaavan toteuttamisohjelmaa laadittaessa selvitetään tarkemmin joukkoliikennejärjestelmän kehittämistarpeita sekä maankäytön toteuttamisen ajoittumista. Nämä kaksi on synkronoitava hyvin yhteen, sillä ne ovat toisiaan mahdollistavia ja tukevia tekijöitä. Joukkoliikenteen toimivuus varmistetaan riittäväillä varikoilla, varikkotarvetta selvitetään yleiskaavan jatkotyönä. Varikoita voidaan sijoittaa yleiskaavan toimitila-alueille ja yhdyskuntateknisen huoltoa-alueille, sekä pienempiä sivuvarikoita asuntovaltaisen yleiskaavamerkintöjen alueelle. Satamien maaliikenneyhteyksien toimivuus tullaan turvaamaan myös jatkossa.

Helsingin sisääntuloväylät ovat keskenään hyvin eriluonteisia ja väylien erilainen tehtävä ja merkitys tullaan huomiomaan sekä jatkosuunnittelussa että toteuttamisohjelman laadinnassa. Kaupunkisuunnitteluviraston näkemyksen mukaan kaikilla bulevardilla tarvitaan lisäselvityksiä, mm. tavara- ja joukkoliikenteen osalta, ennen kuin voidaan siirtyä toteutukseen. Yleiskaavan laadinnan aikana tehdyissä selvityksissä on myös korostunut liikennejärjestelmän verkollisuus: yhden väylän muuttaminen bulevardiksi suuntaa matkoja uudelleen ja lisää liikennettä esimerkiksi viereisillä sisääntuloväylillä samalla vähentäen liikennettä toisaalla. Näin ollen ei ole perusteltua määrätä eri bulevardista eri tavoin, sillä yleiskaavan tulee sallia liikenneverkon kannalta paras mahdollinen toteuttamistapa- ja järjestys jota ei vielä osata sanoa.

Koska bulevardisoinnissa on kyse noin 35 vuodelle jaksottuvasta, monitahoisista ja useita toimijoita koskevista muutoksista, yleiskaavan toteuttamisohjelmassa otetaan kantaa bulevardien toteutusjärjestykseen. Vuorovaikutuksen tiivistyminen yhteistyösapuolien kanssa on tärkeä osa bulevardien kehittämisprosessia.

Neuvotteluja sisääntuloteiden asemasta liikenneverkolla tullaan käymään valtion viranomaisten kanssa suunnittelun tarkentuessa. Yleiskaava itsessään ei ota kantaa

väylien hallinnolliseen luokitukseen. Yleiskaava mahdollistaa jatkosuunnittelun, jolloin kunkin sisääntuloväylän toteutusratkaisua, vaikutuksia ja toteuttamisajankohtaa voidaan arvioida tähän mennessä selvitettyä tarkemmin. Näiden jatkoselvitysten pohjalta bulevardien roolia, toteuttamista ja luokittelua koskevia kysymyksiä tulee käsitellä valtion ja kaupungin sekä seudun muiden keskeisten toimijoiden kanssa. Kaavamerkintöihin ei ole tarpeen lisätä lausetta kaupungin ja liikennehallinnon välisistä neuvotteluista. Neuvottelut ovat normaalia suunnitteluprosessia ja ne tullaan käynnistämään ennen yleiskaavan hyväksymistä.

Kaupunkibulevardeja koskevan kaavamääräyksen tulkintataulukko on lisätty lauseen "kaupunkibulevardin tarkemmat alkupisteet sekä liittymäratkaisut ratkaistaan väyläkohtaisesti" loppuun sanat: " yhteistyössä valtion liikenneviranomaisten kanssa".

Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää hyvänä, että Helsingin kaupunki panostaa kestävästä kehityksestä mukaisesti joukkoliikenteeseen ja kevyeseen liikenteeseen sekä palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuuteen joukkoliikenteen avulla.

Liikenteen turvallisuusvirasto kiinnittää huomiota siihen, että eri maissa tehdyissä tutkimuksissa on selvitetty kuinka hyvin hiljaisilla sisäpihoilla ja hiljaisilla sisäpihafasadeilla voidaan kompensoida talojen meluisan puolen melun haitallisia vaikutuksia. Tutkimuksissa on tullut esille, että käytössä olevat kaupalliset melumallit antavat usein liian optimistisia arvioita (eli liian alhaisia melutasoja) hiljaisten sisäpihojen ja hiljaisen puolen ulkoseinien melutasoista. Tärkeää on kiinnittää huomiota myös ympäröivän alueen akustiseen laatuun. Melun kompensoimiseksi suunnittelussa tulisi kiinnittää huomiota myös kaupunkilaisten pääsyyn hiljaisille alueille.

Monimuotoinen korttelirakenne parantaa katualueen ilmanvaihtoa ja ilman sekoittumisolosuhteita, verrattuna yhtenäiseen katukuilurakenteeseen. Puoliavoimilla korttelirakenteilla voidaan myös parantaa huomattavasti katualueiden tuulettavuusolosuhteita. Väylien tulisi olla myös riittävän leveitä suhteessa rakennusten korkeuteen. Liikenteen turvallisuusvirasto kiinnittää huomiota siihen, että tuulettavuus voi olla hyvä ilmanlaadun kannalta, mutta samaan aikaan se voi heikentää melutilannetta asuinrakennusten suojapuolella/hiljaisella puolella.

Liikenteen turvallisuusvirasto tuo esille, että pilottihankkeen avulla voisi pohtia miten eri tavoitteet voidaan saavuttaa bulevardikorttelissa ennen kuin tehdään lopullisia päätöksiä mallin käyttöönotosta kaikilla sisääntuloväylillä. Katupölyn muodostumista ja sen haittoja on ilmaistu ehkäistävän mm. tehostamalla katujen puhtaanapitoa ja rajoittamalla nastarenkaiden käyttöä joillakin alueilla. Liikenteen turvallisuusvirasto pitää nastarenkaiden käytön rajoittamista kokeilemisen arvoisena keinona. Lisäksi liikenteen turvallisuusvirasto haluaa nostaa esille vaihtoehtoisten käyttövoimien, esimerkiksi sähköautojen käytön edistämisen kaupunkiajoneuvona, joka ei aiheuta lähipäästöjä (pakokaasuja) ja on vähämeluinen.

Jos henkilöautoliikennettä halutaan rajoittaa, rajoittamisen ehtoina voisi olla määrällisten tavoitteiden lisäksi laadullisia ehtoja liittyen esimerkiksi kantakaupungin alueelle sisään päästettävien autojen käyttövoimaan (tai CO₂ - päästöihin), joita voidaan edistää toivottuun suuntaan esimerkiksi liikenteen hinnoittelulla. Liikenteen turvallisuusvirasto haluaa lisäksi tuoda esiin ajatuksen automaattiautojen ja liikenteen uusien palvelujen vaikutuksesta liikenteen sujuvuuteen, etenkin kun kaavan aikajänne on näin pitkä. Liikenteen turvallisuusvirasto myös pohtii, onko luonnoksessa

varauduttu riittävästi tilanteeseen, jossa autoliikenteen määrän vähentämiseen tähtäävät keinot eivät toimitakaan odotetulla tavalla, tai niiden toteuttamiseksi ei löytyisi riittävästi esimerkiksi poliittista tahtoa.

Lentoliikenteen aiheuttaman melun osalta Liikenteen turvallisuusvirasto haluaa nostaa esille, että Helsinki-Vantaan lentoaseman lentotoiminnasta aiheutuva melu ulottuu vuositason Lden 55 dB -käyrän ulkopuolellekin, kiitotien 2. (15/33) jatkeen suuntaan. Lentomelu ei pääty vuositason Lden 55 dB -käyrän kohdalle. Lentoliikenteestä aiheutuva meluhaitta kiitotien 2. jatkeen suunnassa pitäisi tuoda esille ainakin kaavaselostuksessa.

Ratkaisuja meluhaittoihin on selvitetty jo aiemmissa yleiskaavan vaiheissa. Meluhaittojen ehkäisemisessä ensisijaisena keinona on autoliikenteen määrän vähentäminen. Yleiskaavan periaatteena onkin liikkumisen tukeutuminen jalankulkuun pyöräilyyn sekä tehokkaaseen ja toimivaan joukkoliikenteeseen, etenkin kattavaan raideliikenneverkkoon.

Korttelirakenteella on kaupunkibulevardien ilmanlaatuun suuri merkitys. Monimuotoinen korttelirakenne parantaa katualueen ilmanvaihtoa ja ilman sekoittumisolosuhteita, verrattuna yhtenäiseen katukuilurakenteeseen. Yleiskaavan toteuttamisohjelman yhteydessä ollaan laatimassa Ilmatieteenlaitoksen kanssa yhteistyössä virtausmallitarkastelua Hämeenlinnanbulevardin osalta. Virtausmallitarkastelussa selvitetään miten erilaiset korttelimallit vaikuttavat kaupunkibulevardin tuulettavuuteen ja sitä kautta ilmanlaatuun.

Meluhaittoja voidaan myös ehkäistä korttelirakenteella. Tarkemman suunnittelun aikana meluhaitat ja -leviäminen tullaan ottamaan huomioon ja melun torjuntaan tullaan kiinnittämään huomiota siten että meluhaittoja voidaan ehkäistä ja asukkailla on pääsy laadukkaille hiljaisille alueille.

Helsinki-Vantaan lentoaseman aiheuttamaa lentomelua on kuvattu yleiskaavan teknistaloudellisessa liiteraportissa. Lentomelu otetaan yleiskaavassa ja tarkempiasteisessa suunnittelussa huomioon raportissa kerrotulla tavalla. Kaavaselostusta on täydennetty lentomelua koskevalla tarkastelulla.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

HSL kannattaa yleiskaavaehdotuksen hyväksymistä, mutta toteaa, että tarkempaan suunnitteluun ja toteutuksen ajoitukseen liittyy seudullisia liikenteellisiä kysymyksiä, joita tulee käsitellä myös seuraavan HLJ-suunnitelman laadinnassa.

Helsingin uusi yleiskaavaehdotus on visiomainen ja tavoitteellinen suunnitelma yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi, joka tukee Helsingin seudun MAL-tavoitteita. HSL toteaa, että seudun ydinalueen tiivistäminen, nykyrakenteeseen tukeutuminen ja kantakaupungin laajentaminen parantavat kestävästä liikkumisesta toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä. Kaavan toteutuessa yhä useammalla on aiempaa suurempi mahdollisuus valita aina tarkoituksenmukaisin kulkumuotonsa. HSL kannattaa yleiskaavaehdotuksen hyväksymistä. HSL toteaa kuitenkin, että tarkempaan suunnitteluun ja toteutuksen ajoitukseen liittyy seudullisia liikenteellisiä kysymyksiä, joita tulee käsitellä myös seuraavan HLJ- suunnitelman laadinnassa.

Kävely ja pyöräily

HSL pitää erittäin hyvänä, että yleiskaavakarttaan on lisätty pyöräliikenteen baanaverkko. Pääpyöräilyverkon huomioiminen näkyvästi jo yleiskaavassa edistää

osaltaan laadukkaan ja yhtenäisen verkon muodostumista koko seudulle. HLJ:n pohjalta on vuoden 2016 aikana käynnistymässä selvitys, jossa tunnistetaan seudulliselta verkolta keskeisiä kehittämistarpeita. Seudulliset linjaukset ja selvitykset sekä pyöräverkon seudullinen yhdistävyys on tärkeää huomioida yleiskaavan toteuttamisohjelmassa.

Kaupunkibulevardit

Kaupunkibulevardit ovat tärkeä osa yleiskaavan kaupunkirakenteellista kokonaisratkaisua ja seudun ydinalueen tiivistämistä, millä on myönteisiä liikenteellisiä vaikutuksia. Bulevardeihin liittyvä liikennejärjestelmän kehittäminen tukee HLJ 2015:n mukaista kulkumuotojen keskinäistä priorisointia. Kaupunkibulevardien liikenneratkaisut vaativat vielä paljon jatkosuunnittelua sekä bulevardijaksojen toteutuksen vaiheistamisen ja ajoituksen pohdintaa myös seudullisena yhteistyönä HLJ-työn puitteissa.

Vuoden 2015 aikana Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirasto teki kaksi uutta selvitystä kaupunkibulevardeista: kaupunkibulevardien seudulliset vaikutukset-selvitys sekä Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardi -liikenneselvitys. HSL pitää selvitysten tekemistä erittäin tärkeänä ja hyvänä. Seudullisessa tarkastelussa tuodaan monipuolisesti ja avoimesti esiin bulevardien hyötyjä ja haittoja eri näkökulmista. HSL korostaa, että bulevardivyöhykkeiden ja -jaksojen jatkosuunnittelussa tulee hakea ratkaisuja kaupunkibulevardiselvitysten tuloksissa nousseisiin kriittisiin kysymyksiin. Näitä ovat haittojen minimointi kantakaupunkiin suuntautuvalla bussiliikenteelle ja tavaraliikenteelle sekä valtakunnallisesti tärkeiden lentoasema- ja satamayhteyksien (Länsisatama ja Eteläsatama) toimivuuden turvaaminen. Kaupunkibulevardien ulkopuolella Kehä I - vyöhykkeellä tulee hakea ratkaisuja ruuhkautumisen hallintaan, esimerkiksi tutkimalla liittymien riittävää välityskykyä tällä vyöhykkeellä. Seudullisen työssäkäyntialueen näkökulmasta on erittäin tärkeää hakea ratkaisuja, jotka turvaavat seudullisen ja valtakunnallisen bussiliikenteen palvelutason.

Kaupunkibulevardien ilmanlaatuvaikutukset ja -ratkaisut tulee olla vahvasti esillä vietäessä kaavaratkaisuja lähemmäksi toteutusta. HSL edistää omalta osaltaan vahvasti bussiliikenteen päästöjen vähentämistä. Bulevardiselvityksissä nostettiin esiin myös liikenneturvallisuushaasteet. Jatkosuunnittelussa bulevardien ja rinnakkaisen katuverkon liikenneturvallisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Bulevardisoinnin edellyttämät väylien hallinnolliset muutokset tulee selvittää ja sopia yhdessä valtion viranomaisten kanssa. Mahdollisen väylän hallinnollisen luokan muutoksen tulee olla selvillä viimeistään asemakaavoitusvaiheessa. Asemakaavoituksessa tulee lisäksi selvittää väylien rakenteelliset ja toiminnalliset muutostarpeet.

Joukkoliikenne ja pikaraitiotieverkko

Raideliikenteeseen perustuva joukkoliikennejärjestelmä tukee seudun visiota maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä. HSL pitää erittäin hyvänä, että yleiskaavassa suunniteltu kaupungin tiivistäminen tukee joukkoliikenteeseen panostamista ja parantaa osaltaan joukkoliikenteen kilpailukykyä autoliikenteeseen verrattuna. Yleiskaavassa osoitettujen pikaraitiotieverkon tilavarausten pohjalta on jatkoselvityksissä katsottava, mitkä yhteydet käytännössä toimivat kustannustehokkaasti pikaraitioteinä, ja missä järjestyksessä ja aikataulussa yhteyksiä tulee toteuttaa. Pikaraitioteiden kustannustehokkuuden ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kannalta on ratkaisevan tärkeää, että pikaraitioteilla saavutetaan riittävän korkea nopeustaso. Tämä edellyttää pikaraitoliikenteen priorisointia

liikenteen tilanjaossa ja liikennevaloissa muiden liikennemuotojen edelle. Tähän priorisointiin on sitouduttava jo yleiskaavan hyväksymisen yhteydessä tiedostaen, että se pidentää muiden liikennemuotojen matka-aikoja.

Vaikka joukkoliikennejärjestelmä muuttuu raideliikennepainotteisemmaksi, kattava joukkoliikenneverkosto vaatii panostuksia myös bussiliikenteeseen. Seudullisen ja valtakunnallisen bussiliikenteen sujuvuudesta ja luotettavuudesta on huolehdittava paikallisen lisäksi. HSL:n tavoitteena on laajentaa joukkoliikenteen runkoverkkoa, ja kuntien sitoutuminen yhteistyöhön on erittäin tärkeää. Etenkin bussiliikenteen runkolinjojen ja merkittävimpien tavanomaisten bussilinjojen sujuvuus on turvattava vastaavin etuuksin kuin pikaraitiotielinjojenkin.

Yleiskaavaehdotuksessa on esitetty uuden lähijunaliikenteen aseman, Mannerheimin aseman, perustamista Hämeenlinnanväylän ja rantaradan risteyskohtaan. Nykytilanteessa uuden aseman perustaminen vaikuttaisi sekä kalustotarpeeseen että kierrosaikaan. HSL painottaa, että ennen lopullista päätöstä siitä, onko Mannerheimin asema järkevä perustaa, tulee selvittää aseman seudulliset vaikutukset.

Varikot ja terminaalit

Varikot ovat keskeinen osa joukkoliikennejärjestelmää. Kaavaehdotuksen mukainen joukkoliikennejärjestelmä vaatii paljon suunnittelua ja jatkotyötä myös varikkojen osalta. HSL korostaa, että seudullisesti ja valtakunnallisesti merkittävän Ilmalan junavarikon toimintaedellytykset tulee varmistaa riittävällä aluevarauksella. Ilmalan varikon ja sinne johtavien yhteyksien toiminta myös yöaikaan on turvattava tulevaisuudessa.

Raitioliikenteessä Koskelan varikon laajennushanke on välttämätön kantakaupungin raitioverkoston laajentamiselle. Koskelan varikon kapasiteetti ei kuitenkaan riitä laajennushankkeen jälkeenkään uusien pikaraitiotieyhteyksien tarpeisiin. Pikaraitioliikenteen säilytysvarikoille on tarpeen varata riittävät tilat kaupunkibulevardien läheisyydestä.

Terminaalien sijainti ja kapasiteetti pitää suunnitella yhdessä HSL:n kanssa ottamalla huomioon joukkoliikenneverkon rakenne ja eri linjastokokonaisuuksien roolit osana seudullista joukkoliikennejärjestelmää.

Pysäköinti

HSL pitää yleiskaavan pysäköintitavoitteita pysäköintiratkaisujen tiivistämiseksi ja laskentaohjeiden päivittämiseksi hyvinä. Pysäköintipaikkonormeja on tarpeen uudistaa, ja ohjata niiden avulla maankäytön tehokkuutta tavoitteiden mukaiseksi. Autojen liityntäpysäköinnin järjestämisessä on tärkeää, että auton voi jättää parkkiin mahdollisimman lähellä lähtöpaikkaa ja kulkea pidemmän matkan joukkoliikenteellä. HLJ 2015:n tavoitteena on, että seudun ydinalueella panostetaan pyöräpysäköintiin ja autoliityntänpainopiste on kauempana ytimestä. On myös Helsingin etu, että liityntäpysäköinti järjestetään ruuhka-alueen ulkopuolella. Jotta liityntäpysäköintiä toteutuu vaikutusten kannalta otollisimpiin sijainteihin, on tärkeää että rakennuskustannuksiin osallistuvat kaikki liityntäpysäköinnistä hyötyvät. Kaupunkibulevardien myötä liityntäpysäköinnin rooli muuttuu yhä tärkeämmäksi, joten Helsingin aktiivinen rooli kustannusjakokysymyksessä on keskeinen. Uuden raideverkon rakentuessa voi syntyä tarvetta uudelle liityntäpysäköinnille myös Helsingissä, mutta se sijoittuu Kehä I -vyöhykkeen ulkopuolelle.

Yleiskaavan toteuttamisesta

Kaupunkibulevardiselvityksissä tulee esiin, että kaupunkibulevardien toimivuus on vahvasti kytköksissä joukkoliikenteen palvelutasoon ja ajoneuvoliikenteen hinnoitteluun. Yleiskaavan hyvien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää muun muassa muutosta liikkumisessa ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen entistä vahvempaa roolia. HSL toteaa, että liikkumisen muutoksen tueksi tarvitaan paitsi tiivistä, toimivaa yhdyskuntarakennetta ja paljon uutta liikenteen infrastruktuuria myös kehittyneitä liikkumispalveluja ja liikkumisvalintoihin vaikuttavia tehokkaita ohjauskeinoja, kuten hinnoittelua.

Yleiskaavan hyvien tavoitteiden konkretisointi edellyttää myös määrätietoista yhteistyötä sekä viranomaisten että julkisen ja yksityisen sektorin välillä. Lähipalveluiden tulee olla kävellen ja työpaikkojen joukkoliikenteellä helposti saavutettavissa. Toimitiloja tulee olla saatavilla etenkin raideliikennepysäkkien läheltä.

Yleiskaavan luonnosvaiheen jälkeen on tehty taloudellisten vaikutusten arviointia, jossa pääpaino on kuitenkin ollut teknis-taloudellisessa analyysissä kaupunkitaloudellisen analyysin sijaan. HSL on kehittämässä taloudellisten vaikutusten arviointia liikennejärjestelmäsuunnittelun tarpeisiin, jotta liikennehankkeiden vaikutusten arviointi suunnittelun ja päätöksenteon tarpeisiin olisi aiempaa laajalaisempaa.

Kaupunkibulevardien lisäksi keskeisiä jatkosuunnittelukysymyksiä ovat HLJ joukkoliikenteen runkoyhteyksien toteutustavat ja -aikataulut. HLJ 2015 -suunnitelmassa on esitetty investointiohjelma, johon myös Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelman tulee liikenneyrjesteImäinvestointien osalta.

Yleiskaavan tarkempaan suunnitteluun ja toteutuksen ajoitukseen liittyy seudullisia liikenteellisiä kysymyksiä, kuten kaupunkibulevardit, seudullinen pikaraitiotieverkko, liityntäpysäköinti sekä mahdollinen ajoneuvoliikenteen hinnoittelussa eteneminen, joita tulee käsitellä seuraavan HLJ-suunnitelman (HLJ 2019) laadinnassa.

VASTINE:

Lausunnossa suhtaudutaan positiivisesti yleiskaavaratkaisuun ja korostetaan jatkosuunnittelun ja seudullisen yhteistyön merkitystä. Lausunnossa esitetyt näkökohdat otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa ja toteuttamisohjelman laadinnassa niin pyöräverkon kehittämisen, kaupunkibulevardien, logistiikan, pikaraitioverkon, muun joukkoliikennejärjestelmän, varikoiden, terminaalien kuin pysäköinnin kehittämisen osalta. Jatkoselvitykset ja seudullinen yhteistyö ovat välttämätön osa yksityiskohtaisempaa suunnittelua.

Toteutusohjelma on yleiskaavan tärkeä osa. Sen laadinnassa tullaan olemaan tiiviissä yhteistyössä myös seudullisten toimijoiden, kuten HSL:n kanssa. Eri kehittämiskohteiden taloudelliset toteuttamisedellytykset, hyödyt ja vaikutukset esimerkiksi kestävien kulkumuotojen osuuteen ja seudulliseen liikkumiseen ovat keskeisessä roolissa toteutusohjelman laadinnassa. Toteutusohjelman säännöllinen päivittäminen mahdollistaa HLJ-suunnittelun tiiviimmän kytkemisen yleiskaavan toteuttamiseen. Sekä kaupunkisuunnitteluviraston että HSL:n tavoitteena on yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen. Toimiva yhteistyö on näiden tavoitteiden saavuttamisen perustavanlaatuisen edellytys.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY

Vain osa yhdyskuntateknisen huollon kannalta tärkeistä järjestelmätasoisista kohteista on merkitty yleiskaavaan. Kaavan sanallisen yleismääräyksen mukaan kaikkien maankäyttötyyppien alueilla saa kuitenkin rakentaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita. Yleiskaavassa on yhdyskuntateknisen huollon käyttötarkoituksella osoitettu vesihuollon osalta Pitkälän ja Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitokset sekä Viikinmäen jätevedenpuhdistamo. Tämän lisäksi yleiskaava-alueella on runsaasti muita vesihuollon toimivuuden kannalta merkittäviä kohteita. Nämä on selvitetty yleiskaavan valmistelun aikana yhteistyössä kaupungin teknisten hallintokuntien ja HSY:n kanssa ja ne tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. HSY:n kannalta tärkeimmät maanalaiset varaukset (mm. Viikinmäen laajennusalue ja uusi Haltiavuoren vedenpuhdistuslaitos) on esitetty 2011 voimaan tulleessa maanalaisessa yleiskaavassa.

Vesihuoltojärjestelmien toimintaedellytykset tulee turvata jatkosuunnittelussa riittävien tilavarausten ja alueet tulisi suunnitella siten, että rakennetun vesihuollon siirtotarve olisi mahdollisimman vähäinen. Yhdyskuntarakenteen täydentäminen ja täydennysrakentaminen jo olemassa olevan kunnallistekniikan piiriin mahdollistaa jo rakennetun vesihuoltoverkoston tehokkaan hyväksikäytön. Toimenpiteet ovat myös kustannustehokkaita verrattuna uusien alueiden avaamiseen.

Ilmastonmuutoksesta ja kaupunkirakenteen tiivistymisestä johtuen hulevesien määrä tulee lisääntymään. Varsinkin täydennysrakentamisessa vettä läpäiseviä pintoja tulisi suosia ja varata riittävät tilat hulevesien viivytys- ja imeytysrakenteille. HSY pitää hyvänä, että kaavan ilmasto vaikutukset on arvioitu laajasti. Ilmasto vaikutusten arvioinnissa pääpaino on ilmastonmuutoksen hillinnässä, mutta myös sopeutumisen merkitys todetaan. Ympäristöön ja ilmastoon liittyvät riskit selvitetään tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä.

Yleiskaavan lähtökohtana on muutos asukkaiden liikkumistavoissa ja kaupunkitilan käytössä. Kaupunkirakenteen täydentäminen parantaa joukkoliikenteen edellytyksiä. Huomattavaa osaa asuinrakentamisesta on suunniteltu vilkasliikenteisten moottoritie- ja väylien varsille ajatuksena tehdä niistä katumaisia kaupunkibulevardeja. Tiivis katukuilumainen rakenne haittaa pakokaasujen laimenemista ja ilmanpuhdistumista ja siten heikentää ilmanlaatua kaupunkibulevardeilla. Typpidioksidin raja-arvo ylittyy nykyisin monissa katukuiluissa ja raja-arvon ylittyminen tulee estää. Vilkasliikenteisten väylien tai katujen varsia olisi hyvä ottaa asuinkäyttöön vasta sitä mukaa, kun liikenteen aiheuttamat ilmanlaatuhaitat on eri keinoin saatu vähäisemmiksi. On hyvä, että yleiskaavassa parannetaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä, mutta kevyen liikenteen väylät tulee sijoittaa siten, että kävelijöiden ja pyöräilijöiden altistuminen ilmansaasteille minimoidaan.

VASTINE:

Vastineessa viitataan jo luonnoksesta annettuun vastineeseen alla olevan mukaisesti.

Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa ilmastonmuutoksen sopeutumiseen liittyvät toimenpiteet jatkosuunnittelun yhteydessä. Huomioitavaa on, että myös tiivistyvässä kaupungissa lausunnossa mainittujen välttämättömien sopeutumistoimien toteuttaminen on mahdollista hyvän suunnittelun keinoin. Tilaa mm. vaadittaville hulevesihallinnan ratkaisulle on jatkossa vähemmän, johon yhtenä ratkaisuna on

toiminnallisesti entistä moninaisempien alueiden suunnittelu ja se, että esimerkiksi viheralueilla on nykyistä selvemmin useampi funktio.

Järjestelmätasoisia vesihuoltotarkasteluja on tarkoituksenmukaisinta tarkastella osana vesihuollon kehittämissuunnitelmaa, joka seuraavan kerran laaditaan vuonna 2017.

Yksittäisten vesihuoltokohteiden sekä verkoston tilantarpeet ja siirtotarpeet otetaan huomioon asemakaavoituksessa. Kaavaselostuksen liitteenä on liiteraportti, jossa pohjavesialueita käsitellään tarkemmin.

Ilmatieteenlaitos laatii virtausmalliselvityksen Hämeenlinnanväylän bulevardilta vuoden 2016 aikana. Siinä selvitetään miten erilaiset korttelimallit vaikuttavat bulevardin tuulettavuuteen ja siten myös ilmanlaatuun. Kaupunkibulevardeilla sekä ilmanlaadun kannalta kriittisillä ja herkällä alueilla ilmanlaatuvaikutuksia ja -ratkaisuja selvitetään jatkossa myös yksityiskohtaisen kaavoituksen vaiheessa. Hengitettävien hiukkasten raja-arvot eivät ole ylittyneet Helsingissä vuoden 2006 jälkeen, tämä on seurausta parantuneesta pölynsidonnasta ja katujen puhtaanapidosta. Näitä toimenpiteitä tuleekin jatkaa ja tehostaa, jotta raja-arvot eivät tulevaisuudessakaan ylitä. Typpidioksidien raja-arvon ylittyminen johtuu autoliikenteen päästöistä ja siitä, että dieselautojen suorat typpidioksidipäästöt ovat kasvaneet hiukkaspäästöjen vähentämiseksi tehtyjen tekniikkaratkaisujen myötä. Liikenteen päästöistä pienhiukkaset ovat terveydelle haitallisempia kuin typpidioksidi. Liikenteessä erityisesti autoliikenteen päästöt heikentävät Helsingissä ilmanlaatua, koska ne purkautuvat lähelle hengityskorkeutta.

Ilmanlaatua koskevien haasteiden ratkaisemisessa on tarpeen käyttää kaavoituksen lisäksi kokonaisvaltaista ja monipuolista keinovalikoimaa ongelmalähteeseen vaikuttamiseksi. Näitä ovat mm. pysäköinnin hinnoittelu ja ajonopeuksien alentaminen, mutta myös uusien menettelytapojen ja toimenpiteiden käyttöönotto. Ympäristövyöhykkeet ovat olleet Euroopassa hyväksi havaittu ratkaisu vaikuttaa monitahoisesti kaupunkien ilmanlaatuun.

Yleiskaavassa esitetty liikenneverkko perustuu siihen, että suositaan kestäviä liikkumismuotoja kuten jalankulkua ja pyöräilyä sekä julkista liikennettä. Julkisen liikenteen osalta kehitetään erityisesti raideliikenneverkkoa. Kaupunkibulevardien toteutumisen edellytyksenä on, että nämä liikennettä vähentävät keinot toteutuvat, millä on suuri vaikutus ilmanlaatu- ja meluongelmien ratkaisemiseen. Pienhiukkasista syntyviä ongelmia voidaan vähentää huomattavasti hyvin toteutetulla kadunpidolla, sekä mahdollisilla rajoituksilla nastarenkaiden käytössä.

On tärkeää, että ilmanlaatuongelmiin löydetään ratkaisuja. Yleiskaavan toteuttamisaikatahtain on kuitenkin pitkällä vuodessa 2050. Siihen mennessä yleiskaavan tavoitteita tullaan tarkastelemaan uudelleen, ja ongelmien ratkaisupalettiin tulee uusia työkaluja.

Toteutusratkaisut tehdään kuitenkin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, jolloin ilmanlaatuvaikutuksia tullaan tarkastelemaan yhteistyössä eri asiantuntijoiden ja hallintokuntien kanssa.

Naapurikunnat

Espoon kaupunki

Helsingin seudulla varaudutaan väestönkasvun jatkumiseen sekä yhteisen maankäyttösuunnitelman että liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta. Helsingin yleiskaavaehdotuksessa on varauduttu vähimmillään 860 000 asukkaaseen ja 560 000 työpaikkaan vuoteen 2050 mennessä, mikä on perusteltu arvio.

Uusia maankäyttövarauksia asuntorakentamiseen on yleiskaavassa osoitettu moottoritiemäisten alueiden ympäristöistä noin kolmasosa yleiskaavavarannosta ja lähes yhtä suuri osa on täydennysrakentamista. Sekä laajemmat uudet maankäyttövaraukset että täydennys- ja lisärakentaminen on ohjattu erityisesti raideliikenteen asemanseuduille, nykyisten ja tulevien raideliikenneyhteyksien solmukohtiin sekä merkittävien pysäkkien ympäristöihin, mikä on kannatettava ratkaisumalli.

Liikenne

Yleiskaavassa on otettu hyvin huomioon pyöräilyolosuhteiden kehittäminen. Pyöräilyn runkoverkko on sovitettu yhteen kaupunkien rajalla. Korkeimman laatutason raitit jatkuvat Länsiväylän, Kuusisaarentien, Turunväylän ja Rantaradan käytävissä. Pyöräilyn laatukäytäväverkoston toteuttaminen parantaa polkupyöräsaavutettavuutta.

Yleiskaavassa on varauduttu laajamittaiseen raideliikenteen kehittämiseen, mikä on periaatteena hyvä. Esitetty laaja uusi raitiotieverkosto vaikuttaa infrakustannusten kautta koko HSL-alueen matkalippujen hintoihin ja kaupunkien maksamiin kuntaosuuksiin, mikä on syytä ottaa huomioon ratkaisun vaikutuksia arvioitaessa.

Bulevardisoinnin vaikutus seudulliseen liikennejärjestelmään on suuri. Liikennejärjestelmään tehtävät muutokset tulee käsitellä osana valtion ja seudun yhteistä suunnittelua, sopimuksia ja päätöksiä, joiden foorumina toimii Helsingin seudun liikennejärjestelmä HLJ. Bulevardisointi siirtää seudun liikenteen ruuhkia poikittaisille väylille ja säteittäisille valtakunnallisille väylille. Espoossa Kehä I:n liikennemäärät kasvavat Turunväylältä itään, minkä myötä Kehä II:n jatkeen tarve korostuu. Helsingin sisään tuloväylien bulevardisointi luo paineita lisätä liityntäpysäköintiä Espoossa. Liityntäpysäköinnin kustannukset tulee jakaa seututasolla oikeudenmukaisesti. Jos bulevardisointiin päädytään huolellisen selvitystyön seurauksena, tulee tässä edetä hallitusti ja pienin askelin, jotta ruuhkautuvan ja katuverkolle siirtyvän liikenteen aiheuttama terveys- ja liikenneturvallisuushaittojen kasvu vältetään. Autoliikenteen määrä on saatava laskuun ennen kuin säteittäisten väylien välityskykyä aletaan voimakkaasti laskea. Bulevardisoinnilla saavutettavia maankäyttöhyötyjä tulisi käyttää myös joukkoliikenteen kehittämiseen.

Kaupun ratkaisut

Yleiskaavaehdotuksessa kauppa ohjataan keskustoihin. Keskusta-alueet sijaitsevat keskeisesti muuhun yhdyskuntarakenteeseen nähden ja ne ovat hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla ympäröiviltä asuinalueilta. Keskustojen lähialueiden kasvava väestömäärä turvaa keskustojen kaupan toiminta- ja kehitysedellytykset myös tulevaisuudessa. Yleiskaavakartassa kantakaupungin keskustamerkinä on poikkeuksellisen laaja ja se pitää sisällään useita erilaisia pienempiä keskustoja. Tämä asettaa haasteita asemakaavoitukseen, jossa paikalliset, erityyppisiä keskustoja koskevat ratkaisut tullaan tekemään.

Luonnonympäristö, viherrakenne ja merellisyys

Yleiskaavakartassa Helsingin virkistys- ja viheralueiden rungon muodostavat seudulle jatkuvat vihersormet ja muut laajemmat viheralueet sekä poikittaiset viheryhteydet. Näistä Espoon rajapintaan sijoittuu saarten viheralueita, Talin vihersormi sekä viheryhteys Konalan ja Painiityn kohdalla. Kahdesta viimeksi mainitusta on teemakartassa osoitettu Espoon puolelle jatkuvaksi seudulliset viheryhteystarpeet, jotka vastaavat pääpiirteissään myös Espoon maankäyttöratkaisuja. Eteläisempi nuoli teemakartalla osoittaa kuitenkin varsin tiiviisti rakennetulle alueelle ja oikeampi sijoituspaikka olisi etelämpänä Talista lounaaseen kohti Laajalahtea.

Kaavakartassa osoitettu ja teemakartassa tarkennettu Helsingin rantaraitti yhdistyy luontevasti Espoon nykyiseen rantaraittiverkoston. Kaavan virkistys- ja viheralueiden kehittämisessä on kaavamääräysten mukaan huomioitava teemakartalla esitetty metsäverkosto. Teemakartan metsäverkoston yksi keskeinen metsäinen yhteys sijoittuu osin myös Espoon puolelle. Metsäinen yhteys -merkintä ei kuitenkaan täysin kuvaa Espoon nykyistä maankäyttöä eikä maankäyttöratkaisuja, joten sitä tarkoittava kaupunkiluonto nuolimerkintä on luontevaa jättää Helsingin ja Espoon rajalle. Espoon suunnitelmissa viheryhteyden jatkuminen on turvattu erityisesti rantaraittiin liittyvän ja Huopalahden rannan viheryhteyksien avulla.

Yhdyskuntatekninen huolto

Yleiskaavassa on käsitelty yhdyskuntateknistä huoltoa ja vaikutuksia sen järjestämiseen hyvin yleisellä tasolla, mikä on pääosin perusteltua kaavan yleispiirteisyyden huomioon ottaen. Vaikutusten arvioinnista ei ilmene, minkälaisia seudullisia vaikutuksia tällä on teknisen huollon järjestämiseen, esimerkiksi rakentamisessa syntyvien kaivumassojen sijoitusalueiden tarpeeseen.

Kaavakartta ja liitekartat

Strategisen, yleiskaavatasoisen kaavakartan esitystapojen kehittäminen on tärkeää ja Helsingin yleiskaavan kaavakartta on ansiokas esimerkki tästä. Kun strategisen kaavan on tarkoitus olla sekä ohjaava että joustava, asettaa se kuitenkin tulkinnanvaraa ja haasteita asemakaavatasolla. Yleiskaavassa esitetyt tehokkuusluvut sisältävät liikkumavaraa, jonka tulkintaa jatkosuunnitteluun ja asemakaavoitukseen tulisi tarkentaa tulevassa toteuttamisohjelmassa.

Yleiskaavan maankäyttövarauksista noin 1/3 on tarkoitus toteuttaa täydennysrakentamisella, jota ei esitetä yleiskaavakartalla. Siten erikseen laadittavan yleiskaavan toteuttamisohjelman tulisi sisältää myös täydennysrakentamisen ohjelmointi yleiskaavan aluevarausten strategisten painoarvojen mukaisesti.

VASTINE:

Espoo muistuttaa lausunnossaan, että laaja raitiotieverkosto vaikuttaa infrakustannusten kautta joukkoliikenteen rahoitukseen ja matkalippujen hintoihin. Yleiskaavan pohjalta tullaan uusia joukkoliikenneyhteyksiä ja joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä selvittämään tarkemmin. Investointien hyötyjä ja kannattavuutta arvioidaan suunnitelmien tarkennuttua. Sekä raide- että bulevard-i-investointien maankäyttöhyödyt mahdollistavat liikennejärjestelmän ja sen osana joukkoliikenteen kehittämisen. Helsinki kannattaa liityntäpysäköinnin järjestämistä seudullisena yhteistyönä ja kustannusten oikeudenmukaista jakamista.

Liikennejärjestelmiä koskevat muutokset yleiskaavassa tulevat toteutumaan useiden vuosikymmenien aikana, joten ne otetaan luonnollisesti mukaan tuleviin valtion ja seudun yhteisiin suunnittelukierroksiin. Mahdolliset länsisuunnan kaupunkibulevardit tullaan toteuttamaan ja suunnittelemaan tiiviissä yhteistyössä Espoon kanssa. Länsimetron, Espoon kaupunkiradan ja Raide-Jokerin asemanseutujen kehittäminen ja tiivistäminen sekä niiden toimivuudesta huolehtiminen on myös Helsingin intresseissä. Kaupunkibulevardien toteutus aikataulutetaan yleiskaavan toteuttamisohjelmassa, jonka yhteydessä arvioidaan myös tarvittavia toimia liikennemäärien hallitsemiseksi, jotta elinympäristön terveellisyys voidaan varmistaa.

Yhdyskuntateknisen huollon osalta lausunnossa todetaan, että yleiskaava-asiakirjoissa ei ilmene, minkälaisia seudullisia vaikutuksia tilanpuutteella on teknisen huollon järjestämiseen, esimerkiksi rakentamisessa syntyvien kaivumassojen sijoitusalueiden tarpeeseen. Teknisen huollon operatiiviset toimijat huolehtivat tilantarpeidensa kehittämisestä ja pitkän tähtäimen suunnittelusta. Kaavaa valmisteltaessa käytettävissä olleet tällaiset tarkastelut on esitetty yleiskaavan teknistaloudellisessa liiteraportissa. Rakennusvirasto on valmistellut ja pannut toimeen Helsingin kaivumaiden kehittämisohjelman mm. Espoon kanssa yhteistyössä. Rakennusvirasto on lisäksi kokoamassa työryhmää muiden teknisen huollon alalajien tilantarpeiden selvittämiseksi.

Maankäyttö- ja rakennuslain sekä maakuntakaavan keskeinen periaate on, että merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt sijoittuvat ensisijaisesti keskusta-alueelle. Yleiskaavan kauppaa koskevat määräykset tukeutuvat maakuntakaavan periaatteisiin kaupan sijoittamisen suhteen. Yleiskaavan luonnoksesta tehdyn kaupallisten vaikutusten arvioinnin mukaan yleiskaava luo edellytykset alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle, jossa asiointimatkat ovat kohtuulliset ja palvelut saavutettavissa myös kestäväillä kulkumuodoilla. Yleiskaavan arvioituun väestö- ja työpaikkakasvuun suhteutettuna kaupan palveluille on runsaasti potentiaalia pelkästään paikallisen ostovoiman kasvun suhteen joten kaupan rakentamisen mahdollisuuksia keskusta-alueilla ei haluta mitoituksella rajoittaa. Näin mahdollistetaan myös riittävä kaupan kilpailu.

Toisin kuin lausunnossa esitetään, täydennysrakentaminen on esitetty kaavakartalla. Kaavassa on tehokkuusmerkinnät. Täydennysrakentaminen on esitetty mitoituksen avulla. Ruuduissa on korkeampi tehokkuus kuin nykyinen rakennettu ympäristö tai asemakaavatilanne edellyttäisi.

Kulttuuriympäristöt –teemakartan rakennustasoinen tarkkuustaso on perusteltu. Teemakartan tavoitteena on antaa yleiskuva suunnittelussa huomioon otettavien kulttuuriympäristöjen laajuudesta kaava-alueella. Kaupunkialueella korostuvat erityisesti rakennuksiin liittyvät kulttuuriympäristöarvot.

Lausunnon johdosta seudullisen viheryhteystarpeen nuolta Talista lounaaseen on tarkennettu Virkistys- ja viherverkosto 2050 -teemakartalla. Myös Kaupunkiluonto-teemakartan metsäverkostoyhteys-merkintää on lyhennetty.

Vantaan kaupunki

Helsingin yleiskaavan tavoitteena on kansainvälinen pääkaupunki ja metropolialueen vahva urbaani ydin. Omien hyvien kokemusten perusteella Vantaa kannattaa täydennysrakentamisen lisäpotentiaalin tutkimista mm. Kehä I:n pohjoispuolisella esikaupunkialueella.

Verkostokaupungin kehittäminen on hyvä seudullinen tavoite. Käynnissä olevat kaupallisten ja julkisten palveluiden muutokset tarjoavat ainutlaatuisen tilaisuuden tasapainoisen verkostokaupungin kehittämiseen Helsingin seudulle. Yhteistyötä tämän tavoitteen saavuttamiseksi on hyvä jatkaa seuraavassa seudun maankäyttösuunnitelmassa. Seudullisen liikennejärjestelmän näkökulmasta muutoksen vaikutus on erittäin suuri. Liikennejärjestelmän muuttaminen ja sen kapasiteetin kasvattaminen ei onnistu pelkästään yhden kaupungin laatimalla yleiskaavalla, koska se edellyttää valtion ja seudun yhteistä suunnittelua, sopimuksia ja päätöksiä, joiden foorumina toimii Helsingin seudun liikennejärjestelmä HLJ.

Kuten yleiskaavan vaikutusten arvioinneissa todetaan, tulee Helsingin ydinkeskustan ja koko valtakunnan hallintokeskittymän seudullinen tavoitettavuus bulevardisoinnin myötä vähenemään. Kehärata tavoittaa laajan alueen, mutta Helsingin keskustan ja lentoaseman välisenä yhteytenä tulevan lentoradan merkitys kasvaa. Vaikka kyse on tulevaisuuden hankkeesta, tulisi sen suunnittelua yhteistyössä edistää. Esimerkiksi lentoaseman laajennushankkeiden alueen muun maankäytön suunnittelussa tarvitaan tietoa radan ja aseman tulevasta sijainnista.

Helsingin yleiskaavassa esitetään täydennykseksi merkittävää määrää uusia raitiotielinjoja tavoitteena siirtää Helsingin seudulta pääkaupunkiin suuntautuva ajoneuvoliikenne joukkoliikenteelle. Vantaan käsityksen mukaan ratkaisua on yleiskaavassa tarkasteltu puutteellisesti, sillä epäselväksi jää mm. uuden järjestelmän toimiminen osana joukkoliikenteen seudullista kokonaisuutta. Bulevardien ja raitiotielinjojen päättyminen säteittäisillä väylillä Helsingin ja Vantaan yhteisellä Kehä I ja III välisellä vyöhykkeellä on pääosin jätetty ratkaisematta kaupunkirakenteellisesti ja liikenteellisesti. Myös liikenneteknologian murroksen ja älykkään liikenteen vaikutuksia olisi syytä selvittää lisää. Esitetty laaja uusi raitiotieverkosto vaikuttaa infrakustannusten kautta koko HSL-alueen matkalippujen hintoihin ja kaupunkien maksamiin kuntaosuuksiin, mikä on syytä ottaa huomioon ratkaisun vaikutuksia arvioitaessa. Seudun liityntäpysäköinnin rahoitusjärjestelmä on toistaiseksi ratkaisematta ja liityntäpysäköintialueiden kapasiteettia ei voi kasvattaa rajattomasti vaarantamatta muuta maankäyttöä. Seudullisessa raideliikenneverkossa on Vantaan osalta toteuttamatta ainoastaan Ruskeasannan aseman liityntäliikenteen varaukset. Vantaa ei katso voivansa sitoutua yksin ratkaisemaan liityntäpysäköinnin ongelmia, vaan Helsingin on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan liityntäpysäköinti omalla alueellaan.

Vantaan kannalta ensisijaisesti toteutettava pikaraitiotieyhteys katsotaan olevan Mellunmäki.-Hakunila – Tikkurila - Aviapolis välin yhteys. Malmin lentokenttäalueelta on esitetty pikaraitiotieyhteys Kontulasta Hakunilan suuntaan. Yhteyttä ei ole Vantaan yleiskaavassa, mutta kaupunki suhtautuu ehdotukseen kiinnostuksella.

Helsingin yleiskaavassa esitetty liikenteellinen ratkaisu siirtää seudun liikenteen ruuhkat sekä poikittaisille väylille että säteittäisille valtakunnallisille väylille Kehä I:n pohjoispuolelle. Ruuhkautuminen tulee tapahtumaan Kehä I ja Kehä III:n välillä. Myös yhteys Helsingin keskustaan tulee merkittävästi hidastumaan, koska bulevardien vapaa nopeus on alempi kuin nykyinen.

Myyrmäen seudullisen keskuksen kehitysedellytykset on tärkeä turvata. Vantaa ei pidä mahdollisena ohjata Vihdintieltä liikennettä Hämeenlinnanväylän (Kuninkaantammen) suuntaan yksinomaan Myyrmäen keskustan ja Rajatorpantien - Kaivokselan liittymän kautta. Kuninkaantammen eri tasoliitymässä tulee säilyttää kaavalliset mahdollisuudet liittymäramppeihin pohjoisen suuntaan.

Vantaan toivoo, että yleiskaavaan sisällytettäisiin tarkastelu erikoiskuljetusreiteistä

ja niihin kohdistuvista muutospaineista, koska ne vaikuttavat seudullisiin erikoiskuljetusreitteihin etenkin tunnelointisuunnitelmien ja raitiotiejohtimien vuoksi.

Jakomäen Huokotien pohjoispuolelle Vantaan rajan tuntumaan on määritelty lähikeskus ja asuntovaltainen alue, mistä on merkitty Huokotieltä pääkatuyhteys (Somerikkotie) etelän suuntaan, mutta ei pohjoiseen. Tämä Lahdenväylän itäpuolinen yhteystarve on niin merkittävä, että Vantaa ehdottaa pääkatuyhteyden jatkamista myös Huokotien pohjoispuolelle Vantaan rajaan saakka. Katuyhteys yhdistyisi Vantaalla Rajatiehen.

Vantaan kautta kulkevien pääväylien osalta Vantaa pitää bulevardisoinnin vaikutusten testaamiselle parhaana vaihtoehtona Vihdintietä, koska sitä voidaan luontevasti kehittää yleiskaavassa esitettyyn suuntaan raideliikenteen ja kaupunkimaisen rakentamisen väylänä. Hämeenlinnanväylän bulevardisointi edellyttää, että seudullisesti varmistetaan junakuormien kasvun edellyttämät kapasiteetin lisäykset sekä Kehäradan ja rantaradan kaupunkiratojen liityntäkohdan välityskyky Huopalahdessa. Yleiskaavassa varaudutaan yhteen uuteen rautatieasemaan Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin kohdalla rantaradalla. Aseman vaikutus ilman bulevardisointiakin olisi hyvä selvittää seudullisen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta. Lahdenväylä ja Porvoonväylä ovat vaikeimpia muuttaa bulevardeiksi, koska ei ole olemassa paikkaa, missä näiden kahden moottoritieluokkaisen valtakunnallisen pääväylän liikenne voisi edes teoriassa siirtyä raiteelle. Vantaa esittää, että Helsingin yleiskaavassa luovutaan kokonaan kaupunkibulevardin suunnittelusta Lahdenväylälle.

Vantaanjoki on merkitty kaavaehdotukseen osaksi ekologista verkostoa, jota kehitetään luontoarvot huomioon ottaen. Vanhankaupunginkosken padon purkaminen edistäisi lohikalojen nousua Vantaanjokeen sekä parantaisi ekologista yhteyttä Suomenlahden ja joen valuma-alueen välillä.

Somerikkotien itäpuolella sijaitsee Slåttmossenin suoalue, luonnonsuojelualue ja pohjavesialue. Vantaa ehdottaa asuntovaltaisten kaavamerkinnän poistamista Somerikkotien itäpuolelta ja sen korvaamista viher- ja virkistysaluemerkinnällä. Lisäksi Keravanjokilaaksossa ja Mätäojan uomassa Vantaan rajan välittömässä läheisyydessä viher- ja virkistysalueiden jatkuvuus on syytä turvata paremmin. Vantaa ehdottaa Keravanjoen varrelle muutaman viher- ja virkistysaluemerkinnän lisäämistä Suutarilan rantapuiston ja Viertolanrannan välillä.

VASTINE:

Kaupunkibulevardien osalta viitataan aiempiin vastineisiin, kuten ELY-keskuksen vastineeseen, joissa on korostettu seudullista yhteistyötä jatkosuunnittelussa. Liikennejärjestelmää koskevat muutokset yleiskaavassa tulevat toteutumaan useiden vuosikymmenien aikana, joten ne otetaan luonnollisesti mukaan tuleviin valtion ja seudun yhteisiin suunnittelukierroksiin, kuten HLJ-prosessiin.

Tehdyissä selvityksissä ei todeta, että Helsingin keskustan seudullinen saavutettavuus tulisi vähentymään. Matka-aika autolla Helsingin keskustaan tulee pitenemään muutamalla minuutilla, jos sisääntuloväylät muutetaan bulevardeiksi, mutta saavutettavuus kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä paranee seudulla yleiskaavan toteuttamisen myötä. On myös huomattava, että seudun asukasmäärän kasvaessa Helsingin keskustan saavutettavuus heikkenee, jos yleiskaavan mukaisia liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä ei tehdä. Seudullista saavutettavuutta on tarkasteltu myös yleiskaavaehdotuksen liitemateriaalina olevassa

Raideliikenteen verkkoselvityksessä. Selvityksen saavutettavuus seudulla yleisesti paranee etenkin kestäville liikennemuodoilla, erityisesti ratojen varrella sijaitsevat alueet ja laajeneva kantakaupunki hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta ja erinomaisen saavutettavuuden alue kantakaupungissa kasvaa nykyisestä. Sujuvat yhteydet lentokentälle ovat myös Helsingille tärkeitä ja ne pyritään huomioimaan jatkosuunnittelussa.

Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen vaatii seudullista yhteistyötä, eikä joukkoliikennejärjestelmän haasteita voida pelkästään yleiskaavalla ratkaista. Helsingin yleiskaava luo mahdollisuuksia uudella joukkoliikenneinfralla, jolloin joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä voidaan jatkaa yleiskaavan pohjalta. Tarvitaan vielä paljon suunnittelua, selvityksiä ja seudullista yhteistyötä ennen kuin voidaan siirtyä uusien pikaraitiotieyhteyksien toteutukseen. Bulevardien ja raitiotielinjojen päätekohtia on suunniteltu alustavasti, ja suunnittelutyö jatkuu. Yleiskaavan toteuttamisohjelman yhteydessä pohditaan myös eri laajuutta, johon kantakaupunki ja raitioverkko voi eri aikaperspektiiveillä realistisesti kasvaa. Yleiskaavalla on haluttu osoittaa raitiotie- ja bulevardirajaukset riittävällä laajuudella, jotta yleiskaava on joustava ja toteuttamislaajuutta sekä -järjestystä voidaan päivittää tarpeen vaatiessa. Joustava kaava helpottaa reagoimista liikenneteknologian sekä älyliikenteen muutoksiin, joita Helsingissä seurataan tiiviisti.

Yleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa yhä useammalla alueella autoriippumattomuus, eli tarjota kilpailukykyinen joukkoliikenne sekä hyvät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet yhdistettynä tiiviiseen kaupunkirakenteeseen jossa määränpäättävät ovat nykyistä lähempänä.

Vantaa muistuttaa lausunnossaan, että laaja raitiotieverkosto vaikuttaa infrakustannusten kautta joukkoliikenteen rahoitukseen ja matkalippujen hintoihin. Yleiskaavan pohjalta tullaan uusia joukkoliikenneyhteyksiä ja joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä selvittämään tarkemmin, ja investointien hyötyä sekä kannattavuutta arvioimaan ennen toteutusta. Varikoita voidaan sijoittaa yleiskaavan toimitila-alueille ja yhdyskuntateknisen huollosuhteille, sekä pienempiä sivuvarikoita asuntovaltaisen yleiskaavamerkintöjen alueelle. Yleiskaavan pääkäyttötarkoituksimerkintä ei pääsääntöisesti estä muiden käyttötarkoitusten sijoittamista alueelle. Varikoiden tarvetta tullaan selvittämään toteuttamisohjelman laadinnan yhteydessä ja yleiskaavan jatkotöissä. Joukkoliikennejärjestelmän seudullisen kehityskuvan ja seudullisen yhteistyön tulee olla keskeisessä roolissa varikkoja arvioidessa.

Pikaraitiotieverkon toteutuksen edetessä yhä kauemmas Helsingin keskustasta korostuu seudullinen yhteistyö. On myös Helsingin etujen mukaista, että yhteydet Vantaan puolelle ovat mahdollisimman sujuvat. Tuusulanväylän suuntainen pikaraitiotieyhteys palvelisi todennäköisesti muita matkoja kuin lentoasemalta keskustaan suuntautuvia matkoja, joille on olemassa jo nykyään nopeampi raideyhteys. Pikaraitiotie palvelisi erityisesti matkoja, jotka suuntautuvat jonnekin matkan varrelle.

Liityntäpysäköintikysymykset tulee ratkaista seudullisena yhteistyönä, jossa Helsinki on mukana. HSL:n vetämä työ liityntäpysäköinnin kehittämiseksi on kannatettavaa.

Kaupungin kasvaessa liikennemäärät tulevat kasvamaan, jos liikkumistottumuksia ei saada selvästi muutettua nykyisestä. Kaupunkibulevardien ja raideliikenteen verkostona tavoitteen on muiden toimenpiteiden kanssa siirtää Helsingin keskustaan suuntautuvia matkoja yksityisautoista muille kulkutavoille, jolloin ruuhkautuminen voidaan hallita. Yleiskaavan laadinnan yhteydessä selvityksessä "Hämeenlinnanväylän

kaupunkibulevardin liikenneselvitys” todettiin, että liikennejärjestelyillä voidaan ruuhkautuminen hallita niin, että jonot eivät yllä Kehä I:n liittymäalueelle tai jatku sen pohjoispuolelle. Nopeusrajoitusten alentaminen muutaman kilometrin matkalla lisää matka-aikoja säteittäisväylillä muutamalla minuutilla, niin henkilöautolla kuin bussilla. Yleiskaavan tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja tarjota nykyistä enemmän vaihtoehtoja, jolloin joukkoliikenteen käytön seudulla on selvitysten mukaan todettu lisääntyvän, ei vähenevän.

Lahdenväylä on tunnistettu Helsingin yleiskaavan valmistelussa haastavaksi bulevardisointikohteeksi. Lahdenväylän valtakunnallisen tärkeyden takia bulevardi on varauduttu toteutettavan tunneliratkaisuna, joka ei merkittävästi heikennä liikenteen välityskykyä väylällä. Lahdenväylän bulevardi säilyy varauksen yleiskaavassa, vaikka sen toteuttaminen tapahtunee vasta yleiskaavajakson lopulla.

Vantaa toteaa lausunnossaan Myyrmäen merkityksen seudullisena keskuksena ja siihen liittyen Kuninkaantammen eritasoliittymän ja uuden poikittaisen katuyhteyden tarpeen. Helsingin yleiskaavassa ei oteta kantaa eritasoliittymiin, eikä yleiskaava muutenkaan estä tämän yhteyden tarkastelua ja toteuttamista. Yleiskaavakartalle on merkitty vain tärkeimpien pääkatujen verkko, eikä yleiskaavan näin ollen estä Vantaan lausunnossaan esittämän katuyhteyden jatkamista Vantaan puolelle. Helsinki kannattaa yhteystarpeen jatkoselvittämistä ja ottaa yhteystarpeen huomioon tarkemmissa suunnitelmissa.

Erikoiskuljetusten reittejä tutkitaan parhaillaan ELY-keskuksen vetämässä työssä ja työn tulos tullaan ottamaan huomioon yleiskaavan jatkosuunnitelmissa.

Vantaa toteaa lausunnossaan, että rautatieliikenteen välityskyvyn riittävyys tulee varmistaa, jos Hämeenlinnanväylän bulevardi toteutetaan. Toteuttamisohjelman yhteydessä tullaan tarkastelemaan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä tarkemmin. Seudun asukasmäärän ja liikkujamäärien kasvaessa voisi junaliikenteen kapasiteettitarkastelu olla perusteltua bulevardeista riippumatta. Hämeenlinnanväylän kohdalle yleiskaavassa osoitetun uuden rautatieaseman toteuttaminen edellyttää perusteelliset selvitykset sekä tiivistä yhteistyötä seudulla sekä rataviranomaisten kanssa.

Vantaa toivoo Helsingin kehittävän Vantaanjoen vaelluskalojen nousureittiä. Yleiskaava ei estä vaelluskalojen nousureittien kehittämistä Vantaanjoessa. Vanhankaupunginkosken länsihaaran sulkevan padon purkamisesta on tehty valtuustoaloite ja asiaa selvitetään.

Lopuksi lausunnossa esitetään asuntovaltaisten alueiden merkinnän poistamista Somerikkotien itäpuolella ja Keravanjoen varrella Suutarilan rantapuiston ja Viertolanrannan välillä sekä Mätäojan uomassa Ojamäentien pohjoispuolella. Kysymys on olemassa olevista asuntoalueista tai niin pienimuotoisesta muutoksesta, että esitystavan puitteissa kaavamerkintää ei ole tarkoituksenmukaista muuttaa. Pääkäyttötarkoituksmerkintään joka tapauksessa sisältyy pienemmät puistot ja lähivirkistysalueet. Yleiskaava mahdollistaa myös Somerikkotien alueella mm. Vantaan esille ottaman maauimalan mahdollisen yhteisen toteuttamisen jatkossa.

Sipoon kunta

Helsingin uuden yleiskaava tavoitteet ovat pääsääntöisesti hyviä ja kannatettavia. Sipoon kunta antoi lausunnon Helsingin yleiskaavaluonnoksesta (Kh 10.2.2015). Lausunnossa esitettyjen seikkojen osalta yleiskaavaan ei ole tullut merkittäviä muutoksia.

Sipoon kunta pitää hyvänä, että yleiskaavan valmisteluvaiheessa laadittuja selvityksiä ja arvioiteja on täydennetty seudullisten vaikutusten osalta. Seudulle jää runsaasti alueita, joilla joukkoliikenteen palvelutaso tai kilpailukyky ei suhteessa henkilöautoiluun riitä. Liityntäpysäköinnin järjestämiseen seudulla on kehitettävä toiminta- ja rahoitusmalleja. Joukkoliikennejärjestelmän sekä siihen tiiviisti liittyvän liityntäpysäköinnin kehittäminen kustannustehokkaasti on tärkeää.

Vaikka Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue ei kuulu Helsingin uuden yleiskaavan kaava-alueeseen, tulee yhdyskuntarakenteen jatkuminen liikennetarkoituksiin Östersundomiin ja pidemmälle seudun itäosiin ottaa huomioon. Erityistä huomiota on kiinnitettävä seudullisen raideratkaisun itäisestä Helsingistä Etelä-Sipooseen. On Sipoon kunnan tavoitteiden mukaista, että joukkoliikennejärjestelmä Itä-Helsingistä Etelä-Sipooseen perustuu itämetron jatkeeseen.

Liityntäpysäköinnin lisäksi tärkeä seudullinen suunnittelukysymys on logistiikkaa tukevien toimintojen sijoittuminen. Helsingistä vähentyvät raskaan liikenteen vaatimat palvelut luovat paineita maankäytölle Sipoossa sekä Lahdenväylän vaikutuspiirissä olevilla alueilla että Porvoonväylän varrella.

Suunnitelmat kaupungin itäpuolen, erityisesti Itäkeskuksen alueen, kehittämiseksi ovat oikean suuntaisia Jää kuitenkin epäselväksi, miten nämä tavoitteet näkyvät kaavakartassa ja ovatko merkinnät riittäviä ohjaamaan Helsingin itäpuolen kehitystä tavoitteiden mukaiseen suuntaan. Asumisen ja muiden keskustatoimintojen sekoittuminen, mikä on olennaista toimivan keskusta-alueen syntymiselle, ei välity kaavakartan ratkaisusta. On toivottavaa, että toteuttamis- ja investointiohjelmalla pystytään kehittämään kaupunkia tasapainoisesti ja erityisesti edistämään Itä-Helsingissä kaupunkirakenteen kehitystä ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Jatkosuunnittelussa ja seudullisessa yhteistyössä tulee ottaa huomioon seudun tasapainoinen kehittyminen. Erityisesti työpaikkaomavaraisuuden ja monipuolisen kaupunkirakenteen lisääminen Helsingin itäosissa on tästä näkökulmasta katsottuna erittäin tärkeää.

VASTINE:

Sipoo on esittänyt kantanaan huolen Itä-Helsingin tasapainoisesta kehittämisestä muuhun Helsinkiin verrattuna ja keskustarakenteen jatkumattomuuden Itä-Helsingissä. Vaikka yleiskaavan Kantakaupunki-merkintä ei jatku varsinaisesti Itä-Helsinkiin, on siellä kuitenkin runsaasti yleiskaavavarantoa, joka näkyy nykyistä rakennetta huomattavasti tehokkaampana kaavakartalla kaikkialla raideyhteyksien varrella. Molempien jokerien varsia on tehostettu merkittävästi. Myös Liike- ja palvelukeskustojen verkko on melko tiheä. Itäkeskus ja Herttoniemi ovat laajoja keskusta-alueita. Tulee muistaa, että myös asuntovaltaisilla alueilla on sekoittunut rakenne mahdollinen ja myös toivottava. Se ei kuitenkaan ole realismia vielä Helsingin kokoisessa kaupungissa. Siksi on priorisoitava alueet, joille ainakin halutaan sekoittunutta rakennetta ja palveluja, eli osoitettava keskusta-alueet. Pienataloalueet halutaan myös säilyttää asuntorakenteen monipuolisuuden vuoksi. Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa otetaan yhtenä teemana huomioon alueiden ja seudun tasapainoinen kehittäminen.

Vaikka yleiskaavakarttaa ei ole mahdollista ulottaa Helsingin hallinnollisia rajoja ulommas, työpaikka-alueiden, teollisuuden ja logistiikan toimintojen sijoittuminen, yhtä hyvin kuin liikenneverkko ja muut vastaavat asiat on tarkasteltu ja otettu huomioon kokonaisuutena. Jo yleiskaavan työohjelman ja vision pohjaksi on laadittu tarkasteluja ja selvityksiä, missä seudullisuus on ollut vahvasti mukana. Esimerkiksi

visiovaiheen Kansainvälinen Helsinki -visiokartalla mm. itäsuunta on ollut vahvasti esillä merkittävänä kasvusuuntana. Tätä tukee myös Roihupellon-Herttoniemen toimitila-alueen säilyttäminen ja kehittäminen. Perusteluina on ollut Espoon metron-Sipoon metron kehityskäytävässä oleva merkittävä kehittämisalue, joka nojaa vahvasti myös tulevaan Itä-Helsingin oppilaitosrakentamiseen, tärkeimpänä Myllypuroon tuleva 6000 oppilaan Metropolia-ammattikorkeakoulu. Yleiskaavassa on varauduttu metro- ja pikaraitiotieyhteyden jatkamiseen Helsingistä itään, kuten Östersundomin yhteisessä kaavoituksessa on suunniteltu.

Sipoo nostaa lausunnossaan esiin liityntäpysäköinnin tärkeyden. Liityntäpysäköinnin kehittäminen hyvässä yhteistyössä on erittäin tärkeää. Liityntäpysäköinti on ennen kaikkea seudullinen kysymys, joka tulee ratkaista seudullisessa yhteistyössä

Järvenpää

Helsingin seutu on yhtenäinen työssäkäyntialue, jota pitäisi kehittää tasapainoisena kokonaisuutena. Tavoitteena voisi olla monikeskuksinen ja nopeisiin joukkoliikennetyhteyksiin perustuva kaupunkimaisten taajamien verkosto. Helsingin sisäänajoväylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi vaikuttaa huomattavasti Helsingin seudun työmatka- ja asiointiliikenteeseen ja sitä kautta kuntien kehitysedellytyksiin, työvoiman saatavuuteen ja koko seudun kilpailukykyyn. Seudun kehitys ja liikennejärjestelmän toimivuus edellyttää, että kaupunkibulevardeja, seudullista joukkoliikennettä ja liityntäpysäköinnin järjestämistä tarkastellaan yhtä kaupunkia laajemmin osana koko seudun liikennejärjestelmän suunnittelua. Kaupunkibulevardien vaikutusten arviointiin liittyy huomattavia epävarmuustekijöitä ja tarkemmin selvitettäviä asioita joukkoliikenneratkaisujen rahoituksesta liityntäpysäköintialueiden suunnitteluun ja toteutukseen.

Helsingin sisäänajoväylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi edellyttää, että Helsingin ydinkeskustaan suuntautuvan henkilöautoliikenne vähenee. Kaupunkibulevardien toteutuksen perusedellytys on, että suunnitelmaan liittyvä n. 100 km:n pituinen uusi pikaraitiotieverkko palvelujärjestelmiseen pystytään toteuttamaan samanaikaisesti bulevardien ja uuden kaupunkirakenteen kanssa. Tämä on valtava taloudellinen haaste, jonka realistisuutta ei ole syvällisesti arvioitu. Raitiotielinjat päättyvät säteittäisillä väylillä Kehä I:n ja Kehä III:n välisellä vyöhykkeellä, mutta yleiskaavassa ei ole tarkasteltu ratkaisun toimivuutta osana joukkoliikenteen seudullista kokonaisuutta.

Järvenpään kaupungin mielestä Suomen suurimman työssäkäyntialueen työmatkaliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden varmistamiseksi Helsingin kaupungin ja valtion tulisi sitoutua osallistumaan seudun Kehyskuntien liityntäpysäköintilaitosten kustannuksiin HLJ 2015-suunnitelman yhteydessä hyväksytyjen periaatteiden mukaisesti. Riittävät liityntäpysäköintilaitokset vähentäisivät tehokkaasti Helsingin sisäänajoväylien henkilöautoliikennettä.

Järvenpään kaupungin mielestä kaupunkibulevardikysymys tulisi ratkaista osana seudullista suunnittelua ja päätöksentekoa, alkavaa kokonaismaakuntakaavan laadintaa ja uutta Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmakerrosta, koska bulevardisoinnin vaikutukset kohdistuvat kokoHelsingin seudulle. Asiaa tulisi käsitellä myös Helsingin seudun kuntien ja valtion yhteisessä MAL-sopimusprosessissa.

VASTINE:

Järvenpään kaupungin näkemykset seudun tavoitteellisista kehittämissuunnista ovat perusteltuja myös Helsingin yleiskaavan tavoitteiden näkökulmasta. On tärkeää, että seutu kehittyy monikeskustaisena, tiivistyy sisäänpäin ja tukeutuu nopeisiin joukkoliikenneyhteyksiin. Helsingin yleiskaavan tavoitteet ovat linjassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, Uusimaa-ohjelman sekä MAL-tavoitteiden kanssa. Yleiskaavatyössä on tehty laajaa yhteistyötä seudun muiden kuntien, seudullisten suunnittelutahojen sekä valtion toimijoiden kanssa.

Voimakkain kritiikki kohdistuu kaupunkibulevardeihin. Järvenpään kaupungin mielestä kaupunkibulevardikysymys tulisi ratkaista osana seudullista suunnittelua ja päätöksentekoa, alkavaa kokonaisuuskaavan laadintaa ja uutta Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma-erästä. Helsinki kuitenkin vastaa alueensa maankäytön ja liikenteen suunnittelusta. Kaupunkibulevardeista on laadittu erittäin laaja selvityspaketti kaavaprosessin aikana. Ehdotusvaiheessa laadittiin aiempien selvitysten jatkoksi selvitykset kaupunkibulevardien seudullisista vaikutuksista sekä Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin tarkempi toimivuustarkastelu. Näiden töiden laadinnassa ovat olleet mukana sekä HSL, ELY-keskus että Liikennevirasto. Tehtyjen selvitysten perusteella voidaan todeta, että kaupunkibulevardit eivät aiheuta kohtuutonta haittaa seudun autoliikenteelle vaan mahdollistavat kantakaupungin laajentumisen ja entistä useamman asukkaan sijoittumisen hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Kaupunkibulevardien ilmanlaadun osalta laaditaan vuoden 2016 aikana lisäselvityksiä yhdessä ilmatieteen laitoksen kanssa. Yleiskaavan toteuttamisen edellytyksenä on, että sillä voidaan taata turvallinen ja terveellinen kaupunki asukkaille.

Bulevardikaupunginosien toteuttamisjärjestykseen otetaan kantaa yleiskaavan toteuttamisohjelmassa. Kaupunkibulevardien tarkemmassa suunnittelussa selvitetään myös rakentamisen vaikutuksia tarkemmin. Järvenpään kaupunki toteaa lausunnossaan, että kaupunkibulevardien toteutuksen perusedellytys on 100 kilometrin pikaraitiotieverkoston rakentaminen. Näin ei kuitenkaan voi yksiselitteisesti todeta. Useaan kaupunkibulevardijaksoon liittyy joukkoliikenteen runkoyhteys, joka tulee toteuttaa bulevardisoinnin yhteydessä. Kaupunkibulevardit eivät kuitenkaan ole yksi kokonaisuus, joka toteutuu kerralla, vaan todennäköisesti väyliä bulevardisoidaan vuosikymmenten kuluessa pikku hiljaa. Näin myös liikenneinvestoinnit jakautuvat pitkällä tarkastelujaksolla tasaisesti. Pikaraitiotien toteuttaminen on myös kustannuksiltaan varsin edullinen verrattaessa esimerkiksi raskaampiin raideyhteyksiin.

Helsinki ei ole seudun ainut kaupunki ja toimivan seudullisen yhteistyön merkitys tulee jatkossa korostumaan entisestään. On erittäin tärkeää, että seudun liikennejärjestelmää suunnitellaan kokonaisuutena ja esimerkiksi liityntäpysäköinnin kustannusten jakamista on pystytty tarkentamaan. Jatkossa suunnittelua jatketaan hyvässä yhteistyössä seudun muiden toimijoiden kanssa. Myös kaupunkibulevardien osalta päädytään varmasti tarkemmassa suunnittelussa hyvään ratkaisuun, jossa ympäryskuntien matka-ajat Helsingin kantakaupunkiin eivät kasva kohtuuttomasti.

Ilmanlaadun osalta viitataan aiemmin esitettyihin vastineisiin ja todetaan, että sen osalta tehdään jatkoselvityksiä myös yleiskaavan toteuttamisohjelmavaiheessa. Vuonna 2016 teetetään Ilmatieteenlaitoksella mm. Hämeenlinnanväylän bulevardilta virtausmallit vaihtoehtoisista korttelirakennusratkaisuista. Kaavan toteutumisen edellytys on, että sillä voidaan taata turvallinen ja terveellinen kaupunki asukkaille.

Hyvinkään kaupunki

Helsingin seutu on yhtenäinen työssäkäyntialue, jota pitäisi kehittää tasapainoisena kokonaisuutena. Tavoitteena voisi olla monikeskuksinen ja nopeisiin joukkoliikennedyhteyksiin perustuva kaupunkimaisten taajamien verkosto. Helsingin sisäänajoväylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi vaikuttaa huomattavasti Helsingin seudun työmatka- ja asiointiliikenteeseen ja sitä kautta kuntien kehitysedellytyksiin, työvoiman saatavuuteen ja koko seudun kilpailukykyyn. Seudun kehitys ja liikennejärjestelmän toimivuus edellyttää, että kaupunkibulevardeja, seudullista joukkoliikennettä ja liityntäpysäköinnin järjestämistä tarkastellaan yhtä kaupunkia laajemmin osana koko seudun liikennejärjestelmän suunnittelua. Kaupunkibulevardien vaikutusten arviointiin liittyy huomattavia epävarmuustekijöitä ja tarkemmin selvitettäviä asioita joukkoliikennetarkastelujen rahoituksesta liityntäpysäköintialueiden suunnitteluun ja toteutukseen.

Helsingin sisäänajoväylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi edellyttää, että Helsingin ydinkeskustaan suuntautuvan henkilöautoliikenne vähenee. Kaupunkibulevardien toteutuksen perusedellytys on, että suunnitelmaan liittyvä n. 100 km:n pituinen uusi pikaraitiotieverkko palvelujärjestelmiseen pystytään toteuttamaan samanaikaisesti bulevardien ja uuden kaupunkirakenteen kanssa. Tämä on valtava taloudellinen haaste, jonka realismia ei ole syvällisesti arvioitu. Raitiotielinjat päättyvät säteittäisillä väylillä Kehä I:n ja Kehä III:n välisellä vyöhykkeellä, mutta yleiskaavassa ei ole tarkasteltu ratkaisun toimivuutta osana joukkoliikenteen seudullista kokonaisuutta.

Hyvinkään kaupungin mielestä Suomen suurimman työssäkäyntialueen työmatkaliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden varmistamiseksi Helsingin kaupungin ja valtion tulisi sitoutua osallistumaan seudun Kehyskuntien liityntäpysäköintilaitosten kustannuksiin HLJ 2015-suunnitelman yhteydessä hyväksytyjen periaatteiden mukaisesti. Riittävät liityntäpysäköintilaitokset vähentäisivät tehokkaasti Helsingin sisääntuloväylien henkilöautoliikennettä.

Hyvinkään kaupungin mielestä kaupunkibulevardikysymys tulisi ratkaista osana seudullista suunnittelua ja päätöksentekoa, alkavaa kokonaismaakuntakaavan laadintaa ja uutta Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmakerrosta, koska bulevardisoinnin vaikutukset kohdistuvat kokoHelsingin seudulle. Asiaa tulisi käsitellä myös Helsingin seudun kuntien ja valtion yhteisessä MAL-sopimusprosessissa.

VASTINE

Hyvinkään lausunnossa otetaan esiin pitkälti samat asiat kuin Järvenpään lausunnossa. Tässä vastineessa viitataan edellä Järvenpään kaupungille annettuun vastineeseen. Helsingin yleiskaavan tavoitteet ovat linjassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, Uusimaa-ohjelman sekä MAL-tavoitteiden kanssa. Yleiskaavatyössä on tehty laajaa yhteistyötä seudun muiden kuntien, seudullisten suunnittelutahojen sekä valtion toimijoiden kanssa.

Kaavaehdotusvaiheessa laadittiin aiempien selvityksien jatkoksi selvitykset kaupunkibulevardien seudullisista vaikutuksista sekä Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin tarkempi toimivuustarkastelu. Näiden töiden laadinnassa ovat olleet mukana sekä HSL, ELY-keskus että Liikennevirasto. Tehtyjen selvitysten perusteella voidaan todeta, että kaupunkibulevardit eivät aiheuta kohtuutonta haittaa seudun henkilöautoliikenteelle vaan mahdollistavat kantakaupungin laajentumisen ja entistä useamman asukkaan sijoittumisen hyvien joukkoliikennedyhteyksien äärelle.

Kaupunkibulevardien ilmanlaadun osalta laaditaan vuoden 2016 aikana lisäselvityksiä yhdessä ilmatieteen laitoksen kanssa. Yleiskaavan toteuttamisen edellytyksenä on, että sillä voidaan taata turvallinen ja terveellinen kaupunki asukkaille.

Bulevardikaupunginosien toteuttamisjärjestykseen otetaan kantaa yleiskaavan toteuttamisohjelmassa.

Yhteistyössä kaupunkibulevardien osalta päädytään varmasti tarkemmassa suunnittelussa hyvään ratkaisuun, jossa ympäryskuntien matka-ajat Helsingin kantakaupunkiin eivät kasva kohtuuttomasti.

Kauniaisten kaupunki

Ei lausuttavaa

Kirkkonummi

Toteutuessaan Helsingin yleiskaavaehdotuksen mukaisella maankäytöllä on suuri merkitys myös Helsingin seudun muille kunnille. Kirkkonummen kunta pitää kaavoitukselle asetettuja tavoitteita kunnianhimoisina.

Kirkkonummen kunta haluaa kiinnittää erityistä huomiota yleiskaavan tavoitteeseen tiivistää kaupunkirakennetta nykyisten pääsisääntuloväylien varsilla laajentamalla kantakaupunkia toteutettavien kaupunkibulevardien avulla, mistä aiheutuu merkittäviä haasteita ajoneuvoliikenteen toimivuudelle. Vaikka Kirkkonummi kuuluu HSL-joukkoliikennealueeseen ja tarjoaa kuntalaisilleen hyvät joukkoliikenneyhteydet pääkaupunkiseudulle ja Helsingin ytimeen, käyttää valtaosa Helsinkiin pendelöivistä kuntalaisista henkilöautoa mm. työmatkaliikenteessä. Kirkkonummen ja Espoon länsiosien väkimäärät kasvavat lähivuosikymmenien aikana merkittävästi ja toimivasta joukkoliikenteestä huolimatta henkilöautojen käyttö Helsinkiin suuntautuvassa liikenteessä kasvaneen entisestään.

Helsingin kaupunki on laatinut kaavaehdotuksen laatimisvaiheessa Kaupunkibulevardien seudulliset vaikutukset -selvityksen, jonka johtopäätökset muun Helsingin seudun osalta ovat kuitenkin riittämättömät. Selvityksen johtopäätökset ovat Helsinki-keskeisiä ja tukevat laadittavan yleiskaavan tavoitteita huomioimatta mahdollisesti aiheutuvia haittavaikutuksia seudun muille kunnille. Tämän johdosta Kirkkonummen kunta edellyttää, että em. selvitystyötä on täydennettävä analyysilla, joka käsittelee nyt esitettyä yksityiskohtaisemmin muulle pääkaupunkiseudulle ja KUUMA-kunnille aiheutuvia vaikutuksia. Seudun kuntia on tiedotettava em. selvitysten valmistumisesta ja niille annettava mahdollisuus antaa palautetta selvityksistä ennen yleiskaavan hyväksymistä. Kirkkonummen kunta esittää taloudellisten vaikutusten selvityksen täydentämistä seudullisella tarkistelulla siten, että siinä tuodaan esille Helsingin yleiskaavan toteuttamisesta aiheutuvat keskeiset taloudelliset vaikutukset myös seudun muihin kuntiin sillä esimerkiksi kaupunkibulevardien rakentaminen voi vaikuttaa kielteisesti KUUMA-kuntien vetovoimaan asuinpaikkana. Kirkkonummen kunta edellyttää, että Helsingin yleiskaava-aineistossa tulee hahmotella liikennemuotojen kehittämistä tätä suunnitelmaa huomattavasti tarkemmin ainakin 40 km etäisyydelle Helsingin keskustasta.

Mikäli Helsingin kaupunki päättää muuttaa keskustaan johtavia pääsisääntuloväyliä kaupunkibulevardeiksi, on Kirkkonummen kunnan mukaan kaupungin osallistuttava nykyistä huomattavasti merkittävämmällä osuudella HSL- alueen joukkoliikenteen

kehittämiseen ja kustannuksiin sekä osallistuttava seutua palvelevan muun liikenteen järjestämiskustannuksiin.

Kaavaehdotuksen aineistosta on hyvin vaikeaa löytää vastausta siihen, miten kaavaehdotuksen ratkaisut vaikuttavat ilmastonmuutokseen sopeutumiseen muutoin kuin yleisellä tasolla ja mitkä ovat kaupungin konkreettiset tavoitteet tämän haasteen osalta. Koska asia on nostettu esille kaavaselostuksen johdannossa, tulee selostuksen kohtaa yleiskaavan vaikutukset täydentää omalla asiaa koskevalla kappaleella.

Suomen kansalaisille tulee taata vapaa liikkuvuus pääkaupunkiin ja sieltä pois. Vapaan liikkuvuuden rajoittaminen on vastoin kansalaisten perusoikeuksia. Tahallaan aiheutetut ruuhkat lisäävät liikenteen päästöjä ja vastaavasti sujuva liikenne pienentää niitä. Keskeytetyt liikennevirrat aiheuttavat ajallisia ja rahallisia tappioita sekä yritysten, kansalaisten ja valtion toimintaedellytysten huonontumista. Tulevaisuuden yleiskaavassa on tärkeää nähdä Helsinki osana muuta Suomea ja edistää suomalaisten liikkuvuutta ja vasta toissijaisesti osana eurooppalaisten suurkaupunkien verkostoa. Liikennemuotoja tulee kehittää rinnakkain, ei vaihtoehtoja rajoittamalla.

VASTINE:

Kirkkonummi kiinnittää lausunnossaan huomiota erityisesti kaupunkibulevardeihin. Kunnan lausunnon mukaan Helsingin tulisi yleiskaavatyössään suunnitella seudun liikennejärjestelmä kulkumuodoittain vähintään 40 kilometrin säteellä keskustasta ja tutkia vaikutuksia seudun eri kuntien toimintaympäristöön niin liikenteellisestä kuin taloudellisestakin näkökulmasta. Erittäin tarkkojen selvitysten laatiminen ei ole perusteltua yleissuunnittelutasolla liikuttaessa. Kaupunkibulevardien seudullisten vaikutusten arvioinnissa on tutkittu kaupunkibulevardien vaikutuksia ja keskeisenä lopputuloksena on, että henkilöautoilijoille muodostuu kaupunkibulevardien toteuttamisesta muutamien minuuttien viivytyksiä, mutta toisaalta pystytään rakentamaan paljon asuntoja alueelle, jolla kestävät kulkumuodot ovat henkilöautoon nähden kilpailukykyisiä. Ilman kantakaupungin laajentamista suurempi osuus seudun väestönkasvusta sijoittuisi henkilöautoriippuvaisille alueille, mikä osaltaan pahentaisi ruuhkautumista. Yleiskaavan toteuttamishjelmassa otetaan kantaa siihen, milloin yleiskaavan maankäyttöpotentiaaleja tullaan ottamaan käyttöön. Tarkemmassa suunnittelussa selvitetään ratkaisujen vaikutukset tarkemmin.

Yhteistyö jatkossa seudun muiden kuntien ja valtion viranomaisten kanssa on välttämätöntä. Jatkossa tarvitaan ja tehdään myös selvityksiä liikenteen toimivuuden, hyvän ja viihtyisän kaupunkirakenteen sekä turvallisuuden ja terveellisyys osalta. Helsingin tavoite ei ole heikentää kaupungin eikä keskustan saavutettavuutta vaan parantaa sitä, niin että yhä useampi pääsee sujuvammin haluamaansa paikkaan. Joukkoliikenne välittää huomattavasti enemmän ihmisiä kasvavalla seudulla, kunhan matkaketjut toimivat ja liityntäpysäköinnistä huolehditaan. Näiden tavoitteiden saavuttamisessa hyvä seudullinen yhteistyö on keskiössä. Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittäminen on HSL:n vastuulla ja HLJ-prosessi – sekä sen kanssa iteratiivisesti tehtävät MASU- ja ASTRA-työt – antavat erinomaiset puitteet tavoitteelliselle ja proaktiiviselle seutusuunnittelulle.

Yleiskaavassa ei ole kyse kansalaisten vapaan liikkuvuuden rajoittamisesta pääkaupunkiin vaan suunnitelma siitä, miten yhä useampi voisi saavuttaa sen kohtuujassa erityisesti kestäväillä kulkumuodoilla. Henkilöautoliikenteen sujuvoittaminen ei ole pitkän aikavälin kestävä ratkaisu. Sekä Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelman että seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on ohjata liikennemäärän kasvu kestäviin kulkumuotoihin henkilöautoilun sijaan. Kysymys

on myös asukkaista – nykyisistä ja tulevista kaupunkilaisista – joiden terveellisestä ja viihtyisästä kaupunkiympäristöstä huolehditaan, myös tulevaisuudessa. Miellyttävää ja terveellistä kaupunkiympäristöä ei synny rakentamalla taloja moottoriteiden kainaloon ja kasvattamalla väylien liikennemääriä kaavoittamalla pelkkään yksityisautoiluun perustuvia alueita joukkoliikenteen ulottumattomiin.

Lausunnossa kannetaan huolta bulevardien varsille sijoittuvista asukkaista ilmanladun ja melun osalta. Tänä päivänä moottoritiet ja niiltä purkautuva autoliikenne aiheuttaa jo merkittävää haittaa Helsingin nykyisille asukkaille. Tämä haitta vain kasvaa, jos mitään ei tehdä. Osana yleiskaavan vaikutuksia on arvioitu myös ratkaisun ilmastovaikutuksia ja näistä on kerrottu myös yleiskaavan selostuksessa kohdassa 3.2.7 ”Vaikutukset ekologiseen kestävytyteen ja ilmastoon”. Vaikutuksista on tehty myös oma erillinen raporttinsa ”Yleiskaavan ilmastovaikutusten arviointi”, joka löytyy kaava-aineistosta selostuksen liitteenä. Työn yhtenä keskeisenä tuloksena oli Helsingin yleiskaavaratkaisun myötä tapahtuvat seudullisten ilmastopäästöjen pieneneminen verrattuna vaihtoehtoisii seudullisen väestönkasvun malleihin.

Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa määritellään tarkemmin aluevarausten ajallinen priorisointi. Yleiskaava ei toteudu kokonaisuudessaan heti eikä tämänhetkisten suunnitelmien pohjalta lähdetä toteuttamaan muutoksia. Jatkossa tehtävät lisäselvitykset tarkentavat yleispiirteisiä suunnitelmia, kuten kaupunkisuunnittelussa kuuluukin. Suunnittelua jatketaan hyvässä yhteistyössä seudun muiden toimijoiden kanssa. Toimiva yhteistyö seudun kuntien välillä on jatkossa entistäkin tärkeämpää. Myös kaupunkibulevardien osalta päädytään varmasti tarkemmassa suunnittelussa hyvään ratkaisuun, jossa kantakaupunkimaista asumista pystytään lisäämään mutta jossa ympäryskuntien matka-ajat Helsingin kantakaupunkiin eivät kasva kohtuuttoman pitkiksi.

Nurmijärven kunta

Nurmijärven kunta keskittyy lausunnossaan Helsingin yleiskaavaehdotuksesta erityisesti Hämeenlinnanväylälle ehdotettuun bulevardisointiin, koska sillä on yleiskaavan ratkaisuista eniten vaikutusta Nurmijärven suunnalle. Nurmijärven kunta ei hyväksy säteittäisväylien, erityisesti Hämeenlinnanväylän bulevardisointia. Bulevardisointia on selvitetty lisää yleiskaavaehdotusta laadittaessa, mutta selvitykset eivät vielä ole riittäviä ottaen huomioon bulevardisoinnin laajalle ulottuvat vaikutukset koko seudun liikennejärjestelmään. Bulevardisointia esitetään yleiskaavassa, vaikka sitä ei ole tutkittu viime vuonna hyväksytyssä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ-2015).

Yleiskaavassa esitetään uusia raitiotielinjoja tavoitteena siirtää Helsingin seudulta pääkaupunkiin suuntautuva ajoneuvoliikenne käyttämään joukkoliikennettä. Bulevardit ja raitiotielinjat päättyvät säteittäisillä väylillä Kehä I:n ja Kehä III:n välisellä vyöhykkeellä eikä yleiskaavassa ei ole tarkasteltu ratkaisun toimivuutta osana joukkoliikenteen seudullista kokonaisuutta. Bulevardisoinnin liikenteellisiä ja yhdyskuntataloudellisia vaikutuksia ei ole selvitetty riittävästi ja niistä aiheutuisi merkittävää liikenteen ruuhkautumista esim. Hämeenlinnanväylällä Kehä I:n ja Kehä III:n välillä sekä poikittaisyhteyksillä, mikä heikentäisi koko seudun työssäkäyntialueen liikenteen sujuvuutta ja erityisesti busseihin perustuvaa joukkoliikennettä.

Bulevardisoinnin yhteydessä ei yleiskaavassa ole tutkittu ja osoitettu toimivia liityntäyhteyksiä (vaihtopaikat, terminaalit) bussiliikenteestä raideliikenteeseen eikä useaan liikennevälineen vaihtoon pakottava bulevardisointi edistä joukkoliikenteen toimivuutta ja houkuttelevuutta. Mikäli bulevardisointi kuitenkin päätetään

aloittaa, tulisi pilottikohteena tutkia ennen Hämeenlinnanväylää Vihdintien bulevardisointi, koska sen vaikutukset seudullisiin ja valtakunnallisiin yhteyksiin ovat pienemmät ja kytkentä jo olevaan joukkoliikennejärjestelmään on luontevampi. Yleiskaavassa varaudutaan yhteen uuteen rautatieasemaan Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin kohdalla rantaradalla. Raideliikenteen kehittäminen pidemmällä tähtäimellä mm. Klaukkalan suuntaan edellyttää, että turvataan mm. maankäytöllisesti raideliikenteen kasvun edellyttämät kapasiteetin lisäykset sekä Kehäradan ja rantaradan kaupunkiratojen liityntäkohdan välityskyky Huopalahdessa.

VASTINE:

Yleiskaavaprosessin aikana kaupunkibulevardeja koskevia selvityksiä on tehty runsaasti. Ehdotusvaiheessa laadittiin aiempien selvityksien jatkoksi selvitykset kaupunkibulevardien seudullisista vaikutuksista sekä Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin tarkempi toimivuustarkastelu. Näiden töiden laadinnassa ovat olleet mukana sekä HSL, ELY-keskus että Liikennevirasto. Myös Kuuma-kuntien edustajat ovat olleet mukana seudullisten vaikutusten arviointityön työpajoissa. Tehdyt selvitykset antavat riittävän hyvän käsityksen siitä, että kaupunkibulevardit eivät aiheuta kohtuutonta haittaa seudun henkilöautoliikenteelle vaan mahdollistavat kantakaupungin laajentumisen ja entistä useamman asukkaan sijoittumisen hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Helsingin keskustaan suuntautuvien henkilöautomatkojen kesto kasvaa muutaman minuutin. Kaupunkibulevardien ilmanlaadun osalta laaditaan vuoden 2016 aikana lisäselvityksiä yhdessä ilmatieteen laitoksen kanssa. Yleiskaavan toteuttamisen edellytyksenä on, että sillä voidaan taata turvallinen ja terveellinen kaupunki asukkaille.

Nurmijärvi ei lausuntonsa mukaan hyväksy säteittäisväylien – erityisesti Hämeenlinnanväylän – bulevardisointia. Helsingin kaupungin maankäytön ja liikenteen suunnittelusta vastaa kuitenkin Helsingin kaupunki. Yleiskaavan aluevarausten käyttöön ottamisesta päätetään yleiskaavan toteuttamishjelmassa, jonka luonnos käsitellään kaupunkisuunnittelulautakunnassa syksyllä 2016. Edettäessä tarkempaan suunnitteluun tullaan myös jatkamaan seudullista yhteistyötä. Kaupunkibulevardien tarkemmat ratkaisut tehdään tarkemmassa suunnittelussa ja yhteistyössä muiden seudun toimijoiden kanssa pyritään löytämään parhaat mahdolliset suunnitteluratkaisut kullekin alueelle.

Nurmijärven kunta toteaa, että kaupunkibulevardeihin liittyvät selvitykset eivät ole riittäviä, eikä kaupunkibulevardeja ole sisällytetty HLJ2015-suunnitelmaan. Helsingin yleiskaavan väestöennusteen mukainen väestö- ja työpaikkamäärä on ollut seudun maankäyttösuunnitelman (MASU) ja liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) mitoituksen lähtökohdaksi valitun v1b-skenaarion pohjamateriaalina. Muutenkin seudullisia MAL-kokonaisuuteen liittyviä suunnitelmia on tehty hyvässä yhteistyössä Helsingin yleiskaavaprosessin kanssa. Seudun suunnitelmat hyväksyttiin jo vuonna 2015, kun Helsingin uusi yleiskaava on vasta ehdotusvaiheessa. Seuraavalla HLJ-MASU -kierroksella Helsingin yleiskaavan varaukset voidaan ottaa paremmin huomioon. Tässä auttaa myös yleiskaavan toteuttamishjelman laatiminen.

Helsingin kaupungin liikkumisen kehittämissuunnitelmassa on priorisoitu eri kulkumuodot seuraavasti: kävely, pyöräily, joukkoliikenne, tavaraliikenne, yksityisauto. Tavoitteena on laajentaa sitä aluetta, jolla kestävätkä kulkumuodot ovat kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Mitä enemmän ihmiset seudun ydinalueella liikkuvat kestäville kulkumuodoilla, sitä enemmän tilaa jää niille, jotka tarvitsevat henkilöautoa liikkumiseensa. Tämän tavoitteen saavuttamisessa seudullisen yhteistyön merkitys on suuri. Nurmijärven lausunnossa kritisoidaan, että joukkoliikenteen

seudullista kokonaisuutta ei ole arvioitu. Yleiskaava mahdollistaa joukon uusia joukkoliikenneyhteyksiä, erityisesti pikaraitiotieyhteyksiä. Toteuttamishjelmaa laadittaessa ja muussa jatkosuunnittelussa tullaan arvioimaan, mitkä osuudet kannattaa toteuttaa ensin, jotta liikkumista helpottava vaikutus - myös seudullisesti - olisi mahdollisimman suuri. On erittäin tärkeää, että seudun liikennejärjestelmää suunnitellaan kokonaisuutena ja esimerkiksi liityntäpysäköintiä kehitetään seudullisesta näkökulmasta.

Jatkossa suunnittelua jatketaan yhteistyössä seudun muiden toimijoiden kanssa. Myös kaupunkibulevardien osalta päädytään varmasti tarkemmassa suunnittelussa ratkaisuun, jossa ympäryskuntien matka-ajat Helsingin kantakaupunkiin eivät kasva kohtuuttomasti.

Tuusulan kunta

Tuusulan kunta vastustaa kaupunkibulevardeihin perustuvaa kehittämismallia, ellei pendelöintimahdollisuuksia voida esitetystä edelleen merkittävästi parantaa myös kehyskuntien kannalta. Helsingin säteittäisten sisääntuloväylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi olisi merkittävä muutos seudullisessa liikennejärjestelmässä. Tämän laajuinen liikennejärjestelmän muutos tulee suunnitella seudullisena yhteistyönä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä.

Säteittäisten raitiotielinjojen kytkeytyminen seudullisen joukkoliikenteen runkoverkkoon on esitetty puutteellisesti eikä niiden liittymisessä poikittaisiin runkolinjoihin ole otettu riittävästi kantaa tarvittavien vaihtoterminaalien toteuttamiseen. Seudullisen liityntäpysäköinnin järjestämis- ja kustannustenjakokysymykset ovat toistaiseksi avoimia eikä kustannuksia voida siirtää Helsingin yleiskaavaratkaisuilla seudun muiden kuntien maksettavaksi.

Tuusulan kunta pitää kuitenkin tärkeänä yleiskaavan tavoitetta panostaa voimakkaasti joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen käytön lisäämiseen. Helsingin keskustan ja sen palveluiden Saavutettavuus Helsingin alueelta paranee joukkoliikenneyhteyksien parantuessa. Tämä kuitenkin tapahtuu Kehä I -vyöhykkeen ulkopuolisten alueiden kustannuksella, joiden osalta Helsingin keskustan saavuttavuus heikkenee nykyisestä. Yleiskaava-

ehdotuksen joukkoliikennejärjestelmä perustuu voimakkaasti raideliikenteeseen, mutta Helsingin seudulla on runsaasti alueita, jotka eivät sijaitse raideliikenteen välittömässä läheisyydessä. Yleiskaavaehdotuksessa esitetty joukkoliikennematkaisu johtaa näiden alueiden saavutettavuuden merkittävään heikkenemiseen joukkoliikennematkojen vaihtojen lisääntyessä ja kokonaismatka-aikojen pidentyessä. Kaupunkibulevardit lisäävät merkittävästi Helsingin kasvumahdollisuuksia, mikä hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueella on tavoiteltava ratkaisu. Tämä toisaalta hidastaa kehyskuntien taajamien kehittymistä ainakin kerrostalorakentamisen osalta, mikä toisaalta taas johtanee siihen, että kehyskuntien pientalorakentamispainotteisuus jatkuu. Seudun väestönkasvun jakautuminen yleiskaavaehdotusta tasaisemmin eri kuntien välillä mahdollistaisikin nykyisten aluekeskusten ja pienempien kuntien kuntakeskusten täydennysrakentamisen, mikä loisi edellytykset näiden keskusten paremmalle palvelu- ja työpaikkatarjonnalle ja vähentäisi toisaalta pendelöintiä kehyskuntien ja Helsingin välillä.

VASTINE:

Tuusulan kunta esittää huolensa siitä, että Helsingin kasvumahdollisuuksien lisääntyminen johtaa kehyskuntien pientalopainotteisuuden jatkumiseen ja esittää, että väestön pitäisi jakautua seudulla yleiskaavaehdotusta tasaisemmin. Helsingin yleiskaavan lähtökohtana olevassa väestöprojektiossa on arvioitu, että Helsingin väestö kasvaa 860 000 asukkaaseen vuoteen 2050 mennessä. Tämä on kuitenkin vain osa koko seudulle kohdistuvasta kasvusta. Arvioiden mukaan muut pääkaupunkiseudun kunnat kasvavat suhteessa Helsinkiä nopeammin ja ympäryskunnat vielä tätäkin nopeammin. Tämä tarkoittaa, että myös Tuusulan on oletettu kasvavan nykyisestään. Tiivistyvällä kaupunkiseudulla joukkoliikenteen merkitys tulee kasvamaan entisestään. Myös Tuusulassa rakennettujen alueiden, kuten alue- ja kuntakeskusten tiivistäminen on kannatettavaa, sillä tiiviisti rakennetuilta alueilta on helpompi järjestää kilpailukykyistä julkista liikennettä. Rakentamisinvestointien suuntautuminen pois Tuusulan keskustojen täydentyvästä kerrostalorakentamisesta omakotitalorakentamiseen ei vaikuta oletettavalta.

Yleiskaavan esitys joukkoliikenteen verkostomaisesta kokonaisratkaisusta palvelee niin Helsingin kuin kehyskuntien ja seudun liikkumistarpeita aiempaa monipuolisemmin. Tuusulan kunta lausuu, että kaupunkibulevardit tulevat heikentämään saavutettavuutta Kehä I-vyöhykkeen ulkopuolella. Kaupunkibulevardien seudulliset vaikutukset -selvityksen mukaan Saavutettavuus paranee kestävillä kulkumuodoilla, myös kehä I:n ulkopuolella, erityisesti ratojen varsilla.

Verkostomaisuus parantaa paikkojen saavutettavuutta ja tulee tarjoamaan aiempaa joustavampia matkaketjuja keskustan lisäksi koko kaupungin alueelle. Siirtymät kehyskunnista Helsingin alueille myös sujuvoituvat, sillä kiertäminen kaupungin ydinkeskustan kautta ei ole enää välttämätöntä. Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen on välttämätöntä, sillä Helsingin seudun kasvaessa lisääntyvän matkustajamäärien tarvitsemat bussit eivät enää mahdu Helsingin keskustaan, jos joukkoliikennejärjestelmä säilyy nykytyyppisenä.

Yhteistyötä toteutetaan Helsingin yleiskaavan hyväksymisen jälkeisissä jatkotöissä. Koska sisääntuloväylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi on merkittävä pitkällä aikavälillä tapahtuva muutos seudullisessa liikennejärjestelmässä, ovat joukkoliikennekokonaisuuden, kuten pendelöintimahdollisuuksien kehittäminen ja seudullisten vaihtopaikkojen tarkempi suunnittelu kehyskuntien kanssa tehtävää tärkeää seudullisten intressien yhteensovittamista. Helsingin yleiskaavassa mahdollistetaan liikennejärjestelmän kehittäminen mm. raideliikenteen verkon ja kaupunkibulevardien osalta. Yleiskaavan toteutumista ja aikataulutusta käsitellään yleiskaavan toteuttamisohjelmassa ja sen lisäksi luonnollisesti HLJ2019 prosessissa seudullisena yhteistyönä.

Kaupungin hallintokunnat, lautakunnat, virastot ja laitokset sekä yhtiöt

Asuntotuotantotoimikunta

Asuntotuotantotoimikunta toteaa kantanaan, että yleiskaavaluonnokseen verrattuna kaavaehdotukseen ei ole tehty merkittäviä muutoksia, vaan joitakin yksityiskohtia koskevia täsmennyksiä.

Asuntotuotantotoimikunta on lausunut yleiskaavaluonnoksesta 4.3.2015 seuraavaa:

Yleiskaavaluonnoksessa Helsingin asukasmäärän voimakkaaseen kasvuun varautuminen on kannatettava ja kunnianhimoinen tavoite. Väylien varrella on runsaasti nykyisin rakentamatonta maata, jonka ottaminen asuinkäyttöön osaltaan toisi uutta rakennusmaata Helsinkiin. Väylien varrelle tulisi olla mahdollista tuottaa myös kohtuuhintaista asuntotuotantoa, mikä aiheuttaa haasteita ympäristöstä johtuvien vaatimusten kasvaessa. Lisäkustannuksia voi aiheutua esimerkiksi rajoituksista asuntojen suuntaamisesta tai alimpien kerrosten osoittamisesta muille toiminnoille kuin asumiselle, mikäli aitoa kysyntää esimerkiksi liike- ja toimitiloille ei ole. Väylien kattaminen tai vieminen tunneleihin on asumisen kannalta kaupunkibulevardiajatusta miellyttävämpi vaihtoehto mutta erittäin kallista.

Asuntorakentamisen lisääminen kaupunkirakennetta tiivistämällä on toinen yleiskaavaluonnoksen tavoite. Asuntotuotantotoimiston kokemuksen mukaan täydennysrakentamisessa suurin yksittäinen hankaluus on usein pysäköintipaikkojen järjestäminen. Esikaupunkialueilla hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä olevilla täydennysrakentamiskoilla tulisi tutkia ennakkoluulottomasti mahdollisuuksia laskea oleellisesti nykyisiä vaatimuksia pysäköintipaikkojen määrästä täydennysrakentamisen vauhdittamiseksi.

Tehokkain tapa lisätä asuntotuotantoa on kokonaan uusien vähintään kohtalaisen laajojen asuinalueiden kaavoittaminen. Etenkin esikaupunkialueilla rakentamiseen tulisi löytyä houkuttelevia paikkoja ainakin, jos samalla halutaan tuoda alueelle myös uutta omistusasumista. Rakentaminen tarvitsee kaupungilta koordinaointia infran ja rakennuskelpoisuuden valmistumiseksi oikea-aikaisesti. Suuremmissa kokonaisuuksissa se on tehokkaampaa kuin yksittäisissä täydennysrakentamishankkeissa.

VASTINE:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tullaan tarkastelemaan kaupunkibulevardien asumisviihtyisyyttä ja terveellisyyteen, mm. ilmanlaatuun liittyviä selvityksiä. Jo nyt on meneillään virtausmallitarkastelu erilaisten kortteliratkaisujen osalta. Asuntojen suuntautumista ja uusia konsepteja on mahdollista löytää hyvillä suunnitteluratkaisuilla. Jo nyt on meneillään asemakaavatyo Pikku-Huopalahdessa, jossa on jo löytymässä ratkaisuja näihin haasteisiin, jota lausunnossa esitetään koskien kaupunkibulevardivarsien asuttavuutta.

Helen Oy

Valmisteilla olevan yleiskaavan tavoitteena on tiivistää kaupunkirakennetta ja laajentaa keskusta-alueita ja siten luoda merkittävästi kasvavalle väestölle hyvät kaupunkielämän puitteet ja yrittämiselle hyvät olosuhteet. Tiivistyvän kaupungin palvelukykyä ja huoltovarmuutta luovat osaltaan nykyiset tarpeen mukaan laajentuvat ja muuttuvat teknisen huollon verkostot. Olemassa olevien verkostojen hyödyntäminen pienentää kaupungille kohdistuvia investointikustannuksia ja edesauttaa myös nykyisten teknisen huollon verkostojen saneerausta ja modernisointia.

Helenin energiajärjestelmä mahdollistaa uusiutuvan energian lisäämisen merkittävässä määrin ja erilaisten sekundäärilämpöjen hyödyntämisen. Tällä kaikella on suuri merkitys ilmastonmuutoksen vastaisessa kehityksessä.

Energiahuollon kehitysnäkymiä

Helen Oy:n kehitysohjelma toteutetaan kaupunginvaltuuston 2.12.2015 päätöksen mukaisesti, Helen tulee lisäämään erilliseen lämmöntuotantoon perustuvaa hajautettua lämmöntuotantoa. Kaukolämpöverkkoon liitettyjen kiinteistöjen osalta tehokkain keino vähentää ilmastopäästöjä, niin taloudellisesti kuin ympäristön kannalta, on kiinteistöjen energiatehokkuuden parantaminen ja kaukolämmön tuotannon päästöjen vähentäminen.

Energiahuollon aluevaraukset

Vuosaaren energiahuoltoalue on merkitty yleiskaavakarttaan yhdyskuntateknisen huollon merkinnällä. Tämä on hyvä asia. Alue tulee säilymään suurena nykyisen ja tulevan energiahuollon tuotantoalueena. Salmisaaren alue tulee myös säilymään energiahuollon tuotantoalueena. Helen Oy katsoo, että sekä Salmisaaren että Hanasaaren energiahuoltoalueet tulee merkitä yleiskaavakarttaan vastaavasti kuin Vuosaaren energiahuoltoalue. Yleiskaavamääräysten maininta ”kaikille alueille saa rakentaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita” on hyvä. Se mahdollistaa teknisen huollon toimivuuden tiivistyvissä kaupungissa ja Helen Oy:n osalta mahdollistaa edellä mainitun yhdistetyn paikallisen lämmitys- ja jäähdytystuotannon tilantarpeet.

Muuttuvan ilmaston vaikutukset rakennuskantaan

Helsingin lisääntyvä väestömäärä edellyttää voimakasta lisärakentamista, ja sen myötä lisääntyy lämpimän käyttöveden ja lämmitysenergian tarve sekä lisäksi lämpiminä kausina viilennyksen tarve. Rakennuskannan kokonaisenergian tarve ei juuri pienene paikallisilmaston lämpenemisestä ja rakennuskannan energiatehokkuuden paranemisesta huolimatta.

Tuulivoiman tuotantomahdollisuudet Helsingissä

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa Helsingin edustalle ei esitetä maakunnallisia tuulivoima-alueita, vaan ne sijoittuvat itäisen ja läntisen Uudenmaan saaristovyöhykkeiden eteläpuolisille merialueille. Pidemmällä aikavälillä olisi hyvä vaikuttaa siihen, että myös maakuntakaava mahdollistaa ison kokoluokan merituulivoimalakokonaisuuden toteuttamisen Helsingin alueelle. Yleiskaavasta erillisenä työnä kaupunkisuunnitteluvirastossa selvitetään tuulivoimaloiden sijoittamisperiaatteita. Pidämme hyvänä asiana, että kaupunkisuunnitteluvirasto osoittaa yksityiskohtaisemmin erikokoisille tuulivoimalaitoksille soveltuvat alueet.

Jatkossa olisi myös hyvä harkita riittääkö alle viiden kappaleen tuulivoiman sijoittamiseen pelkästään suunnittelutarveratkaisu ja rakennuslupa.

Puhtaan energian mallikaupunki

Tähän liittyen yleiskaavatason tavoitteeksi voisi ottaa cleantech-energiaklusterin luomisen Vuosaari-Östersundom alueelle. Tässä yhdistyvät suuren kokoluokan cleantech- ratkaisut, kiertotalous ja tehokas logistiikka. Klusterin avulla Helsingin on mahdollista tuoda esille maailman parhaimpiin kuuluvaa energiajärjestelmien kokonaisuutta.

VASTINE:

Salmisaaren ja Hanasaaren energiahuoltoalueita ie ole merkitty yleiskaavakarttaan vaan niitten asema on varmistettu kaavamääräyksellä "Kantakaupungissa saa sijaita myös suuria energiatuotantoon liittyviä laitoksia." Kantakaupunki-merkintä sinällään jo mahdollistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen, jossa on erilaisia toimintoja.

Helen Sähköverkko Oy

Tiivistämisellä ja kaupunkibulevardeilla on yhtäältä maankäytön muutosten kautta vaikutusta sähkönsiirtoverkkoon, jonka kehittäminen kokonaisuutena on nimenomaisesti yleis- ja maakuntakaavatasoinen asia. Toisaalta kaupungin kasvu ja kantakaupungin laajeneminen kasvattavat sähkönsiirtoverkon merkitystä. Toteuttamisohjelmassa on siten löydettävä keinot toteuttaa sähkönsiirtoverkon täydennykset ja rahoittaa mahdolliset maankäytön aiheuttamat muutokset.

Helen Sähköverkko Oy:n lausunto yleiskaavan luonnoksesta on otettu osittain huomioon. Helen Sähköverkko Oy toteaa täydennysten olevan oikean suuntaisia, mutta ehdottaa etenkin sähköverkkoinfrastruktuurin osalta, että ylemmän tason kaavoituksessa (maakuntakaava) esitettyjen voimajohtojen ja suurmuuntoasemapaikkojen esittämistä yleiskaavakartassa taikka yhdyskuntateknisen huollon teemakartan määrittämistä oikeusvaikutteiseksi asiakirjaksi osaksi yleiskaavaa.

Helen Sähköverkko Oy viittaa Fingrid OY:n suunnitelmaan osana kantaverkon kehittämissuunnitelmaa ja pitää suurmuuntoaseman parhaana sijoituspaikkana Suvilahtea.

Yleiskaavan toteuttamisohjelma

Yleiskaavan toteuttamisohjelman tavoitteena on tarkastella ja priorisoida kaavaehdotuksessa esitettyjä kehittämisalueita. Tarkasteluissa otetaan Helen sähköverkon käsityksen mukaan huomioon myös infraverkostojen toteuttamiset ja erityisesti sähkönsiirtoverkkojen muutostarpeita on tarkasteltava laajana kokonaisuutena. Helsingin alueen sähkönkulutuksen mahdollistaa Helen sähköverkko Oy:n nykyinen 110 kV ilmajohtoverkko ja kaapeliverkko sähköasemineen sekä suunniteltu kantaverkon laajeneminen suurmuuntoasemineen.

Tiivistyvä maankäyttö edellyttää Helen Sähköverkko Oy:n ilmajohtojen siirtoa

Tiivistyvä maankäyttö ja kaupunkibulevardit osana sitä edellyttävät useassa kohteessa sähkönsiirron 110 kV ilmajohtojen siirtämistä maahan tai kalliotunneliin

kaapeleiksi. Erityisesti kaavaselostuksessa on mainittu Pitäjänmäen ja Viikinmäen sähköasemien välinen voimajohto. Helen Sähköverkko Oy:n mielestä sähkösiirtoon liittyvien häiriöriskien minimoimiseksi siirtolinjat tulee toteuttaa tällöin kaapeloituna sähköasemalta sähköasemalle kokonaisuudessaan. Osaa nykyisistä 110 kV ilmajohdoista ei ole mahdollista kaapeloida ennen 400 kV suurmuuntoaseman/ien toteuttamista siirtoyhteyksineen.

Maan pintaan sijoittuva kaapelointi tulee jatkossa edelleen ottaa merkittävästi huomioon maankäytön suunnittelussa ja toteutuksissa. Mahdolliset tunnelisijoitukset tarjoaisivat laajemman vapauden uuden maankäytön suunnittelulle ja toteutukselle. Tunnelivaihtoehdon edellytys on Helen Sähköverkko Oy:n näkemyksen mukaan yhteiskäyttöratkaisu kustannusten jakamiseksi ja tarvittaessa kaavatalouden osallistuminen rahoitukseen.

Yhteenveto

Yleiskaavakarttaa tulee täydentää maakuntakaavassa esitetyillä voimansiirtojohdoilla ja suurmuuntoasemien paikoilla tai yhdyskuntateknisen huollon teemakartta ainakin sähkösiirtoverkoston osalta todetaan osaksi oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Kaupungin rooliin kuuluvana sen tulisi käynnistää osana yleiskaavan toteuttamisohjelmaa kokonaisselvitys voimajohtojen muutostarpeista, muutosratkaisuksista ja rahoitusmekanismeista sekä osallistua sopijaosapuolena muutosten toteuttamiseen. Mikäli voimajohtojen muutoksiin liittyy tunnelointiratkaisuja, olisi selvityksiin liitettävä myös muita infrarakenteita

VASTINE:

Yleiskaavan kaavakartta ja -määräykset ottavat huomioon maakuntakaavojen ohjausvaikutuksen voimansiirtojohtojen ja suurmuuntoasemien osalta. Helen Sähköverkon osaksi toteuttamisohjelmaa esittämien asioiden ratkaiseminen edistäisi yleiskaavan toteuttamista.

Helsingin satama Oy

Helsingin uuden yleiskaavan tulee vahvistaa satamatoiminnan edellytyksiä turvaamalla nykyiset satama-alueet, ja siten parantaa kaupungin kilpailukykyä ja meriklusterielinkeinojen mahdollisuuksia.

Länsisatama

Yleiskaavan tulee ottaa huomioon, että Länsisatama on Helsingin Satama Oy:n keskeinen matkustaja-autolauttasatama. Kaupungin tulee omissa strategisissa linjauksissaan tukea liikenteen ja logistiikkavirtojen ennakoitavuutta, ennustettavuutta ja saavutettavuutta ja Länsiväylän roolin yleiskaavan liikennejärjestelmässä tulee olla sen kaltainen, että matka-ajat ja logistiset yhteydet Helsingin keskustaan ja keskustasta ovat ennakoitavissa ja ennustettavissa ja satama-alue matkustajaterminaaleineen on entistä paremmin saavutettavissa maitse ja meritse jatkoyhteyksineen.

Hernesaaren satama

Hernesaari on merkitty asuinaluevaltaiseksi alueeksi, jonka luoteisreunalla on satama. Satama-aluetta ei ole esitetty kaavaehdotuksessa, vaikka risteilylaiturin sijainnilla on

merkitystä sekä muun maankäytön suunnittelun että kaupungin matkailustrategian kannalta. Hernesaaren sataman osalta tuleekin esittää satama-merkintä, kuten muiden satama-alueiden osalta on tehty.

Katajanokan satama

Sataman toiminta ja palvelutaso on pystyttävä pitämään nykyisellä tasolla. Kaavaselostuksessa esitetyt asumiseen liittyvät hahmotelmat eivät ole yhteen sovitettavissa satamatoiminnan kanssa, koska yleiskaavaehdotuksen esittämä asuminen sataman välittömässä läheisyydessä ei täytä MRL:n vaatimuksia terveellisestä ja turvallisesta elinympäristöstä meluvaikutusten osalta.

Eteläsatama

Eteläsatamassa kaikkien nykyisten laituripaikkojen on oltava satamatoiminnan käytössä, ja aluetta on kehitettävä yhteistyössä Helsingin Satama Oy:n kanssa.

Vuosaaren satama

Sataman laajennusvarauksen esittäminen Vuosaaren satama-alueen yhteyteen on sataman kehittämisen kannalta tarkoituksenmukaista, mutta yleiskaava ei voi ottaa kantaa alueen käyttötarkoitukseen tavara- tai matkustajasatamatoimintoihin osoittamiseksi mm. siitä syystä, että varustamoliiketoiminnan ja meriliikenteen yleisen kehityksen ennustaminen yleiskaavan aikaperspektiivillä ei ole mahdollista. Raideyhteyden kehittäminen Vuosaaren metroasemalta itään on kannatettavaa, mutta sen ei tule olla sidoksissa ainoastaan matkustajaterminaalin toteuttamiseen.

Liikennejärjestelmä

Helsingin Satama Oy:n kannalta merkittävät kysymykset liittyvät liikenteen kokonaisratkaisuun. Liikennetarkaisu vaikuttaa matkaketjujen ja -aikojen ennakoitavuuteen ja ennustettavuuteen sekä satamien saavutettavuuteen niin matkustaja- kuin tavaraliikenteen osalta. Bulevardisoinnin hyödyt ja vaikutukset ovat tehtyjen selvitysten pohjalta vähintäänkin ristiriitaisia.

Tehokkaat ja toimivat liikenneyhteydet kaikkiin satamansiin ovat sataman asiakkaiden liiketoiminnan ja toimintaedellytysten kannalta ensisijaiset, ja mm. Länsiväylän roolin yleiskaavan liikennejärjestelmässä tulee olla sen kaltainen, että liikenne ja matka-ajat Helsingin keskustaan ja keskustasta ovat ennakoitavissa ja ennustettavissa ja satama-alue matkustajaterminaaleineen on entistä paremmin saavutettavissa maitse ja meritse jatkoyhteyksineen.

Kauppamerenkulun väylät

Kauppamerenkulun väylät tulee esittää varsinaisella yleiskaavakartalla. Lisäksi kartalla tulee esittää Vuosaaren 7.0 m nk. telakan väylä, joka puuttuu kokonaan myös merellinen Helsinki-kartasta.

Elinkeinot ja kilpailukyky

Varmistamalla satamatoiminnan edellytykset, varmistetaan myös elinkeinoelämän kannalta oleellisen toiminnan jatkoedellytykset. Esitystavasta riippumatta yleiskaavan kaavakartan tulee mahdollistaa ja esittää satama-alueet nykyisessä laajuudessaan. Kartan merkintöjen selityksestä on myös käytävä selkeästi ilmi, että pääkäyttötarkoituksen lisäksi merkintä voi sisältää satamatoimintaa.

VASTINE:

Satamien kulkuyhteyksien varmistaminen on tärkeää Helsingin ja koko Suomen elinkeinoelämän ja kansainvälisten yhteyksien kannalta. Länsiväylän kehittämisessä kaupunkibulevardiksi tullaan turvaamaan Länsisatamaan pääsy myös tavaraliikenteen ja henkilöautojen osalta. Kaupunkibulevardin toteutuessa kohta, jossa liikenteen nopeus ja välityskyky alenee, siirtyy nykyiseltä paikaltaan Länsiväylän päädyistä pari kilometriä ulommassa kantakaupunkiin nähden. Tällöin viimeisen parin kilometrin matka-aika hidastuu nopeusrajoituksen laskun ja mahdollisten tasoliittymien takia muutamalla minuutilla. Kaupunkibulevardien seudulliset vaikutukset -selvityksen mukaan matka-ajan muutos ruuhka-aikaan on Länsiväylän suunnassa Kirkkonummelta Erottajalle noin 4 minuuttia suhteessa tilanteeseen, jossa bulevardeja ei toteuteta. Kantakaupungissa vastaanottavan katuverkon kapasiteettiin kaupunkibulevardi ei vaikuta, ja katuverkko on Länsisatamaan suuntautuvan liikenteen maksimikapasiteettia määrittävä tekijä. Länsiväylän merkitys logistiikkavirroille huomioidaan sekä tarkemmassa suunnittelussa, että toteuttamisohjelmaa laadittaessa.

Hernesaarella oleva kantakaupunkia osoittava kaavamerkintä ei poissulje Hernesaaren satamatoimintoja. Sen rooli risteilysatamana poikkeaa kuitenkin muista keskustan satamista eikä sitä näin ollen ole merkitty satama-merkinnällä, joka puolestaan mahdollistaa kaikki satamatoiminnot – myös tavarasataman. Kaavaselostuksessa kantakaupunkia koskevan kaavamerkinnän tulkintaan sisältyy Hernesaaren risteilysatama. Sataman jalankulku-, bussi- ja huoltoliikenne otetaan huomioon koko alueen suunnittelussa.

Kaikissa kaava-asiakirjoissa Hernesaaren sataman rooli on turvattu. Lisäinformaatiota antavassa merellisessä teemakartassa Hernesaari on osa satama-alueita, jota kehitetään kansainvälisten yhteyksien ja satama-, työpaikka-, teollisuus- ja palvelutoimintojen alueena.

Yleiskaavan lähtökohtana on turvata satamatoimintojen jatkuvuus myös Katajanokalla. Uusi maankäyttö ja satamatoimintojen jatkuminen ovat yhteistyöllä ja hyvällä suunnittelulla yhteensovitettavissa.

Vuosaaren sataman luonteeseen ei oteta kantaa yleiskaavakartassa. Satama –merkintä mahdollistaa kaikki satamatoiminnot aivan kuten kantakaupungin satama-merkinnällä osoitetut alueetkin. Yleiskaava ei sido Vuosaaren raideyhteyttä matkustajaterminaliin. Sen sijaan matkustajaterminalilla voisi olla raideratkaisua edistävä vaikutus.

Yhteydet kaikkiin satamiin tullaan turvaamaan myös jatkossa. Kaupunkibulevardien on selvitysten (Kaupunkibulevardien seudulliset vaikutukset, Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin liikenneselvitys) mukaan todettu pidentävän matka-aikojaa keskustaan muutamalla minuutilla. Kaupunkibulevardien hyötyjä on selvitetty esimerkiksi Kaupunkibulevardien seudulliset vaikutukset -selvityksessä, sekä Helsingin yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnissa. Niissä todetaan yleiskaavan ja siten myös kaupunkibulevardien tiivistyvän maankäytön vaikuttavan positiivisesti elinkeinoelämän tuottavuuteen ja kaupungin taloudelliseen kasvuun. Kantakaupunki on huipputuottavuuden aluetta ja kantakaupungin laajentuessa kaupunkibulevardien varsille sekä yksityisen että julkisen sektorin tuottavuus kasvaa.

Kaupunkiliikenteen kehittämisessä on katuverkolla tavoitteena ennen kaikkea ennakoitavuus ja luotettavuus nopeuden sijaan. Helsingin kantakaupungissa sijaitseviin satamiin kuljetaan nykyään kaupungin katuverkkoa pitkin.

Nykyisenkaltaiset ajoreitit satamiin, jossa moottoriajoneuvojen sujuvuus on priorisoitu ympäristön sallimissa rajoissa, on tarkoituksenmukaista säilyttää myös jatkossa. Kaupunkibulevardien toteutuessa tämän kaltaiset reitit kulkevat hieman nykyistä pidemmän matkan pääkatuverkolla, kun moottoritiemäisten väylien päät ovat nykyistä hieman etäämmällä ydinkeskustasta. Valtakunnallisesti merkitsevät liikenneyhteydet voivat jatkossa kulkea kaupunkibulevardeilla, niiltä osin kun sisääntuloväylien muutos bulevardeiksi tätä edellyttää.

Yleiskaavan yleisenä tavoitteena on kestävä liikenteen kilpailukyvyyn parantaminen, jolloin katuverkolta vapautuu tilaa esimerkiksi kuljetuksille matkustajien siirtyessä yhä enemmän joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen käyttäjiksi. Yleiskaavan toteuttamishjelmaa laadittaessa tullaan huomioimaan myös eri väylien valtakunnallinen ja seudullinen merkitys, johon satamat vaikuttavat keskeisesti.

Kauppamerenkulun reitit sekä vesiliikenteen yhteystarpeet esitetään Merellinen Helsinki teemakartassa luonnosvaiheesta tuleen palautteen pohjalta.

Kaavakartta esittää satama-alueet esitystavan puitteissa nykyisessä laajuudessaan Katajanokkaa lukuunottamatta. Kartan satama –merkintää koskevasta määräystekstistä käy selkeästi ilmi, että satamalla tarkoitetaan satamatoimintaa.

HKL-liikelaitoksen johtokunta

HKL:n mielestä kaavaehdotus on perusteltu ja sen toteutuminen mahdollistaa Helsingin kasvun sekä sen aiheuttaman liikkumisen tarpeiden toteutumisen kustannustehokkaalla ja kaupungin strategiaohjelman valintoja toteuttavalla tavalla. Yleiskaavan raideliikenneverkon toteutuminen tarkoittaisi Helsingin raitioliikenneverkon moninkertaistumista nykyiseen verrattuna. Runkolinjamaisten raitiotieiden toteutuminen edellyttää muutosta siihen tapaan, jolla raitiotieitä on viime vuosikymmeninä Helsingissä suunniteltu ja toteutettu: Raitioliikenteelle on varattava nykyistä enemmän tilaa katutilassa ja sen toimintaympäristö on muutenkin suunniteltava siten, että se palvelee tavoitettua nopeana yhteytenä. Tämä aiheuttaa myös vastaavia muutostarpeita nykyiselle raitiotieverkolle. Laajeneva raitiotiejärjestelmä tarvitsee lisäksi uusia varikoita, joiden tarvitsemaan tilaan tulee kaavoituksessa jatkossa varautua.

Johtokunta pitää tärkeänä, että investointien ja kaupungin budjetin suunnittelussa kaupunkiraideliikenteen osalta huomioidaan riittävät ja oikea-aikaiset investoinnit, jotta yleiskaavan rakentamismahdollisuudet toteutuvat odotetulla tavalla.

Kaupunginkirjasto

Ei lausuttavaa.

Kaupunginmuseon johtokunta

Kaupunginmuseo esitti luonnosvaiheessa, että valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on nostettava yleiskaavassa paremmin esiin. Kaavaehdotuksen liiteaineistoon onkin liitetty mukaan Kulttuuriympäristöt -teemakartta. Kaupunginmuseon johtokunta pitää myönteisenä, että em. teemakartta on oikeusvaikutteinen. Kuitenkin edelleen kulttuuriympäristöt jäävät varsinaisella kaavakartalla näkymättömiin, mikä saattaa heikentää niiden tunnistamista.

Koko kaava-aluetta koskee määräys: ”Yleiskaava-alue suunnitellaan kaikkialla toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys sekä terveellisyys ja turvallisuus, asumisen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen käyttäen hyväksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta.” Tähän tulee kaupunginmuseon johtokunnan mielestä lisätä myös ”ympäristön arvot ja ominaispiirteet”, MRL:n hengen ja kirjaimen mukaisesti.

Tuomarinkartanon rakentamisalan vähentämisestä huolimatta kaupunginmuseo katsoo, että rakennusperinnön ja arvokkaan maisema-alueen keskeisten arvojen säilyminen on edelleenkin uhattuna. Kaupunginmuseon johtokunta edellyttää, että RKY-alueeseen liittyvässä suunnittelussa mitoitusta arvioidaan uudelleen niin, että alueen kulttuurihistorialliset arvot otetaan paremmin huomioon. Yleiskaavaehdotus mahdollistaa Vartiosaaren tehokkaan rakentamisen, mikä on ristiriidassa valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön säilyttämisen kanssa. Kaupunginmuseon johtokunta ei puolla Vartiosaaren tehokasta rakentamista vaan korostaa, että alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden piirteiden ja maisemallisten arvojen vaalimisen tulisi ohjata suunnittelua saarella. Yleiskaavaehdotuksessa on Mäntymäen alueelle Nordenskiöldinkadun ja Mannerheimintien varteen sekä Mäntymäen kentän kohdalle lisätty kantakaupunkimerkintää. Alue kuuluu Olympiarakennusten (Olympiastadion, Uimastadion ja Kisahalli) muodostamaan RKY-alueeseen. Kaupunginmuseon johtokunta katsoo, että alueiden pääkäyttötarkoituksen tulee edelleen olla kokonaisuudessaan virkistys- ja viheralue, sillä mm. asuminen ei ole kuulunut historiallisesti alueen kehittämissuunnitelmaan (urheilullinen kansanpuisto).

Yleiskaavaehdotuksessa on osoitettu runsaasti lisärakentamista muinaismuistolain suojelemien muinaisjäännealueiden kohdille. Kulttuuriympäristöt teemakartalla näkyvät ainoastaan RKY 2009 liittyvät alueet ja asemakaavoissa suojellut alueet, muut muinaismuistolain suojaamat kohteet siitä puuttuvat. Kaupunginmuseon johtokunta korostaa, että muinaisjäännealueet ovat automaattisesti muinaismuistolain suojelemissa kohteita, mikä on otettava huomioon maankäyttöä suunniteltaessa.

Edellä mainittujen yksittäisten kulttuuriympäristöjen lisäksi yleiskaavan tehokkuus keskustoissa ja niiden läheisyydessä tulee olemaan uhka kulttuuriympäristön säilymiselle. Rakennettu ympäristö tulisi paremmin huomioon otetuksi, jos määräyksiä täydennetään seuraavasti: Keskusta-alueiden C1-C3 osalta on määrätty, että käyttötarkoituksen muutoksen osalta tulee suorittaa ”alueellinen tarkastelu”. Kaupunginmuseon johtokunta pitää tärkeänä, että tämä tarkastelu laajennetaan myös koskemaan täydennysrakentamishakkeita, ei ainoastaan käyttötarkoituksen muutoksia. Kulttuuriympäristönäkökulmasta on myös tärkeää, että A1-A4 alueiden piirissä huomioidaan paikallisten viheralueiden merkitys yhdyskuntarakenteessa ja kaupunkikuvassa.

Kantakaupunki-teemakartalla on kahden tasoisia merkintöjä kantakaupungin puistoille. On hyvä, että kantakaupungin historialliset puistot säilyvät, mutta samalla muiden arvokkaiden puistoalueiden säilyminen on uhattuna.

Kaupunginmuseon johtokunta korostaa, että alueiden ja ympäristöjen tiivistäminen täydennysrakentamalla kohdentuu olemassa olevaan kerrokselliseen ympäristöön. Pikselimäinen tehokkuuksien merkitseminen ei selkeällä tavalla kerro täydennysrakentamisen määrää ja sen kohdentumista, joten maankäyttötavoitteet jäävät laadullisten tekijöiden ja täydennysrakentamismallien osalta epäselviksi. Yleiskaavaehdotuksen mukainen maankäytön suunnittelu asettaa huomattavia lisäpaineita asemakaavoitukselle, kun ristiriitaisia arvoja ja tavoitteita pyritään sovittamaan yhteen. Tässä sovittamisessa kulttuuriympäristöjen huomioon ottaminen voi jäädä marginaaliseksi. Kaupunginmuseon johtokunnan mielestä uhkana voi myös

olla asemakaavaprosessin liiallinen sujuvoittaminen, jotta tehokkuustavoitteisiin päästäisiin.

VASTINE:

Kaupunginmuseon johtokunnan esitys lisätä myös sanat ”ympäristön arvot ja ominaispiirteet” yleismääräykseen, joka koskee kaupungin toiminnallisuutta, ei ole tarpeen tässä yhteydessä, koska nämä tulevat esille muissa määräyksissä.

Tuomarinkylän rakentamisalue on otettu yleiskaavaan kaupunginhallituksen vuonna 2012 tekemän päätöksen mukaisesti. Yleiskaavan määräykset ja merkinnät edellyttävät RKY-2009 alueen huomioon ottamisen asemakaavoituksessa. Asuntovaltaiseksi alueeksi osoitettu alue on myös pienentynyt huomattavasti kaavaluonnosvaiheesta. Vartiosaaren osalta on osayleiskaavan selvityksin osoitettu, että kulttuuriympäristön arvoja voidaan säästää.

Malmin lentokenttäalueen osalta on valmistunut kaavarunkoluonnos, jossa kentän historialliset arvot on otettu huomioon. Kaavarungon kokonaisrakenne perustuu puistoverkkoon, jonka suunnittelussa huomioidaan alueen vahvuustekijöitä, kuten muistumia kiitoradoista, avoimia tiloja ja pitkiä näkymiä. Lentoasemarakennus ja lentokonehalli sekä niiden välitön ympäristö suojellaan, lisäksi lähiympäristö suunnitellaan vanhaa kokonaisuutta kunnioittaen. Kentän alue on järkevää rakentaa tehokkaasti uusien raideyhteyksien solmukohtaan, jotta saadaan toimiva ja asukkailleen kattavat lähipalvelut tarjoava uusi, houkutteleva kaupunginosa.

Eläintarhan alueelle laajennettu kantakaupunkimerkintä mahdollistaa myös alueen nykyisenlaisen käytön mutta antaa enemmän mahdollisuuksia jatkosuunnittelussa kehittää ympäristöä mm. urheilurakentamisen ja siihen liittyvän toiminnan alueena.

Kaupunginmuseo toteaa edelleen, että teemakartalta puuttuvat RKY 2009 -alueita ja asemakaavoilla suojeltuja kohteita lukuunottamatta muinaismuistolain suojaamat kohteet. Museoviraston muinaismuistorekisterin kohteet on osoitettu Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt -raportissa. Helsingin historiasta johtuen muinaismuistoja on Helsingissä paljon. Koska kaavan aikajänne on pitkälle tulevaisuuteen ja muinaismuistojen osalta tilanne päivittyy koko ajan, on katsottu että muinaisjäännösrekisterin tiedot edustavat jatkossa ajantasaisinta tietoa.

Kaupunginmuseon johtokunnan esittämä lisäys kaavamääräystekstiin siitä, että kaikissa keskustojen täydennysrakentamishankkeissa tulisi tehdä alueellinen tarkastelu, on kaavaprosessia tarpeettomasti kuormittava. Jokaisen suunnitteluprosessiin tulisi yksi selvitysvaihe lisää. Normaalissa suunnittelussa automaattisesti suunnitellaan aluetta kokonaisuutena. Kaavassa oleva määräys, johon kaupunginmuseon johtokunta viittaa, on kyse toimitilan ja asumisen määrällisestä suhteesta tilanteissa, jossa toimitiloja halutaan muuttaa asumiseen.

Kantakaupunki-teemakartan historiallisten puistojen joukkoon esitetään lisättäväksi Hesperian esplanadi, Lapinlahden sairaalan puisto ja Hietaniemen hautausmaa. Teemakartan jaottelu perustuu Helsingin maisemakulttuuri-karttaan, joka on esitetty Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt -raportissa. Historiallisen keskustan kulttuurihistoriallisista merkittävistä puistoista oli jäänyt pois Hesperian esplanadin keskiosa, ja se on nyt lausunnon johdosta korjattu teemakarttaan. Lapinlahden sairaalan puisto ja Hietaniemen hautausmaa kuuluvat kategoriaan kantakaupungin muut arvokkaat ja ajalleen tyypilliset puistot, urheilu- ja liikuntapuistot, kansanpuistot, kartano- ja huvilapuistot, siirtolapuutarhat ja julkisten rakennusten ympäristöt, hautausmaat sekä muut kulttuurihistoriallisesti ja maisemakulttuurin kannalta

erityiset aluekokonaisuudet, koska eivät ole alun perin olleet juuri julkisiksi puistoiksi rakennettuja alueita.

Lausunnon johdosta teemakartan merkinnän selitystä on myös tarkistettu ”kantakaupungin muut arvokkaat ja ajalleen tyypilliset puistot jne. osalta muuttamalla viimeisen lauseen sanat ”uudis- ja korjausrakentamisessa” muotoon ”muissa alueille kohdistuvissa hankkeissa”.

Lopuksi kaupunginmuseon johtokunta katsoo, että yleiskaavan tehokkuustavoitteita tulee madaltaa siten, että keskustat ja asuinalueet pysyvät tunnistettavina ja viihtyisinä. Kaavaprosessin sujuvoittaminen nähdään myös uhkana. Yleiskaavan tavoite on tehdä hyvää ja tunnistettavaa kaupunkia kaikkialla kaupungin alueella. Yleiskaavassa on neljä eri tehokkuusluokkaa ja kolme eri keskusta-alueita, jotka jo itsessään määrittävät kaupunkirakennetta pitkälle. Yleiskaavassa esitetyt tehokkuustavoitteet ottavat huomioon keskeisimpien kulttuuriympäristöjen suojelutavoitteet. Yleiskaava esittää pääkäyttötarkoituksimerkinnöin alueen pääasialliset maankäyttöratkaisujen mahdollisuudet ja pääasiallisen korttelialueiden tehokkuustason. Yleiskaavamerkinnöissä on huomioitu kulttuuriympäristöarvot sillä tarkkuudella jolla yleiskaava ohjaa jatkosuunnittelua. Osa kulttuuriympäristöistä on suojeltu asemakaavalla.

Kiinteistölautakunta

Yleiskaavan tavoitteet ovat sekä kunnianhimoisia että kannatettavia. Tavoitteiden toteuttamiseen liittyy kuitenkin sekä taloudellisia että toteutukseen liittyviä haasteita ja riskejä. Vaikka tehokas rakentaminen onkin kannatettavaa, niin toteuttamiseen liittyy monia haasteita, jotka saattavat hidastaa alueiden rakentamista.

Asuntorakentamisen mahdollistaminen

Kaupunkibulevardit ja asuntotuotanto

Yleiskaavaehdotuksessa suuri osa esitetystä asuntorakentamispotentiaalista sijoittuu moottoritiemäisten sisääntuloväylien tilalle rakennettavien kaupunkibulevardien varsille. Kaupunkibulevardien toteutumiseen sisältynee kuitenkin merkittäviä teknistaloudellisia haasteita ja riskejä, joiden vuoksi näiden alueiden toteutuminen saattaa pitkittyä. Kaupunkibulevardin yhteydessä toteutettava asuntotuotanto on suunniteltava sekä pienhiukkasia että liikennemelua vastaan siten, että rakentaminen täyttää asetetut määräykset ja raja-arvot. On syytä huomata, että esimerkiksi melun torjunnan kannalta parhaat suunnitteluratkaisut voivat olla ongelmallisia pienhiukkasten torjunnan kannalta ja päinvastoin. Melu- ja ilmanlaatuongelmien torjuminen saattaa edellyttää katuun tai sen läheisyyteen rajoittuvilla tonteilla alimpien kerrosten toteuttamista liike-/toimitilana ja ylempien kerrosten asuntojen toteuttamista läpitalon huoneistoina. Tällaiset vaatimukset heikentävät tonttien taloudellisia toteutusedellytyksiä merkittävästi.

Yleiskaavan toteutusohjelman yhteydessä tulisikin laajemmin selvittää nykyisen lainsäädännön ja rakentamisen nykymääräysten soveltuvuus bulevardisoinnista johtuvaan korttelirakenteeseen sekä tästä muodostuvaan asuntotopologiaan. Teknisten haasteiden lisäksi lautakunta pitää tärkeänä, että kaupunkibulevardien kustannukset arvioidaan niiden todellisen toteutuskelpoisuuden arvioimiseksi. Tämä arviointi on syytä suorittaa parhaillaan laadittavana olevan yleiskaavan toteutusohjelman yhteydessä, jossa tulisi myös saatujen tietojen perusteella määrittää toteutusjärjestys eri bulevardisointihankkeille.

Täydennysrakentaminen

Vaikka esikaupunkien tehokasta rakentamista voidaan pitää lähtökohtaisesti kannatettavana, on syytä huomata, että korkeat tehokkuustavoitteet johtavat todennäköisesti hyvin kalliisiin rakenteellisiin pysäköintiratkaisuihin ja pysäköintipaikkojen uudelleen järjestelyihin, mikä puolestaan nostaa rakentamiskustannuksia merkittävästi. Lisäksi esikaupunkirakenteen tiivistäminen tapahtuu suurelta osin jo luovutettujen tonttien alueilla, joka asettaa merkittäviä haasteita asemakaavoitukselle sekä kaavoitettavien tonttien luovutukselle. Myöskään voimassa oleva lainsäädäntö ei nykyisellään vastaa täydennysrakentamisen haasteisiin. Edellä mainittuun viitaten voitaneen todeta, että täydennysrakentamiskaavoitukseen sekä hankkeiden toteutusaikatauluihin liittyy aluerakentamiskohteisiin verrattuna merkittäviä riskitekijöitä, joiden vuoksi hankkeet voivat viivästyä. Lisäksi täydennysrakentamiskaavojen toteuttamisen vaatimien alue- ja sopimusjärjestelyiden toteuttaminen tulee asettamaan merkittäviä haasteita kiinteistötoimen maanhankinnan ja tontinluovutuksen resurssien riittävyydelle.

Täydennysrakentamisen edistämiseksi kaupungin tuleekin lähivuosina kehittää ja sujuvoittaa merkittävästi nykyisiä prosessejaan sekä varata täydennysrakentamisalueiden toteutukseen riittävät henkilöstö- ja muut resurssit. Lisäksi kaupungin tulisi pyrkiä vaikuttamaan myös siihen, että olemassa olevaa lainsäädäntöä kehitetään täydennysrakentamista edistävään suuntaan.

Aluerakentamiskohteet

Lautakunta pitää myönteisenä, että yleiskaava pitää sisällään myös varauksia aluerakentamistyyppiselle asuntorakentamiselle. Nämä alueet, esim. Malmin lentokentän alue sekä Rastilan nykyinen leirintäalue, ovat tulevien vuosien asuntorakentamisen kannalta erittäin tärkeitä ja ne tulisikin yleiskaavan jatkosuunnittelussa säilyttää ja mahdollisuuksien mukaan laajentaa.

Pysäköintiä koskevat kaavamääräykset

Yleiskaavaehdotukseen on sisällytetty keskusta-alueiden tulevaa asemakaavoitusta ohjaavana määräys, jonka mukaan näillä alueilla pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadun varsiin. Määräys on kaupunkirakenteen tiivistämistavoitteen kannalta ymmärrettävä, mutta se saattaa, ainakin tiukasti tulkittuna, vaikeuttaa näiden alueiden asemakaavoitusta ja heikentää talonrakentamishankkeiden toteutusedellytyksiä. Yleiskaavan jatkosuunnittelun yhteydessä voitaisiin lisäksi tutkia mahdollisuutta ottaa yleiskaavaan määräyksiä, jotka mahdollistaisivat vähäautoisten ja/tai autottomien hankkeiden kaavoittamisen ja toteuttamisen alueille, joilla joukkoliikenteen palvelutaso on tavanomaista korkeampi (esim. aseman seudut). Vastaavan määräyksen ottamista voitaisiin harkita laajemminkin kantakaupungiksi osoitetuilla alueilla.

Palvelutilaverkko kaavoituksessa

Yleiskaavan tavoitteiden mukainen asukasmäärän lisäys edellyttää tulevana vuosina ja vuosikymmeninä merkittäviä investointeja palvelutiloihin ja palvelutilaverkon kehittämiseen. Laadittavana oleva yleiskaavan toteutusohjelma ja sen perusteella tehtävä alueiden kaavoituksen ja toteutuksen priorisointi tulee osaltaan myös ohjaamaan palvelutilojen rakentamisen painopistettä. Viimeistään asemakaavoituksen käynnistyessä tulisi poikkihallinnollisessa yhteistyössä selvittää mahdollisuudet olemassa olevan palvelutilaverkon ja infrastruktuurin hyödyntämiseen uusien alueiden suunnittelussa ja täydennysrakentamisessa kokonaistaloudellisen ratkaisun varmistamiseksi kaupungin investointi- ja käyttötaloudessa.

Yritykset

Yleistä yritysalueista

Yleiskaavaehdotus säilyttää pääosin nykyiset yritysalueet. Uusia alueita ei ole kuitenkaan Heikinlaaksoa lukuun ottamatta juuri osoitettu, jota voidaan pitää selvänä puutteena. Viime vuosina toimitilatontteja on muutettu asuinkäyttöön vuosittain noin 26 000 k-m². Vastaava trendi näyttää jatkuvan myös tulevana vuosina. Suuntaus on kaupungin elinkeinopoliittisten tavoitteiden vastainen ja yleiskaavassa tulisi osoittaa riittävästi uusia houkuttelevia alueita yritystoimintaan entisten käytöstä poistuvien alueiden tilalle.

Toimistoalueet

Viime aikoina on korostunut, että toimistotyöpaikat syntyvät parhaiten raskaan raideliikenteen asemien läheisyyteen mutta että saavutettavuus myös henkilöautolla ja autopaikkojen riittävyys on edelleen tärkeää. Helsingin nykyinen yritystonttivaranto ei sijainniltaan ja laadultaan vastaa kaikilta osin käyttäjien ja sijoittajien monipuolista kysyntää. Epäkurantin ja vanhentuneen toimistotilan muuttaminen asuinkäyttöön edesauttaa uusien tarkoitustenmukaisten ja sijainniltaan kiinnostavien toimistotalojen rakentamista Helsingin kaupungin alueelle sekä edistää kaupungin tiivistämistä ja kehittymistä elävämmäksi.

Yritysalueiden laajentaminen

Lautakunta esittää Kivikon yritysalueen laajentamista pohjoiseen Porvoonväylän vartta Maratontielle asti, jonne voisi jatkossa suunnitella uuden liittymän, mikä parantaisi merkittävästi yritysalueen liikenneyhteyksiä.

Heikinlaakson yritysalueita tulisi laajentaa Lahdenväylän molemmin puolin. Alueen liikenneyhteydet ovat hyvät ja vastaavalla kohdalla Vantaan puolella on vireillä merkittäviä liiketilahankkeita.

Pihlajamäen yritysalueita tulisi laajentaa Kehä 1:n varrelle sekä Kehän etelä- että pohjoispuolella Pihlajamäentien ja Malminkaaren välisellä alueella. Asuntovaltaiseksi alueeksi sen kehittäminen on haastavaa, sillä Kehä 1:n liikennemäärä säilynee varsin suurena.

Vuosaassa laajoja alueita on merkitty yhdyskuntateknisen huollon alueeksi. Energiaratkaisut saattavat tulevaisuudessa olla entistä hajautetumpia, joten alueen käyttötarkoitus voisi olla joustavampi yritysalueena, joka sallii myös energiahuollon. Lisäksi yritysalueita voisi laajentaa Satamakaaren molemmin puolin.

Kivinokan alue on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu virkistys- ja viheralueeksi. Merkintää voitaisiin tutkia muutettavaksi alueen länsi- ja keskiosan osalta merellisen virkistys- ja matkailun alueeksi. Tämä mahdollistaisi paremmin alueen kehittämisen virkistys- ja matkailualueena ja voisi mahdollistaa esimerkiksi Rastilan nykyisen leirintäalueen toimintojen siirtämisen ainakin osittain Kivinokkaan. Vastaavin perustein myös Vuosaaren Uutelassa sijaitsevan Skatan tilan alue voitaisiin tutkia osoitettavaksi merellisen virkistys- ja matkailun alueeksi.

Pääkaupunkiseudun linnoitteet

Helsingissä muun muassa ensimmäisen maailmansodan aikaiset linnoituslaitteet rajoittavat yhdyskuntarakenteen tiivistämistä varsin monissa paikoissa. Lautakunta ehdottaa, että Helsinkiin osoitettaisiin erikseen tehtävän kartoituksen perusteella muutamia laajempia museoalueita, joissa linnoituslaitteet voitaisiin kunnostaa yleisölle turvalliseen kuntoon. Muilta osin linnoituslaitteiden alueita voisi huolellisen harkinnan ja dokumentoinnin jälkeen suunnitella myös muuhun käyttötarkoitukseen. Linnoitteiden merkitystä tulisi tutkia erityisen huolellisesti alueilla, joissa ne ovat kaupungin kehittymisen esteenä.

Täytöt

Nyt valmistelussa oleva yleiskaava on keskeinen työkalu taloudelliseen louhe- ja maamassojen ohjaukseen. Lautakunnan mielestä kaikki tiedossa olevat alueet, joissa tullaan tarvitsemaan maamassoja, tulisi yleiskaavassa osoittaa alueiksi, joissa voidaan tehdä täyttötöitä ilman asemakaavaa. Kaavamerkintä voisi olla vastaava kuin Östersundomin yhteisen yleiskaavan merkintä. Täyttöhankkeiden ulottuvuuden tarkempi suunnittelu olisi luontevaa tehdä yleiskaavan toteuttamishjelman osana.

Meriläjitysalueet

Väylien ja satamien ylläpidon sekä uusien asuinalueiden rakentamisen vuoksi tarvitaan myös meriläjituskapasiteettia ruoppausten toteuttamiseksi. Yleiskaavassa tulisi esittää aluevaraukset meriläjitystoimintaan soveltuvista alueista.

Yleiskaavan toteuttamishjelma

Yleiskaavan laadinnan yhteydessä tehtävä toteutusohjelma luo edellytykset yleiskaavan suunnitelmalliselle toteuttamiselle. Toteutusohjelma tulee kytkeä tiiviisti kaupungin investointiohjelmiin, jotta valittava alueiden toteutusjärjestys on realistinen. Toteutusohjelmassa tulisi tutkia tarkemmin asuntorakentamisen vaatimia välittömiä edellytysinventoiteja kaupungin kannalta sekä pyrkiä esittämään selkeitä vaiheittain toteutettavia asuntorakentamisalueita nimenomaisesti lyhyen ja keskipitkän aikavälin asuntotuotannolle. Toteutusohjelma ja sen perusteella tehtävät priorisoinnit tulevat vaikuttamaan merkittävästi tulevien vuosien maanhankintaan ja edellyttää myös kaupungin harjoittamaan maapolitiikan kehittämistä. Lisäksi tulee arvioitavaksi, miten kaupunki voi maapoliittisin keinoin kustannustehokkaasti edistää rakentamista yleiskaavan ja toteutusohjelman osoittamilla painopistealueilla, kuten esimerkiksi asemanseuduilla ja täydennysrakentamisalueilla.

Yleiskaavan toteuttamishjelmassa on mahdollista luoda edellytykset tavoitteiden suunnitelmalliselle toteutukselle, joten ohjelmassa tulisi kattavasti ja luotettavasti selvittää maankäyttöratkaisujen toteuttamisesta aiheutuvat kaupungin investointitarpeet. Ohjelma tulee myös kytkeä tiiviisti kaupungin investointiohjelmiin, jotta alueiden toteutusjärjestys on realistinen.

VASTINE:

Kaupunkibulevardivarran asuntojen viihtyisyyttä ja terveellisyyttä koskevan osuuden osalta viitataan myös Asuntotuotantotoimikunnalle annettuun vastineeseen. Jatkosuunnittelulla on tärkeä rooli sekä kortteleiden että rakennusten suunnittelussa, ja siinä tuleekin ottaa huomioon ilmanlaadun ja melun haittojen ehkäisemisen, osittain ristiriitaisetkin ratkaisut, siten että kummastakaan ei aiheudu asukkaille liiallista haittaa.

Aiemmin yleiskaavan selvitysten yhteydessä on tutkittu melun leviämistä erilaisissa korttelimalleissa. Nyt jatkoselvityksissä vastaavaa selvitystä tehdään ilmanlaadun kannalta. Selvityksessä tutkitaan Ilmatieteen laitoksen ja HSY:n kanssa yhteistyössä virtausmallilla erilaisten korttelimallien vaikutusta tuulettuvuuteen ja ilmanlaatuun kaupunkibulevardeilla.

Suuri vaikutus ilmanlaatu- ja meluhaittoihin on liikenteen määrällä. Yleiskaava lähtökohtien perusteella liikennemääriä pyritäänkin vähentämään kehittämällä kaupunkirakennetta siten että enenevissä määrin liikenteessä siirrytään käyttämään kestäviä liikkumisen muotoja, jalankulkua, pyöräilyä ja julkista liikennettä, jolloin autoliikenteen määrä ja siitä aiheutuvat haitat vähenevät.

Kaupunkibulevardien kustannusvaikutuksia on arvioitu jo karkealla tasolla yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnissa. Toteuttamisohjelmavaiheessa arvioita tarkennetaan.

Lausunnossa todetaan, että korkeat tehokkuustavoitteet johtavat todennäköisesti hyvin kalliisiin rakenteellisiin pysäköintiratkaisuihin ja pysäköintipaikkojen uudelleen järjestelyihin, mikä puolestaan nostaa rakentamiskustannuksia merkittävästi. Yleiskaavan lähtökohtana on ollut kaupungin tiivistäminen. Jos kaupunkirakenne ei ole tiivis, etäisyydet kasvavat ja yleiskaavan tavoittelemaa urbaania kaupunkiympäristöä ei muodostu. Auton pysäköintiratkaisu ei voi ohittaa asumisen laadun ja kaupunkiympäristön muita tavoitteita.

Kaupunki ei voi juuri enää tiivistyä maanpäällisin pysäköintiratkaisuihin perustuen. Kortteliratkaisussa, jossa autopaikat ovat pihalla, ei päästä juuri tonttitehokkuudeltaan yhden tehokkuutta tiiviimmäksi. Käytännössä yhtään tiivistämisaluetta ei voitaisi uudessa yleiskaavassa esittää, jos kriteerinä pidettäisiin maantasopysäköintipaikkoja. Vaikka nykyiset kerrostalalueet, joissa on maantasopysäköinti, ovat melko alhaisia tehokkuudeltaan, lisärakentaminen aiheuttaa vähintäänkin uusien rakennusten autopaikkojen siirtäminen pihan tai rakennuksen alle, hyvin usein joudutaan myös olemassa olevista maanpäällisistä autopaikoista luopumaan. Uusi rakennus kun useimmiten on rakennettava pysäköintipaikan päälle. Uusilla alueilla toisenlainen, tehottomampi ja maanpäällisiä avo-paikoitusratkaisuja mahdollistava yleiskaavaratkaisu tarkoittaisi viheralueille levittäytyvää kaupunkia tai rakentamismahdollisuuksien käyttämättä jättämistä.

Lausunnossa viitataan erikseen vielä keskustoihin. Keskustoissa on erittäin tärkeää saada aikaan tiivistä kaupunkia, jotta alueesta muodostuu urbaani, asioimiseen houkutteleva ympäristö, jossa on taloudellisesti mahdollista saada ja tuottaa kaupallisia palveluja. Myös maanpäälliset avopysäköintiratkaisut olisivat erittäin kallista tilaa - tarvittaisiin runsaasti maata, mutta käytettäisiin se tehottomasti. Pysäköintiä koskeviin kysymyksiin on yhteistyössä ja hyvällä suunnittelulla löydettävä hyviä ratkaisuja erilaisista toteutusmalleista. Kaupunkisuunnitteluviraston nykyinen pysäköintiohje on mahdollistaa erilaisten kannustimien käytön, jolla pysäköintimääräystä voidaan väljentää. Jatkosuunnittelussa voidaan hyvin tutkia mahdollisuutta ottaa kaavoihin määräyksiä, jotka mahdollistaisivat vähäautoisten ja/tai autottomien hankkeiden kaavoittamisen ja toteuttamisen alueille, joilla joukkoliikenteen palvelutaso on tavanomaista korkeampi (esim. aseman seudut). Autopaikattomia kortteleita on Helsingissä kokeiltu ja kokeilun pohjalta pyritään kehittämään autottomia ja vähäautoisia ratkaisuja edelleen.

Yritysalueiden osalta yleiskaavassa on riittävästi potentiaalia myös tulevaisuuden tarpeisiin toimitila-alueilla ja sekoittuneiden toimintojen alueilla keskustoissa. Uusi laajeneva kantakaupunki on kokonaisuudessaan laaja monipuolisia toimintoja mahdollistava alue, jossa myös toimitilarakentaminen on toivottavaa. Tuotannollista

toimintaa ei oleteta selvitysten mukaan merkittävästi sijoittuvan tulevaisuudessa Helsinkiin. Yleiskaavatyön aikana pikemminkin on tullut esiin eri puheenvuoroissa esimerkiksi yleiskaavan työpaikka-alueiden toimitilakiinteistöjen omistajien taholta muuttaa toimitila-alueita asumiseen.

Varsinaisia toimistoalueita ei uudessa yleiskaavassa ole osoitettu. Toimistotiloja on nykyisin sekä toimitila-alueilla että keskustoissa, asuntovaltaisilla alueillakin. Epäkurantin toimistotilan muuttamisessa asuinkäyttöön ei ole kysymys yleiskaavan näkökulmasta niinkään rakennuksen korvaamisesta toisaalla, uutena ja toimivampana, vaan muutettaessa rakennus asumiseen, muuttuu samalla myös tontti lopullisesti asutokäyttöön. Tällä saattaa olla suuriakin vaikutuksia lähialueensa muuhun toiminnallisuuteen. Toimitila-alueilla yksittäisten tonttien muuttaminen asumiseen voi heikentää naapuriyhteyksien toimintaedellytyksiä.

Kivikon yritysalueella ei ole mahdollista laajentaa yleiskaavaehdotuksessa Maratontielle asti. Porvoonväylän eteläpuolella on linnoituslaitteita, ja Viikki-Kivikon vihersormi jatkuu Porvoonväylän pohjoispuolelle. Kivikon yritysalueen pohjoispäähän on valmisteilla asemakaava sisäämpumarata- ja agilityhalleille. Heikinlaakson toimitila-alueella Lahdenväylän luoteispuolella ei myöskään ole mahdollista laajentaa. Se on maisemallisesti arvokasta kallioaluetta, jolla on arvokkaita lehto- ja metsäkohteita. Lahdenväylän kaakkoispuolella on myös luonnon arvokohteita ja alue on esitetty pääosin Jakomäen asuinalueen laajenemisalueena. Pihlajamäen yritysalueella ei ole laajennettu Kehä I:n pohjoispuolella, mutta eteläpuolella aluetta on kiinteistölautakunnan ehdotuksen johdosta laajennettu neljän ruudun verran.

Vuosaaren yhdyskuntateknisen huollon aluetta ei ole perusteltua muuttaa toimitila-alueeksi. Alue on harvoja laajempia, suura yhdyskuntateknisen huollon laitoksia mahdollistavia alueita yleiskaavassa. Kaupungissa tulee olla reserviä myös tällaisille toiminnoille, joita vielä nyt ei pystytä ennustamaan. Hajautetummista energiaratkaisuista huolimatta, alue voi olla tarpeen myös energiahuoltoa varten kaukaisemmassa tulevaisuudessa.

Lausunnon pohjalta Kivinokkaan on merkitty merellisen virkistys- ja matkailun alue. Sinne on mahdollista toteuttaa tulevaisuudessa ainakin osittain Rastilan leirintäalueen korvaava leirintäalue. Laajempina leirintäalue on mahdollista toteuttaa Östersundomiin. Uutelan Skatan aluetta ei sen sijaan ole merkitty vastaavalla merkinnällä. Pienimuotoinen matkailutoiminta on mahdollista myös virkistys- ja viheralueella alueen luonne huomioon ottaen.

Linnoituslaitteet ovat muinaismuistolain suojaamia. Linnoitusvyöhykkeiden suojelutavoitteiden ja kaupunkirakenteen tiivistämisen yhteensovittaminen on tulevien maankäytön muutosten haaste. On välttämätöntä löytää molemmat näkökulmat huomioivia yhteensovittamisen periaatteita, joiden avulla kaupungin kehittämistä voidaan jatkaa ja linnoituslaitteet ovat osa kerroksellista kaupunkia.

Kiinteistölautakunnan esittämän, massojen hallintaa koskevan kaavamääräyksen käyttöä voidaan tapauskohtaisesti tutkia vasta osayleis- ja asemakaavavaiheessa, jolloin kaavojen muiden tavoitteiden sisällöstä on tarkempaa tietoa. Meriläjitystä ja muita teknisen huollon tukialueiden tilavarauksia voidaan selvittää osana rakennusvirastossa perusteilla olevan työryhmän työtä.

Eläintarhan johtokunta

Korkeasaari jää uudessa yleiskaavassa virkistys- ja viheralueeksi keskelle kaupunkirakennetta. Tämä on hyvin huomioitu kaavamerkinnoissa. Korkeasaari

on kaupunkikaavassa merkitty merellisen virkistys- ja matkailun alueeksi, mikä sopii hyvin Korkeasaaren toimintoihin. Samalla merkinnällä on varustettu myös Korkeasaaren viereinen Hylkysaari. Pikaraitiotien runkoverkon varaus kulkee Korkeasaaren ali. Pikaraitiotien runkoverkon varaus kulkee Korkeasaaren ali. Korkeasaarella ei ole tarvetta uusille liikenneyhteyksille Kruunusiltojen toteutuessa, mutta Korkeasaari ei vastusta runkoverkon reititystä Korkeasaaren ali, kunhan suunnittelussa huomioidaan Korkeasaaren toimintaedellytykset. Merellinen Helsinki-teemakartassa Korkeasaaren eläintarhan alueeseen kuuluva Palosaari on merkitty virkistys- ja loma-asumiseen. Toiminnallisesti ei ole mahdollista sijoittaa alueelle loma-asumista ja kaavamerkintä olisi syytä muuttaa virkistys- ja matkailupalveluiden alueeksi.

Tulevaisuudessa vesiliikennesatama saattaa siirtyä Korkeasaaren pohjoisrantaan Kruunusiltojen rakentumisen myötä. Vesiliikenteen yhteyspiste tulisi Merellisellä teemakartalla osoittaa myös Korkeasaaren pohjoisrantaan, yleiselle alueelle, eikä sijaita eläintarhan alueella

VASTINE:

Lausunnon pohjalta vesiliikenteen yhteyspiste on siirretty Merellinen Helsinki 2050-teemakartalla Korkeasaaren pohjoisrantaan ja koko Korkeasaari merkitty samalla teemakartalla virkistykseen ja matkailupalveluihin tarkoitetuksi alueeksi.

Kulttuurikeskus

Ei lausuttavaa.

Liikuntalautakunta

Yleiskaavassa tulee huomioida, että viher- ja virkistysalueet ovat eheitä ja viheryhteydet jatkuvia. Asuinalueiden yhteyksien viherverkkoon tulee olla sujuvia ja välittömiä. Vhersiltoihin ja -alikulkuihin liikuntalautakunta suhtautuu kustannussyistä epäillen.

Vihersormet ja viherverkosto

Viherverkoston säilytys nykylaajuudessa on tärkeää, jottei lisärakentamisen aikaansaama kulutuksen kasvu aiheuta jo ennestään runsaasti käytetyille viheralueille liian suurta kulutusta.

Keskuspuisto ja Pirkkola

Hämeenlinnanväylän varresta ja Kehä-I:n varresta, Pirkkolan liikuntapuiston vierestä, on poistettu kantakaupunki-merkintöjä. Kuitenkin, jos Pirkkolan liikuntapuiston länsireunaa rakennetaan ehdotuksen mukaan, se kaventaa oleellisesti Pirkkolan viheraluetta ja alueen virkistys- ja liikkumismahdollisuuksia. Keskuspuisto on oleellinen osa Helsingin viher- ja ulkoilun alueiden verkostoa. Lautakunta pitää tärkeänä, että Keskuspuistoa ei kavenneta, eikä viheryhteyksiä katkaista.

Liikuntapuistot, lähiliikuntapaikat ja sisäliikuntapaikat

Monilla liikuntaviraston toimialueilla yleiskaava poikkeaa merkittävästi tuoreista, vastavalmistuneista asemakaavoista. Jotkut liikuntapuistot tai niiden osat on

merkitty asuntovaltaisiksi alueiksi. Tämä ei anna selkeää kuvaa liikuntapuistojen tulevaisuudesta, eikä niiden säilyttäminen ei ole taattua. Yleiskaavassa liikuntaan tarkoitetut alueet tulisi olla määritelty ja merkitty omilla merkinnöillään.

Yleiskaavan viher- ja virkistysteemakartassa on esitetty liikuntapuistoverkosto2050. Verkostoon tulisi lisätä ainakin seuraavat: Jätkäsaaren liikuntapuisto, Isonnevan liikuntapuisto, Kruunuvuorenrannan liikuntapuisto, Ison Kallahden liikuntapuisto, Heteniitynkenttä, Ojapuiston liikuntapuisto ja Pitäjänmäen urheilukenttä. Liikuntalautakunta toivoo, että yleiskaavan jatkokehittämistarpeiksi nimetään tulevaan asukasmäärään suhteutettu lähiliikunta, liikuntapuistoja vihervirkistysverkko tarkastelu.

Merelliset alueet ja palvelut

Lautakunta esittää Vartiosaaren ja Melkin säilyttämistä virkistysalueina ja näkee Vartiosaarelle luodun asuntovaltaisen osayleiskaavan purkamisen tärkeänä. Teemakartassa ymmärretään ja huomioidaan ansiokkaasti merialueen huollon tukikohtatarve, joka sekin kasvaa jatkossa huomattavasti saariston käytön lisääntyessä. Erilaisten veneilyreitistöjen, satamien ja taukopaikkojen tulee olla sujuvasti saavutettavissa ja niiden määrän tulee olla riittävä. Venesatamavarauksissa kannattaa huomioida myös pysäköinti- ja talvisäilytysalueet.

Rastilan leirintäalue

Rastilan leirintäalue Helsinki on yksi Suomen viidestä leirintäalueesta, joka on luokiteltu viiden tähden leirintäalueeksi. Rastilan leirintäalue on mukailullisesti merkittävä toimija Helsingissä. Yleiskaavaehdotusta tulisi muuttaa niin, että Rastilan leirintäalue säilyy nykyisessä käytössään ja laajuudessaan.

Tuomarinkylän kartanon alue

Yleiskaavaehdotusta tulisi muuttaa niin, että Tuomarinkylän kartanon alueella sijaitsevat koko ulkoilu-, hevos- ja koiraurheilun alue säilyy nykyisessä käytössään ja laajuudessaan. Yleiskaavan astuessa voimaan tämä koiraurheilulle erittäin tärkeä alue olisi mahdollisesti uhattu. Jatkosuunnittelussa tulisi ratkaista miten radan mahdollinen siirto ja uusi asuminen voidaan tehdä niin, että koiraurheilualan siirto ei jää liikuntatoimen tehtäväksi.

Merkittävä osa Malmin lentokentän alueesta on esitetty asuntovaltaiseksi alueeksi. Jos osa niistä alueista, jotka nyt ovat liikunta- ja virkistyskäytössä rakennetaan, heikentyy liikuntatarjonta merkittävästi ja alueen kokonaisvirkistysellinen taso laskee. On myös huomioitava, että Vantaanjoen tärkeimmän taimenpuron Longinojan latvavedet saavat alkunsa Malmin lentokentän ympäristöstä. Lautakunta on huolissaan, että kenttäalueen rakentaminen muuttaa Longinojan ekologista tasapainoa.

VASTINE:

Yleiskaavassa on säilytetty keskeiset vihersormet sekä esitetty niitä yhdistävät viheryhteydet. Viherverkoston on tarkoitus olla katkeamaton. Viheryhteyksien toteuttamistapa voi vaihdella alueesta riippuen, ja se selvitetään tarkemmin jatkosuunnittelussa. Vihersillat ja -alikulut ovat mahdollisuus, silloin kun vilkkaan kadun tai muun rakenteen takia muu ei ole mahdollinen.

Keskuspuistosta on kaavaehdotusvaiheessa tehty tarkastelu puiston lähtökohdista (Keskuspuiston länsireunan suunnitteluperusteet). Sen ja aiemman suunnittelun

pohjalta voidaan todeta, että puiston ulkoilu-, liikunta- ja virkistyspalvelut voidaan säilyttää ja edelleen kehittää myös Pirkkolan liikuntapuiston alueella. Lausunnon kuvattua tilannetta, missä vain rakentaminen toteutetaan, mutta bulevardia ei toteuteta, ei ole mahdollinen. Rakentamista ei voida osittaa Hämeenlinnanväylän itäpuolelle ilman kaupunkibulevardiratkaisua. Sille ei ole perustetta.

Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa liikuntapuistojen säilymisen kaikkialla. Suuremmat liikuntapuistot sijaitsevat kaavan virkistys- ja viheralueilla, pienet liikuntapuistot ja lähiliikuntapaikat ovat asuntovaltaisilla alueilla tai keskustoissa. Yleiskaavan tarkkuudella ei pieniä puisto- ja lähivirkistysalueita eikä lähiliikuntapaikkoja erikseen osoiteta omalla pääkäyttötarkoituksella. Mm kaavaselostuksessa ja muissa liiteraporteissa korostetaan liikuntapuistojen merkitystä. Liikuntapuistot on myös merkitty virkistys- ja viheralueverkosto 2050- teemakartalle omalla symbolillaan. Osa liikuntapuistoista sisältyy kaupunginosapuistomerkintään.

Lautakunta esittää Melkin ja Vartiosaaren säilyttämistä virkistysalueena. Vartiosaari on jo osayleiskaavavaiheessa ja tärkeä asuntorakentamiskohde saaristoratikan varrella. Melkki on tulevaisuuden mahdollisuus, joka voi tarjota aivan uudenlaista ulkosaaristoasumista lähellä mannerta ja kantakaupunkia.

Rastilan leirintäalueen toiminnot voidaan ainakin osittain osoittaa Kivinokkaan, jonne on mahdollisuus rakentaa houkutteleva metroyhteyden tukeutuva kaupunkileirintäalue. Laajemmille leirintäaluetoinnoille on mahdollista löytää paikka Östersundomista.

Myös yleiskaavan tavoitteena on harrastusmahdollisuuksien säilyttäminen ja lisääminen kasvavalle väestölle. Tuomarinkylän kaikki tämänhetkisen harrastusmahdollisuudet on mahdollista säilyttää ja niitä kehittää. Ratsastusreitistö pyritään säilyttämään vaihtelevana ja monipuolisena. Ei kuitenkaan voida ajatella, ettei uudisrakentamista saisi sijoittaa lähiympäristöön.

Vinttikoirakeskus voi ensi vaiheessa toimia nykyisellä paikallaan, mutta sille on tutkittu yleiskaavaan liittyvässä pidemmän aikavälin maankäyttötarkastelussa uutta paikkaa, jonne harkinnan mukaan voidaan sijoittaa hevosurheilukeskuksen kanssa yhteiskäytössä olevaa pysäköintiä.

Raide-Jokeri II:n reitillä sijaitsevia asuinkäyttöön soveltuvia kokonaan uusia alueita on hyvin vähän. Raide-Jokeri ja kartanonmäen eteläpuoliselle pellolle sijoitettu asuinalue lisäävät myös kartanon palveluiden kysyntää ja parantavat sen elinvoimaisuutta.

Malmin lentokentän alueelle on mahdollista suunnitella riittävästi liikuntatarjontaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Nuorisolautakunta

Nuorisolautakunnan näkökulmasta yleiskaavan linjaukset ovat myönteisiä. Nuorisolautakunnan näkemyksen mukaan Helsingin uusi yleiskaava tuo kaikenkaikkiaan nuorten ja nuorten aikuisten kannalta hyviä linjauksia kaupungin kehittämiseen. Asumisen ja palvelujen keskittäminen liikenteen solmukohtiin joukkoliikenteen reittien varrelle on nuorisotoimen pitkäaikaisen palveluverkon kehittämisen ja myös kaupungin toiminta- ja tilastrategian mukaista.

Nuorisolautakunta pitää erinomaisena lähtökohtana, että uuden yleiskaavan mukaisesti katuverkolle järjestetään hyvien käytäntöjen mukaiset pyöräilyolosuhteet. Kaiken liikkumisen perustana ovat kävely ja pyöräily, koska ne ovat osa jokaista

matkaketjua. Kolmas nuorisolautakunnan mielestä merkittävä yleiskaavan periaate tukee nuorten täysivaltaista kansalaisuutta ja laajaa osallistumista. Se on tulevan verkostokaupungin ytimeen kuuluva joukkoliikennejärjestelmä. Nuorten lähiliikkumista yleiskaava tukee vahvasti, kun sillä luodaan turvallista kävely- ja pyöräily-ympäristöä. Näin kodin, koulun, kavereiden ja harrastusten välillä liikkuminen tehdään mahdollisimman luonnolliseksi ja helpoksi.

Myönteisenä valintana nuorisolautakunta pitää asunto- ja muun rakentamisen keskittämistä suurten liikenneväylien, muun muassa kaupunkibulevardien varteen ja aluekeskustoihin, jolloin voidaan säästää mahdollisimman paljon nykyisiä viheralueita. Hyvänä tavoitteena nuorisolautakunta näkee, että nuorille tärkeitä luontokokemuksia antavat virkistysalueet, lähivirkistysalueet, meri ja virkistyspalvelut ovat helposti myös heidän saavutettavissa.

Nuorisolautakunta pitää tärkeänä, että yleiskaavan jatkovalmistelussa huomioidaan riittävästi kohtuuhintaisen vuokra-asumisen kaavoittaminen. Kaupunkibulevardien osalta on jatkosuunnittelussa huomioitava terveysriskit (esim. hiukkaspäästöt ja melu), joita asumisen runsas lisääminen vilkkaasti liikennöityjen kaupunkibulevardien lähelle, voi erityisesti lapsille ja nuorille tuoda.

Nuorisolautakunta pitää lisäksi erittäin tärkeänä, että nuorten osallisuuden monipuoliset mahdollisuudet varmistetaan yleiskaavan jatkotyössä ja käytäntöön viemisen kaikissa vaiheissa.

Pelastuslautakunta

Yleiskaavaehdotuksen jatkosuunnittelussa tulee uusia maankäyttövarauksia asuntorakentamiseen osoitettaessa moottoritiemäisten alueiden ympäristöstä ja katettujen kaupunkibulevardien päälle, huomioida pelastusajoneuvojen liikkumismahdollisuudet ja pelastustoiminnan edellytykset.

VASTINE:

Lausunnossa esille tuodut asiat otetaan huomioon osayleis- ja asemakaavoituksessa.

Rakennuslautakunta

Rakennuslautakunta toteaa, että kaavaluonnokseen verrattuna kaavaehdotus on pysynyt olennaisilta osiltaan muuttumattomana. Luonnokseen tehdyt muutokset on esitetty tarkemmin kaavaselostuksessa.

Kaikki tehdyt muutokset verrattuna luonnokseen on esitetty tarkemmin kaavaselostuksessa. Rakennuslautakunta pitää tehtyjä muutoksia riittävinä ja selkeästi yleiskaavan sisältöä parantavina. Rakennuslautakunta katsoo, että yleiskaavatyötä voidaan kaupunki suunnittelulautakunnan hyväksymältä pohjalta jatkaa. Suuri merkitys tulee olemaan työhön liittyvällä toteuttamisohjelmalla, joka täsmentää ja konkretisoi väistämättä yleispiirteiseksi jääviä yleiskaavan linjauksia. Toteuttamisohjelman osalta tulee varmistaa riittävä vuorovaikutus.

Taidemuseon johtokunta

Taidemuseolla on vankka kokemus ja asiantuntemus julkisen taiteen

tuomisesta kaupunkitilaan. Taidemuseo tulee antamaan oman panoksensa yleiskaavan onnistuneelle toteutumiselle siinä vaiheessa, kun suunnittelu siirtyy asemakaavavaiheeseen.

Julkisten taidehankkeiden onnistumisen kannalta on tärkeää, että taidemuseoon ollaan yhteydessä jo suunnittelun varhaisimmassa vaiheessa.

Tietokeskus

Tietokeskuksen asiantuntijat ovat osallistuneet Helsingin uuden yleiskaavan valmisteluun ja työprosesseihin tuottamalla pitkän aikavalin väestöennusteen, tilasto- ja tutkimustietoa sekä antamalla tietopalvelua. Siten tietokeskuksella ei ole erityistä lausuttavaa Helsingin uuden yleiskaavan ehdotuksesta.

Suomenkielinen työväenopisto

Työväenopiston näkökulmasta tiivis rakentaminen on mielekästä sillä edellytyksellä, että osakeskusten väliin ja sisään jää riittävästi luontoa ja muuta virkistysalueita sekä niin, että koko kaupunkiin ulottuu joukkoliikenne, jolla on riittävän tiheät aikataulut myös iltaisin. Joukkoliikenne voi olla raide- tai muuta joukkoliikennettä.

Yhteiskunnan koheesion kannalta monipuolinen ja monirahoituksellinen asuntotuotanto on ensiarvoisen tärkeää. Erityisesti turvapaikanhakijoiden oleskeluluvan saaneiden ja maahanmuuttajien kannalta monimuotoinen asuminen kantaväestön joukossa on tärkeää, jotta polarisoituminen voidaan estää arjen keinoin.

Opisto toimii yhteistyössä eri hallintokuntien ja mahdollisten muiden yhteistyökumppaneiden kanssa, että opetustarjontaa on saatavilla uusilla asuntoalueilla kustannustehokkaasti yhteiskäytöllä muun muassa koulujen tiloissa. Opisto toivoo, että kouluja rakennettaessa opisto ja muut iltaikäyttäjät ja niiden tarpeet otettaisiin huomioon tiloja suunniteltaessa.

Yleisten töiden lautakunta

Yleiskaavaehdotus on yleispiirteinen ja rohkean visionäärinen esitys tiivistyvän pääkaupungin maankäytön kehittämiseksi pitkällä aikavälillä. Yleisten töiden lautakunnan lausunto yleiskaavaluonnoksesta on otettu osittain huomioon yleiskaavaehdotuksessa.

Pääkartan ja teemakarttojen välillä on edelleen joitain ristiriitoja. Yleiskaavan voimassa olon aikana teemakarttoja on syytä päivittää tarvittaessa ja niiden pohjalta kannattaa myös tehdä tarkempaa yleissuunnittelua, jotta katu- ja viherverkosto sekä tekninen huolto pystytään ottamaan johdonmukaisesti huomioon detaljikaavoituksessa. Yleiskaavatyön rinnalla laaditaan yleiskaavan toteuttamisohjelmaa. Rakennusvirasto pitää tärkeänä eri hallintokuntien yhteistyötä toteuttamisohjelmatyössä. Yleiskaavaa varten on tehty laajasti erillisiä ja vaihtelevan tasoisia, erittäin ansiokkaitakin selvityksiä. Kuitenkin eräät niistä, esimerkiksi ”Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet” ja kaupunkibulevardiselvitykset ovat osin varsin futuristisia ja paikoin ristiriidassa yleiskaavaehdotuksen tai sen liitekarttojen kanssa.

Kulttuurihistorialliset ympäristöt

Uusi teemakartta kulttuuriympäristöistä täydentää hyvin yleiskaavan pääkarttaa.

Valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen ympäristöjen ja maisema-alueiden osoittaminen oikeusvaikutteisina on merkittävä parannus yleiskaavaan ja korostaa näiden alueiden merkittävyyttä ja asemaa. Yleiskaavakartassa esitetyt rakentamisalueet ovat osin ristiriidassa edellä mainittujen aluerajausten kanssa. Oikeusvaikutteisuuden tulkintaa joudutaan käymään jatkossa mm. Tuomarinkylän kartanon ja Torpparinmäen pohjoisosan viljelyalueiden kaltaisilla kohteilla, joissa säilytettävään kulttuuriympäristöön on osoitettu uutta maankäyttöä.

Liikennetkaisu

Erikoiskuljetusten reitit tulee ottaa suunnittelussa huomioon. Esitetyssä liikennejärjestelmässä haastavinta on rahoitus. Helsingin strategiaohjelmassa linjattujen taloustavoitteiden ja tällä hetkellä heikon julkisen talouden näkymien takia moni hanke on vaarassa jäädä suunnitteluasteelle. Tehdyt investoinnit tarvitsevat ylläpitoa, joka myös kärsii rahoitusvajeesta.

Kaupunkibulevardit

Osa Kehä I:n sisäpuolisista pääväylistä on nyt Liikenneviraston hallinnassa. Väylien muuttaminen kaupungin omistamiksi kaduiksi aiheuttaa suuren haasteen investointi- ja käyttötaloudelle. Väylät ja niihin liittyvät sillat ja monet muut rakenteet täytyy peruskorjata tai rakentaa uudestaan katujen Iaatustandardien ja suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Rakennusoikeuden lisäyksellä voidaan kattaa osa väylien muutosinvestoinneista, mutta ylläpitokustannusten kattamiseen sillä ei ole suoraa vaikutusta. Kunkin väylän hallinnoinnin muuttamista tulee aina tarkastella erikseen. Kaupunkibulevardien rakennetekniset selvitykset on tehty rakennettavuuden näkökulmasta. Selvityksissä ei ole otettu huomioon rakenteiden ylläpidettävyyttä eikä ratkaisua omistajuuteen, vaikka nämä ovat keskeisiä elinkaarikustannuksiin ja kaupunkirakenteen toimintaan vaikuttavia asioita. Rakennetkaisu tehtäessä pitää määrittää myös omistajuus, jotta taataan ylläpidettävyyden. Ilmanlaatu- ja meluhaittojen minimointi tulee olemaan haaste tiivistyvässä ja kasvavassa kaupungissa. Meluntorjuntaan ja ilmanlaatuun vaikuttaviin asioihin on kiinnitettävä erityistä huomiota jatkosuunnitelmissa, asemakaavoituksessa ja tarkemmassa suunnittelussa.

Pyöräliikenne ja jalankulku

Kaikkien liikennemuotojen tulee toimia sujuvasti osana liikennejärjestelmää tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Baanasuunnitelmien lisäksi on tärkeää kiinnittää huomiota pyöräliikenteeseen liittyvän muun infran (mm. väylät, pyöräpysäköinti) tilavarauksiin ja sujuvuuteen, kunnossapitoa unohtamatta.

Kustannuksista

Yleisten alueiden rakentamis- ja ylläpitokustannukset nousevat merkittävästi nykyisestä johtuen muun muassa maanteiden muuttamisesta kaupungin kaduiksi eli kaupunkibulevardeiksi ja tunnelien ja siltojen rakentamisesta sekä uusimisesta. Yleiskaavassa esitetyjä hankkeita ei pystytä toteuttamaan nykyisen investointikaton raameissa eikä rakennuttamiseen nyt osoitetun henkilöstön voimin. Myös katujen ja muiden yleisten alueiden kunnossapidon rahoitus- ja henkilöstötarve kasvaa voimakkaasti.

Tekninen huolto, lumilogistiikka

Rakennusvirasto on laatinut kaksi alustavaa tarkastelua yhdyskuntateknisen huollon aluetarpeista yleiskaavan tarkastelujänteellä, jotka on otettu huomioon yleiskaavan valmistelussa.

Hulevesien hallinta ja tulviin varautuminen

Yleiskaavaehdotukseen on aiheellisesti lisätty tulviin varautumista ja hulevesien hallintaa koskeva yleismääräys. Yleiskaavatyössä tulee vielä perusteellisemmin tarkastella ilmastonmuutoksen sopeutustoimia. Keskeiset tulvareittivaraukset tulee selvittää ja varmistaa yleiskaavassa määräyksellä, jotta ne voidaan jatkossa merkitä tarkemmin asemakaavoihin. Hulevesien hallinnan kannalta on edullisempaa rakentaa korkeampia rakennuksia ja väljempää katutilaa kuin erittäin tiivistä matalaa kaupunkirakennetta kapein kaduin. Asuntovaltaisten alueiden kaavamerkinnöissä on mainittu puistojen, virkistys- ja liikuntapalveluiden kehittäminen näiden alueiden sisällä. Paikalliset pienet viheralueet toimivat hyvin hulevesien hallinnassa. Yleiskaavassa on esitetty rakentamista myös tulvavaara-alueille. Esimerkkinä voidaan mainita Viikintien ohjois- ja eteläpuolelle sijoittuvat asuntovaltaiset alueet. Erityisesti tien eteläpuolelle sijoittuva rakentaminen on tulvavaara-alueella. Alue on myös Vanhankaupunginlahden Natura-alueen puskurialuetta ja osa kansainvälisesti arvokkaaksi luokiteltua lintualuetta (IBA). Rakentamisesta on tältä osin syytä luopua.

Virkistys- ja viheralueista

Virkistys- ja viherverkosto 2050 -teemakartalla on esitetty tärkeimmät virkistysalueet ja niiden väliset yhteydet. kaupunkiluonto-teemakarttaan on merkitty metsäverkoston ohella luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät niittyverkosto ja pienvesien muodostama siniverkosto. Metsäverkoston ydinalueet ja merkittävimmät yhteydet on osoitettu, mutta niitty- ja siniverkostosta ne puuttuvat. Yleiskaava jättää pitkälti jatkosuunnittelussa ratkottavaksi kuinka Helsingin virkistysalueet ja ekologiset arvot turvataan tulevaisuudessa. Luonnonsuojelualueiden, Natura-alueiden ja Helsingin uudessa luonnonsuojeluohjelmassa 2015–2024 esitettyjen alueiden esittämien oikeusvaikutteisina Kaupunkiluonto-teemakartassa turvaa näiden alueiden arvojen säilymistä.

Sisälahtia kiertävät rantareitit on mainittu vain liitekartan merkinnöissä. Ne tulee ottaa yleiskaava-aineistossa ponnekkammin esille ja niiden yhteydet yleiskaavaan merkitylle rantaraitille on turvattava. Viherlinjat tulee merkitä yleiskaavan pääkarttaan vastaavasti kuin baanaverkko, jotta niiden toteutuminen varmistetaan. Samalla tulee tarkistaa liitekartan viherlinjojen ja yleiskaavaan merkittyjen viheryhteyksien suhde. Ne on nyt esitetty osittain yhtenevinä ja paikoin eri kohdissa. Eroja on muun muassa Pasilassa ja Kuninkaantammen alueella.

Viheralueiden toteutustarve ja kustannukset

Yleiskaavan vaikutusta viherrakentamistarpeeseen voidaan arvioida vain yleispiirteisesti. Uuden kaupunginosapuiston tarve on esitetty teemakartassa Pohjois-Pasilaan, Tuomarinkylään ja Malmin lentokentän alueelle. Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnin puistojen ja virkistysalueiden rakentamiskustannuksien laskelmien osuvuutta on vaikea arvioida yleiskaavan suurpiirteisyyden vuoksi. Toteutusohjelmaa laadittaessa kustannusarviot tulee vielä tarkistaa ottaen huomioon se, että kaupungin tiivistyessä kestäviksi rakennettavien ja intensiivisesti hoidettavien viheralueiden osuus kasvaa. Myös luonnonmukaisilla alueilla kustannukset kasvavat ulkoilukäytön kasvun myötä.

Viheralueverkoston ekologinen aspekti ja luonnon monimuotoisuus

Yleiskaavaehdotuksessa esitetyt vihersormet turvaavat pääosin kaupunkiluonnon ekologisen kytkeytyneisyyden. Luonnon monimuotoisuuden turvaamisen kannalta keskeiset viheryhteydet sijoittuvat Keskuspuiston, Vantaanjoen varren, Viikki-Kivikon ja Uutela-Vuosaaren alueille. Nykyiset yhteydet heikkenevät merkittävästi

niin kutsutun Länsisormen ja Itä-Helsingin kulttuuripuiston vihersormien osalta. Vartiokylänlahden yhteys Vartiosaaren kautta Jollakseen heikkenee tai jopa katkeaa, jos Vartiosaari rakentuu. Lisäksi osa muista ekologisista yhteyksistä kapeutuu, ja rakennetun ympäristön reunavaikutus ja lisääntyvä ulkoilukäyttö heikentävät luonnonympäristön olosuhteita. Viheralueiden käyttäjämäärien kasvuun tulee varautua myös siten, että ulkoilureitit saadaan päivitettyä samassa tahdissa väestönkasvun kanssa, jotta arempien metsäalueiden hallitsematonta kulutusta saadaan vähennettyä. Täydennysrakentamisen ja uusien joukkoliikennereittien vaikutukset kaupunkiluontoon tulevat olemaan paikallisesti suuria. Rakentaminen ja lisääntyvä virkistyskäyttö vähentävät alkuperäisten elinympäristötyyppien pinta-alaa. Haitallisia vaikutuksia kohdistuu muun muassa Ramsinniemeen, Vartiosaareen, Mustavuoreen, Vartiokylänlahden ympäristöön, Malmin lentokentän viheralueisiin sekä Viikin pelloille ja niityille.

Kaupunkiluonto-teemakartan nykyiset ja kehitettävät metsäverkostoyhteydet sekä kaupunkiekologiset yhteydet sijoittuvat osin samoihin kohtiin. Kuitenkin tällaisia tärkeitä yhteyksiä on merkitty yleiskaavaan heikosti, sijainniltaan ohjeellisina viheryhteyksinä voimakkaasti täydennysrakennettavilla alueilla. Esimerkkeinä voi mainita viheryhteydet Kaarelan Hakuninmaanpuistossa, Maunulan ja Oulunkylän välisessä Krämerinpuistossa ja Suursuonpuistossa sekä Viikin ja Myllypuron välisellä metsäisellä alueella. Metsäverkoston luonne tulee turvata viheralueverkoston jatkosuunnittelussa eikä näitä ekologisesti tärkeitä alueita pidä muuttaa rakennetuiksi puistoiksi.

Keskuspuisto ja Helsingipuisto

Esitetyt kaupunkibulevardiin liittyvät korttelit Hämeenlinnanväylän varressa kaventavat Keskuspuiston länsireunan metsä- ja niittyalueita Pirkkolan, Maunulan ja Kivihaan kohdalla, ja metsäalueen ekologinen arvo heikkenee. Laakson kohdalla oleva pikaraitiotievaraus katkaisee maantasossa kulkiessaan viheryhteyden. Keskuspuiston rakentamisesta tulee luopua ja säilyttää se edelleen virkistys- ja viheralueena. Keskuspuiston reunan rakentamista on perusteltu sillä, että se suojaisi ulkoilualuetta melulta. Sama suojavaikutus saadaan kriittisiin kohtiin sijoitetuilla melusteilla. Helsingipuiston yleissuunnitelmassa Vantaanjoen länsipuolista ranta-aluetta on esitetty kehitettäväksi rauhallisena, puutarhamaisia kohteita yhdistävänä reittinä. Vielä rakentamattomana säilyneet Oulunkylän kartanon maat Itsenäisyydenpuiston kohdalla ovat maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ja niitä voidaan kehittää merkittävänä puistokohteena. Yleiskaavassa alueelle on kuitenkin merkitty erittäin paljon rakentamista. Rakentamisen määrää tulee vielä tarkistaa ja supistaa niin, että maisemallisesti arvokas alue paremmin säilyy osana keskeistä viheralueverkostoa.

Merellinen Helsinki

Saaristo ja Helsingin merellisyys virkistys- ja matkailupalveluineen on nostettu yleiskaavassa omaksi teemakseen. Erityisen hyvin on osoitettu tarve kehittää saaristoa monipuolisesti muun muassa virkistysalueena, matkailullisena nähtävyytenä, Ioma-asutusalueena ja jopa pysyvän asutuksen kehittämisaikana saariston ainutlaatuista luontoa unohtamatta. Melkin saari on arvokas virkistysalueena. Sitä ei tule osoittaa rakentamiseen. Saaristoliikenteen lisääminen ja yhteydet eri saariin ovat matkailun ja virkistykseen kannalta tarpeellisia. Pikaraitiotie, niin sanottu saaristoratikka on suuri tulevaisuuden hanke. Mikäli pikaraitiotie rakentuu, muuttaa se ratkaisevasti Vartiosaaren ja Ramsinniemen alueita. Nykyiset pääosin virkistys- ja loma-asutuskäytössä olevat alueet muuttuvat asuin- ja työpaikkavaltaisiksi alueiksi.

Helsingin kaupungin omistamaa Varsasaarta (Espoon saaristossa) ja osia Granön saaresta (Sipoon saaristossa) ei ole merkitty merelliseen teemakarttaan muualla

sijaitsevana virkistysaarena. Teemakartan selityksiin tulee lisätä huomio arvokkaista saariston kulttuuriympäristöistä esimerkiksi viittaamalla uuteen Kulttuuriympäristöteemakarttaan samaan tapaan kuin luonnonsuojelualueista ja Natura 2000-verkoston kuuluvista alueista Kaupunkiluonto-teemakartalla tehdään.

Santahaminan saari on merkitty puolustusvoimien alueeksi. Määräyksessä todetaan että, jos puolustusvoimien toiminta siirtyy alueelta pois, osoitetaan alue asumisen, kaupan, julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Santahaminassa on merkittäviä luonto- ja kulttuuriarvoja, joten kaavamerkintään tulee lisätä myös säilytettävät luonnonsuojelu- ja kulttuuriympäristöalueet. Ranta-alueiden rakentamisen vuoksi kaupungista poistuu useita veneiden talvisäilytysalueita. Niiden korvaamista on syytä tarkastella yleiskaavatasolla.

VASTINE:

Toisin kuin lausunnossa esitetään, teemakartat eivät ole ristiriidassa yleiskaavakartan kanssa, vaan niissä esitetään lisäinformaatiota ja tavoitteita, joita pääkartalle sen strategisuuden ja yleispiirteisyyden takia ole nostettu. Sama koskee Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet -raporttia. Raportin ideasuunnitelmissa ei ole kyse varsinaisista kaavan havainnekuvista vaan yhdestä tulkinnasta siitä, miten yleiskaavaa voisi kyseisillä alueilla soveltaa. Talin ja Tuomarinkylän osalta yleiskaavan ruutuja vähennettiin kaavaehdotuksen lautakuntakäsittelyssä, jolloin niiden osalta ideasuunnitelmakuvat eivät mahtuneet yleiskaavan tulkintaan. Nähtävillöön aikataulusta johtuen, raporttia ei ehditty päivittää laatimalla uusia suunnitelmia. Nyt uudet kuvat ovat päivitetty raporttiin.

Kulttuuriympäristöjen huomioon ottaminen yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa ei tarkoita, että niille ei voisi rakentaa uutta. Arvokkaat kulttuuriympäristöt on otettu huomioon yleiskaavan tehokkuusmerkinnöissä. Tuomarinkylän ja Torpparinmäen pohjoispuolisin kulttuuriympäristöihin on osoitettu uutta maankäyttöä. Kaavamääräyksen mukaan suunnittelussa on sovittava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

Erikoiskuljetusten reittejä tutkitaan parhaillaan ELY-keskuksen johdolla, ja työn tulos tullaan ottamaan huomioon jatkosuunnittelussa.

Tie- ja katuverkon hallinnollisia kysymyksiä tarkastellaan yleiskaavaehdotuksen jatkotyönä. Yleiskaavan taloudelliset vaikutukset -selvityksessä on arvioitu bulevardista koituvia investointi- ja ylläpitokustannuksia. Jatkosuunnittelussa jokaista bulevardia suunnitellaan tarkemmin, jolloin bulevardikohtaiset yhteiskuntataloudelliset hyödyt voidaan arvioida paremmin. Toteuttamisohjelmassa huomioidaan bulevardeihin ja joukkoliikenneyhteyksiin liittyvät kustannukset toteuttamista ajoitettaessa.

Väylien ylläpitokustannukset siirtyvät kaupungille, jos ne muutetaan kaduiksi. Tämä täytyy kuitenkin nähdä niin, että kyseessä on uudessa tilanteessa kaupungin pääkaduista, joita uudella kaava-alueella joka tapauksessa tulee. Tässä tapauksessa kaupunkibulevardit ovat entisiä moottoriteitä. Sillä kuitenkin ei ole eroa ylläpitokustannuksissa, onko kyseessä kokonaan uusi pääkatu vai väylästä kaduksi muuttunut pääkatu. Sama koskee rakenteiden ylläpidettävyyttä. Yleiskaava tuottaa väistämättä kaupunkirakennetta ja uusia katuja. Yleiskaava ei ota kantaa omistajuuteen. Yleiskaava on maankäytön yleispiirteinen suunnitelma.

Joukkoliikenteen vahvistaminen ja kävelyn sekä pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen ovat edellytyksiä liikennejärjestelmän toimivuuden mahdollistamiseksi

vuonna 2050. Yleiskaavassa määrätään: "Kävely- ja pyöräilyolosuhteita sekä joukkoliikennesaavutettavuutta parannetaan koko kaupungin alueella." Jatkosuunnittelussa huomioidaan pyöräilyn tilantarpeet myös vaihtoasemilla

Yleisten alueiden rakentamis- ja ylläpitokustannukset nousevat merkittävästi nykyisestä johtuen muun muassa maanteiden muuttamisesta kaupungin kaduiksi eli kaupunkibulevardeiksi ja tunnelien ja siltojen rakentamisesta sekä uusimisesta. Yleiskaavassa esitettyjä hankkeita ei pystytä toteuttamaan nykyisen investointikatkon raameissa eikä rakennuttamiseen nyt osoitetun henkilöstön voimin. Myös katujen ja muiden yleisten alueiden kunnossapidon rahoitus- ja henkilöstötarve kasvaa voimakkaasti.

Kaupunkibulevardien toteuttamisessa tulee olemaan suuria väyläkohtaisia eroja. Kustannukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa, mutta jo tehtyjen selvitysten mukaan esim. Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän bulevardikaupunginosat eivät juurikaan poikkea kokonaistaloudellisesti helsinkiläisistä keskivertoalueista ottaen huomioon kerrosalat. Kaupunkibulevardien toteuttamisvaiheessa on syytä huomioida myös nykyisten väylien elinkaari ja korjaustarpeet. Selvää on, että kunnossapidon rahoitus- ja henkilöstötarve tulevat kasvamaan katukilometrien lisääntyessä ja väestön kasvaessa.

Kaavakarttaa on täydennetty kaavaehdotusvaiheessa kaavamääräyksillä tulvasuojelusta ja hulevesistä. Kaavaselostukseen liittyy Teknistaloudellinen suunnittelu - liiteraportti, jossa tulvasuojelusta kerrotaan tarkemmin. Yleiskaavassa on riittävästi tarkasteltu ilmastonmuutoksen sopeutumistoimia. Helsingin kaupungin hulevesistrategian mukainen toiminta antaa hyvät edellytykset ympäristön kannalta kestäville hulevesiratkaisuille. Myös Viikin uuden jokeripysäkin ympäristön rakentaminen on ratkaistavissa. Lausunnossa esitetyn väljemmän katutilan rakentaminen ei kuitenkaan tue yleiskaavan tavoitteiden mukaista urbaania kaupunkirakennetta. Kustannustehokas huolto ei voi pelkästään olla määräävä tekijä kaupunkirakenteessa.

Kaupunkiluontoteemakartta sekä Virkistys- ja viherverkosto 2050 ja Merellinen Helsinki -teemakartat antavat yleiskaavan tavoitteista selkeän kuvan. Kaava-aineistoissa on useita näihin liittyviä raportteja, jotka linjaavat tulevaisuuden Helsinkiä viher- ja luontoalueiden sekä merellisen Helsingin osalta. Lisäksi yleiskaavan toteuttamisohjelman laatimisvaiheessa laaditaan Viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma (VISTRA II), jossa tarkennetaan teemakarttojen sisältöä profiloimalla viherverkoston osia, muotoilemalla periaatteita viherverkoston laadun kehittämiseksi sekä esittämällä viheraluerakenteen tavoitetila.

Vartiosaarta ei ole poistettu yleiskaavatarkastelusta, vaikkakin sinne ollaan laatimassa osayleiskaavaa. Osayleiskaavan kaupunkirakennatarkastelu on pohjana tässä yleiskaavassa.

Yleiskaavan osana tehty Keskuspuiston toiminnallinen ja maisemallinen tarkastelu osoittaa, että Keskuspuiston yhtenäisyys on mahdollista säilyttää hyvällä suunnittelulla. Helsingin strategiaohjelmassa esitetty metsäverkosto ja uuteen luonnonsuojeluohjelmaan nostetut tärkeimmät metsäverkoston osat on otettu kaavan valmistelussa huomioon.

Melkki on jo Yleiskaava 2002:ssa osoitettu ekorakentamisen kokeilualueeksi. Melkki on järkevää säilyttää tulevaisuuden maankäyttöpotentiaalina. Alueelle on tulevaisuudessa mahdollisuus osoittaa houkuttelevaa merellistä asumista ja virkistystä.

Varsasaari ja osia Granöstä ei ole ollut osoitettuna Merellinen Helsinki 2050 -teemakartalla muualla sijaitsevina Helsingin virkistysaarina. Saaret on lisätty teemakarttaan.

Kulttuuriympäristöt- ja Kaupunkiluonto- teemakartat kattavat myös saariston. Santahaminan kaavamääräyksessä ei ole tarpeen luetella luonnonsuojelu- ja kulttuuriympäristöalueita, koska niitä ei ole esitetty muissakaan pääkäyttötarkoituksmerkinnöissä. Kaikkia alueita koskevat kaavan yleismääräykset ja sen lisäksi oikeusvaikutteiset määräykset Kaupunkiluonto- ja Kulttuuriympäristöt- teemakartoilla.

Teknisen palvelun lautakunta

Yleiskaavaehdotus liikenneväylien talvikunnossa- ja puhtaanapidon kannalta

Kaupunkibulevardeille (nykyisiä monikaistaisia pääkatuja tai teitä) yleiskaavassa pyritään sijoittamaan kaikkien liikennemuotojen päävirrat ja liikennemäärien odotetaan kasvavan nykyisestä, varsinkin aluekeskustojen väleillä. Tällöin korostuu näiden väylien ympärivuorokautisen liikenteen sujuvuuden turvaaminen. Kaupunkibulevardien talvikunnossapito korostuu, mikä tarkoittaa sataneen lumen välitöntä auraamista ja poistamista sekä runsasta liukkaudentorjuntaa. Ympäristön kannalta ylläpitotöitä tulee tehdä enemmän ruuhka-aikojen ulkopuolella ja varsinkin yöaikana. Yleiskaavan toteutuessa on selvitettävä, mikä on toimivuuden ja korkean laadun parhaiten takaava ylläpidon tuotantotapa tulevaisuudessa. Yleiskaavassa tulee huomioida aiempaa tarkemmin myös ilmastonmuutoksen vaikutukset, mikä tarkoittaa Helsingin alueella suurempaa sademäärää ja talviaikana mahdollisesti suurempia, mutta varsinkin vaihtelevampia lumimääriä.

Katualueilla tapahtuvan pysäköinnin tehostuminen ja pysäköintipaikkojen väheneminen osana pysäköintipolitiikan toteuttamista tulee osaltaan helpottamaan talvikunnossa- ja puhtaanapitoa. Polkupyörien pysäköinti tulee lisääntymään ja niiden pysäköintiratkaisuihin tulee kiinnittää ylläpitotoimien osalta myös huomiota.

Yleiskaavaehdotus yleisten alueiden rakentamisen kannalta

Yleiskaavaehdotuksessa esitetään runsaasti lisärakentamista olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Rakentaminen aiheuttaa häiriöitä liikenteeseen ja rakennuskohteen olemassa olevaan ympäristöön.

Yleiskaavaehdotus virkistys- ja viheralueiden ylläpidon kannalta

Yleiskaavaehdotuksessa korostetaan Helsingin toimivia ja viihtyisiä virkistys- ja viheralueita. Viheralueiden käyttö lisääntyy, mikä mitä todennäköisimmin lisää kustannuksia nykyisestä. Yleiskaavaehdotus tuo vahvasti esille merellisyyden merkityksen Helsingille. Meri on osa Helsingin imagoa, josta syntyy myönteisiä taloudellisia vaikutuksia. Staran tarvitseman huoltotukikohdan ympäristöä vähiten häiritsevä sijoittumispaikka olisi jonkin olemassa olevan pientelakkatoiminnan yhteydessä. Tällainen kohde olisi esimerkiksi Mustikkamaan pohjoisrannalla, jonne teemakartassa on merkitty merellinen huoltopiste. Virkistys- ja matkailupalvelujen alueelle sijoittuvana ei merellisen huoltopisteen merkintä ole riittävä takaamaan Staran tarvitseman huoltotukikohdan sijoittumista, vaan tarvittava merkintä olisi merellinen tukikohta.

Yleiskaavaehdotus teknisten huoltoalueiden ja tukikohtien kannalta

Tiivistyvän kaupungin huoltotoimintojen rooli tulee olemaan yhä tärkeämpää. Teknisen palvelun lautakunta kiinnittää huomiota, ettei huoltoalueiden riittävydestä nyt tai tulevaisuudessa ollut esitetty selvitystä tausta-aineistossa. Rakentamispalvelu on viime vuoden aikana osallistunut tukikohtaverkoston tarkasteluun, mutta pitää tarkastelua yleiskaavaa toteutettaessa liian suurpiirteisenä. Tämän kaltainen teknistaloudellinenselvitys olisi elintärkeää tehdä ennen yleiskaavan toteuttamista.

Vastaavasti kuten yleiskaavaehdotuksessa on todettu varikkoalueiden lisätarpeista joukkoliikenteen lisääntyessä, tulisi yleiskaavassa todeta teknisten huoltoalueiden ja varsinkin hajautettujen teknisten tukikohtien lisätarpeista yleisten alueiden ja ylläpitotarpeen lisääntyessä. Yleiskaavaa toteutettaessa onkin selvitettävä, missä mahdolliset ylläpidon pysyvät tukikohdat sijaitsisivat tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Maailmalla maanalaiset tukikohtatilat ovat yleinen ja kustannustehokas ratkaisu. Valitettavaa on, ettei tukikohtaverkostoa ole esitetty yleiskaavan yhdyskuntateknisen huollon liitekartassa, vaikka tukikohdat ovat kaupungin liikenteen toiminnan turvaamisen kannalta erittäin olennaisia.

Yleiskaavaehdotuksessa on huomioitava Staran ympäristönhoidon puutarhapalveluiden käytössä olevat kolme kohdetta: Talin taimisto (Ulvilankuja), Kaupunginpuutarhan alue (Hammarskjöldintie) sekä Puisto- ja katupuiden jatkokasvatusalue (Lassilan peltoalue).

VASTINE:

Kaupunkibulevardien jatkosuunnittelussa kiinnitetään huomiota huoltoliikenteen ja kunnossapidon edellytyksiin.

Merellisen tukikohdan sijaintipaikan löytymiseksi jo usean vuoden ajan jatkunut työ jatkuu yleiskaavasta erillisenä projektina. Merellinen Helsinki 2050-teemakarttaan on nyt lausunnon johdosta Mustikkaan merellinen huoltopiste muutettu merelliseksi tukikohdaksi.

Teknisten huoltoalueiden ja tukikohtien pitkän tähtäimen kehitystrendejä on tarkasteltu yleiskaavan teknistaloudellisessa liiteraportissa. Sen laatimisen jälkeen rakennusvirastossa suoritettujen, tällaisten alueiden pitkän tähtäimen tilavaurastarkastelut ovat valmistuneet, ja loppuraportit on täydennetty yleiskaavan lähdeluetteloon. Teknisten tukikohtien ja muiden yhdyskuntateknisen huollon edellyttämien alueiden tarpeita on mahdollista käsitellä työryhmässä, jonka rakennusvirasto kokoaa vuoden 2016 aikana.

Yleiskaava on pitkän tähtäimen strateginen suunnitelma, jonka tarkkuustaso on hyvin yleispiirteinen. Mikäli Talin taimistosta tai Lassilan peltoalueen puisto- ja katupuiden kasvatusalueista luovutaan nykyisillä paikoilla, kaupunkirakennetta voidaan tehostaa näillä alueilla. Erityisesti Talin taimisto on Turun kaupunkibulevardin varrella sijaitsevana merkittävä rakentamiskohde. Kaupunginpuutarhan alueelle ei ole osoitettu uutta maankäyttöä yleiskaavassa. Jatkosuunnittelussa tarkastellaan toimintojen sijoittumista ja mahdollisia korvaavia sijainteja myös näiltä osin.

Ympäristölautakunta

Yleiskaavaehdotuksen mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja täydentäminen, raideliikenteen verkostomainen rakenne, kestävien liikkumistapojen korostaminen

ja pyrkimys laajojen yhtenäisten viheralueiden säilymiseen tarjoaa hyvän lähtökohdan kestäväälle kaupunkikehitykselle. Ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta yleiskaavaehdotus tukee hyvin seudullista maankäyttöä ja mahdollistaa liikennejärjestelmän kehittämisen vähäpäästöisempään suuntaan. Yleiskaavaehdotuksen mahdollistaman ilmastomyönteisyyden tulee näkyä myös yleiskaavan jälkeisissä suunnitteluratkaisuissa.

Luonto ja virkistys

Yleiskaavaehdotus tukee pääosin laajojen yhtenäisten viheralueiden säilymistä, vihersormien ylläpitämistä ja viheryhteyksien vahvistamista. Kuitenkin mukana on myös viheralueille rakentamista.

Yleiskaavan päälinjaukset ovat kannatettavia: ne painottavat jo rakennettujen alueiden täydennysrakentamista ja pääväylien bulevardisointia. Kaavakartan virkistys- ja viheraluemääräykseen on lisätty lause: "Virkistys- ja viheralueiden kehittämisessä huomioidaan yleiskaavan teemakartalla esitetty metsäverkosto. Lähtökohtana on säilyttää verkoston metsäinen luonne." Ympäristölautakunta pitää lisäystä hyvänä. Ympäristölautakunta ehdottaa, että jatkosuunnittelua varten tehtäisiin eri hallintokuntien yhteistyönä suunnitelma siitä, miten metsäverkoston verkostomainen rakenne voidaan turvata. Kaava-aineistoon tulisi liittää ympäristölautakunnan 20.9.2015 hyväksymä Helsingin luonnonsuojeluohjelma 2015–2024 ja metsäverkostoselvitys, joka sisältää täydentävää tietoa jatkosuunnittelua varten.

Houkuttelevat ja helposti saavutettavat lähivirkistysalueet lisäävät ihmisten lähiliikkumista ja hyvinvointia. Lähiviheralueiden riittävyttä suhteessa kasvavaan asukasmäärään ja lisääntyvään virkistyskäyttöpaineeseen on tarpeen arvioida jatkossa ja varmistaa niiden riittävyys.

Yleiskaavaehdotuksen mukaiset Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardiin liittyvät rakentamisalueet kaventavat Keskuspuistoa tehdyistä muutoksista huolimatta. Keskuspuistossa on monien luontoarvojen tihentymiä, mutta Hämeenlinnanväylän tuntumassa metsä on tavanomaisempaa virkistysmetsää. Rakentamisen takia virkistyskäytön painopiste siirtyisi idemmäs luonnoltaan herkemmille alueille. Asukasmäärän voimakas kasvu myös lisää virkistyskäyttöpainetta. Pienemmän pinta-alan tulisi mahdollistaa virkistyskäytön lisääntyminen ja samalla säilyttää tärkeimmät luontoarvot. Ympäristölautakunnan mielestä Keskuspuiston rakentamisesta Hämeenlinnanväylän varrella tulee luopua.

Laakson kohdalla Keskuspuiston läpi on kaavaehdotuksessa osoitettu pikaraitiovaraus. Tätä joukkoliikenteen runkoyhteyttä ei tulisi linjata Keskuspuiston läpi maanpintatasossa, jolloin se katkaisisi keskeisen viheryhteyden. Talin liikuntapuisto ja siihen liittyvät metsäalueet muodostavat ison virkistysaluekokonaisuuden, joka jatkuu Iso Huopalahden länsirannalle Espoon puolella. Kaksi edelleen metsäalueelle sijoitettavaa asuntovaltaisen alueen ruuturiviä tulee poistaa, jotta alue säilyy sekä virkistyskäytön että ekologisten yhteyksien kannalta yhtenäisenä.

Koillinen vihersormi alueella Vartiosaari-Ramsinniemi-Meri-Rastila tulisi säilyttää pääosin rakentamattomana. Malmin lentokentän ja Tattarisuon pienteollisuusalueen väliin sijoittuva arvokas Tattarisuon metsäalue tulee säilyttää yhtenäisenä ja rakentamattomana. Melkin rakentamisen ja siihen liittyvien meritäyttöjen haitat meriluonnolle ja maisemalle ovat saavutettaviin hyötyihin nähden suuria. Melkki tulee varata virkistyskäyttöön.

Tuomarinkylän kartanoa ympäröivälle RKY-alueelle ja Siliuksenmäkeen ehdotettu tehokas asuntorakentaminen ja raideliikenne eivät ole sopusoinnussa ja yhteen

sovitettavissa alueen valtakunnallisestikin merkittävien kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen kanssa.

Rakentamisvaraukset Vanhankaupunginlahden ympäristöstä tulisi poistaa. Erityisen ongelmallista on Viikintien etelä- ja pohjoispuolella sijaitsevien peltojen rakentaminen. Myös Pornaistenniemeen, Herttoniemen ja Hallainvuoren metsiin on osoitettu rakentamista, mikä toteutuessaan kaventaisi kahden ensiksi mainitun osalta Natura-alueen puskurivyöhykettä sekä Hallainvuoren osalta tärkeää vihersormea.

Ilmasto

Yleiskaavaehdotuksen mukainen tiivistyvä ja täydentyvä kestäviin liikkumistapoihin tukeutuva verkostomainen kaupunkirakenne on hyvä. Yleiskaavaehdotus ei kuitenkaan suoraan ota kantaa kaupungin energiajärjestelmän kehittämiseen tai rakentamisen energiatehokkuuteen. Uusilla rakentamisalueilla tulee tähdätä mahdollisimman suureen energiaomavaraisuuteen ja hiilineutraalisuuteen. Uudisrakentamisen vuosittainen osuus rakentamisesta on hyvin pieni, joten kaupungin olemassa olevan rakennuskannan energiatehokkuuden parantaminen on keskeistä ilmastopäästöjen vähentämisessä. Yleiskaavan mahdollistama huomattava täydennysrakentaminen luo edellytyksiä alueellisille energiasaneeraustoimenpiteille.

Yleiskaavaehdotukseen on lisätty kaavamääräys tulviin varautumisesta ja hulevesien hallinnasta. Kaupunkivihreän merkitys korostuu erityisesti tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Rakennettaessa tehokkaasti, tulee kortteleihin jättää riittävästi viherpinta-alaa esimerkiksi hulevesien imeyttämiseksi ja viivyttämiseksi sekä tulvavesien ohjaukselle.

Toteuttamisohjelman valmistelu

Yleiskaavaehdotus ja sen vaikutusten arviointi eivät täysin vastaa siihen, kuinka hyvät edellytykset suunnitelma luo päästöjen vähentämiseen, ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja kaupungin omien ilmastotavoitteiden saavuttamiseen. Ilmastovaikutusten arviointi ja ilmastotietoisten suunnitteluratkaisujen tekeminen siirtyy monilta osin jatkosuunnittelu- ja toteuttamisohjelmavaiheeseen. Toteuttamisohjelman keskeinen sisältö tulee olemaan yleiskaavan sisältämän uuden rakentamispotentiaalnin ja liikennehankkeiden toteutumisen ajoittaminen. Tässä työssä ilmastönäkökulma tulee ottaa vahvasti huomioon.

Liikennejärjestelmä ja liikenteen haitat

Kaupungin kasvusta aiheutuvan liikennemäärän lisääntymisen hallinta tulee olemaan haasteellista, vaikka kaavaehdotuksen mukainen liikennejärjestelmä on kannatettava. Kaupunkibulevardien toteuttaminen tulee edellyttämään joukkoliikenteen tehostustoimien lisäksi voimakkaiden henkilöautoliikennettä vähentävien toimien toteuttamista sekä liikenteellisistä että ympäristöllisistä syistä. Katubulevardien ympäristö-, terveys- ja viihtyisyysvaikutuksista tulee tehdä kattava kokonaisselvitys suunnitteluohjeistusta varten.

Yleiskaavaehdotuksen mukaiset julkisen sektorin kalleimmat investoinnit liittyvät liikenteeseen. Tämän vuoksi sekä ehdotuksen mukainen pikaraitiotieverkko että sitä tukeva liityntäpysäköinti ja -liikenne tulisi sisällyttää seuraavaan HLJ-suunnitelmaan. Tällöin bulevardisoinnin ja sitä tukevan pikaraitiotieverkoston toteuttamisedellytysten varmistaminen ja myös muuttuvan liikennejärjestelmän seudulliset vaikutukset voisivat tulla paremmin huomioon otetuksi.

Yleiskaavaehdotuksen mukaan jalankulku ja pyöräily priorisoidaan ennen kaikkia muita kulkumuotoja, mikä on kannatettavaa. Pyörätieverkostoa suunniteltaessa tulisi kuitenkin huomioida pyöräilijöiden altistuminen ilmansaasteille ja melulle siten, että pyöräilylle järjestettäisiin baanayhteyksien lisäksi myös vaihtoehtoisia reittejä kauempana vilkkaimmista liikenneväylistä.

Satamien lisääntyvä liikenne kuormittaa kantakaupungin liikenneverkkoa ja aiheuttaa monenlaisia ympäristöhaittoja. Tavaraliikenne tulisi ohjata mahdollisuuksien mukaan kulkeväksi Vuosaaren sataman kautta. Kaupunkibulevardien ja muun katuverkon jatkosuunnittelussa tulee satamaliikenteeseen ja sen aiheuttamiin haittoihin kiinnittää erityistä huomiota.

Ilmanlaatu ja melu

Kun toteutusohjelman valmistelun yhteydessä arvioidaan bulevardisoinnin toteutusjärjestystä ja aikataulutusta, tulee muiden näkökulmien ohella ottaa huomioon ilmanlaatu ja melu. Lähtökohtana sekä ilmanlaatu- että meluhaittojen torjumiselle tulee olla liikennemäärien vähentämiseen ja liikenteen sujuvuuden parantamiseen tähtäävät toimenpiteet ja niiden pikainen toteuttaminen. Pitkän aikavälin aiheuttamien epävarmuuksien vuoksi haittojen arviointi edellyttää välietappien asettamista esim. vuoteen 2030, jolle kuvataan liikennejärjestelmän tavoitevaihe ja siihen liittyvät liikennemääräennusteet. Ehdotusvaiheessa tehdyissä kaupunkibulevardiselvityksissä on alustavasti arvioitu bulevardien lisäävän alemman katuverkon liikennettä erittäin merkittävästi sekä lisääntyvän maankäytön että bulevardeilta siirtyvän liikenteen vuoksi. Jatkosuunnittelussa tämän alemmalle katuverkolle ohjautuvan liikenteen määrää tulee pyrkiä hillitsemään.

Ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot

Yleiskaavaehdotuksen mukaan uusia toimintoja ja asumista suunnitellaan ympäristöhäiriöitä aiheuttavien laitosten ja toimintojen läheisyyteen mm. Konalassa ja Viikinrannassa. Kohteiden selvittäminen ja haittojen arviointi on jätetty jatkosuunnittelun varaan. Ehdotuksen mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja täydentäminen tekee entistä haastavammaksi löytää tilaa mm. erilaisille rakentamista palveleville massojen väliavarastointi-, käsittely-, -läjitys- ja hyötykäyttöalueille sekä huoltoalueille. Yleiskaavakaudella tarvittavista tilavarauksista tarvitaan kokonaissuunnitelma.

Merialuesuunnittelu

Merellinen teema on keskeinen yleiskaavaehdotuksessa ja sitä tukee mm. erillinen Merellinen Helsinki -teemakartta. Jatkossa tarvitaan kokonaisvaltainen tarkastelu Helsingin merialueen nykyisistä ja tulevista toiminnoista mukaan lukien myös mm. laivareitit, läjitystoiminta, jäteveden purkupaikat, kaapelit ja putket sekä vedenalaisen luonnon suojeleminen.

VASTINE:

Lausunnon mukaan Keskuspuiston rakentamisesta tulee luopua. Yleiskaavassa osoitettu rakentaminen Hämeenlinnanväylän itäpuolella on kuitenkin välttämätön, jos Hämeenlinnan kaupunkibulevardi ja sitä kautta yleiskaavan tavoitteet kantakaupungin laajenemisesta ja kestävästä liikennejärjestelmästä on mahdollista toteuttaa. Rakentaminen sekä Keskuspuiston virkistyskäyttö ja arvot ovat yhteen sovitettavissa hyvällä suunnittelulla. Aiempiin vastineisiin viitaten, aluetta on kaavaehdotusvaiheessa

tarkasteltu virkistys- ja kaupunkiluonnon näkökulmasta (Keskuspuiston länsireunan suunnitteluperusteet) ja tätä aihetta tarkastellaan edelleen tarkasti alueen jatkosuunnittelussa. Keskuspuistosta on tehty myös käyttäjätutkimusta vuosina 2014–15 (MyDynamicForest), joka osoittaa, että virkistyskäyttö keskittyy pääosin Keskuspuiston keskiosiin ja vain paikon Hämeenlinnanväylän varteen mm. alueen meluisuuden takia.

Kaupunkibulevardeilta tullaan laatimaan vielä jatkossa selvityksiä ilmanlaatuun ja ympäristöterveyteen mm. liittyen kaavan toteuttamishjelmaa laadittaessa. Ympäristönäkökulma on myös esillä.

Kaavaselostuksen lähdeluettelossa on lausunnon mukaisesti 29.9.2015 ympäristölautakunnan hyväksymä

Helsingin luonnonsuojeluohjelma 2015–2024 ja metsäverkostoselvitys. Yleiskaavan toteuttamishjelman laatimisvaiheessa laaditaan Viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma (VISTRA II), jossa tarkennetaan teemakarttojen sisältöä profiloimalla viherverkoston osia, muotoilemalla periaatteita viherverkoston laadun kehittämiseksi sekä esittämällä viheraluerakenteen tavoitetilä.

Kaavakartassa on merkitty vain alueiden pääkäyttötarkoitus. Suojelualueet ja suojelualuevaraukset on esitetty oikeusvaikutteisina Kaupunkiluonto-teemakartalla.

Yksittäisten lausunnoissa esiin tulleiden alueiden osalta todetaan, että Talin alueella on tarkistettussa kaavaehdotuksessa poistettu vielä kolme ruutua lausunnoissa esitetyn mukaisesti. Yleiskaavan toteuttamishjelma ottaa kantaa koillisen vihersormen ympäristön kaavoituskaatauluun. Tattarisuon metsäalueen osalta viitataan meneillään olevaan Malmin lentokenttäalueen kaavarunkotyöhön.

Tuomarinkylän, Viikin ja Melkin osalta viitataan aiempiin vastineisiin. Tuomarinkylän osalta yleiskaavaratkaisu turvaa ratsastus- ja koiratoiminnan säilymisen. Yksi yleiskaavan tavoitteista on riittävien harrastus- ja virkistyspalvelujen mahdollistuminen kasvavassa kaupungissa. Pornaistenniemen, Herttoniemen ja hallainvuoren osalta yleiskaavassa ei juurikaan ole osoitettu merkittävästi uutta maankäyttöä verrattuna voimassa olevaan Yleiskaava 2002:een.

Yleiskaavatyön luonnosvaiheessa tehty ilmastovaikutusten arviointi on käyttökelpoinen edelleen ehdotusvaiheen pieniltä osin muutetun kaavaratkaisunkin osalta. Ilmastovaikutusten arviointi ja pyrkimys mahdollisimman ilmastotietoisten suunnitteluratkaisujen tekemiseen on pohjana myös vuoden 2016 aikana tehtävässä yleiskaavan toteuttamishjelmassa.

Liikenne aiheuttaa asukkaille ilmanlaatu- ja meluhaittoja, kuitenkin yleiskaavan mukaisessa kaupungissa elää enemmän ihmisiä tiiviissä joukkoliikenne- ja kävelykaupungissa. Tämä edistää ympäristöterveyttä ja vähentää nykyasukkaiden altistumista pienhiukkasille, pakokaasuille ja melulle verrattuna tilanteeseen, missä yhdyskuntarakenne on hajautunut, raideliikenneverkko ei ole toteutunut ja autoliikennettä on nykyistä enemmän. Kaupunkisuunnitteluvirasto näkee hyvänä ehdotuksena ympäristö-, terveys- ja viihtyisyysvaikutuksia koskevan suunnitteluohjeistuksen laatimisen kaupunkibulevardeille ja toteaa, että ilmanlaatukysymysten ratkomiseksi jatkotyö on jo käynnistynyt.

Lausunnoissa todetaan, että on huolehdittava kokonaismatkamäärän kasvun ohjaamisesta kestäviin liikennemuotoihin, tehostettava joukkoliikennettä ja toteutettava henkilöautoliikennettä vähentäviä toimia. Kestävien liikennemuotojen

kilpailukyvyyn parantaminen on keskeinen Helsingin ja koko seudun tavoite. Yleiskaavan mahdollistama tiivistyvä rakenne ja verkostokaupunki ovat ensisijaisen tärkeitä henkilöautoriippuvuuden vähentämiseksi. Liikennettä ohjaavat toimet kuten, liityntäpysäköinnin kehittäminen sekä pysäköintipoliitiikka ovat tärkeitä kasvavan kaupunkiseudun liikenteen sujuvoittajia riippumatta siitä, rakennetaanko kaupunkibulevardit vai ei. On selvää, että ennen kuin kaupunkibulevardeja voidaan laajamittaisesti toteuttaa, täytyy tämän kaltaisia ohjauskeinoja saada käyttöön. Ohjauskeinoja on kuitenkin lukuisia ja niillä on erisuuruisia vaikutuksia autoliikenteen määrään, joten yleispiirteisessä yleiskaavassa ei ole syytä määrätä, minkä keinojen tulee olla otettu käyttöön bulevardisoinnin alkaessa.

Yleiskaavan pikaraitioverkko sekä liityntäpysäköinti ja liityntäliikenne on lausunnon mukaan syytä sisällyttää seuraavaan HLJ-suunnitelmaan. Kaupunkisuunnitteluvirasto yhtyy tähän, sillä seudullinen yhteistyö on tärkeää, jotta yleiskaavan mukaiset tavoitteet voidaan saavuttaa. Toteuttamisohjelman säännöllinen, tiheä päivittäminen mahdollistaa sen, että yleiskaavan toteuttamisessa huomioidaan seuraavan HLJ-kierroksen suunnitelmat. Toteuttamisohjelman laadinnassa huomioidaan myös investointien jakautumista eri vuosille ja taloudellisia toteuttamismahdollisuuksia.

Kaupunkisuunnitteluvirasto kannattaa tavaraliikenteen ohjaamista mahdollisuuksien mukaan Vuosaaren satamaan. Satamaliikenteen merkitys ja sen aiheuttamat haitat tullaan huomioimaan bulevardien jatkosuunnittelussa sekä toteuttamisjärjestyksen laadinnassa. Citylogistiikan kehittäminen on tärkeää ja kaavaselostuksen oheismateriaalina on citylogistiikan toimenpideohjelma.

Liikenteen vaikutukset ilmanlaatuun ovat hyvin riippuvaisia kaupunkibulevardien liikennemäärästä, sujuvuudesta, korttelirakenteesta ja päästökertoimista. Yleiskaava tukeutuu vahvaan raideliikenneverkkoon, sekä kestäviin liikkumisen muotoihin, kuten pyöräilyyn ja kävelyyn. Liikkumisen kehittämisohjelma tukee näitä tavoitteita. Siinä priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä, sekä joukkoliikennettä. Ohjelman tavoitteena on, että liikenteen kasvu ohjataan näihin kestäviin liikkumismuotoihin.

Tarkat ilmalaatu- ja meluvaikutukset arvioidaan jatkosuunnittelun aikana siten, että myös bulevardien osittainen rakentuminen otetaan huomioon.

Yleiskaavatasolla ei suunnitella vielä rakentamisen sijoittumista ja määrää riittävällä tarkkuudella, jotta tarkkoja melumallinnuksia voitaisiin tehdä. Kuitenkin tarkemmassa suunnittelussa meluhaitat ja -leviäminen tullaan ottamaan huomioon ja meluntorjuntaan tullaan kiinnittämään huomiota siten, että meluhaittoja voidaan ehkäistä.

Meluhaittojen ehkäisemisessä ensisijaisena keinona on liikenteen määrän vähentäminen. Siihen voidaan vaikuttaa tukeutumalla kestäviin liikkumisen muotoihin. Yleiskaavan periaatteena onkin liikkumisen tukeutuminen jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä tehokkaaseen ja toimivaan joukkoliikenteeseen, etenkin kattavaan raideliikenneverkkoon. Tärkeää on myös etsiä uusia keinoja jo olemassa olevien keinojen rinnalle, miten melusta aiheutuvia haittoja voidaan ehkäistä. Näitä kysymyksiä tullaan ratkomaan tiiviissä yhteistyössä eri alojen asiantuntijoiden ja hallintokuntien kanssa.

yleiskaavan toteuttamisohjelman yhteydessä ollaan laatimassa Ilmatieteen laitoksen ja HSY:n kanssa yhteistyössä virtausmallitarkastelua Hämeenlinnanväylän bulevardin osalta. Virtausmallitarkastelussa selvitetään miten erilaiset korttelimallit vaikuttavat kaupunkibulevardin tuulettavuuteen ja sitä kautta ilmanlaatuun. Kaupunkibulevardeilla sekä ilmanlaadun kannalta kriittisillä ja herkillä alueilla ilmanlaatuvaikutuksia ja

-ratkaisuja selvitetään jatkossa myös yksityiskohtaisen kaavoituksen vaiheessa. Lisäksi tullaan selvittämään keinoja, jolla ilmalaatu saadaan riittävän hyvälle tasolle myös kaupunkibulevardien varsilla. Suuri vaikutus ilmanlaatu- ja meluhaittoihin on liikenteen määrällä. Yleiskaava lähtökohtien perusteella liikennemääriä pyritäänkin vähentämään kehittämällä kaupunkirakennetta siten että enenevissä määrin liikenteessä siirrytään käyttämään kestäviä liikkumisen muotoja, jalankulkua, pyöräilyä ja julkista liikennettä, jolloin autoliikenteen määrä ja siitä aiheutuvat haitat vähenevät.

Yleiskaavaan toteuttamishjelmassa otetaan kantaa siihen, missä järjestyksessä ja laajuudessa kaupunkibulevardeja lähdetään totuttamaan. Yleiskaavan aikajänne on pitkä ulottuen aina vuoteen 2050 saakka. Tästä johtuen käytettyjä ennusteita tullaan tarkastelemaan uudelleen ja tarkentamaan jatkosuunnittelussa. Jatkosuunnittelussa ja eri toteutuskohteiden ajastuksessa välivaiheiden tarkasteluja tehdään tarvittaessa. Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin tarkastelussa on selvitetty bulevardin vaikutuksia myös vuonna 2025 yleiskaavan tavoitevuoden 2050 lisäksi.

Ympäristöhäiriöitä aiheuttavia teollisuustoimintoja käsitellään kaavaselostuksen teknistaloudellisessa liiteraportissa. Ympäristöhäiriöt otetaan huomioon tarkemman asteisessa suunnittelussa.

Rakentamisen ja ylläpidon teknisen huollon pitkän tähtäimen välivarasto- ja varikkoverkostosta, lumen vastaanotto- ja käsittelypaikkoista sekä massahuollosta on rakennusvirasto perustamassa työryhmän

Kokonaisvaltainen tarkastelu Helsingin merialueen nykyisistä ja tulevista toiminnoista on tarkemman merialuesuunnittelun ja toimintojen yhteensovittamisen edellytys. Merialuesuunnittelu on maankäytön erikoissuunnittelua. Helsingin merialueiden suunnittelussa tavoitteena on erilaisten meren käyttötapojen konfliktien ja meren ekosysteemipalvelujen ylikäytön välttäminen sekä meren tilan heikentymisen estäminen. Tämä sekä muut tarkastelut voidaan laatia vasta tarkemman suunnittelun vaiheessa.

Muut lausunnon antajat

Finavia Oyj

Aiemman lausuntonsa mukaisesti Finavia toteaa, että Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminta ja kehittämismahdollisuudet on turvattava seudun maankäytön suunnittelussa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti.

Finavia on tutustunut kaupungin laatimiin selvityksiin mm. liikenteen osalta, mutta osoittaa edelleen huolensa sisääntuloväylien bulevardisoinnin vaikutuksista kaupungin ulkopuolella ja erityisesti lentoaseman nopeiden ja sujuvien tieliikenneyhteyksien turvaamisen kannalta. Pääkaupunkiseudulle tulisi laatia metropolialueen laajuisesti liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittaminen

Alueen maankäytössä tulee tarkoituksenmukaisella tavalla huomioida alueet, joille kohdistuu säännöllisesti lentokoneiden lentoreittejä ja siten lentokonemelua. Kaava-aineistossa tulee kuvata erityisesti kiitotieltä 22L tehtävien lentoonlähtöjen esiintyminen ja tyyppillinen reitti Helsingin alueella ja reitin liikenteen melun piirissä olevilla alueilla on tarkemmassa suunnittelussa otettava melu huomioon mm. rakennusten ääneneristystä koskevilla määräyksillä.

VASTINE:

Vuoden 2025 kehityskuvan mukainen lentotoiminnan melukäyrä ulottuu pääasiallisesti Vantaan kaava-alueelle vaikuttaen siten merkittävästi sen maankäyttöön. Lentomelualue ulottuu Pohjois-Helsingin ja Vantaan rajalla vähäisesti Suutarilaan. Lentotoiminnasta aiheutuva meluvaikutus ei ole Helsingin alueella niin merkittävä, että sillä katsottaisiin olevan yleiskaavallista ohjausvaikutusta. Lentomelualan täydennysrakentamisen määrää harkitaan tapauskohtaisesti asemakaavoituksessa. Myös lentoesterajoitukset huomioidaan tapauskohtaisesti tarkemman suunnittelun vaiheessa. Kaavaselostusta on täydennetty lähderaportilla, jossa Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomelua käsitellään tarkemmin (Lentokonemelun laskenta Helsinki-Vantaan kehitystilanteessa noin vuonna 2025, Ilmailulaitos Finavia A3/2008, Vantaa 30.4.2008.)

Kaupunkibulevardien osalta viitataan aiempiin vastineisiin, kuten Uudenmaan ELY-keskuksen vastineeseen. Kaupunkibulevardien jatkosuunnittelussa tullaan kiinnittämään huomioita myös lentoaseman saavutettavuuteen eri kulkuneuvoilla ja tekemään seudullista yhteistyötä. Yleiskaavan toteuttamisohjelmaa laadittaessa arvioidaan yleiskaavan toteuttamisjärjestystä suhteessa seudun ja toimintaympäristön kehitykseen sekä tavoitteisiin ja mahdollisiin riskeihin. Lisäksi todetaan, että toimivien tieliikenneyhteyksien lisäksi tulevaisuudessa seudun yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti kehitetään erityisesti kestäviä liikennemuotoja. Raideliikenteen verkostokaupunki luo yhä enemmän liikkumisen vaihtoehtoja ja solmupisteitä, jolloin myös kehäradan rooli vahvistuu. Yleiskaavassa varaudutaan myös suoraan raideyhteyteen Helsingin keskustasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Fingrid Oyj

Yleiskaava-alueelle sijoittuvat Fingrid Oyj:n 110 kV voimajohto Tammisto - Myyrmäki ja 400 kV voimajohto Tammisto - Anttila. Tämän lisäksi yleiskaava-alueella on alueen

sähkönsiirtoyhtiöiden yhteistyössä suunnittelema 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari, jonka YVA-menettely päättyi vuonna 2007. Fingrid, alueen jakeluyhtiöt ja Helsingin kaupunki ovat lisäksi käyneet keskustelua YVA:ssa tarkastellun voimajohtoreitin tarkistamisesta maankäyttötarpeiden vuoksi varsinkin Östersundomin yleiskaava-alueella.

Fingrid Oyj esittää seuraavaa:

Kaavaehdotusta ja/tai selostusta täydennetään kantaverkon tuleviin tarpeisiin Länsisalmen sähköasemalta Viikinmäen sähköasemalle toteutettavalla 400 kV kaapeliyhteydellä ja Viikinmäen sähköaseman aluevarauksella. Sähköaseman läheisyyteen ei ole suotavaa suunnitella toimintaa, joka on hankalaa yhteen sovittaa muuntoasematoimintojen kanssa.

Yleiskaavassa tulee ottaa huomioon ja turvata pysyvä muuntajakuljetusreitti Viikinmäen sähköasemalle. Muuntajakuljetusreittiin liittyvät kysymykset ovat kriittisiä koko asemahankkeen toteutuskelpoisuuden kannalta. Yleiskaavassa on myös varmistettava, että muuntajan (paino noin 300 tonnia) kuljetusreitti säilyy jatkossakin. Muuntajan vioittuessa se pitää voida korvata nopeasti, jotta Helsingin sähkösaantiin ei tule pitkäaikaisia katkoksia.

Yleiskaavan toteuttamishjelmassa otetaan yksityiskohtaisempaan tarkasteluun em. hankkeet ja varmistetaan hankkeiden toteutusmahdollisuudet myös muussa alueidenkäytön jatkosuunnittelussa.

VASTINE:

Selostusta on täydennetty toteamalla, että yleiskaavaa laadittaessa Fingrid on selvittänyt kantaverkon laajentamista Helsingin alueelle. Helen-konsernin energiantuotantorakennetta koskeneen päätöksen jälkeen Fingridin suunnittelussa on painottunut Länsimäen ja Viikinmäen välisen korkeajänniteyhteyden toteuttamiskelpoisuuden selvittäminen.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää rakentamisen tiivistämistä ja tukeutumista ensisijaisesti joukkoliikenteeseen hyvänä lähtökohtana myös terveellisen elinympäristön näkökulmasta. Ne voivat kuitenkin huonosti suunniteltuina ja toteutettuina myös vaikeuttaa nykyisten ympäristöterveyshaittojen vähentämistä tai jopa lisätä niitä.

Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää erittäin hyvänä, että kaavamääräyksissä on annettu kaikkia alueita koskeva määräys, että alue suunnitellaan terveellisyys huomioiden.

Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö katsoo, että kaavaselostuksessa liitteineen ja lisäselvityksineen on hyvin tunnistettu elinympäristön terveellisyyden vaatimukset. Suositeltavaa olisi, että tavoitteena olisi parempi elinympäristön terveellisyyden taso kuin se, mitä säädökset edellyttävät.

Kaavaselostuksessa todetaan, että yleiskaavan yleispiirteisyydestä ja pitkästä toteuttamisajankohdasta johtuen haitallisten ympäristöhäiriöiden torjunta voidaan tehdä vasta yleiskaavan jälkeisissä työvaiheissa. Vaikka näin onkin,

niin ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää erittäin tärkeänä, että yleiskaava oikeusvaikutteisena kaava todella antaa tähän mahdollisuudet, sillä muun muassa ilmapäästöjen ja meluhaittojen vähentäminen usein edellyttää onnistuakseen asemakaavatasoa laajempaa suunnittelua, jossa tulee kaupungin ympäristöterveyden asiantuntijoiden olla tiivistii mukana jo varhaisessa vaiheessa. Suunnittelua tehtäessä on kiinnitettävä huomiota siihen, että myös olemassa olevien asuinrakennusten ja häiriintyvien kohteiden ympäristöterveyshaitat vähenevät.

Gasum Oy

Rakennusten ja muiden rakenteiden suojaetäisyyksistä ja muista maakaasun käyttöön ja turvallisuuteen liittyvistä asioista säädetään asetuksessa 551/2009.

Asetuksessa 551/2009 ja tankkausasemaohjeessa ja säädetyt rakennusten suojaetäisyydet ja muut maakaasuputkiston turvallisuuteen liittyvät määräykset on otettava huomioon alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä. Asetuksessa 551/2009 on määräyksiä maakaasuputkiston alueluokituksesta, joka perustuu alueen asukastiheyteen. Maakaasuputkiston alueluokitus saattaa asettaa rajoituksia asukastiheydelle 200 metrin etäisyydelle maakaasuputkesta.

Yhdyskuntateknisen huollon kartalla Myllypuron voimalaitokselle johtavaksi on virheellisesti merkitty korkeapaineinen maakaasuputki. Korkeapaineinen maakaasuputki (DN200, 54 bar) ulottuu Vartioharjun paineenvähennysasemalle, josta lähtee maakaasun jakeluputki (8 bar) Myllypuron voimalaitokselle.

VASTINE:

Yhdyskuntatekninen huolto -teemakarttaan on korjattu Myllypuron voimalaitokselle virheellisesti merkitty korkeapaineinen maakaasuputki. Teemakartan sanamuoto korkeapaineinen on muutettu sanaksi tärkeä.

Helsingin tulli

Yleiskaavaehdotuksessa tuodaan esille tarve lisätä työpaikka- ja asuntokapasiteettia Helsingin kantakaupungin alueella. Samalla satamatoiminnot halutaan säilyttää kantakaupungin alueella. On tärkeää, että yleiskaavassa taataan satamatoimintojen edellytykset Länsisataman, Eteläsataman ja Katajanokan satamanosissa. Samalla Tulli pitää tärkeänä, että sen maahan saapuvan ja maasta poistuvan henkilö-, kulkuneuvo- ja tavaraliikenteeseen kohdistamat tekninen ja fyysinen valvonta on näissä satamanosissa mahdollista.

Kantakaupungissa sijaitsevien satamanosien kautta kulkevien matkustaja- ja tavaravirtojen odotetaan kasvavan jatkossakin. Tavaraliikenteen reitit on suunniteltava turvallisiksi, sujuviksi ja taloudellisiksi. Yleiskaavaehdotuksessa varaudutaan risteilyliikenteen matkustajaterminalitiloihin. Hernesaassa. Matkustajaterminalissa on hyvä varata tilat myös Tullin tarkastuspistettä varten.

Huoltovarmuuskeskus

Ei lausuttavaa.

Museovirasto

Museoviraston lausunto keskittyy valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin, I maailmansodan linnoitteisiin, vedenalaiseen kulttuuriperintöön, puolustusvoimien saariin sekä kaavan yleisiin periaatteisiin. Muilta osin Museovirasto yhtyy Helsingin kaupunginmuseon antamaan lausuntoon.

Strateginen yleiskaavaehdotus tuo selkeästi esille kaupungin kehittämisen päälinjat. Periaate ensisijaisesti joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun varassa toimivasta kaupungista on hyvä. Yleiskaava antaa monin tavoin mahdollisuuden myönteiseen kaupunkikehitykseen, jossa otetaan huomioon niin väestönkasvun, virkistyksen ja muun hyvinvoinnin, elinkeinotoiminnan sekä liikenteen vaatimukset. Kaupunkibulevardit merkitsevät parannusta nykytilanteeseen sikäli, kun liikennealueiden vajaakäyttöiset ympäristöt muuttuvat erilaisten taajamatoimintojen korkeatasoisiksi kaupunkiympäristöiksi. Saavutettava rakennusala tulisi kuitenkin ottaa huomioon siten, että muutospainetta arvokkaille kaupunkialueille vähennetään.

Kaavaehdotus on kehittynyt kulttuuriympäristöä koskevien teemakarttojen ja kaavamääräysten suhteen. Rakentamistehokkuuden ilmaisua on muutettu täsmällisemmäksi. Yleispiirteisyys, suuret kehityslinjat ja mitoitus eivät saisi kuitenkaan johtaa menetyksiin, jotka heikentävät olennaisesti helsinkiläisen kaupunkiympäristön tunnistettavuutta ja luontevaa historiallista jatkuvuutta.

Muutospaineet valtakunnallisesti merkittävässä rakennetuissa kulttuuriympäristöissä

Yleiskaava kohdistaa raskaita muutospaineita useisiin valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevan valtioneuvoston päätöksen mukaan alueiden käytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Muutosten ja rakentamisen tulee olla sopusoinnussa alueiden kulttuuriympäristöarvojen kanssa.

Vartiosaari on osoitettu pääosin uuteen asuntotuotantoon lukuun ottamatta virkistyskäytölle varattua kapeaa rantavyöhykettä. Muuttaminen asuinalueeksi ajatellulla mitoituksella on olennaisessa ristiriidassa saaren kulttuurihistoriallisten, maisemallisten ja luontoarvojen kanssa eikä täytä vaatimusta erilaisten valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden yhteensovittamisesta. Esitetty maankäyttö on myös maakuntakaavan vastainen. Vartiosaaren kehittämisen lähtökohtana on oltava saarelle vakiintuneiden ja historiaan perustuvien käytötapojen edistäminen ensisijaisesti olevaa rakennusperintöä hyödyntämällä ja luonnonympäristö säilyttäen. Saavutettavuuden kannalta Vartiosaareen on tällä hetkellä puutteelliset vesiliikenneyhteydet ja niitä tulisi parantaa. Silta yhteyttä on mahdollista tutkia, mutta sitä ei tule pitää ainoana vaihtoehtona.

Malmin lentoasema on osoitettu yhdeksi suurimmista uusista rakentamisalueista, johon tulisi asuntoja jopa 25 000 asukkaalle. Malmin lentoasemalla on huomattava valtakunnallinen merkitys varhaisena siviililentoliikenteen maalentoasemana. Valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009) kuuluu rakennusten lisäksi koko lentokenttäalue kiitoratoineen. Ilmailukäytön jatkaminen on ainoa keino turvata kokonaisvaltaisesti lentoaseman kulttuurihistoriallisten merkitysten säilyminen. Mikäli toiminta kuitenkin lakkaa, on aluetta luontevinta kehittää avoimena virkistys- ja liikuntaympäristönä. Keskusta ja asuntovaltaisiin kortteleihin perustuva tiivis rakentaminen hävittäisi lentoaseman luonteen, olkoonkin, että lentoaseman keskeiset rakennukset ja kiitoratalinjaukset säilyisivät.

Tuomarinkylän kartanon keskeiset alueet sekä Vantaanjokeen rajautuvat peltoaukeat on osoitettu viher- ja virkistysalueeksi. Kartanosta lounaaseen sijaitseville pelloille sekä Tuusulanväylän ja kartanon välille on sen sijaan osoitettu asuntovaltaista aluetta. Kaavaluonnokseen nähden kartanoalueen etelä- ja pohjoispuolelta on poistettu muutama asuntovaltaisen alueen ruutu ja muutettu virkistys- ja viheralueeksi. Kartanon ympärille jää hieman leveämpi vihervyöhyke, mutta ero tiiviin asuinalueen ja avoimen kartanomaiseman välillä jyrkkenee tehokkaamman rakentamisen myötä. Rakentaminen tulee sovittaa viljelysmaisemaan siten, että asuntovaltainen alue muodostuu reuna-alueiltaan väljemmäksi.

Kaavaluonnos kohdistaa myös kantakaupunkiin sen lähiympäristöön ja vanhoille esikaupunkialueille suuria paineita kaupunkirakenteen tiivistämiseen. Kun useat alueet ovat jo valmiiksi tiiviisti rakentuneita ja parhaimmillaan arvostettuja kaupunkirakennustaiteellisia kokonaisuuksia, vaatii täydennysrakentaminen malttia ja taitavaa sovittamista, sikäli kun se on lainkaan mahdollista.

Kantakaupungin alueella on Nordenskiöldinkadun varrella lisätty kantakaupunkimerkintää (C2) vanhan jäähallin koilliskulmassa. Mäntymäen kentän kohdalla kantakaupunkimerkintää on lisätty Oopperatalon ja Kisahallin ympäristössä osittain olympiarakennusten valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön alueelle. Kaavaratkaisussa on huolehdittava siitä, että se ei johda rakentamiseen, joka heikentäisi olympiarakennusten asemaa kenttien ja puiston muodostamassa avarassa ympäristössä. Tästä syystä kantakaupunkimerkintä on poistettava Kisahallin ja Mäntymäen kentän ympäristöstä ja palautettava se viheralueeksi.

Lähiöiden suunnittelu perustui usein rakennusten ja rakentamattoman alueen välisen suhteen, maisematilojen ja topografian taitavaan hyödyntämiseen. Alueiden tiivistäminen tai niiden viereinen, maaston korkeuseroja latistava uudisrakentaminen ei saisi hävittää kaupunkikuvasta tätä suurmaisemallisesti merkittävää elementtiä.

Puolustusvoimilta vapautuvat sotilassaaret

Vallisaari, Kuninkaansaari, Isosaari, Kuivasaari ja Pikku-Kuivasaari on osoitettu kaavassa merellisen virkistys- ja matkailun alueiksi. Saaret ovat kokonaisuudessaan RKY-alueita. Meikin saarelle Lauttasaaren edustalla esitetään kaavassa ympärivuotista asumista ja virkistyskäyttöä. Saarelle liikennöitäisiin vesiteitse. Saaren pohjoisosa on osoitettu asuntovaltaiseksi alueeksi (A3), eteläosa viher- ja virkistysalueeksi. Saarille osoitettu maankäyttö soveltuu niiden kehittämisen lähtökohdaksi.

Suomenlinnan maailmanperintökohde

Suomenlinnan maailmanperintökohde on lisätty ehdotusvaiheessa kaavakartalle. Varsinaisen kohderajauksen lisäksi kaavakartalle on merkittävä myös hyväksymispäätöksen yhteydessä vahvistettu suojavyöhyke. Suojavyöhykettä koskien alueen suunnittelussa on arvioitava ja otettava huomioon Suomenlinnaan kohdistuvat vaikutukset.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Kaavalla tulee toteutuessaan olemaan huomattava vaikutus arkeologiseen kulttuuriperintöön. Museovirasto kiinnittää lausunnossaan huomiota erityisesti ensimmäisen maailmansodan aikaisiin linnoitteisiin ja vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Kaava osoittaa tehostuvaa rakentamista useille alueille, joilta tunnetaan ensimmäisen maailmansodan aikaisia Helsingin maalinnoituskohteita. Jotta linnoitusvyöhykkeen

suojelutavoitteet ja kaupunkirakentamisen tiivistäminen olisi voitu sovittaa yhteen, kaavan valmistelussa olisi pitänyt yhteistyössä museoviranomaisten (Museovirasto, Helsingin kaupunginmuseo) kanssa arvioida kaavassa mahdollistetun rakentamisen vaikutukset muinaisjäänöksiin. Maalinnoituksista ei ole myöskään käytettävissä ajankohtaista maastotutkimuksiin perustuvaa tietoa, joten ei ole mahdollista ratkaista sitä, voidaanko linnoituskohteisiin esitettyä rakentamista toteuttaa.

Useita maankäytön keskeisiä muutosalueita on Helsingin saaristoalueella. Kaava tulee mahdollistamaan vesialueilla mm. rantojen muokkaamista, täyttöjä, uusia vesiliikenneyhteyksiä, siltojen rakentamista ja satamien kehittämistä, millä voi olla vaikutusta vedenalaisen kulttuuriperintöön. Museovirastolla ei ole kattavaa tietoa Helsingin vesialueiden muinaisjäänöksistä.

Muinaismuistojen turvaamiseksi kaavaehdotus on kuitenkin kehittynyt parempaan suuntaan luonnosvaiheesta. Kulttuuriympäristöistä on laadittu ehdotusvaiheessa teemakartta. Kaavakartan yleismääräyksissä todetaan, että suunnittelussa tulee ottaa huomioon muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet.

Kaavan ohjausvaikutus, merkinnät ja määräykset

Suuren riskin muodostaa pääasiallista maankäyttöä osoittava karkea ruudukko, kun kaupungin eri osa-alueet rajautuvat kuitenkin eri logiikalla esim. maisemarakenteen ja erilaisten historiallisten tekijöiden mukaisesti. On kyseenalaista, ottaako yleiskaava tällaisena myöskään huomioon maakuntakaavan maankäytölle asettamia rajoituksia. Vaikutuksia maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuurimaisemaan, rakennusperintöön ja muinaisjäänöksiin on käsitelty kaavaselostuksessa hyvin yleisluontoisesti. Koska yleiskaavan valmistelu ei sisällä riittävän yksityiskohtaista vaikutusten arviointia mm. siitä, miten kaupunkialueiden tehokas täydennysrakentaminen vaikuttaa kulttuuriympäristöltään merkittäviin kohteisiin, on tarkempiin selvityksiin perustuvassa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa oltava mahdollisuus poiketa A1, A2 ja A3 -alueiden sekä kaupunkibulevardien rakentamistehokkuudessa perustellusti myös alaspäin.

Kaavaselostuksessa todetaan, että kaavakartan tehokkuusmerkinnöissä on huomioitu RKY-alueiden nykyinen korttelitehokkuus. Nähtävästi se ei tarkoita kuitenkaan sitä, että yleiskaavaehdotuksen tehokkuudessa olisi välttämättä pyritty vastaavaan tasoon. Tämä ilmenee Museoviraston edellä esille ottamissa kohteissa, joissa tehokkuus ylittää räikeästi nykytilanteen.

Kulttuuriympäristöjen osalta etenkin teemakartta ja täsmentyneet kaavamääräykset palvelevat entistä paremmin niiden huomioon ottamista. Kaavamääräys on muutoin riittävä, mutta siinä tulisi käyttää oikeita ilmaisuja valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista ja valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä. Maailmanperintökohteen suojavyöhyke on esitettävä paitsi kaavakartalla myös teemakartalla.

Johtopäätökset

Yleiskaava on kehittynyt kulttuuriympäristöjen kannalta hyvään suuntaan, mutta ei kuitenkaan vielä täytä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kulttuuriympäristöä koskevaa erityistavoitetta eikä yleiskaavan vaikutusten arvioinnin vaatimuksia ja sisältövaatimuksia seuraavilta osin:

- Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuurimaisemaan, rakennusperintöön ja muinaisjäänöksiin on selvitetty ja esitetty puutteellisesti.

- Yleiskaavaehdotus osoittaa useille alueille kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta soveltumatonta tai liian tehokasta maankäyttöä. Näistä Vartiosaareen ja Malmin lentoasemalle esitetty maankäyttö on selkeimmin ristiriidassa kulttuuriympäristön arvojen kanssa.
- Suomenlinnan maailmanperintökohteen suojavyöhykettä ei ole esitetty kaava- ja teemakartoilla.

VASTINE:

Kaavassa on yleismääräys valtakunnallisesti, maakunnallisesti sekä paikallisesti merkittävien maisema-alueiden ja kulttuuriympäristöjen huomioon ottamisesta. Kaavamääräykseen on korjattu sanamuodot valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista ja valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä. Kaava-aineistoon sisältyy helsinkiläistä kulttuuriympäristöä kuvaavan Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt -raportin lisäksi Kulttuuriympäristö-teemakartta, joka on oikeusvaikutteinen valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY 2009) ja valtakunnallisesti arvokkaiden maisemien osalta. Teemakartta kuvaa helsinkiläisen kulttuuriperinnön arvotihentymiä. Teemakartassa on edellä mainittujen kohteiden lisäksi maakuntainventoinnin kohteet, ja rakennussuojelulla suojellut ja asemakaavalla suojellut kohteet sekä paikallisesti arvokas kulttuuriperintö. Muinaisjäännösten huomioon ottamisesta on määrätty pääkartan määräyksessä. Vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta teemakartassa viitataan museoviraston ylläpitämään muinaismuistorekisteriin. Lausunnon johdosta Kulttuuriympäristöt -teemakarttaan lisättiin lause vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitystarpeen arvioinnista vesialueiden jatkosuunnittelussa.

Museoviraston muinaismuistorekisterin kohteet on osoitettu Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt -raportissa. Teemakartalla on todettu muinaisjäännösrekisteri. Näihin rekisterissä oleviin kohteisiin kuuluvat myös merenalaisen kulttuuriperinnön kohteet.

Kulttuuriympäristöjä koskevaa määräystä on tarkennettu lausunnon esittämällä tavalla ja se koskee koko kaava-alueita: "Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kulttuuriympäristöt -teemakartalta".

Vaikutukset on arvioitu yleiskaavassa riittävästi. Keskeisimmät vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön on esitetty yleiskaavaselostuksessa. Toisin kuin lausunnossa todetaan, yleiskaava ei kohdistu raskaita muutospaineita useisiin valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Kaavan tehokkuusmerkinnöissä on nämä ympäristöt sekä asemakaavalla suojellut alueet jo otettu huomioon. Täydentäminen mahdollistuu maltillisena toisin kuin lausunnossa todetaan. Kaavaa varten nykyiset tehokkuudet on inventoitu kaikkialta kaupungin alueelta. Kokonaan uusilla alueilla, kuten Tuomarinkylän kartanon lähiympäristössä ja Vartiosaareissa yleiskaava mahdollistaa rakennetun kulttuuriperinnön ja arvokkaan maisema-alueen keskeisten arvojen säilyttämisen. Arvot on mahdollista tarkemmassa suunnittelussa sovittaa yhteen. Pihlajamäen ympäristön täydennysrakentamisessa on mahdollista ottaa huomioon nykyisten tornitalojen asema maisemassa. Myöskään Herttoniemen keskustan täydentäminen ei uhkaa Herttoniemen vanhaa asuinalueen asemaa maisemassa, kun suunnittelu tehdään huolella.

Malmin lentokenttäalueen jatkosuunnittelussa huomioidaan lentokentälle tyypillisten piirteiden säilyminen osana uutta kaupunkirakennetta.

Lausunnon mukaan yleiskaavaehdotus kohdistaa myös kantakaupunkiin, sen lähiympäristöön ja vanhoille esikaupunkialueille suuria paineita kaupunkirakenteen tiivistämiseen. Yleiskaavan tehtävä on turvata Helsingin kaupungin kasvu ja mahdollistaa asuntoja nykyisille ja tuleville helsinkiläisille. Jo ilmastonmuutoksen hillinnänkin näkökulmasta tehokkain ja edullisin tapa on tiivistää kaupunkirakennetta. Siten voidaan myös enemmän säilyttää laajoja virkistys- ja viheralueita. Yleiskaavan vaikutuksia on arvioitu ja kaava laadittu siten, että lausunnossa painotetut kulttuuriympäristöarvot tulee ottaa huomioon alueita täydennettäessä.

Suomenlinnan alue on osoitettu pääkartalla maailmanperintökohteeksi, ja sitä koskeva määräys kieltää maailmanperintöarvon heikentämisen. Lausunnon johdosta Kulttuuriympäristöt teemakartalle on merkitty Suomenlinnan suojavyöhyke. Yleiskaavakartalla on osoitettu alueiden pääkäyttötarkoitus. Minkään alueen osalta ei pääkartalla ole muita päällekkäisiä merkintöjä. Sanallisissa määräyksissä tarkennetaan muita sisältöjä.

Maalinnointeiden osalta viitataan jo luonnoksesta annettuun vastineeseen. Linnoitusvyöhykkeiden suojelutavoitteiden ja kaupunkirakenteen tiivistämisen yhteensovittaminen on tulevien maankäytön muutosten haaste. On välttämätöntä löytää molemmat näkökulmat huomioivia yhteensovittamisen periaatteita, joiden avulla kaupungin kehittämistä voidaan jatkaa ja linnoituslaitteet ovat osa kerroksellista kaupunkia. Valtakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä koskevassa RKY-2009 listauksessa on Helsingin manneralueella 14 ensimmäisen maailmansodan aikaista linnoitusaluetta. Näiden lisäksi on RKY-luetteloon kuulumattomia linnoitusjärjestelmän osia. Yleiskaavatasoinen 1.maailmansodan aikaisia linnoituslaitteita koskeva inventointiselvitys ja siihen liittyvä kohdeluettelo on tehty yleiskaavan valmistelun yhteydessä (Ensimmäisen maailmansodan linnoitusvyöhykkeen inventointiselvitys, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiä 2014:32 ja 2014:33). Muinaismuistolaki turvaa linnoituslaitteita. Yleiskaavassa on inventoitu linnoituslaitteet yleiskaavatasoisesti. Maastoinventoinnit on luontevaa tehdä tarkemmissa suunnitteluvaiheissa.

Maakuntakaavan ohjausvaikutuksesta on selostettu kaavaselostuksessa kohdassa 8.4.2.

Puolustusvoimat

Luonnosvaiheessa annettua puolustusvoimien lausuntoa ei ole riittävässä määrin huomioitu Helsingin uuden yleiskaavan ehdotuksessa. Yleiskaavan on turvattava maanpuolustuksen lakisääteisen tehtävän toteuttaminen Helsingin alueella.

Valtioneuvosto on maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, MRL) 22§:n nojalla tehnyt 30.11.2000 päätöksen valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteista, jota on tarkistettu 13.11.2008 tehdyllä päätöksellä. Päätöksen erityistavoitteiden mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon maanpuolustuksen ja rajavallvonnan tarpeet ja turvattava riittävät alueelliset edellytykset varuskunnille, ampuma- ja harjoitusalueille, varikkotoiminnalle sekä muille maanpuolustuksen ja rajavallvonnan toimintamahdollisuuksille.

Puolustusvoimien käytössä olevien alueiden merkintä

Yleiskaavaehdotuksessa Santahamina on merkitty sotilasalumerkinnällä. Yhtenäisyyden vuoksi merkintä esitetään vaihdettavaksi EP-merkinnäksi (puolustusvoimien alue). Tämä merkintätapa on yleisesti käytössä koko Suomen alueella laadittavissa kaavoissa.

Ehdotusvaiheessa kaavakarttaan on merkitty puolustusvoimien esityksen mukaisesti sotilasalueeksi:

- Jänissaari, Haapasaaret (itäinen ja läntinen), Punaluoto, Hietaluoto, Pitkäsaari, Lohikari ja Virolaislahdenpaasi

Myös näiden saarien osalta sotilasaluemerkintä esitetään muutettavaksi EP-merkinnäksi (puolustusvoimien alue).

EP-merkintä (puolustusvoimien alue) on merkittävä yleiskaavassa myös seuraaviin Santahaminan välittömässä läheisyydessä oleviin saariin:

- Hintholma, Neitsytsaari, Hernesaari, Kuusiluoto ja Viipurinkivi

Puolustusvoimat ehdottaa lisättäväksi EP-merkintä seuraaviin saariin:

- Lehmäsaari ja Nuottasaari.

Seuraavat saaret tulevat edelleen säilymään puolustusvoimien aktiivisessa käytössä ja niille esitetään kaavaehdotuksesta poiketen EP-merkintää (puolustusvoimien alue):

- Itä-Villinki, Melkki ja Suomenlinnan Pikku-Mustasaari.

Kaava-aineiston teemakartoissa olevat merkinnät, joiden mukaan Santahaminaan tai muihin puolustusvoimien käytössä oleviin saariin tai luotoihin varataan mahdollisuus sijoittaa merellisten toimintojen huollon tukipiste (TK-merkintä tai vesiliikenteen yhteyspiste) tai muutoin virkistäytymiseen liittyvää infrastruktuuria. Merkintä tulee poistaa ja alueet varata edellä esitetysti vain puolustusvoimien käyttöön.

Santahaminan ampumatoiminnan melualueet

Puolustusvoimat esittää, että Helsingin uuteen yleiskaavaan merkitään Santahaminan ampumatoiminnan melualueet muualla Suomessa vakiintuneen käytännön mukaisesti 55 dB LAeq ja 50 dB LAeq.

Tuulivoimarakentaminen

Koska kuntakaavoilla sekä rakennus- ja toimenpideluvilla voidaan ratkaista yksittäisiä tuulivoimalakohteita, pyydetään tähän yleiskaavaan, alueelle laadittaviin kunnallisiin rakennusjärjestyksiin ja tarvittavilta osin muihin kuntakaavoihin lisäämään seuraavat lauseet:

Yli 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeista tuulivoimaloista koko kunnan alueella tulee aina pyytää erillinen lausunto puolustusvoimien Pääesikunnalta. Yksittäisiä alle 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeita pientuulivoimaloita voidaan rakentaa, mikäli ne eivät rajoitu puolustusvoimien vakituisessa käytössä oleviin alueisiin.

VASTINE:

Santahaminan saaren pääkäyttötarkoitus on merkitty yleiskaavaan puolustusvoimien alue -merkinnällä puolustusvoimien käytössä olevaksi alueeksi. Kaavamerkintä ei edellytä kirjainyhdistelmää. Ympäristöministeriön asetuksessa MRL:n mukaisissa kaavoissa käytettävistä merkinnöistä todetaan, että kaavoissa voidaan käyttää

tarvittaessa muitakin kuin asetuksessa tarkoitettuja merkintöjä. Helsingin uusi yleiskaava ei noudata muutoinkaan yleisesti muualla Suomen alueella olevia yleiskaavamerkintöjä. Koko kaavan esitystapa on aivan toinen. Merkinnän selitys ja kaavamääräysteksti vastaa puolustusvoimien lausunnossa tarkoitettua EP-merkintää. Kaavan merkintälogiikka on kaikkialla kaava-alueella sama. Kartalta vaikealukuisia kirjainyhdistelmiä ei kaavakartassa ole käytetty. Merkinnän symboli tai merkintätapa ei heikennä kaavan oikeusvaikutuksia. Yhteenvedona voi todeta, että yleiskaavan esitystapaa on uudistettu ruutualueisiin perustuvaksi maankäytön tehokkuutta ja potentiaalia osoittavaksi pääkaavakartaksi selostuksineen ja teemakarttoineen ja liiteraportteineen. Uusi esitystapa ei sisällä EP- tai muita kirjaintunnuksia. Yleiskaava on kunnan maankäytön pitkän aikavälin strategisen suunnittelun juridinen asiakirjakokonaisuus, jonka tehtävä on yksinomaan määrittää maan pääkäyttötarkoitus ja ohjata alempiasteista maankäytön suunnittelua. EP-merkintä soveltuu paremmin asemakaavatasoisen tarkemman suunnittelun maankäyttöä ohjaavaksi merkinnäksi tarkentavine ohjeineen.

Hinholma, Neitsytsaari, Hernesaari, Kuusiluoto ja Viipurinkivi seuraavat YK2002:ssa vahvistettua maankäyttöä. YK2002:n virkistysalue-merkinnän sijaan, Hinholma, Neitsytsaari ja Hernesaari ovat maankäytöltään täsmentyneet loma-asumisen ja matkailun mahdollistaviksi merellisen virkistykseen ja matkailun alueiksi uudessa yleiskaavassa. Kuusiluoto ja Viipurinkivi säilyvät virkistys- ja viheralueina.

Lehmäsaari ja Nuottasaari ovat uudessa yleiskaavassa merellisen virkistykseen ja matkailun alueita (YK2002:ssa virkistysalueita). Saarten pääkäyttötarkoituksen henki, eli kehittäminen merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy seudulliseen viherverkostoon ja merelliseen virkistysvyöhykkeeseen, säilyy käytännössä ennallaan.

Yleiskaavakartan merkinnöillä määritetään kaupungin kuntarajojen sisällä sijaitsevien alueiden maankäytön strateginen pääkäyttötarkoitus. Yleiskaavamerkinnot eivät poissulje puolustusvoimien raskasaseammuntoja, eivätkä ne toimi varoetäisyyksien perusteena.

Itä-Villinki, Melkki ja Suomenlinnan Pikku-Mustasaari ovat vuoden 2002 yleiskaavassa pääkäyttötarkoitukseltaan virkistysalueita, jossa Melkin osalta myös mahdollisuus kehittää saarta ekoasumisen kokeilualueena. Yleiskaavassa maankäytön pääkäyttötarkoitukset on päivitetty vastaamaan paremmin saarten todellista pääkäyttötarkoitusta mm. Itä-Villinki merellisen virkistykseen ja matkailun alueena. Suomenlinna on merkitty maailmanperintökohteeksi. Merkinnot eivät poissulje puolustusvoimien saarilla harjoittamaa aktiivista koulutus-, harjoitus- ja virkistystoimintaa. Merellinen Helsinki -teemakartalla esitetyt vesiliikenteen yhteyspisteet ja huoltopisteet ovat yhteyspisteet ja huoltopisteet ovat teemakartalla perusteltuja silloin, kun saaria kehitetään merellisen virkistykseen ja matkailun alueena. Teemakartat ovat tavoitteellisia. Ne eivät määrää toteuttamaan niissä esitettyjä asioita.

Yleiskaavataso on luonteeltaan yleispiirteinen, eikä siinä esitetä melualueita eikä vaarasuoja-alueita. Melu- ja suoja-alueet selvitetään tarkemman maankäytön suunnittelun vaiheessa. Santahaminan ampumamelun huomioon ottamisesta maankäytön suunnittelussa on kerrottu yleiskaavan teknistaloudellisessa liiteraportissa. Lisäksi koko kaava-alueella koskee määräys, jonka mukaan yleiskaava-alue suunnitellaan kaikkialla toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys sekä terveellisyys ja turvallisuus, asumisen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen käyttäen hyväksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Kaavamääräyksen tulkintataulukon on lisätty teksti, jonka

mukaan terveellisyydellä ja turvallisuudella viitataan tässä määräyksessä kaikkiin ympäristöhäiriöihin, esimerkiksi liikenteen meluun ja erityismeluihin kuten lento- ja ampumameluihin, ilmanlaatuun ja muihin terveellisyyteen ja turvallisuuteen vaikuttaviin haittoihin. Kaavaselosta on lisäksi täydennetty ampumamelua koskevalla tekstillä ja Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ampumamelukäyrällä. Lisäksi Merellinen Helsinki 2050-teemakarttaan on merkitty Santahaminan ampumatoiminnan melualueen 2. vaihemaakuntakaavan mukainen raja. Puolustusvoimien aluetta koskevaan määräystekstiin on lisätty lause: ”Santahaminan ampumatoiminnan melualueen raja tulee ottaa huomioon Uudenmaan maakuntakaavan mukaisena.”

Yleiskaava ei ota, nykyisestä lainvoimaisesta yleiskaavasta poiketen, kantaa Helsingin alueelle suunniteltavaan tuulivoimaan. Tarkempi määrittely tuulivoiman sijoittamisperiaatteista on esitetty yleiskaavatyön kanssa samanaikaisesti käynnissä olevassa tuulivoiman sijoittamisperiaatteet -työssä. Tuulivoiman sijoittamisperiaatteet ovat hyväksytyt Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 9.2.2016 kaupunkisuunnittelun näkökulmana asiaan. Periaatteissa määritellyt teollisen kokoluokan tuulivoimavyöhykkeet on esitetty Merellinen Helsinki 2050 -teemakartalla. Lausunnot tuulivoiman sijoittamiseen liittyen tullaan pyytämään suunnittelun mahdollisesti tarkentuessa, käytännössä hankkeesta vastaavan tuulivoimatoimijan hankkeen yhteydessä.

Senaatti-kiinteistöt

Senaatti-kiinteistöjen näkemyksen mukaan yleiskaava ohjaa hyvin kaupungin yhdyskuntarakenteen kehittämistä ja suurpiirteisyydessään luo perustan liikennejärjestelmälle ja antaa mahdollisuudet yksityiskohtaisemmalle kaavoitukselle jatkossa.

Keski-Pasilan, Pohjois-Pasilan ja Ilmalan alueet

Pääraiteen ja Veturitien väliin jäävälle Pohjois-Pasilan alueelle, ei tulisi sallia tehokasta rakentamista tai sijoittaa tehokasta asumista ja/tai kantakaupunkialuetta ennen kuin tiedetään miten junaliikenteen tarpeet, varikkotoimet huoltoraiteineen Helsingin alueella järjestetään. Näkemyksemme mukaan em. alue tulisi yleiskaavassa esittää yhdyskuntateknisen huollon alueeksi, jolloin aluetta voidaan kehittää yhdyskuntateknisen huollon, tietoliikenteen ja liikenteen käyttöön ja sille voidaan rakentaa liikenteen hoidon ja yhdyskuntateknisen huollon kannalta tarpeellisia tiloja ja laitteita.

Viikki

Valtion omistuksessa olevan Viikin hoitosopimusalueen osalta Senaatti-kiinteistöjen luonnosvaiheen lausunnossa esittämät muutosehdotukset on suurelta osin otettu huomioon. Hoitosopimusalueen koilliskärkeen Latokartanon eteläpuolelle, joka ei ole Natura-aluetta, voitaisiin kuitenkin näkemyksemme mukaan vielä harkita asumisen lisäämistä.

Merellinen Helsinki

Valtion omistamien saarikohteiden osalta tulee varmistaa, että myös valtiolla maanomistajana on mahdollisuus kehittää omaisuuttaan samoilla lähtöoletuksilla kuin muutkin maanomistajat. Valtion omistamille maa-alueille tulee siten osoittaa yhtäläisesti merellisen Helsingin kehittämiseksi tarvittavia maankäyttömahdollisuuksia. Näkemyksemme mukaan Merellinen Helsinki -teemakartta ei päivitettynäkään

vastaa Itä-Villingin alueenkäytön osalta Senaatti-kiinteistöjen kaupungin kanssa sopimia periaatteita, vaan suuri osa Itä-Villingissä olevista loma-asunnoista sijaitsee teemakartassa virkistysalueeksi merkityllä alueella. Rakennetun ympäristön kulttuuriarvojen säilymisen ja rakennusten korjaamisen varmistamiseksi yleiskaavan aluevarauksista ei saisi muodostua esteitä Isosaaren asemakaavalliselle kehittämiselle. Liikenneverkkoon liittyen toivomme vielä selvitettäväksi löytyisikö luontevaa reittiä, jolla Hylkysaari saataisiin paremmin rantaratikan linjauksen tuntumaan. Hylkysaaren käyttötarkoitukseen liittyen pidämme tärkeänä, ettei yleiskaavatasolla tehtäisi siltä osin liian sitovia päätöksiä niin, että mahdollisuudet alueen kehittämiseen Merellisen virkistys- ja matkailun sijasta esim. asuin- tai toimistokäytön suuntaan tarkemmassa kaavasunnittelussa säilyvät.

Lisäksi, vaikka yleiskaava ei otakaan kantaa tuulivoiman sijoittamiseen, haluamme asian tultua ajankohtaiseksi ottaa sijoittamisperiaatteisiin kantaa myös tässä yleiskaavalausunnossamme. Ajankohtaisessa tuulivoiman sijoittamisperiaatteita

käsittelevässä selvityksessä on eniten melua aiheuttaville teollisen luokan voimaloille mietitty kahta sijoituspaikkaa, joista toinen sijoittuisi ulkosaaristossa Kuivasaaren ja Isosaaren taakse. Isosaaren kehittämisen osalta voidaan sanoa, että kehittäminen merellisen virkistys- ja matkailupalvelujen alueena estyy.

VASTINE:

Pasilassa pääraiteen ja Veturitien väliin jäävän kantakaupungiksi merkityn alueen sekä muun Ilmalan alueen jatkosuunnittelun aikataulutus on sovitettavissa ratapihan varikkotoimintojen sekä huoltoraiteiden tarpeen kokonaistarkasteluiden aikatauluihin. Suunnittelujärjestys huomioidaan yleiskaavan ehdotusvaihetta seuraavassa toteuttamisohjelmassa. Varikkotoiminta ja huoltoraiteet voivat säilyä alueella tarpeen mukaan, mutta merkintä antaa myös tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksia alueelle, mikä on tullut esiin keskusteluissa VR-yhtymän kanssa.

Yleiskaavan ehdotusvaihetta valmisteltaessa Viikin rakentamisen painopistettä on siirretty Tiedepuiston alueelle. Tiedepuiston merkintää kaavakartalla on muutettu keskeisiltä osiltaan asuntovaltaisesta alueesta A2 sekä virkistys- ja viheralueesta tehokkaammiksi A1 ja kantakaupunkialueiksi. Myös Viikin Talonpojan opiskelijakorttelin merkintää on muutettu A3 merkinnästä tehokkaammaksi A2 merkinnäksi. Alue on Natura-alueen lähiympäristössä eikä rakentamiseen osoitettuja alueita voi Viikissä laajentaa.

Merellinen Helsinki-teemakartassa olevat yleiskaavatasoiset suunnitteluperiaatteet antavat lisäinformaatiota ja ovat luonteeltaan ohjeellisia. Alueiden käyttötarkoituserkinnät ovat symbolinomaisesti suuntaa-antavia. Itä-Villingin osalta merkinnät pohjautuvat samanaikaiseen itäisen saariston asemakaavatyöhön. Yleiskaavakartalla Itä-Villingin pääkäyttötarkoituserkinnällä mahdollistetaan Itä-Villingin kehittäminen merellisen virkistys- ja matkailun alueena, joka sisältää mm. loma-asumisen alueita. Saarta voidaan kehittää virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueena ja joka kytkeytyy mantereen virkistys- ja viheralueisiin. Merkintä mahdollistaa saariin monipuolisia maankäyttöratkaisuja. Itä-Villingin kokoisen saaren suunnittelu edellyttää asemakaavatasoista yksityiskohtaista maankäytön suunnittelua.

Yleiskaava ei aseta esteitä Isosaaren asemakaavoituksen kehittämiseksi. Saari on osoitettu kaavassa merellisen virkistys- ja matkailun alueeksi. Merkintä mahdollistaa toiminnan kannalta oleellisen asumisen jatkumisen, eikä estä rakennetun ympäristön korjaamista. Yleiskaavatyön rinnalla tehdyt tuulivoiman sijoittamisperiaatteet

mahdollistavat kaupunkisuunnittelun näkökulmasta myös teollisen mittakaavan tuulivoiman jatko suunnittelun Isosaareen, Kuivasaareen sekä näiden läheisille merialueille. Sijoittamisperiaatteet on laadittu tuulivoiman sijoittamisen teknistaloudellisesta näkökulmasta, maisemallisesta näkökulmasta sekä tuulivoiman sosiaalisen hyväksyttävyyden näkökulmasta käsin, jolloin on päädytty esitettyyn ratkaisuun. Teollisen mittakaavan tuulivoimatuotanto on yhteen sovitettavissa samalla alueella tapahtuvan virkistystoiminnan kanssa. Suunniteltaessa saariin asumista, joka uuden rakentamisen osalta on pääosin loma-asumista tai matkailua palvelevaa asutusta, tulee ottaa huomioon tuulivoimaloiden aiheuttama melu ja tarvittaessa priorisoitava haluttuja toimintoja ja niiden sijoittamista. Käytännössä tuulivoiman ja muiden toimintojen yhteensovittaminen tullaan ratkaisemaan saarien asemakaavoituksen yhteydessä.

Saaristoraitiotien sijainti yleiskaavassa on ohjeellinen, jonka toteutustapa ja sijainti ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa. Hylkysaari sijoittuu kuitenkin Kruunusiltojen osuuden vaikutuspiiriin. Kruunusilloista on valmistunut yleissuunnitelma, eli suunnittelu on muita yleiskaavavarauksia huomattavasti pidemmällä. Jos Kruunusilloista tehdään rakentamispäätös vuoden 2016 aikana yleissuunnitelman pohjalta, on epätodennäköistä, että siltojen ja raitiotien linjausta tullaan merkittävästi muuttamaan.

Hylkysaaren osalta kaavamerkintä on merellisen virkistykseen ja matkailun alue, joka mahdollistaa pienimuotoista matkailuun ja merelliseen virkistykseen liittyvää toimitilaa tai asumista. Varsinaisena asuinalueena Hylkysaarta ei jo sijaintinsa puolestakaan ole tarkoituksenmukaista kehittää.

Suomenlahden merivartiosto

Ei lausuttavaa.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)

Tukes toteaa lausunnossaan, että kaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa, ettei sellaisten kohteiden läheisyyteen, joissa käsitellään ja varastoidaan vaaralliseksi luokiteltuja kemikaaleja merkittäviä määriä, sijoiteta erityisiä haavoittuvia kohteita, jotka voisivat joutua vaaraan kemikaalionnettomuuden seurauksena. Tällaisia kohteita ovat mm. sairaalat, päiväkodit, koulut, muut hoitolaitokset sekä sellaiset merkittävät kokoontumistilat, joiden tyhjentäminen on onnettomuustilanteissa vaikeaa. Samoin tulee kaavoituksen yhteydessä varmistaa, etteivät maakaasuputkistot aiheuta vastaavaa vaaraa.

VASTINE:

Lausunnossa esille tuodut asiat otetaan huomioon osayleis- ja asemakaavasuunnittelussa.

ELY-keskus

Luonnonsuojelulain 65§:n mukainen lausunto Helsingin uuden yleiskaavan Natura-arvioinnista (16.2.2016)

Uudenmaan ELY-keskus toteaa, että Natura-arvioinnin mukaan uuden yleiskaavan merkittävimmät vaikutukset aiheutuvat Viikin peltoalan sekä Natura-alueen ulkopuolisten reunametsien pinta-alan pienenemisestä taajamarakentamisen laajentuessa. Arvioinnin mukaan vaikutukset eivät minkään lintulajin osalta kohoa merkittäviksi, sillä rakentamisen jälkeenkin Vanhankaupunginlahden ja Viikin peltojen muodostaman ekologisen kokonaisuuden katsotaan säilyvän toimivana ja eheänä. ELY-keskus kuitenkin katsoo, että heikentäviä vaikutuksia aiheutuu erityisesti lintulajeille, jotka käyttävät Natura-alueeseen rajautuvia peltoalueita levähdys- ja ruokailualueena pesimäaikana tai muuttoaikana. Merkittävin vaikutus kohdistuu lintudirektiivin liitteen I lajiin ruskosuohaukkaan. Lisäksi ELY-keskus katsoo, että Vanhankaupunginlahden Natura-alueelle kohdistuvien yhteisvaikutusten arviointi on jäänyt puutteelliseksi, koska jo pitkälle toteutuneen rakentamisen vaikutukset Arabianrannan, kalasataman ja muiden vireillä olevien asemakaavojen kumuloituvia vaikutuksia ei ole huomioitu.

Edellä kuvatun perusteella, varovaisuusperiaate huomioiden, ELY-keskus katsoo, että varsinkaan pitkällä aikavälillä linnuston kannalta tarkasteltuna ei ole perusteltua sulkea pois Vanhankaupunginlahden lintuvedet Natura-alueen eheyteen kohdistuvien merkittävästi heikentävien yhteisvaikutusten mahdollisuutta.

Yhteenvedona ELY-keskus katsoo, että Helsingin uudella yleiskaavalla on LSL 66 §:ssä tarkoitettuja merkittävästi heikentäviä vaikutuksia Vanhankaupunginlahden lintuvesi (FI0100062) Natura 2000-alueen suojelun perusteena oleviin luonnonarvoihin.

- Varovaisuusperiaatetta noudattaen vaikutukset on katsottava merkittävästi heikentäviksi lintudirektiivin liitteen I lajeista ruskosuohaukalle.
- Varovaisuusperiaatetta noudattaen varsinkaan pitkällä aikavälillä linnuston kannalta tarkasteltuna ei ole perusteltua sulkea pois Natura-alueen eheyteen kohdistuvien merkittävästi heikentävien yhteisvaikutusten mahdollisuutta.

Muiden Natura-alueiden osalta todettiin, ettei yleiskaava merkittävästi heikennä Natura-alueiden perusteena olevia luonnonarvoja, kunhan seuraavat asiat huomioidaan jatkossa:

- Porvarinlahden yli osoitetun pikaraitiotien vaikutukset on arvioitava kokonaisuutena Östersundomin yhteisen yleiskaavan jatkosuunnittelussa Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065) Natura 2000-alueen osalta.
- Arvioinnissa esitetyt lieventämistoimenpiteet toteutetaan Vantaanjoen (FI0100104) ja Kallahden harju-, niitty- ja vesialueiden (FI0100063) Natura 2000-alueiden osalta.

VASTINE:

Luonnonsuojelulain 66 §:n mukaan viranomaisen ei saa hyväksyä suunnitelmaa, jos luonnonsuojelulain 65 §:ssä tarkoitettu arviointi- ja lausuntomenettely osoittaa hankkeen tai suunnitelman merkittävästi heikentävän luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura-2000-verkostoon.

Yleiskaavan vaikutukset Natura 2000 -alueisiin on arvioitu luonnonsuojelulain 65 §:n ja luontodirektiivin mukaisesti (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2015:2). Arviointi on laadittu ja sen johtopäätökset on perusteltu asianmukaisesti. Arvioinnissa on otettu huomioon luontotyyppien ja lajeihin kohdistuvien vaikutusten lisäksi vaikutukset Natura-alueiden eheyteen ja kiinnitetty huomiota hankkeiden ja suunnitelmien yhteisvaikutuksiin.

Natura-arviointi toteaa yksiselitteisesti, että yleiskaavan mahdollistamasta rakentamisesta ei aiheudu merkittävää haittaa minkään luontotyyppin tai lajin osalta kuin ei myöskään merkittäviä yhteisvaikutuksia Natura-alueiden eheyteen. ELY-keskuksen Natura-arvioinnista antamassa lausunnossa (ELY 16.2.2016) kuitenkin vedotaan varovaisuusperiaatteeseen ja todetaan, ettei tällaisia vaikutuksia voida poissulkea Vanhankaupunginlahden (FI0100062) Natura-2000-alueen suojelun perusteena oleviin luontoarvoihin ruskosuohaukan ja Natura-alueen eheyden osalta. ELY-keskus yleiskaavasta antamassa lausunnossaan toteaa, että vaikutuksia aiheuttaa erityisesti rakentaminen Etu-Viikin peltoalueelle Viikintien eteläpuolelle ja että Viikintien eteläpuoliset rakentamisalueet on syytä poistaa kaavakartalta. Lausunnosta ei käy ilmi, poistuuko tässä viitatus rakentamisalueiden vähentämisen jälkeen varovaisuusperiaatteen noudattaminen Natura-lausunnossa tarkoitettujen Vanhankaupunginlahden Natura-2000-alueen suojelun perusteena olevien luontoarvojen osalta.

On todettava, että ELY-keskus noudattaa Natura-lausunnossaan tältä osin ylivarovaisuutta, mikä ei ole tiivistyvässä kaupunkiympäristössä mahdollista. Kaupunkia tulee voida täydentää merkittävän Jokeripysäkin ympäristössä. Viikintien eteläpuolisilla alueilla, joita nyt ehdotetaan kokonaan poistettaviksi kaavasta, on jo nykyäänkin rakentamista. Ainakin nämä rakentamisalueet on merkittävä yleiskaavaan jo tästä syystä vähintäänkin olemassa olevien asemakaavojen ja toteutuneen rakentamisen mukaisina.

Natura-lausunto ei käytettävissä olevien tietojen perusteella perustu mihinkään uuteen selvitykseen, joka olisi laadittu Natura-arvioinnin jälkeen. Vaikutusten merkittävyyden arviointi pelkän varovaisuusperiaatteen nojalla ei ole perusteltua.

Natura-arvioinnin mukaan Natura-tietolomakkeella (1996) mainittu ruskosuohaukka hankkii ravintonsa pääasiassa avomailta (ruovikot, niityt, pellot). Arvioinnissa todetaan, että Vanhankaupunginlahden kosteikko yhdessä natura-alueen ulkopuolisten Viikin peltojen kanssa on ruskosuohaukan yksinään pesivälle parille ravinnonhankinta-alueena todennäköisesti liian pieni, jolloin pesivät parit liikkuvat laajemmalla alueella. Kaavan mukaisen rakentamisen toteuduttua Viikin peltojen pinta-alaksi jää vähintään 145 hehtaaria. Viikin alueen täydennysrakentaminen pienentää lajin ravinnonhankintaan soveltuvan avomaan määrää arvioinnin mukaan peltojen ja kosteikoin alueella sekä muualla yleiskaavan alueella enintään 7%. Arvioinnin mukaan pääasiallisia vakinaiseen pesimiseen vaikuttavia tekijöitä ovat kuitenkin kosteikon ominaisuuksien ja kosteikon tilan välilliset, muuhun linnustoon kohdistuvat vaikutukset ja pienpetojen saalistuspaine. Yleiskaavalla ei katsota olevan vaikutusta lajin esiintymiseen alueella muuttoaikoina.

On lisäksi todettava, ruskosuohaukan pesimäkanta Natura-alueella on vuonna 1996 ja vuonna 2014 ollut vain 0–1 paria. Ruskosuohaukka ei ole Suomessa uhanalainen eikä erityisen suojeltava laji eikä myöskään luontodirektiivin tarkoittama ensisijaisesti suojeltava laji.

Natura-arvioinnissa on Natura-alueen eheyden osalta todettu, että rakentamisen seurauksena Vanhankaupunginlahden ja Viikin peltojen muodostaman ekologisen

kokonaisuuden rakenne ja toiminta eivät häiriinny tavalla, joka olisi luonnonsuojelulain tai luontodirektiivin vastaista. Viikin peltojen pinta-ala riittää turvaamaan Natura-alueen suojeluperusteisten lajien pesimisen ja ruokailun peltoalueella. Alueen suojelutavoitteita tukevat lukuiset lahden ympäristöön suunnitellut luonnonsuojeluohjelman kohteet, jotka on tarkoitettu rauhoittamaan luonnonsuojelualueiksi ja jotka tulee yleiskaavamääräyksen mukaan ottaa jatkosuunnittelussa huomioon. Lahdenväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi vähentää Natura-alueen pohjoisreunan melua ja johtaa pitkällä aikavälillä lajiston monipuolistumiseen. Lisäksi Viikin pelloille suunniteltu asuinrakentaminen sijoittuu pääasiassa Viikintien varteen, jonka lähiympäristöt ovat jo nykyisellään melualueita. Arvioinnissa on todettu toimenpiteitä, joilla haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää. Natura-arvioinnin raja-alue on tehty kahden kilometrin säteellä Natura-alueesta, jolloin se sisältää koko Vanhankaupunginlahden muodostaman kokonaisuuden nykyisine ja tulevine maankäytön muutosalueineen.

Arvioinnissa on otettu huomioon, toisin kuin ELY-keskus katsoo, ympäristön rakentamisen ja asemakaavojen yhteisvaikutukset. Arvioinnin pohjana on ollut koko yleiskaavan mahdollistama rakentaminen ja asukkaiden määrä. Natura-arvioinnin (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2015:2) pohjana on ollut yleiskaavan paikkatietodata ruutualueittain. Eli kaikki väestöennusteen mukainen asukasmäärä jaettuna yleiskaavan ruutujen osoittaman tehokkuuden mukaisesti siten, että Helsingissä asuu vuonna 2050 noin 860 000 asukasta. Tältä osin Natura-arvioinnin pohjana siis ovat kaikki, myös nykyisten kaavaprosessissa olevien alueiden sekä Kalasataman ja Arabianrannan rakentamisen tuottama väestömäärä. Tältä osin yhteisvaikutukset on Natura-arvioinnissa pystytty arvioimaan todellisen asukasmäärän mukaisina, mikäli yleiskaava toteutuu kokonaan. Myös muut kaavan vaikutusarviointit on tehty tätä menetelmää käyttäen. Yhteisvaikutukset on näin saatu kattavasti ja parhaalla mahdollisella tavalla selvitettyä.

Yleiskaavamääräysten ja -merkintöjen mukaan Natura-alueet tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon eikä niitä saa merkittävästi heikentää. Yleiskaava sisältää myös määräyksen muiden luontoarvojen huomioon ottamisesta. Vaikutusten arviointia tarkennetaan asemakaavoituksen yhteydessä, jolloin laaditaan lain edellyttämät tarkemmat selvitykset.

Jatkosuunnittelussa huomioidaan Porvarinlahden yli osoitetun pikaraitiotien vaikutusten tutkiminen kokonaisuutena Östersundomin yhteisen yleiskaavan jatkosuunnittelussa Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065) Natura 2000-alueen osalta ja Natura-arvioinnissa osoitettujen lieventämistoimenpiteiden toteuttaminen Vantaanjoen (FI0100104) ja Kallahden harju-, niitty- ja vesialueiden (FI0100063) Natura 2000-alueiden osalta.

Yleiskaavalla ja sen mahdollistamalla rakentamisella ei siten ole luonnonsuojelulain ja luontodirektiivin tarkoittamalla tavalla ruskosuohaukkaan ja Natura-alueen eheyteen kohdistuvia merkittäviä heikentäviä vaikutuksia yhteisvaikutukset huomioon ottaen. Tällaisia vaikutuksia rakentamisella ei ole myöskään varovaisuusperiaatteella huomioon ottaen. Yleiskaavan mukainen rakentaminen ei Euroopan komission luontodirektiivin 6 artiklan tulkintaohjeen (Natura-2000 alueiden suojelua ja käyttö, 2000) ja EU tuomioistuimen ratkaisukäytännön tarkoittamalla tavalla suurella todennäköisyydellä vaikuta Natura-alueen koskemattomuuteen eikä Natura-arvioinnin tulokset ole epävarmoja siten, että varovaisuusperiaatteella tulisi sovellettavaksi. Suunniteltu maankäyttö ei arvioinnin perusteella vaaranna Natura-alueen säilymistä tavoitteita eikä vaarantumiselle jää arvioinnin mukaan perusteltuja epäilyjä. Komission ennalta varautumisen periaatetta koskevan tiedonannon (KOM 2.2.2000) mukaan ennalta varautumisen periaatetta (varovaisuusperiaatetta) voidaan käyttää

ainoastaan tapauksissa, joissa on riskin mahdollisuus, mutta se ei kuitenkaan oikeuta "omavaltaisten" päätösten tekemiseen.

Luonnonsuojeluoikeuteen sisältyvää varovaisuusperiaatetta on sovellettu Suomen oikeuskäytännössä lähinnä poikkeamislupaharkinnassa ja arvioitaessa naturavaikutusten selvityselvöllisyyttä.

Suomen ortodoksisen kulttuurikeskuksen säätiö

Suomen ortodoksien kulttuurikeskuksen säätiö yhtyy Natura-arviointiin siinä, että Vuosaarella ja sen ympäristössä asukasmäärän merkittävä lisäys saattaa aiheuttaa kuormitusta Kallahden Natura-alueen ulkoilureiteillä ja uimarannoilla. Vaikutuksia voi lieventää kulunohjauksella ja opastuksella. Säätiö suojelee omatoimisesti hallinnoimansa alueen vedenalaisia hiekkasärkkiä.

Säätiö pitää Natura-arvioinnin johtopäätöksiä oikeaan osuvina ja luonnon arvoja edistävinä.

Muistutukset

Yhteenveto muistutuksista

Yleiskaavaehdotus oli virallisesti nähtävillä 27.11.2015–29.1.2016 välisen ajan. Yleiskaavaehdotuksesta toimitettiin yhteensä 1444 muistutusta. Muistutuksiksi kirjattiin ilmoitettuna muistutuksenjättöaikana toimitetut mielipiteet. 29.1.2016 jälkeen tulleet mielipiteet on kirjattu yleiskaavatyötä koskeviksi kirjeiksi. Kirjeitä saapui 42 (9.5. tilanne), joista osa oli useita allekirjoituksia sisältäviä kaupunginosayhdistysten adresseja.

Muistutusten antajista suurin osa oli yksityisiä kaupunkilaisia. Erilaisia intressiryhmiä, mm. puolueiden tai harrastustoimintaan keskittyneiden yhdistysten muistutuksia oli yhteensä 70 kappaletta. Asunto-osakeyhtiöitä muistutuksen antajista oli kaikkiaan 31 kappaletta. Yhteensä 12 yritystä antoi yleiskaavaluonnoksesta muistutuksen. Yleiskaavan muutosalueiden kohdentumisesta johtuen sekä yhteisöiden että yritysten joukossa korostuivat teemallisesti koira- ja hevosharrastukseen sekä ilmailuun liittyvät toimijat.

Yleiskaavaehdotuksesta tulleet muistutukset ovat olleet kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsenten luettavissa esityslistan liitteenä. Lisäksi kaikille virallisen muistutuksen jättäjille, jotka olivat muistutuksessaan erikseen ilmoittaneet posti- tai sähköpostiosoitteensa, lähetetään kooste saaduista lausunnoista ja muistutuksista (Vuorovaikutusraportti IV).

Yleisin muistutuksissa esiintyvä teema koskee viher- ja virkistysalueiden varaamista yleiskaavassa asuntovaltaisiksi alueiksi. Yksittäisiä alueita koskevissa muistutuksissa korostuivat Vantaanjokilaakson lähialueet, Keskuspuisto, Käpylä, Kumpula, Vartiosaari ja Lauttasaari sekä Tuomarinkylä ja Malmin lentokenttä. Kuitenkin käytännössä lähes kaikki yleiskaavan osoittamista uusista aluevarauksista saivat osakseen vastustusta useassa muistutuksessa.

Tuomarinkylän alueesta esitettiin lähes 500 lomakemuotoista muistutusta sekä alueen yrittäjien ja seurojen edustajien yhdessä allekirjoittama adressi (20 allekirjoittanutta). Lauttasaari-Seura toimitti 5010 henkilön allekirjoittaman adressin kirjeenä sisältäen allekirjoittajien näkemyksen yleiskaavaehdotusta paremmasta yleiskaavaratkaisusta Lauttasaaren osalta. ”Keskuspuistoa ei saa supistaa Helsingin yleiskaavassa” – adressissa oli 14 150 nimeä. Adressin mukana oli myös lasten piirustuksia. Adressi toimitettiin kirjeenä.

Malmin lentokentän maankäytön muutos liittyy suurelta osin valtion päätökseen lentotoiminnan lopettamisesta. Helsingin seudulla on suuria paineita asuntorakentamiseen kaupungin kasvaessa voimakkaasti erityisesti keskeisiltä osiltaan. Tekeillä olevassa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa Malmin lentokentän alue on osoitettu tiivistettäväksi alueeksi. Malmia koskevissa muistutuksissa viitattiin lentokentän lentotoimintaa puolustavaan adressiin, jossa on 3.3.2016 ollut yli 70 000 allekirjoitusta.

Kansallisen kaupunkipuiston (Helsinki-puisto) perustamista varten on perustettu kaupunkipuisto -liike, joka toimitti 74 eri yhteisön allekirjoittaman muistutuksen kansallisen kaupunkipuiston perustamisen puolesta.

Muistutusten lukumäärää tarkasteltaessa tulee muistaa, että yleiskaavatyöstä tavalla tai toisella kiinnostuneita ihmisiä on joka tapauksessa ollut vielä huomattavasti saapuneita muistutuksia suurempi määrä. Huomattavaa on myös se, että vaikka yleiskaava sai osakseen runsaasti kritiikkiä, tuotiin lukuisissa muistutuksissa esille myös kaupungin kasvun tärkeyttä ja pidettiin yleiskaavan entistä tiiviimmän kaupunkirakenteen mahdollistamia ratkaisuja oikean suuntaisina. Esimerkiksi Urban Helsinki -kollektiivi koki yleiskaavaehdotuksen pyrkivän laadukkaaseen, urbaaniin ympäristöön, mutta piti uhkana kaavan alimitoituksen muodostumista esteeksi kaupungin kasvulle ja kehittymiselle kansainvälisessä kaupunkikilpailussa menestyväksi metropoliksi.

Aiempien suunnitteluvaiheiden tapaan kaupunkibulevardeihin liittyvää maankäyttöä pidettiin muistutuksissa pääsääntöisesti hyvänä, vaikkakin epäileviäkin näkökantoja niihin liittyen esitettiin. Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin osalta kritisoitiin Keskuspuiston reunan maankäyttöä. Positiivinen suhtautuminen bulevardisointikehitykseen korostui erityisesti sellaisissa muistutuksissa, joissa esitettiin kritiikkiä viheralueiden maankäytön muutosta kohtaan. Kaupunkibulevardeja puolestaan kritisoitiin erityisesti liittyen ajoneuvoliikenteen ruuhkautumiseen muuttuvassa liikennejärjestelmässä. Huomionarvoista on myös se, että kaupunkibulevardit olivat muistutusten rinnalla käsitellyissä viranomaislausunnoissa selvästi korostunut teema.

Kaupunkilaiset ovat olleet yleiskaavan suunnitteluprosessin alkuvaiheesta lähtien aktiivisesti mukana yleiskaavan laadinnassa. Yleiskaavaprosessi on ollut selvästi asukkaita kiinnostava ja yleiskaavan muutos tärkeäksi koettu työ. Muistutuksista välittyy se, että kaupungin kasvusta ja kaavaratkaisuista on keskusteltu eri yhteisöissä ja naapurustoissa hyvinkin aktiivisesti. Valitettavasti kaikkien vastaajien toiveita ei kuitenkaan voida sellaisinaan täyttää, vaan kaupunkisuunnittelussa on pohjimmiltaan kyse eri intressien yhteensovittamisesta ja kompromissien tekemisestä.

Muistutusten joukossa saatiin kaupunkilaisilta yleiskaavatason lisäksi lukuisia yksityiskohtaisempia ehdotuksia, aloitteita ja ideoita jatkosuunnitteluun. Muistutuksissa esitetyt ideat on välitetty kaupunkisuunnitteluvirastossa eteenpäin asemakaavoittajille ja liikennesuunnittelijoille aiheesta riippuen.

Tässä raportissa vastataan pääsääntöisesti yleiskaavatasoisiin aiheisiin.

Muistutusten kohdentuminen teemoittain ja alueittain

Seuraavissa luvuissa on tiivistetty muistutusten ja kirjeiden pääsisältö teemoittain ja alueittain sekä annetaan samassa yhteydessä yhteiset vastineet kyseiseen teemaan tai alueeseen kohdistettuihin muistutuksiin ja kirjeisiin. On huomattava, että yksittäiseen muistutukseen saattaa löytyä vastine erillistä teemaa koskevan otsikon yhteydestä ja/tai aluetta koskevan otsikon yhteydestä. Vastineiden osalta viitataan tässä useiden teemojen ja alueiden osalta myös lausunnoista annettuihin vastineisiin. Tarkistettu yleiskaavaehdotus ja siihen sekä liitemateriaaliin tehdyt muutokset vastaavat osaltaan tulleisiin muistutuksiin. Kaikki muistutukset ja kirjeet on jaettu esityslistan liitteenä kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsenille kokouksessa, jossa tarkistettua yleiskaavaehdotusta ja tätä vuorovaikutusraporttia käsitellään.

Muistutuksista suurin osa koski viheralueita tai yksittäisiä paikkoja, jotka on yleiskaavassa varattu asuntorakentamiseksi. Muistutukset kattoivat alueellisesti suuren osan kaupungista, mutta selviä keskittyviä muistutuksissa on niillä alueilla, joilla yleiskaavan puitteissa on esitetty merkittäviä muutoksia maankäytössä.

Muistutusten alueellista jakaamaa kaupungin sisällä havainnollistetaan taulukossa.

Tuomarinkylä	580
Malmin lentokenttä	263
Lauttasaari	121
Veräjämäki	105
Keskuspuisto	82
Oulunkylä	75
Kumpula	72
Käpylä	52
Vartiosaari	49
Melkki	37
Laajasalo	33
Maunula	31
Munkkivuori	26
Tali	24
Katajanokka	24
Savela	22
Herttoniemi	22
Ramsinniemi	18
Pajämäki	15
Viikki	14
Taivaskallio	13
Vuosaari	12
Meri-Rastila	11
Haaga	11
Puistola	10
Kivinokka	10
Pornaistenniemi	9
Pihlajämäki	9
Malminkartano	8
Torpparinmäki	7
Pakila	7
Pitäjänmäki	6
Myllypuro	6
Töölö	5
Roihupelto	5
Rajasaari	5
Mustavuori	3
Mellunmäki	1

Teemallisesti muistutukset koskivat erityisesti viherympäristöön kohdentuvaa yleiskaavan mahdollistamaa maankäytönmuutosta, useimmissa tapauksissa muutosta asuntovaltaiseksi alueeksi. Muistutuksissa esitetyt perustelut rakentamattomien alueiden nykyisen maankäytön säilymisen puolesta liittyvät suurimmaksi osaksi paikallisiin virkistysarvoihin. Joissakin muistutuksissa korostettiin myös ekologisia arvoja, mutta nämä muistutukset olivat selvästi vähemmistössä viheralueiden koettuihin virkistysarvoihin nähden. Myös alueelliset kulttuuriarvot ja niiden säilyminen herättivät huolta monissa muistutuksen antajissa.

Liikenteen osalta muistutuksissa nousivat esille yleiskaavan esittämät kaupunkibulevardit, joiden monissa muistutuksissa epäiltiin vaikeuttavan merkittävästi henkilöautoilua ja heikentävän liike-elämän edellytyksiä kaupungissa. Toisaalta myös kaupunkibulevardeja puolustavia muistutuksia oli useita.

Lukuisissa muistutuksissa kyseenalaistettiin se, ettei uutta rakentamista, erityisesti asuntorakentamista ole voimakkaammin osoitettu nykyisille toimitila-alueille. Toisaalta tässäkin asiassa esitettiin muistutuksissa myös vastakkainen näkemys toimitila-alueiden tärkeydestä elinkeinoelämälle.

Yleiskaavan esitystapa ja yleiskaavan mitoitusperusteena oleva kaupungin väestönkasvuennuste esiintyivät teemana monissa muistutuksissa. Esitystapaa kritisoitiin epätarkaksi ja esitettiin huoli ruutuesitystavan jatkossa aiheuttamista ongelmallisista tilanteista. Väestöarvio koettiin useissa muistutuksissa epärealistiseksi, jolloin ratkaisuksi pääsääntöisesti ehdotettiin suurempaa rakentamisen volyyymiä Helsingin rajojen ulkopuolelle.

Luontoalueet

Luontoon ja luonnonalueiden muutokseen liittyviä mielipiteitä on suurin osa kaikista muistutuksista. Kaikkiaan sadoissa muistutuksissa keskeisin viesti on, että yleiskaavan myötä eivät luontoalueet saa kaupungista vähentyä, eikä niiden laatu heiketä. Tyypillisesti luontoa koskevissa muistutuksissa ei luontoarvoja ole juurikaan yksilöity tarkemmin. Useimmissa muistutuksissa mainitaan ”hieno luonto” tai ”rauhallinen luonto”. Tällaisissa tapauksissa vastine näihin muistutuksiin on annettu raportin kohdassa ”Viher- ja virkistysalueet”, kun taas seuraavassa käsitellään tarkemmin määriteltyjä alueellisia luontoarvoja. Metsäverkosto ja metsään liittyvät metsäluonnon monimuotoisuusarvot sekä luontoarvojen turvaaminen myös sitovin kaavamerkinöin ovat tulleet esille muistutuksissa.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Helsingin luonnonsuojeluyhdistys pitivät myönteisenä muutoksena Helsingin luonnonsuojeluohjelman 2015–2024 suojelukohdeaineiston huomiointia oikeusvaikutteisena - tämäkin tosin vain teemakartassa. Esitettiin vaatimus, että kaikki olennaiset luontokohteet tulisi esittää myös yleiskaavan pääkartassa.

Monipuolinen luonto ja luontoarvojen arvotihentymät tarjoavat kaupunkilaisille arvostettua virkistysympäristöä. Niinpä huoli lähiympäristön ja koko kaupungin luontoarvojen säilymisestä tulee muistutuksissakin selvästi esille. Kaavatyössä on pyritty löytämään rakentamiseen virkistysarvoiltaan vähempiarvoisia paikkoja, kuten moottoritiemäisten alueiden varret ja jo muuntuneet ympäristöt. Arvokkaimmat luontokohteet voidaan esitetyn yleiskaavaratkaisun myötä säilyttää edelleenkin.

Kuten jo vuoden 2015 syksyllä käsitellyissä yleiskaavan luonnosvaiheen mielipidevastineissakin todettiin, on yleiskaavatyön yhtenä keskeisenä

tavoitteena kaupungin merkittävimpien luontoarvojen ja -alueiden säilyttäminen yleiskaavan aikatahtimella, ja tämä periaate on edelleen myös tarkistetussa yleiskaavaehdotuksessa. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaavan tulee huolehtia myös luontoarvojen vaalimisesta.

Muistutuksissa todetaan, että kaavakartalle pitää merkitä oikeudellisesti sitovalla tavalla luonnonsuojelualueet. Kaavamääräyksiä on tarkennettu luontoarvojen turvaamisen osalta. Yleiskaavan Kaupunkiluonto-teemakartta on luonnonsuojeluverkoston osalta oikeusvaikutteinen. Lisäksi teemakartalla osoitetaan suunnitteluohjeeksi ekologisen kytkeytyneisyyden kannalta tärkeät metsäverkosto, niittyverkosto ja siniverkosto. Metsäverkoston osalta määrätään, että se täytyy huomioida virkistys- ja viheralueita kehitettäessä. Lähtökohtana on säilyttää metsäverkoston metsäinen luonne.

Yleiskaavatyön yhtenä lähtökohtana on ollut kaupunkiekologinen selvitys (Helsingin kestävä viherrakenne, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:27). Kaavan viherverkosto ja erityisesti kaupunkiluontoa koskeva teemakartta osoittavat keskeisimmät säilytettävät luontoalueet. Kaavamääräyksiin on varmistettu luonnon monimuotoisuuden, ekosysteemipalvelujen kehittämisen, luonnonsuojelun ja ekologisen verkoston sekä metsäverkoston kannalta tärkeiden alueiden huomioon ottaminen asemakaavoituksessa. Yleiskaavan luontovaikutukset ja vaikutukset Natura-alueiden luontovarvoihin on arvioitu osana yleiskaavan valmistelutyötä. Luontovaikutusten arviointiraportin (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:39) mukaan yleiskaavan vaikutukset luontovarvoihin ovat rakentamisen aikana ja toteuttamisen jälkeen vähäisiä tai kohtalaisia. Linnustovaikutukset mm. saaristossa ja kosteikoilla arvioitiin kohtalaisiksi tai suuriksi johtuen alueiden lisääntyvästä virkistyskäytöstä. Virkistykseen aiheuttamaa häiriötä voidaan kuitenkin lieventää virkistyskäyttöä ohjaamalla.

Yleiskaavan vaikutukset Natura 2000 -alueisiin on arvioitu luonnonsuojelulain 65 §:n ja luontodirektiivin mukaisesti (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2015:2). Natura-alueita Helsingissä ovat Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet, Vanhankaupungin lintuvesi, Kallahden harju-, niitty-, vesialueet sekä Vantaanjoki. Arviointi on laadittu ja sen johtopäätökset on perusteltu asianmukaisesti. Arvioinnissa on otettu huomioon luontotyyppien ja lajeihin kohdistuvien vaikutusten lisäksi vaikutukset Natura-alueiden eheyteen ja kiinnitetty huomiota hankkeiden ja suunnitelmien yhteisvaikutuksiin. Yleiskaavalla ja sen mahdollistamalla rakentamisella ei ole luonnonsuojelulain ja luontodirektiivin tarkoittamalla tavalla ruskosuohaukkaan ja Natura-alueen eheyteen kohdistuvia merkittäviä heikentäviä vaikutuksia yhteisvaikutukset huomioon ottaen.

Yleiskaavamääräysten ja -merkintöjen mukaan Natura-alueet tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon eikä niitä saa merkittävästi heikentää. Yleiskaava sisältää myös määräyksen muiden luontoarvojen huomioon ottamisesta. Vaikutusten arviointia tarkennetaan asemakaavoituksen yhteydessä, jolloin laaditaan lain edellyttämät tarkemmat selvitykset. Tässä kohtaa viitataan lisäksi vastineeseen Natura-arvioinnista annetusta ELY-keskuksen lausunnosta.

Tietyiltä osin yleiskaava ehdottaa maankäytön muutosta kaupungin nykyisille viheralueille. Viheralueiden väheneminen jonkin verran on kuitenkin tällaisissa tapauksissa arvioitu pienemmäksi haitaksi kuin yleiskaavaratkaisusta saatavat hyödyt entistä kestävämmän kaupunkirakenteen muodossa. Maankäytönmuutos on kokonaisuuden kannalta perusteltu ratkaisu esimerkiksi uuden intensiivisen joukkoliikenteen vyöhykkeen rakentamisen kannalta.

Muistutuksissa esitetään kritiikkiä yleiskaavaa kohtaan siitä, että se vähentää kaupungin sisäisiä ekosysteemipalveluita ja vaikuttaa negatiivisesti yleiseen luonnon monimuotoisuuteen. Asia on tunnistettu yleiskaavan kaupunkiekologisessa selvityksessä. Yhtenä yleiskaavan keskeisenä tavoitteena on ollut myös ekologisesti kytkeytyneemmän viherverkostokaupungin vahvistaminen. Maankäyttömuutosta ei ole esitetty alueille, joilla on suuria luontoarvoja, esimerkiksi ainutlaatuisen lajiston muodossa.

Yleiskaavaluonnosta kritisoidaan muistutuksissa myös siitä, ettei seudullinen perustelu tiivistämiselle ole riittävä. Keskeinen ympäristöllinen perustelu tiivistämiselle on liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen huomattavasti pienempi määrä tiiviissä kaupunkirakenteessa. Eli strategisesti tärkeissä kohdissa kaupunkia on yleiskaavan maankäyttöratkaisu perusteltu tavoiteltaessa vähäpäästöisempää ja siten kestävämpää kaupunkirakennetta. Pitää lisäksi huomata, että tarkasteltaessa koko yleiskaavan mahdollistamaa uutta rakentamista, yhtenäiset laajat viheralueet on säilytetty ja esitetty parannettaviksi ja lisättäväksi poikittaisia virkistys- ja viheryhteyksiä. Uudessa yleiskaavaratkaisussa korostetaan verkostomaisen viherrakenteen kehittämistä koko kaupungin alueella.

Yleiskaavan esitystapa on sellainen, että tulevaa rakentamisen ja viheralueiden rajaa ei määrätä tarkasti. Syynä tähän on suunnitelman mittakaava. Tarkempi suunnittelutyö ja siten myös paikallinen arviointi on mahdollista tehdä vasta tarkemmalla suunnittelutasolla. Olennaista on, että yleiskaava mahdollistaa kaupunkirakenteen kehittymisen paikallisella tasolla montaa erilaista kehityspolkua seuraten. Huomattavaa on myös se, että kaikki rakennetun alueen merkinnät voivat myös jatkossa sisältää viheralueita ja näiden sisältämiä luontoarvoja. Myös viheryhteyksimerkintä sisältää tavoitteen poikittaisten virkistys- ja ekologisten yhteyksien kehittämisestä.

Muistutusten mukaan keskeisimpiä alueita, joilla luontoarvojen sanotaan yleiskaavan pohjalta heikentyvän, ovat itäisen saaristoraitiotielinjan varsi, Vartiosaari, Ramsinniemi, Mustavuoren alue, Koskelan metsäalueet, Keskuspuiston Hämeenlinnan väylän varsi, Malminkartanon metsäalueet, Malmin lentokenttää ympäröivät viheralueet sekä Munkkivuoren pohjoispuoleiset metsäalueet. Yleiskaavassa voidaan säilyttää arvokkaimmat luontokohteet. Yleiskaavassa on tunnistettu myös sellaiset rakennettavat alueet, joissa luontovaikutukset tulee ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa. Näitä kohteita ovat muistutuksissakin esiin tulleet kohteet.

Alueiden keskeisten luontoarvojen säilyttäminen tulee olemaan osa tarkempiasteista suunnittelua. Kaavamääräys edellyttää, että suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet ja turvata arvojen säilyminen. Koko kaava-alueella koskee määräys, jonka mukaan Natura 2000-verkoston kuuluvat alueet, luonnonsuojelualueet ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015–2024 suojeltavat alueet on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kaupunkiluonto-teemakartalta. Yleismääräyksessä myös todetaan, että virkistyspalveluja ja ekosysteemipalveluja kehitetään.

Luonnonsuojelulaki turvaa osaltaan suojeltavat kohteet ja elinympäristöt esimerkiksi liito-oravan osalta. Ympäristökeskuksen kattavaa luontotietojärjestelmää on hyödynnetty kaavatyössä ja luontoselvityksiä on tarkennettu mm. liito-oravan ja lepakoiden osalta. Yleiskaavan luontoselvitykset ja arvioinnit tarkentuvat tarkempiasteisessa suunnittelussa.

Kaupunkiekologisen selvityksen, luonto- ja Natura-selvitysten sekä kaavaan liitetyn Kaupunkiluonto-teemakartan sekä kaavamääräysten lisäksi on

yleiskaavatyön yhteydessä ympäristökeskuksessa valmisteltu yleiskaava-aluetta koskeva luonnonsuojeluohjelma ja metsäverkoston selvitys yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston kanssa. Luonnonsuojeluohjelma keskittyy erityisesti Natura-alueiden luontoarvojen, Helsingin metsäverkoston, saaristoluonnon ja saariston linnuston säilyttämiseen. Luonnonsuojeluohjelman valmistelussa ja metsäverkoston selvityksessä on otettu huomioon yleiskaavan valmisteluun liittyvä Helsingin arvometsiä koskeva esitys. Uuteen luonnonsuojeluohjelmaan on nostettu arvokkaimmat metsäalueet. Uuden luonnonsuojeluohjelman kohteet on esitetty oikeusvaikutteisina Kaupunkiluonto- teemakartalla. Luonnonsuojeluohjelma ja metsäverkoston selvitys turvaavat suojelualueet ja antavat tavoitteet koko Helsingin kattavalle metsäverkostolle ja luonnon monimuotoisuuden vaalimiselle.

Eri järjestöjen yhteisenä järjestölausumana (19 järjestöä) on esittänyt kaavan palauttamista uuteen valmisteluun perusteena, että kaava on esitetyssä muodossaan toteuttamiskelvoton. Kirjeessä katsotaan mm., että yleiskaavaehdotuksessa uhrataan aivan liian paljon Helsingin merellisiä ja mantereisia luonto- ja virkistysarvoja, vaikka tämä ei ole kaavan kasvutavoitteiden kannalta tarpeellista.

Virkistys- ja viheralueet sekä harrastustoiminta

Helsingin viheralueilla on suuri merkitys helsinkiläisille, ja tämä näkyy erittäin selvästi myös yleiskaavan muistutuksissa. Lähes kaikki annetut muistutukset sisältävät ajatuksia viher- ja virkistysalueisiin liittyen ja useimmissa tapauksissa koko muistutuksen sisältö on tähän teemaan liittyvää.

Selvästi suurin osa viher- ja virkistysalueisiin kohdistuneista muistutuksista liittyivät yleiskaavan kohteisiin, jotka muuttuvat yleiskaavan myötä pääkäyttötarkoitukseltaan nykyisestä viheralueesta tai voimassa olevan Yleiskaava 2002:n virkistysalueesta rakennetuksi kaupunkiympäristöksi. Myös poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien haittoja virkistysalueille on tuotu esiin mm. Tuomarinkylän kartanon peltoalueella ja Vallilanlaaksossa. Huomattavaa kuitenkin on, että yleiskaava mahdollistaa pääkäyttötarkoitukseltaan asuntovaltaisen alueen, keskusta-alueen tai toimitila-alueen sisäisten viheralueiden säilymisen, vaikka varsinaista viher- ja virkistysaluerakentamista ei alueella olisi. Kyse on pääkäyttötarkoituksesta, joka mahdollistaa myös muita määräyksessä lueteltuja toimintoja. Tämä täsmentyy asemakaavoituksessa. Myöskään voimassa olevassa Yleiskaava 2002:ssa ei pienempiä sisäisiä viher- ja virkistysalueita ja lähipuistoja ole merkitty, vaan ne sisältyvät muihin pääkäyttötarkoituseräisiin. Virkistysalueiden käytettävyyden säilyttäminen on osa myös joukkoliikenneväylien tarkempaa suunnittelua.

Virkistys- ja harrastustoimintojen alueille tai niiden lähiympäristöön rakentaminen koetaan muistutuksissa pääsääntöisesti huonona ratkaisuna. Suuri määrä muistutuksia tuli Malmin lentokentästä ympäröivine viheralueineen, Tuomarinkylän hevos- ja koirakeskuksen alueesta sekä Lauttasaaren, Oulunkylän ja Kumpulan viheralueista. Muistutuksissa korostuu usein yksittäisen muistuttajan tai laajemman joukon harrastetoiminnan intressi. Yleiskaava vaikuttaa merkittäväällä tavalla erityisesti harrasteilmailuun, ja sen on nähty vaikuttavan myös vinttikoiraharrastuksen ja hevosharrastuksen mahdollisuuksiin kaupungissa tulevaisuudessa. Vastaavasti joissain muistutuksissa tuotiin esille se, että esimerkiksi golf ja ilmailu varaavat kohtuuttoman suuria maa-alueita vain pienen harrasteryhmän käyttöön. Tuomarinkylän osalta yleiskaava mahdollistaa jatkossakin hevos- ja koiraharrastuksen jatkumisen nykyisessä laajuudessaan. Lähiympäristön tuleva maankäyttö on sovittavissa yhteen niin, että ratsastusreitit ja harrastus- sekä kilpailutoiminta voivat säilyä ja niitä voidaan kehittää edelleen.

Muistutuksissa esiintyi väitteitä, joiden mukaan yleiskaava tulee hävittämään tietyn määrän tai prosenttiosuuden kaupungin metsistä ja viheralueista. Tällaista määrää on kuitenkin erittäin vaikea laskea tarkasti yleiskaavatasolla. Muistutuksissa esitetyt laskennat perustuvat mitä ilmeisimmin oletukseen, että yleiskaavan asuinaluumerkintä ei sisältäisi myös viheralueita ja puistoja, vaikka tämä lukee selkeästi kaavamääräyksissä. Yleiskaavamääräyksiin ehdotettiin myös lisättäväksi, että viher- tai virkistysalueiden on oltava vähintään 300 m etäisyydellä tai kävelen 10 minuutissa saavutettavissa. Tämä asia on huomioitu viherverkostoa suunniteltaessa.

Helsingin viherverkosto on niin laaja ja monipuolinen kokonaisuus, että sitä on mahdotonta suunnitella kerralla valmiiksi. Yksityiskohtaisempaa suunnittelua tehdään tällä hetkellä ja tulevina vuosina jatkuvana prosessina. Yleiskaavan toteuttamisohjelman laatimisvaiheessa laaditaan Viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma (VISTRA II), jossa tarkennetaan teemakarttojen sisältöä profiloimalla viherverkoston osia, muotoilemalla periaatteita viherverkoston laadun kehittämiseksi sekä esittämällä viheraluerakenteen tavoitetila.

Suomen Latu ry:n muistutuksessa esitettiin, että yleiskaavan vaikutukset helsinkiläisten arkiulkoiluun ja luonnon virkistyskäyttöön tulee arvioida ulkopuolisen arvioijan toimesta. Koettiin, että Keskuspuistoon ei saa rakentaa lainkaan virkistyskäyttöä haittaavaa toimintaa. Lisäksi esitettiin, että kaupunkipuistojen, etenkin Keskuspuiston rajat tulisi piirtää yksiselitteisinä viivoina. Toivottiin, että olemassa olevien virkistysalueiden laatua ja kunnossapitoa tulee kehittää, jotta alueilla on todellista arvoa niiden varsinaisessa käyttötarkoituksessa. Lisäksi väestön kasvuun tulisi varautua kaavoittamalla uusia viheralueita kasvavan ulkoilupaineen ja kulutuksen hajauttamiseksi.

Siirtolapuutarhojen merkitsemistä yleiskaavaan merkinnällä RP-Siirtolapuutarha-/palstaviljelyalue toivottiin. Siirtolapuutarhat on merkitty pääkartalla virkistys- ja viheralueiksi, mikä mahdollistaa siirtolapuutarhatoiminnan jatkumisen. Pikaraitioiteitä ja niiden vaikutusta siirtolapuutarhojen hyvään saavutettavuuteen pidettiin tervetulleena. Niiden linjauksissa tullaan ottamaan huomioon ympäristövaikutukset ja Natura-alueet.

Seurasaareselän osalta tuli muistutuksia, joissa korostettiin suojaisan sisälahden otollisuutta moottoriveneiden lisäksi kanoottien, soutuveneiden, SUP-lautojen ja muiden lihasvoimalla liikkuvien pienten vesialusten käyttäjille sekä talviuimareille. Rajasaarta toivottiin kehitettävän merellisenä virkistys- ja viheralueena tai matkailun alueena. Muistutuksissa korostettiin myös veneen huoltamisen talvisäilytyspaikalla olevan olennainen osa harrastustoimintaa. Muistutuksissa esitettiin alueelle kehitettäväksi veneilyyn tai muihin merellisiin harrastuksiin liittyvää yritystoimintaa, esimerkiksi venehotelli-, vuokraus- tai kahvila-ravintola-toiminnan muodossa. Koettiin, että lisärakentamisen ei tulisi häiritä harrastustoimintaa, eikä lisätä pysäköintipaikkojen tarvetta ja autoliikennettä. Yleiskaavan kantakaupunkimerkintä mahdollistaa yritystoiminnan kehittämisen alueella. Talvisäilytyspaikkoja koskevaa selvitystä ollaan laatimassa yleiskaavasta erillisenä työnä yhteistyössä liikuntavirastossa.

Yleiskaavatyön keskeisenä mitoituksellisenä lähtökohtana on ollut merkittävän kasvun mahdollistaminen Helsingissä aina vuoteen 2050 asti. Lisäksi tavoitteena on ollut ohjata kasvu mahdollisimman kestävästi, joka käytännössä tarkoittaa entistä enemmän raideliikenteeseen nojaavan verkostokaupungin vahvistamista. Kun käytettävissä oleva maa-ala on kaupungissa tavoitteisiin nähden varsin rajallinen, on yleiskaavassa päädytty esittämään rakentamista alueille, joilla voi olla ristiriitaisia intressejä maankäytön suhteen. Huomioitavaa kuitenkin on, että näiden alueiden

maankäytön muutokselle – tässä tapauksessa viher- ja virkistysalueiden muutokselle rakennetuksi kaupunkiympäristöksi – on yleiskaavan tavoitteista tulevat perustelut olemassa. On selvää, että tiivistyvässä kaupungissa tarvitaan myös virkistys- ja harrastetoimintoja kasvavalle väestölle ja tämä on otettu huomioon yleiskaavaa laadittaessa.

Kasvuun varautumiseksi pyritään yleiskaavassa löytämään kokonaisuuden kannalta mahdollisimman hyvä ratkaisu. Yksi merkittävimmistä asioista yleiskaavaratkaisua arvioitaessa on, että yleiskaavan merkintätapa mahdollistaa aiempaa laajemman jouston alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, jolloin alueelliset arvot ja ominaispiirteet voidaan ottaa huomioon. Asuntoaluemerkinnät, keskustamerkinntä ja toimitila-aluemerkinnät sisältävät myös lähipuistoja ja virkistysalueita, joita yleiskaavan tarkkuudella ei ole esitetty, vaikka alueellinen merkintä olisi pääkäyttötarkoitukseltaan muuttunutkin viher- ja virkistysalueesta rakennetuksi alueeksi.

Jotta kaikille kaupunkilaisille voidaan turvata terveellinen ja liikkumista ja virkistymistä palveleva ympäristö, yleiskaavan tavoitteena on helposti saavutettava viheralueverkosto, joka on osoitettu pääpiirteissään kaavan pääkartalla sekä Virkistys- ja viherverkosto 2050 -teemakartalla. Kaikkia virkistykseen soveltuvia alueita ei voida yleiskaavalla turvata. Lähtökohtana on kuitenkin se, että kasvava väestö tarvitsee riittävästi virkistysalueita ja palveluita. Nämä tarpeet otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa yhteen sovittamalla rakentamisen ja virkistyskäytön tarpeet samoin kuin luontoarvojen ja kulttuuriympäristöarvojen säilyttäminen. Kaavamääräys edellyttää, että vihersormien ja muiden seudullisten viheralueiden sekä paikallisen viheralueverkoston jatkuvuus tulee turvata.

HelsinkiPuisto – Kansallinen kaupunkipuisto

74 yhdistystä, yhteisöä tai muuta tahoa on allekirjoittanut esityksen siitä, että Helsingin kaupunki tekisi selvityksen kansallisen kaupunkipuiston (Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132) aluerajauksesta yhteistyössä asukasyhdistysten kanssa ja päätöksen puiston perustamisesta. Järjestöt eivät esitä rajausehdotusta kansalliselle kaupunkipuistolle, mutta toteavat, että se tulisi tutkia uudelta pohjalta. HelsinkiPuisto ei heidän mukaansa täytä kansallisen kaupunkipuiston kriteerejä. Suomessa on tällä hetkellä kahdeksan kansallista kaupunkipuistoa Hämeenlinnassa, Heinolassa, Porissa, Hangossa, Porvoossa, Turussa, Kotkassa ja Forssassa.

Kansallisen kaupunkipuiston perustamista suunniteltiin Yleiskaava 2002:n valmistelun yhteydessä useiden eri aloitteiden perusteella. Asia nousi esille maankäyttö- ja rakennuslain uudistamisen yhteydessä, jolloin kansallisen kaupunkipuiston perustaminen tuli mahdolliseksi. Ensimmäisenä tutkittiin Keskuspuistoa kansallisena kaupunkipuistona. Eri asukasjärjestöt ehdottivat lisäksi lukuisia muita alueita. Yleiskaava 2002:ssa päädyttiin vuorovaikutuksessa asukkaiden ja järjestöjen kanssa osoittamaan HelsinkiPuistona kehitettävä alue, joka täyttää edelleen kaupunkisuunnitteluviraston tulkinnan mukaan kansallisen kaupunkipuiston sisällölliset kriteerit. Alue käsittää eteläisen Helsingin saaristoa, kantakaupunkia ja Itä-Helsingin ranta-alueita, Vantaanjokivartta ja Haltialan metsäalueet. Kuitenkin kaupunkisuunnittelulautakunta totesi lausunnoissaan (18.12.2008 ja 5.5.2011) kansallisen kaupunkipuiston perustamista koskevista aloitteista, että Helsingin kaupungin tavoitteena on säilyttää keskeiset virkistysalueet kaavoituksen keinoin. Viheralueiden arvojen, kuten kulttuuriympäristöarvojen, luontoarvojen ja viheryhteyksien, säilyminen on turvattu oikeusvaikutteisella yleiskaavalla ja asemakaavoilla. Kansallisen kaupunkipuiston alueen rajauksen tarkka määrittely on

nähty ongelmallisena ja dynaamista kaupunkikehitystä ja alueen hoitoa rajoittavana, jos kaupunkirakenteellisesti keskeistä aluetta koskevaa kunnan päätösvaltaa olisi rajoitettu. On nähty myös, että kansallinen kaupunkipuisto ei olisi pääkaupungin keskeisillä alueilla tuonut sellaista erityistä tunnettuus- tai imagolisää kuin se pienemmille kaupungeille kiistatta tuo. Helsingipuiston kehittäminen ei sulje pois mahdollisuutta hakea alueelle tulevaisuudessa kansallisen kaupunkipuiston statusta. Helsingipuistona kehitettävä alue täyttää kaupunkisuunnitteluviraston tulkinnan mukaan edelleen kansallisen kaupunkipuiston sisällölliset kriteerit ja Helsingipuistolle ei ole noussut varteenotettavaa kilpailijaa kansallisena kaupunkipuistona.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 7.2.2012 merkitä tiedoksi Helsingipuiston yleissuunnitelmaraportin ja hyväksyä Helsingipuiston yleissuunnitelman periaatteet tulevien asemakaavojen sekä alueen muun jatkosuunnittelun ja toteutuksen lähtökohdaksi. Yleissuunnitelman periaatteissa todetaan mm. että Helsingipuiston alue säilytetään elinvoimaisena ja yhtenäisenä. Yleissuunnitelmassa todettiin, että puiston sitovaa aluerajausta tarkennetaan tarvittaessa yleiskaavojen laatimisen yhteydessä. Helsingipuistoa kehitetään monipuolisena virkistysaluekokonaisuutena, jonka keskeisiä teemoja ovat merellisyys, historia, luonto, kaupunkikeskeisyys ja toiminnallisuus. Helsingipuiston alueelle sijoitettava kaupunkirakenne ja teknisen huollon rakenteet sopeutetaan puiston virkistyskäyttöön, tärkeisiin luonnonarvoihin, maisemaan ja kulttuurihistoriallisiin arvoihin.

Yleiskaava 2002:ssa osoitetun Helsingipuiston säilymisestä on oltu huolissaan useissa muistutuksissa etenkin Vantaanjokivarren ja Tuomarinkylän kartanon alueiden ympäristössä. Helsingipuisto ja Keskuspuisto on nostettu yleiskaavaehdotuksen teemakartassa Virkistys- ja viherverkosto 2050 omiksi alueikseen, joiden yhtenäisyys ja arvot tulee turvata. Yleiskaava 2002:ssa esitettyä Helsingipuiston merialueen rajausta on tarkennettu yleiskaavatyössä niin, että Kuninkaansaari ja Vallisaari voidaan liittää kokonaisuuteen. Uudessa yleiskaavassa esitetään vihersormien järjestelmä, jossa yhden "sormen" muodostaa Helsingipuisto. Vaikka uusi yleiskaava ei esitä vihersormille tarkkaa rajausta, se mahdollistaa vihersormien kehittämisen ja arvojen säilyttämisen. Tarkemmat ratkaisut tutkitaan jatkosuunnittelussa.

Kulttuuriympäristöt

Huoli kulttuuriympäristön arvojen säilyttämisestä nousi esiin muistutuksissa eri puolilla kaupunkia. Alueiden kulttuurihistoriallisten, rakennustaiteellisten tai maisemallisten arvojen pelättiin heikkenevän. Kulttuuriympäristöjä ja rakennussuojelua koskevia merkintöjä toivottiin kaavakartalle, kuten myös rakennustehokkuuksien ylärajojen määrittämistä näille alueille.

Kulttuuriympäristöä koskevassa teemakartassa ja raportissa on valtakunnallisten ja maakunnallisten arvojen lisäksi tuotu esiin Helsingiläinen kulttuuriperintö kokonaisuudessaan. Yleiskaavassa koko kaava-alueella koskevassa kaavamääräyksessä Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kulttuuriympäristöt-teemakartalta. Nämä alueet on otettu yleiskaavassa huomioon siten, että alueilla vain maltillinen lisärakentaminen on mahdollista kaavan tehokkuushaarukan puitteissa. Kaavamääräyksen mukaan lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on sovittava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

Suomenlinnan maailmaperintökohteen merkitsemistä kaavakartalle omana merkintäänään pidettiin hyvänä asiana.

Liikenne

Useat liikenteeseen liittyvistä muistutuksista koskivat yleiskaavan keskeistä ideaa kaupungin sisääntuloväylien muuttamisesta katuympäristöiksi eli kaupunkibulevardeiksi. Muistutuksissa oltiin huolissaan yksityisautoilun vaikeuttamisesta sekä autoliikenteen hidastumisesta ja ruuhkautumisesta.

Helsingin Kauppakamari pitää hyvänä, että asukasmäärältään jatkuvasti kasvavaa Helsinkiä kaavoitetaan joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaksi. Kauppakamari pitää tärkeänä, ettei liikennemuotoja aseteta vastakkain, vaan kaikkia liikennemuotoja kehitetään tasapuolisesti. Tavoitetta ohjata kaikki liikenteen kasvu muuhun kuin autoliikenteeseen pidetään epärealistisena. Muistutusten joukossa oli myös näkemyksiä, joiden mukaan autot vievät jo nyt liiaksi kallisarvoista tonttimaata, ja niistä aiheutuu tarpeettomasti kustannuksia tavallisille veronmaksajille. Yleiskaavan tavoitteena ei ole autoilun vaikeuttaminen, vaan julkisen liikenteen yhteyksien parantaminen, mikä nostaa julkisen liikenteen käyttöastetta ja sujuvoittaa myös autoliikennettä.

Yleiskaavaa on kritisoitu siitä, että liikenteen digitalisoituminen ei juurikaan näy siinä. Muistutuksessa viitataan mm. liikkuminen palveluna -hankkeeseen, terminaalien tarpeeseen liikenteen solmukohdissa sekä yhteiskunnallisiin muutoksiin, kuten kauppojen aukiolojen vapautumiseen ja työaikojen joustoon. Esitettiin myös, että tavaraliikenteeseen ja pienikokoisten, kauko-ohjattavien ilmailulaitteiden kehittymiseen olisi kiinnitetty liian vähän huomiota. Yleiskaavassa liikenneverkko monipuolistuu, ja suunta on nimenomaan kohti joukkoliikennekaupunkia. Lisäksi joustavat keskustamerkinnot solmukohdissa mahdollistavat vaihtoterminaalien rakentamisen ja erilaiset logistiikkaketjut. Automaattisen liikenteen metropolivisio (Sovelto Oy) kuuluu yleiskaavan selvityksiin. Yleiskaava on yleispiirteisyytensä takia joustava ja mahdollistaa erilaisia tulevaisuuksia.

Muistutuksissa esitettiin toiveita yksittäisistä liikennehankkeista. Keskustatunnelia ja Pisararataa toivottiin rakennettaviksi jo ensi vaalikaudella. Esitettiin, että Helsinki – Tallinna -ratayhteyden tulisi pysähtyä ainoastaan Helsingin lisäksi myös Helsinki-Vantaan lentokentällä. Liikennehankkeiden ajoitusta tullaan tarkastelemaan yleiskaavan toteuttamisohjelman yhteydessä. Helsinki-Tallinna -ratayhteydestä on tehty vasta alustavia tarkasteluja. Yleiskaavakartalla on esitetty Helsinki-Tallinna rautatietunnelin lisäksi maanalainen raideyhteys lentoaseman suuntaan, joten on mahdollista, että Helsinki-Tallinna junat kulkisivat myös lentoaseman kautta.

Muistutuksissa mainittiin, että kaavakartalla tulisi myös näkyä maanalaiset ratalinjaukset. Maanalaiset raideliikenneosuudet on esitetty Joukkoliikenteen runkoverkko -teemakartalla. Yleiskaavamääräyksissä mainitaan, että Tallinnan rautatietunnelin ja suoran lentoasemaradan sijainnit ovat ohjeellisia. Lisäksi kaavamääräysten täsmentämiseksi on lisätty selostukseen tulkintataulukko, jossa mainitaan maanalaiset rataosuudet erikseen.

Yleiskaavassa on päädytty ehdottamaan moottoritiealueiden maankäytön muutosta käytännössä siitä syystä, että muutoksella on arvioitu pystyttävän parhaalla mahdollisella tavalla yhdistämään kaupungin kasvuennusteeseen vastaaminen ja kestävän kaupunkirakenteen vahvistaminen. Nykyisten väylien lähiympäristössä on potentiaalia miljoonien kerrosneliöiden rakentamiseen ja uuden kaupunkiympäristön

rakentamiseen jopa 80 000-90 000 asukkaalle. Kestävän kaupunkirakenteen vahvistuminen on huomattava bulevardisointia puoltava tekijä verrattuna nykytilanteeseen, jossa kaupungin keskeisiltä sijainneilta on varattu hyvin huomattavia maa-alueita autoliikenteelle ja tähän liittyville haitta-alueille. Joukkoliikenteeseen perustuva kaupunkirakenne on myös kaupungin ilmastotavoitteiden kanssa linjassa. Erityisesti Helsingin sisäisten moottoritiealueiden muutoksen on arvioitu parantavan seudullisten ilmastopäästöjen tilannetta verrattuna seudulle hajaantuvaan maankäytön kehitykseen.

Sisääntuloväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi tarkoittaa sen autoliikennekapasiteetin vähenemistä, mutta joukkoliikennekapasiteetin lisäämistä. Sisääntuloväylät eivät ole ruuhkattomia nykyiselläänkään, ja vuoteen 2050 mennessä tilanne vain pahenee, jos Helsingin seudulle muuttaa lisää asukkaita, mutta liikennejärjestelmää ei kehitetä. Yleiskaavan ehdottamat toimet liikenteen kehittämiseksi parantavat tilannetta. Kaupunkibulevardit vaikuttavat hidastavan matka-aikoja ruuhka-aikaan joitakin minuitteja. Hämeenlinnanväylän osalta kaupunkibulevardi hidastaa henkilöautoliikennettä aamuruuhkassa suunnitteluratkaisuista riippuen pahimmillaan 1,5 minuuttia vertailutilanteeseen nähden.

Kaupunkibulevardit pidentävät matkoja aamuruuhkassa 0–7 minuuttia, verrattuna tilanteeseen, jossa kaupunkibulevardeja ei toteuteta. Matka-aikojen pidentyminen johtuu sekä kaupunkibulevardeilla olevista liikennevaloista että mahdollisesta ruuhkasta.

Kaupunkibulevardeista on tehty useita selvityksiä. Lisäksi useissa muissa selvityksissä ja vaikutusarvioinneissa ne ovat olleet keskeisesti mukana (mm. Taloudellisten vaikutusten arviointi). Luonnosvaiheessa tehtiin mm. Kaupunkibulevardien tavoitelähtöinen vaikutusten arviointi. Kaavaehdotusvaiheessa tutkittiin kaupunkibulevardien seudullisia vaikutuksia niin liikenteeseen, kaupunkitalouteen kuin kaupunkirakenteeseen. Toisessa työssä on paneuduttu tarkemmin esimerkkikohteeseen, Hämeenlinnanväylään. Työssä on tutkittu Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin liikenteellisiä ratkaisuvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia erityisesti paikallisesti.

Muistutuksissa esitettiin myös ajatus bulevardisointikehityksen vaikuttamisesta liike-elämän toimintaedellytyksiin. Muun muassa Helsingin kauppakamarin muistutuksessa todettiin, että sisääntuloväylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi vaarantaa selkeästi Helsingin keskusta-alueen saavutettavuuden. Helsinginniellä sijaitsee tavaraliikenteen kannalta keskeisen tärkeä Länsisatama sekä kaksi muuta vilkasta satamaa, joiden saavutettavuutta bulevardien uskotaan heikentävän olennaisesti. Helsingin seudun elinkeinoelämälle on Helsingin kauppakamarin mukaan tärkeää, ettei seudulle suunnitella alueellisia veronluonteisia maksuja, Helsingin seudulla on suunniteltu ajoneuvoliikenteen hinnoittelujärjestelmän käyttöönottoa, joka selvitysten mukaan sujuvoittaisi liikennettä seudulla. Hinnoittelujärjestelmän käyttöönotto ei kuitenkaan ole asia, josta yleiskaavalla voitaisiin päättää.

Tältä osin viitataan myös valtion liikenneviranomaisten lausuntoihin annettuihin vastineisiin. Huomattavaa on, että kaupunkibulevardiratkaisuun kuuluu aivan olennaisena elementtinä verkkomaisen raideliikenteen vahvistaminen, jolloin joukkoliikenteen palvelutaso olennaisesti paranee, ja tämä palvelee myös elinkeinoelämän tarpeita laajentaen voimakkaasti eri elinkeinoelämän sijaintien kestäväillä liikennemuodoilla saavutettavaa vaikutusalueita.

Moottoritiealueiden maankäyttömuutoksiin liittyvien pikaraitiotielinjojen taloudellista

toteutettavuutta kyseenalaistettiin esitetyissä muistutuksissa. Pikaraitiotiet ovat suuri investointi. Raideliikenteen kustannuskysymyksiä on selvitetty muun muassa kaavaehdotuksen liitteenä olevassa Raideliikenteen verkkoselvityksessä. Selvityksen mukaan yleiskaavassa esitetyn pikaraitioverkon aika- ja palvelutasohyödyt sekä liikennöintikustannussäästöt ovat suurempia, kuin raideverkon investointi- ja ylläpitokustannukset, eli pikaraitiotieverkon toteuttamisesta saatavat hyödyt ovat kustannuksia suuremmat. Maanpäällinen raideliikenne on moninkertaisesti maanalaista halvempaa. Joukkoliikenneinvestoinnin kannattavuus määräytyy lopulta käyttäjien määrän perusteella, jolloin riittävän asunto- ja toimitilakerrosalan ja siten myös uuden joukkoliikenneväylän riittävän asiakaspotentiaalin osoittaminen on ehto toteutumislle. Moottoritiealueiden muutosta ja niihin liittyvän raideliikenneverkoston rakentamista tarkennetaan erikseen laadittavassa yleiskaavan toteuttamisohjelmassa.

Useissa muistutuksissa esitettiin huoli läpiajoliikenteen mahdollisesta kasvusta moottoritiealueiden maankäytön muutoksen myötä. Huomio mahdollisesta läpiajoliikenteen kasvusta on oikean suuntainen, sillä seuraavina vuosikymmeninä kaupungin liikennejärjestelmän oletetaan yleiskaavan mukaisesti kehittyvän rakenteeltaan nykyistä verkostomaisemmaksi. Läpiajoliikenteen määrää voidaan myös tulevaisuudessa säädellä liikennesuunnittelun ratkaisulla, jolloin alemman katuverkon rakenne suunnitellaan siten, ettei kierto- tai läpiajoon muodostu houkuttelevia yhteyksiä ja pienemmät kadut voidaan jatkossa säilyttää rauhallisempina.

Eriyisenä alueellisenä kysymyksenä annetuissa muistutuksissa korostuivat Katajanokan liikennekysymykset. Muistutuksissa toistui huoli autoliikenteen edellytysten turvaamisessa tilanteessa, jossa jo nykyisin autolautoilta purkautuva liikenne aiheuttaa ruuhkautumista. Liikenteen kapasiteetti otetaan huomioon Katajanokan jatkosuunnittelussa. Potentiaalisen uuden rakenteen sijainnista johtuen, uutta rakentamista tullaan jatkossa suunnittelemaan kantakaupungin osana, kaupungin keskiarvoa vähäautoisempina ja kestäviin liikkumismuotoihin tukeutuvana.

Fyysisiin liikenneväyliin yleiskaava ei tuo Katajanokalla juurikaan muutosta. Muutamissa muistutuksissa toivottua maanalaista autoliikennetunnelia ei ole suunnitelmissa.

Yleiskaavaraportin viitesuunnitelmakuvassa ideoitu rakentaminen taloyhtiöiden hallinnassa oleville autopaikkatonteille herätti paljon vastustusta. Maanvuokrasopimuksen haltija päättää hallinnassaan olevien tonttien rakentamisesta luonnollisesti itse. Näin on esimerkiksi taloyhtiöiden hallitsemien pysäköintialueiden laita. Kaupunki voi tarjota lisärakentamismahdollisuuksia taloyhtiöille, jos pysäköintipaikat pystytään korvaamaan mielekkäästi mutta lopullisen päätöksen tekee taloyhtiö. Rannan täyttömaalla eivät maanalaiset pysäköintilaitokset ole käytännössä mahdollisia. Vaihtoehtoisiksi jäävät kaupunkikuvallisesti haastavat maanpäälliset pysäköintilaitokset tai esimerkiksi mahdollisiin rantakortteleihin sijoitetut pysäköintikannet.

Sataman ja nimenomaan autolauttaliikenteen aiheuttamasta Katajanokan liikenneverkon ruuhkautumisesta kirjoittaa moni muistutuksen jättäjä. Muistutuksissa korostetaan, että ensin pitää ratkaista liikenteellinen kysymys, ennen kuin asukasmäärän lisäystä voidaan harkita. Liikennehaasteet syntyvät ennen kaikkea laivojen saapuessa satamaan, kun Katajanokan katuverkolla liikkuu hetkellisesti moninkertainen määrä moottoriajoneuvoja muihin ajankohtiin nähden. Muina aikoina kuin näinä ruuhka-aipeina asukasmäärän kasvun ei nähdä aiheuttavan ongelmia Katajanokan liikenneverkolla. Ruuhkaisimpien aikojen liikennejärjestelyihin tulee jatkossa etsiä ratkaisua. Muutamissa muistutuksissa esitetty ratkaisu olisi, että autolauttaliikenteen satamatoiminnot siirtyisivät kokonaan Katajanokalta Vuosaareen

ja Katajanokkaa kehitettäisiin risteilijäsatamana. Risteilijäliikenne ei kuormittaisi vastaavassa määrin katuverkkoa eikä ranta-alueilta tarvitsisi varata ajoneuvojen jonotuskaistoille. Tällaista muutosta ei kuitenkaan ole näköpiirissä. Yleiskaavassa ei oteta kantaa, mikä tyyppistä matkustajaliikennettä Katajanokan satamassa on.

Viikin alueen liikenneyhteydet koetaan nykyisellään puutteellisiksi monissa muistutuksissa. Erityisesti keskustaan suuntautuvien joukkoliikenneyhteyksien koetaan olevan alimitoitettuja. Raide-Jokeri -hanke nähdään monissa muistutuksissa positiivisena hankkeena. Hanke saa osakseen kritiikkiä erityisesti siltä osin, että se toimii keskeisinä perusteluna maankäytön tiivistämiselle, jota monissa muistutuksissa pidetään ylitehokkaana. Raide-Jokeri ei myöskään ratkaise yhteyksien parantamista keskustan suuntaan. Joissakin muistutuksissa ehdotetaan koko Raide-Jokerin linjauksen siirtämistä kiertämään Latokartanon pohjoisosaa Kehä I:n reunaa ja Myllypurontietä pitkin Viikin peltojen rauhoittamiseksi. Perusteluina on myös Latokartanon pohjoisosan Viikkiä tehokkaampi rakentaminen, joten pohjoisen raidelinjauksen piirissä olisi myös enemmän joukkoliikenteen käyttäjiä kuin Viikintien linjauksella. Lahdenväylän bulevardisointiin suhtaudutaan Viikkiin suuntautuneissa muistutuksissa pääosin myönteisesti. Muistutuksissa korostuu epäily siitä, että raidehakkeita ei lopulta toteuteta, vaikka ne olisi yleiskaavaan merkitty. Viikin alueen joukkoliikenneyhteyksiin on tulossa parannusta, kun kantakaupungista Malmin lentokenttäalueelle johtava pikaraitiotieyhteys toteutetaan.

Raideyhteyksimahdollisuus Laajasalon keskustasta Herttoniemeeseen on merkitty kaavakarttaan. Raideyhteys Herttoniemestä Laajasaloon ja siitä eteenpäin nähdään pidemmän aikavälin mahdollisuutena ja se edellyttää raideyhteyksiä keskustan suuntaan osana toteutusta. Saaristoraitiotie on yleiskaavakartassa kantakaupungista Nihtiin, Kruunuvuorenrantaan, Yliskylään ja Vartiosaareen sekä siitä edelleen Ramsinniemen kautta Vuosaareen ulottuva itäisen saaristo-Helsingin raideyhteys. Yhteys palvelee tulevaisuudessa aluetta, jolla asuu jopa yli 10% kaupungin väestöstä. Laajasalo-Vartiosaaren asukasmääräpotentiaali vastaa Nurmijärven asukaslukea ja Vuosaaren asukasmäärä tiivistämisen seurauksena on tätäkin suurempi. Yhteinen asukasmäärä näillä alueilla lähenee 100 000 asukasta, jonka lisäksi kaupungissa vierailvat turistit olisivat merkittävä käyttäjäryhmä. Laajasalon työpaikkaliikenteestä suurin osa suuntautuu tällä hetkellä Herttoniemestä keskustaa kohti. Kruunusiltojen toteuduttua osa laajasalolaisista siirtyy käyttämään raideyhteyttä, jonka kautta on Helsingin keskustasta yhteys Pasilaan ja edemmäs kaupungin ja seudun muille työpaikka-alueille. Itäkeskuksen suuntaan kulkee myös työpaikkaliikennettä, johon Kruunusiltayhteys ei tuo oleellisia muutoksia.

Vesiliikennemahdollisuudet on huomioitu ja sille on jo osin toimintaedellytyksetkin Laajasalossa laitureineen. Tämä edellyttää yksityisiä toimijoita tällä hetkellä. Tulevaisuudessa kaupunki tarkastelee vesijoukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia pidemmällä aikavälillä. Toimiva vesiliikenne edellyttää liityntäliikenteen kehittämistä rantojen yhteyspistealueilla. Merellinen Helsinki -teemakartta sisältää merellisten yhteyspisteiden verkoston.

Raitiotien linjausvaihtoehdot on vuorovaikutettu Laajasalossa osana yleiskaavan ja alueen asemakaavoituksen sisältöjä vuosien 2014 ja 2015 kuluessa. Pitkällä aikavälillä varaudutaan raideyhteyksiin niin Laajasalontielle, Yliskyläntien yläpuolisella puistoakselilla ja Marunapolun sekä Ilomäentien varsilla sekä Reposalmentielle. Reposalmentien linjaus tarkentuu Laajasalon keskustan eteläpuolisen alueen mahdollisessa asemakaavoitusvaiheessa, jolloin huomioidaan tien linjauksen vaikutuksista alueen rauhallisuuteen ja melutasoon on mahdollista ottaa huomioon.

Alueen tiivistyessä ja asukasmäärän kasvaessa kasvavat myös liikkumisen määrät.

Laajasalontien liikennemäärän on alustavasti arvioitu kaksinkertaistuvan. Yleiskaava mahdollistaa Laajasalon liikkumuotojen monipuolistumisen raideliikenteen osalta. Laajasalon kaupunkibulevardi -selvityksessä tarkasteltu esimerkki uudesta Laajasalon puistikadusta tehostaa kadun tilankäyttöä ja tuo poikkileikkaukseen autoliikenteen rinnalle raideliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet. Pyrkimyksenä on kuljettaa enemmän ihmisiä samassa tilassa. Osaltaan tämä edistää kulkutapamuotojen kehitystä kohti kestävästä liikkumisesta. Kulkumuotojen monipuolistuminen edistää välillisesti myös autoilijoiden tilannetta, kun lisääntyvästä liikkumisesta osa siirtyy joukkoliikenteeseen. Saaste- ja meluhaitat tarkastellaan yleiskaavataarkkuudella tehtyjä selvityksiä yksityiskohtaisemmin ja uudelleen mahdollisten asemakaavoitushankkeiden yhteydessä.

Nykyliikennemäärillä Laajasalontien kapasiteetti on ylimitoitettu. Autoliikenteen kaistamäärä säilyy bulevardilla samana kuin nykyään. Lisääntyvillä liikennemäärillä kadun kapasiteetti tulee tehokkaammin käyttöön. Kadun ja sen liikenne- ja ratkaisujen suunnittelussa huomioidaan liikenne-ennusteen mukaiset liikennemäärät sekä liikkumisen kehittämisohjelman ja kaupungin strategian mukaisesti kehitetään tehokkaasti jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sujuvuutta. Kruunusiltojen YVA-selvityksessä on todettu, että Kruunusiltojen raitiotieliikenne vähentäisi autoliikenteen määrää Laajasalon sillalla n. 13 %. Alustavassa poikkileikkauksessa on myös reserviä liikennemäärän kasvulle eteläisten saaristo-osien mahdollisesti kehittyessä pitkällä aikavälillä.

Laajasalon kaupunkibulevardin selvitystyössä on tutkittu useita eri liikenteen järjestämisesimerkkejä. Kadun kattaminen on nähty tarpeettoman hintavana ratkaisuna alueelle, minkä vuoksi sitä ei ole erikseen tarkasteltu. Nopeuden alentamista on alustavasti tarkasteltu, ja melu- sekä ilmanlaatuasioihin tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota. Tasoristeysten sujuvuutta lisätään kääntymiskaistoin risteysalueilla sekä liikennevalo-ohjauksella.

Laajasalon kaupunkibulevardin kehittämiseen liittyy täydennysrakentamisen tarkasteluja sekä uuden liikeyksikön kehittäminen osana Yliskylän keskustan palvelukokonaisuutta. Lisääntyvä asukaskehitys sekä mahdollisuudet pienimuotoiselle yritystoiminnalle kadun varren tiloissa nähdään mahdollisuutena, joiden kehittämiseen täytyy kiinnittää erityistä huomiota. Asumisen ja muun toiminnan kehittäminen on haaste, mutta myös mahdollisuus alueella. Laajasalon keskusta voi kehittyä omanlaisekseen, sen ei tarvitse olla samanlainen kuin Helsingin kantakaupungin keskusta. Uusien keskustojen kehittäminen kaupunkiin on yksi uuden yleiskaavan kehittämisen tavoitteista. Laajasalon kaupunkibulevardin kehittämistä jatketaan vuorovaikutusyhteistyössä asemakaavatasolla.

Merellisen Helsingin kehittäminen on kaupungin strategiaohjelman mukainen pyrkimys. Yleiskaavassa sisältöjä on tarkennettu askeleen kohti käytännön toteutuksia.

Yleiskaavan meriteemassa on käsitelty koko kaupungin huolto- ja tukikohtaverkoston liittyen merellisen Helsingin kehittämiseen. Yleiskaavan teemakartta "Merellinen Helsinki" sisältää alustavat, sijainniltaan yleispiirteiset merkinnät vesiliikenteen yhteystarpeista, merellisistä tukikohtista ja huoltopisteistä. Niitä ei ole merkitty juridiseen kaavakarttaan. Teemakartta toimii jatkosuunnittelun tukena ja sen sisällöt on mahdollista ottaa huomioon alueiden suunnittelussa.

Säännöllisen vesijoukkoliikenteen kehittyminen edellyttää riittävää kysyntää reitin varrelle. Kruunuvuorenrannan ja keskustan väliin on teemakartassa merkitty "vesiliikenteen yhteystarve" katkoviivalla. Helsingin ranta-alueiden

rakentuminen mahdollistaa vesijoukkoliikenteen kehittämisen, kun tarvittava määrä asuntoja ja työpaikkoja sijaitsee rannan tuntumassa. Sujuvat yhteydet mantereiseen joukkoliikenteeseen edistävät vesijoukkoliikenteen toimivuutta, minkä vuoksi vesijoukkoliikenteen pysäkkejä on pyritty löytämään mantereen joukkoliikennepysäkkien läheisyydestä. Sellaisia paikkoja Laajasalossa ovat esimerkiksi Kruunuvuori, Yliskylä, Reposalmi ja Puuskaniemi.

Baanaverkoston merkitsemiseen yleiskaavakartalle suhtauduttiin muistutuksissa myönteisesti, jopa kiitellen. Koettiin, että reitit tulisi toteuttaa mahdollisimman pitkinä yhtenäisinä kokonaisuuksina. Huomautettiin, että yleiskaavan baanaverkosta on jätetty pois Hesperiankatujen baana sekä pohjois-eteläsuuntainen yhteys Viikin läpi Kehä I:Itä Itäbaanalle, jotka on merkitty vuonna 2013 hyväksytyyn baanaverkkosuunnitelmaan. Baanoja tulisi voida tarpeen mukaan lisätä myös paikkoihin, joita ei ole merkitty yleiskaavaan. Kantakaupungin osalta Helsingissä on hyväksytty pyöräilyn kantakaupungin tavoiteverkko, joka on yleiskaavaa ja baanaverkkoa tarkempi suunnitelma ja ohjaa kantakaupungin pyöräverkon kehittämistä. Baanaverkkoa on tarkistettu yleiskaavaehdotukseen vastaamaan paremmin yleiskaavan tavoitteita ja baanayhteys koilliseen on siirretty viheralueelta Lahdenväylän varteen verrattuna 2013 hyväksytyyn baanaverkkosuunnitelmaan.

Toimitila- ja elinkeinoalueet

Toimitila- ja yritysalueiden tulevaisuudesta ja kehittämisestä annettiin useita muistutuksia. Suhtautuminen toimitilarakentamiseen ja yritysalueiden tulevaisuuteen on annetuissa muistutuksissa hyvin vaihtelevaa. Asukasmuistutuksissa korostuu nykyisten yritysalueiden muuttaminen kokonaan tai osittain asumiseen, muun muassa vaihtoehtona asuinalueiden täydennysrakentamiselle. Kiinteistönomistajilla ja sijoittajilla on muistutusten mukaan halukkuutta muuttaa erityisesti kaupunkirakenteessa keskeisesti sijaitsevilla toimitila-alueilla olevia tontteja ja kortteleita asumispainotteisiksi. Toimitila-alueilla toimivien yksittäisten yrittäjien ja yrittäjien yhdistysten näkökulmasta puolestaan yritysalueiden pitäminen nykyisessä käytössään nähdään pääsääntöisesti hyvänä ja yritystoimintaa tukevana asiana.

Helsingin kauppakamarin mukaan ehdotuksessa on otettu huomioon, että kaikkien yritysten tuotannon luonne tai logistiikka ei mahdollista sijoittumista asuinalueiden yhteyteen. Tällaisten yritysten toimintaedellytysten turvaamiseksi on yleiskaavassa varattava riittävästi alueita yksinomaan elinkeinotoiminnalle. Kauppakamari pitää tärkeänä, että yleiskaavassa turvataan teollisuusyrityksille mahdollisuus myös tulevaisuudessa toimia kaupungin alueella. Esimerkiksi Takkatien-Arinatien pienteollisuusalue Pitäjänmäellä erilaisine toimintoineen (mm. kiinteistönhuolto, korjaustoiminta) on tärkeä osa Helsingin yritystoimintaa.

Raklin muistutuksessa korostetaan, että työn tekemisen tavat ovat digitalisaation myötä suuressa murroksessa. Työ ei siis ole enää sidottu toimistoon. Ei siis pidä merkitä liikaa alaa yhdelle nimetylle käyttötarkoitukselle. Monitilatoimistojen tilatehokkuuden myötä nähdään uhkana, että yleiskaavan varaukset johtavat selkeään ylitarjontaan. Kaavan pitää siis joustaa tarvittaessa ja vanhaa kantaa joudutaan joka tapauksessa purkamaan, koska se ei vastaa nykyisiin tai tuleviin tarpeisiin. Uusi toimistotila vastaa niihin paremmin. Koettiin myös, että yleiskaavan pitää mahdollistaa investointien sujuva eteneminen silloin, kun halua hankkeiden toteuttamiseen on. Siksi on tärkeää, että kaava mahdollistaa kaupungin tarvelähtöisen kehittämisen.

Useissa yleiskaavan muistutuksissa tuodaan esiin mahdollisuus saada lisää asuntorakentamista muuttamalla nykyisiä yritysalueita asumiseen. Mainintoja saivat

muun muassa Herttoniemen, Roihupellon, Konalan ja Vattuniemen sekä Vallilan alueet. Asuntorakentamista perustellaan mm. hyvällä saavutettavuudella ja alueiden nykyisellä, tehottomaksi koetulla rakentamisella. Esille otetaan sekä kokonaisia yritysalueita ja niiden osia että yksittäisiä kortteleita ja tontteja. Herttoniemen yritysalueen osalta toivotaan sekoittuneemman rakenteen keskusta-alueen laajentamista edelleen.

Herttoniemen yritysalueen kehittämissuunnitelma HYRYn muistutuksen mukaan liike- ja palvelukeskuksen aluetta tulisi edelleen laajentaa ja sen ulkopuolella Herttoniemen yritysalueella voidaan rakentaa kaupunkimaisesti niin, että työpaikat, palvelut, asuminen ja liikenne voidaan sovittaa yhteen. Yleiskaavatasolla tulisi myös välttää liian yksityiskohtaisia kaavamääräyksiä niin liike- ja palvelukeskustan alueella kuin toimitila-alueella, jotta alueen kehittyminen muuttuvissa olosuhteissa ei estyisi.

Pitäjänmäen toimitilojen kysynnän todettiin muistutuksissa olevan laskusuunnassa. Haasteellisen markkinatilanteen takia yritysalueen kiinteistöjen todettiin olevan vajaakäytössä, eivätkä tulevaisuuden näkymät helpota suhteellista asemaa pääkaupunkiseudun toimitilamarkkinoilla. Pitäjänmäen yritysalueen käyttötarkoituksiin esitetään sallittavaksi väljempää ratkaisuja, mitkä mahdollistaisivat esimerkiksi erityyppisten asumisratkaisujen kehittämisen alueelle. Asuinkäytön mahdollistamisen lisäksi haluttaisiin yleiskaavassa sallittavaksi monipuolinen toimitilakäyttö, sisältäen mm. toimiston, työ/tuotantotilan, varastotilan, terveydenhuolto- ja koulutustilan. Yleiskaavan toimitila-alue -merkintä mahdollistaa muistutuksessa luetellut toiminnot asumista lukuunottamatta.

Vihdintien varrella esitettiin pohjoisimman asuntovaltaisen alueen (A2) muuttamista toimitila-alueeksi niin, että toimitila -alue laajenee alueen nykyistä käyttöä vastaavaksi. Rudus Oy:llä on tarkoitus jatkaa liiketoimintaa Konalassa omistamallaan kiinteistöllä. Uusi asuinaluevaraus Vihdintien ja Kehä II:n risteyksessä jäisi muistutuksen mukaan kaupunkirakenteessa erillään olevaksi saarekkeeksi. Yleiskaavakartalla on tarkistettu rajausta, ja Ruduksen alueella on muutettu 3 ruutua toimitila-alueeksi. Yleiskaavan ajatuksena ei ole muuttaa toimivaa yritysalueita asutokäyttöön. Muutoinkaan yleiskaavan merkinnät eivät pakota yritystä lähtemään, mutta mikäli Rudus päättäisi lähteä, on Vihdintien vartta mahdollista kehittää asuntovaltaiseksi alueeksi viereisten ruutujen osoittamalla tavalla.

Muistutuksissa esitettiin, että Teknoksen maalitehdas tulee säilyttää toimitila-alueena, eikä sen läheisyyteen voi esittää asuinalueita. Yleiskaavaehdotuksessa alue muuttuisi liike- ja palvelukeskustaksi C1. Merkintä mahdollistaa Teknoksen toiminnan jatkumisen alueella, mutta pidemmällä aikavälillä myös asemansa seudun tiivistymisen, joka on myös yleiskaavan tavoitteisiin kuuluva asia. Asuinaluevaraus eteläpuolella kytkeytyy raide-Jokerin varteen, mutta sen rakentuminen ei ole mahdollista niin kauan kuin Teknos toimii alueella. Varausta mahdollistaa kuitenkin pitkällä aikavälillä asuntorakentamista hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Kaupunkisuunnittelun tehtävänä on varmistaa Helsingin kehitys ja kasvu. Takkatien, Pitäjänmäentien ja Pajamäentien väliselle metsäalueelle on tekeillä jo asemakaava, jonka vastavalmistuneessa luonnoksessa esitetään asuntoja noin 850 asukkaalle.

Toisaalta muistutuksissa tulee myös esiin toimitila-alueiden tärkeys ja yritysten toimintaedellytykset jatkossakin. Esim. Roihupellon, Tattarisuon sekä Tattariharjun ja muiden Malmin seudun yritysalueiden säilyttäminen ja kehittäminen nimenomaan työpaikka-alueina katsotaan tärkeäksi. Rakennusmateriaaliteollisuuden toimipisteiden sijainnin turvaaminen mahdollisimman lähellä paikkoja, joihin rakentaminen tulee, koetaan ensiarvoisen tärkeäksi, jotta rakentaminen voidaan toteuttaa myös tulevaisuudessa ympäristöystävällisesti ja kustannustehokkaasti. Muistutuksissa

todetaan sekin, että suunnittelussa tulee edistää myös työpaikkojen syntymistä uusille asuinalueille. Yritykset ovat investoineet tiloihinsa ja toivovat jatkuvuutta toiminnalleen. Muistutuksissa tuodaan esiin myös työpaikkojen yleinen merkittävyys Helsingissä ja erityisesti Itä-Helsingin työpaikka-alueiden kehittämiseen toivotaan panostusta.

Yleiskaavan yhtenä lähtökohtana on turvata kaupungin elinkeinoelämän toimintaedellytykset. Suuren osan uusista työpaikoista on arvioitu syntyvän yleiskaavan keskustamerkintöjen alueille. Myös nykyisillä elinkeinoalueilla on mahdollisuus kehittyä edelleen toimitilakäytössä. Yleiskaavassa on lähes kaikki nykyiset yritysalueet säilytetty toimitila-alueina, kokonaan uusia toimitila-alueita ei yleiskaavassa ole kuitenkaan osoitettu. Nykyisten yritysalueiden säilyttäminen on tärkeää, koska kaupungissa täytyy olla alueita myös sellaiseen tuotannolliseen toimintaan, jonka lähellä ei voi sijaita asumista esimerkiksi tuotannon, liikenteen ja kuljetusten aiheuttamien häiriöiden takia. Riittävän laajat yhtenäiset yritysalueet mahdollistavat yritysten yhteistyön ja hyötymisen toistensa läheisyydestä. Näillä alueilla mittavakin yritystoiminnan laajentuminen on mahdollista.

Maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta. Herttoniemen, Roihupellon, Konalan ja Suutarilan alueella maakuntakaava mahdollistaa keskusta-alueen ulkopuolista paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa.

Herttoniemellä ja Roihupellolla on suuri merkitys hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä sijaitsevinä kehittyvinä yritysalueina. Niillä on myös merkitystä koko Itä-Helsingin kehittymisen näkökulmasta. Alueella on kansainvälisiä vientiyrityksiä ja niiden läheisyyteen on tulossa isoja oppilaitoksia, joilla voidaan nähdä olevan synergiahyötyjä yritystoiminnan kanssa. Lauttasaaren Vattuniemi on puolestaan viime vuosien aikana kehittynyt voimakkaasti asumisen suuntaan, ja luonnosvaiheen toimitila-aluemerkintä on muutettu yleiskaavaehdotuksessa kantakaupungiksi lukuun ottamatta Veneentekijäntien aluetta. Tämä mahdollistaa toiminnoiltaan monipuolisen alueellisen kehityksen myös jatkossa.

Keskustat ja kauppa

Tiivistyvän kantakaupungin sekä erityisesti ydinkeskustan toivotaan jatkossakin olevan keskeinen paikka kaikille helsinkiläisille, paikka, jossa ihmiset asuvat, käyvät töissä, käyttävät palveluita ja viettävät aikaansa. Kehittämällä elinkeinoelämän sijoittumis- ja toimintamahdollisuuksia keskustassa luodaan edellytykset monipuoliselle palvelutarjonnalle, joka houkuttelee asioimaan ja viettämään aikaa keskustaan.

Kasvavan kantakaupungin kaupallisia tiloja toivotaan muistutuksissa suunniteltavaksi eri lähtökohdista, kuin miten tähän asti on usein tehty. Pasilan ja Kalasataman kaupallisten keskittymien sijaan muistutuksissa esiintyvän kannan mukaan pitäisi ajatella enemmän urbaania kaupallista tilaa, kadunvarsia ja pienempiä yksiköitä. Kantakaupunkimaisessa ympäristössä tulisi olla siihen sopivaa kaupallista tilaa.

Myös esikaupunkien keskustojen kehittämistä pidetään muistutuksissa pääosin positiivisena asiana ja kaupan sekä muiden palvelujen keskittämistä joukkoliikenteellä saavutettaville alueille pääasiassa hyvänä tavoitteena. Muistutuksissa todettiin, että kehitystä tulisi ohjata entistä enemmän lähipalveluja vahvistavaan suuntaan, ja määrittellä kävelyetäisyydellä sijaitseviksi lähipalveluiksi mm. päiväkodit, peruskoulut, terveys- ja sosiaaliasemat, kirjastot, nuorisotalot ja lähiliikuntapaikat. Tämä vastaa yleiskaavan tavoitteita, jotka on kirjattu kaavaselostukseen.

Muistutusten joukossa on myös konkreettinen esitys siitä, miten voitaisiin edistää vanhojen liikekiinteistöjen purkamista ja/tai muuttamista asuinkäyttöön.

Keskusta-alueiden merkintöihin toivotaan joustoa erityisesti suhteessa toimitiloista asumiseen muuttamiseen ja ylipäättänsä liian tarkat määräykset koskien keskusta- ja toimitila-alueita koetaan toimijoiden kannalta ongelmallisiksi. Helsingin Kauppakamari pitää hyvänä, että liike- ja palvelukeskuksia koskevaa määrääystä käyttötarkoituksen muutoksiin liittyen on ehdotuksessa lievennetty. Se on kuitenkin edelleen ko. muistuttajan näkökulmasta liian rajoittava.

Muistutuksissa todetaan, että paikalliskeskuksien palveluiden tarjonnan tulee kasvaa samassa suhteessa kysynnän kanssa. Yleiskaavan ei tulisi mahdollistaa uusien seudullisesti merkittävien vähittäiskauppojen suuryksikköjen toteuttamista paikalliskeskuksiin, joita ei ole merkitty maakuntakaavassa keskustatoimintojen alueeksi tai merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön sijainniksi. Toisaalta tasapuolisen kilpailutilanteen takaamiseksi toivotaan keskustatoimintojen alueita laajennettavaksi niin, että niissä mahtuu olemaan useampi kuin yksi toimija. Esimerkiksi Kannelmäen keskustatoimintojen aluetta tulisi tästä näkökulmasta laajentaa etelässä Pohjois-Haagan puolelle. Vastaavasti Pohjois-Vuosaassa keskustatoimintojen alueen merkintää tulisi laajentaa Mustalahdentiestä pohjoiseen pitkin pikaraitiotiemerkintää aina Niinisaarentielle ja Itäväylälle asti.

Kauppakamari toteaa muistutuksessaan edelleen keskustojen osalta, että myös suurten päivittäistavarakaupan perusmyymälöiden sekä vähittäiskaupan suuryksiköiden toimintaedellytykset turvataan tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Olemassa olevien yksiköiden toimintaedellytykset ja kehittyminen on turvattava, mutta kilpailun edistäminen edellyttää riittävästi myös uusia sijoittumismahdollisuuksia. Määräyksissä lähtökohtana ei tule olla pysäköintipaikkojen määrän rajoittaminen, vaan asia tulee voida ratkaista tapauskohtaisesti. Helsingin ydinkeskusta on Suomen merkittävin kaupan ja palveluiden keskittymä ja vetovoimaisin matkailukohde, jonka kilpailukyky on turvattava. Vaikka valtaosa kävijöistä saapuu ydinkeskustaan joukkoliikenteellä, pyöräillen tai kävellen, on autolla saapuvien asiakkaiden merkitys myös suuri. Kaupan rakentamisen mahdollisuudet tulisi huomioida Oulunkylän ja Pukimäen asemanseudun kaavoituksen yhteydessä.

Yleiskaava mahdollistaa keskustoissa merkittävän maakäytön tehostamisen. Yleiskaavassa on kolmentasoisia keskustoja, joista liike- ja palvelukeskustojen sekä kantakaupungin alueilla vähittäiskaupan rakentamisen määrää ei ole rajoitettu. Kaupan rakentaminen, myös suuret yksiköt, tulee kuitenkin sovittaa olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Liike- ja palvelukeskustat ja kantakaupungin alue eroavat toisistaan toimi- ja liiketilapainotteisuuden sekä asumispainotteisuuden suhteen. Kaikkialla keskustamerkintöjen alueella on yleiskaavan tavoitteena monipuolinen ja sekoittunut kaupunkirakenne, joka mahdollistaa sekä julkisten ja yksityisten palvelujen rakentamisen. Keskustoissa halutaan myös pääosin säilyttää nykyinen rakenne toimi- ja liiketiloineen.

Kannelmäen keskusta-alue -merkintä on laajalla alueella ja mahdollistaa kaupan rakentamisen. Pohjois-Vuosaassa on kyseessä lähikeskusta. Yleiskaavan tavoite on ollut mahdollisimman hyvät kaupan palvelut kaupunkilaisille erityisesti keskusta-alueilla, myös lähikeskustoissa. Kauppa tulee kuitenkin integroida muihin toimintoihin. Erityisesti Uudenmaan ELY-keskus on katsonut, että kauppa mahdollistavia keskusta-alueita on osoitettu yleiskaavassa enemmän ja ne ovat laajempia kuin maakuntakaavassa. ELY-keskuksen mukaan kaupan alueita ei saa muodostua maakuntakaavan keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle. Tästä syystä yleiskaavassa on ollut tarpeen antaa yksityiskohtaisempia määräyksiä esimerkiksi

pysäköinnistä. Kaupan mitoitusta ei ole haluttu rajoittaa, mikäli se on keskustamaista kivijalkakauppaa, joka tukeutuu hyviin joukkoliikenneyhteyksiin.

Väestöennuste ja rakentamisen määrä

Yksi muistutuksissa toistuva teema on yleiskaavatyössä esitetyn kasvuennusteen kyseenalaistaminen – monissa muistutuksissa pidetään kasvun määrää ja nopeutta liioiteltuna. Muistutuksissa esitetään mm. realistisempaa väestömääränä 750 000 asukasta vuonna 2050. Myös maahanmuuttoon otetaan kantaa siten, että 860 000 asukasta vuonna 2050 olisi hyväksyttävämpää, mikäli se tapahtuisi ilman maahanmuuttoa.

Yleiskaavatyön aikana tehtyjen selvitysten perusteella Helsingin seutu tulee lähivuosikymmeninä kasvamaan merkittävästi. Kasvu on luonteeltaan keskustahakuista. Kasvuennusteesta on käytetty termiä ”suunnite”, millä viitataan siihen, että Helsinki pystyy kaavoituksella merkittävästi vaikuttamaan siihen, kuinka kaupungin väkiluku kehittyy. Tulevaisuudessa asemakaavoitettavan kerrosalan määrä taas on voimakkaasti riippuvainen siitä, miten paljon nyt tehtävässä yleiskaavassa löydetään uutta rakentamispotentiaalia.

Muistutuksissa on nostettu esille, että kasvun tulisi kohdistua Helsingin sijasta enemmän Helsingin seudulle. Kasvun suuntaamista myös Suomen muihin kasvukeskuksiin on esitetty. Väestösuunnitteen keskeisenä ajatuksena on ollut seudullinen kasvu, joka jatkuu koko ajan yleiskaavasta riippumatta siten, että seudun väestömäärä kasvaa suhteellisesti huomattavasti Helsinkiä nopeammin. Helsingin metropolialue on jo nykyisin toiminnallisesti yhtenäinen kaupunkialue. Ajatellen niin kaupunkituottavuutta kuin kestävästä kaupunkirakennettakin, on myös kaupunkiseudun keskeisimmille alueille edelleen hyvin perusteltua rakentaa lisää.

Kritisoitaessa yleiskaavaa liian suurista kasvuennusteista on huomioitava, että Helsinki on kasvanut viime vuosien ajan jopa nopeammin kuin yleiskaavan mitoituksen pohjaksi laaditussa nopean kasvun skenaariossa arvioitiin. Ns. nopean kasvun skenaario, joka valittiin yleiskaavan työohjelmavaiheessa mitoituksen perustaksi vastaa valtuuston asettamaa vuosittaista asuntotuotantotavoitetta (5500 asuntoa vuodessa). Yleiskaavan tehtävä on varautua kasvuun, sillä mikäli kasvuvauhti kiihtyy, eikä siihen ole varauduttu, voi sillä olla vakavia vaikutuksia mm. asuntopulaan ja asuntojen hintoihin sekä työmarkkinoihin. Huomattavaa myös on, että muistutuksissa esiintyy myös näkökulmia, joiden mukaan yleiskaavassa varaudutaan liian pieneen kasvuun.

Viime vuosikymmeninä Helsinkiin kohdistunut väestön kasvupaine johti kovaan asuntojen kysyntään ja korkeisiin hintoihin mm. siksi, ettei tarjontaa saatu riittävästi. Hinnat ovat nyt jo 2,5 kertaiset muuhun Suomeen verrattuna (kantakaupungissa 3,5 kertaiset). Tilanne on vaikea sekä asumisen, työmarkkinoiden että yritystoiminnan kannalta. Tilanne vaikeutuu merkittävästi, jos hintaero muuhun maahan edelleen kasvaa. Muistutuksissa on esitetty myös kritiikkiä uusien kaupunginosien sijoittamisesta alueille, jotka ovat kalliita rakentaa. Taloudellisten vaikutusten arviointi -raportin mukaan rakentaminen jo verrattain tiiviissä kaupungissa vaatii usein keskimääräistä rakentamista vaativampia perustustöitä, mutta yleiskaavassa esitetyt uudet rakentamisalueet eivät silti ole Helsingin keskimääräisiin rakentamiskustannuksiin nähden erityisen kalliita.

Helsingin seudulla ja erityisesti Helsingissä työn tuottavuus (agglomeraatioetu) on muuta maata n 30 % korkeampi työpaikkaa kohti ja 60 % korkeampi asukasta

kohti (tähän vaikuttaa mm. huoltosuhteiden erot). Erityisesti Helsingin keskusta ja kantakaupunki ovat yritystoiminnalle haluttua aluetta ja siellä toimitiloista maksetaan 2-3 kertaisia vuokria muuhun seutuun verrattuna. Tukholman keskustassa maksetaan jo 4-5 kertaisia vuokria reunaan verrattuna. Kaikki tuottavuuden, työllisyyden ja talouskasvun mahdollisuudet tulisi käyttää huolellisesti hyväksi, niin myös tämä Suomessa ainutlaatuinen Helsingin kaupunkituottavuus. Kaupunkituottavuuden lisäämiseksi väestönkasvun mahdollistaminen ja yleiskaavan ratkaisut tuottavimman alueen – kantakaupungin – laajentamiseksi ovat tarpeellisia.

Useissa yleiskaavan muistutuksissa toistunut teema on se, että tiettyyn kohtaan kaupunkia ei ole järkevää rakentaa, sillä Helsingissä koetaan olevan muualla edelleen huomattavasti helpommin rakennettavia alueita tai alueita, jotka eivät ole samalla tavoin muuten tärkeitä kuin muistutuksen antajan puolustama alue. Yleiskaavan keskeisenä ideana on ollut uuden rakentamisen mahdollistaminen kaupunkiin merkittävällä volyymillä siten, että uusi kaupunkirakenne tukee verkostomaisen raideliikennekaupungin vahvistumista ja tuottavuudeltaan keskeisen alueen – kantakaupungin – laajentamista. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että ensisijaisesti kaupunkia esitetään tiivistettäväksi ydinkeskustan läheisille, kantakaupunkia laajentaville alueille, ja joko nykyisen joukkoliikenteen solmukohdan tai tulevan intensiivisen joukkoliikenneyhteyden vyöhykkeelle. Virkistys- ja viheralueiden riittävydestä ja jatkuvuudesta huolehditaan sekä otetaan huomioon kulttuuriympäristöt ja arvokkaat maisemakohteet. Kaavassa nämä on turvattu kaavamääräyksin.

Ilmastonmuutos ja energiahuolto

Muistutuksissa on nostettu esille, että yleiskaavaehdotus ei tunnista luonnon monimuotoisuuteen ja ilmastonmuutokseen liittyviä haasteita. On huomautettu, että ilmaston lämpeneminen ja merenpinnan kohoaminen on suuri riski. Ilmastonmuutos, on todella vakava riski kaikille merenrantakaupungeille ja muutenkin sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen on huomioitava kaupunkisuunnittelussa. Helsingissä vallitseva uuden rakentamisen minimi korkeusasema on kolme metriä keskimääräisen merenpinnan yläpuolelle, joka perustuu mahdolliseen metrin keskimääräiseen merenpinnan nousuun vuosisadan loppuun mennessä. Sään ääri-ilmiöihin varautuminen tarkoittaa Helsingissä erityisesti varautumista hulevesitulviin, joka on haasteellinen tehtävä tiivistyvässä kaupungissa, mutta yleiskaavaratkaisu sinänsä mahdollistaa kaikkien hulevesien hallintaan liittyvien toimien toteuttamisen kaupungissa.

Tiivis kaupunkirakenne on kuitenkin merkittävin ilmastonmuutosta hillitsevä ratkaisu, jota voidaan edistää yleiskaavatasoisessa suunnittelussa. Keskeisten metropolialueiden rakentaminen on hyvin perustelua liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen näkökulmasta. Keskeisillä alueilla asuvien keskimääräinen liikkumisesta aiheutuvat asukaskohtainen kasvihuonekaasupäästö on vain neljännes metropolialueen reunoilla asuviin verrattuna. Helsingin ja mm. pääkaupunkiseudun sitouduttua tavoittelemaan hiilineutraalia toimintaympäristöä vuoteen 2050 mennessä, on tämä yksi vahvimista perusteluista Helsingin sisäänpäin kasvulle.

Muistutuksissa esitetään, että kaavoituksella tulee edistää energiaa säästäviä ratkaisuja, vähentää tarvetta autoliikenteeseen ja varautua siirtymiseen yhä enemmän uusiutuvan energian käyttöön ja varata esimerkiksi ulkomereltä paikka tuulipuistolle. Muistutuksissa esitettiin myös ajatus liikenteen osalta raideliikenteen, poikittaisen joukkoliikenteen ja älykkäiden liikenneverkkojen kehittämisestä. Toisissa muistutuksissa kaupungin energiahuollon osalta nykyjärjestelmää pidetään niin

tehokkaana, että sitä tulisi kehittää vain hyvin harkitusti nykyolosuhteita muuntaen. Tuuli- ja aurinkovoimia pidettiin ailahtelevina energialähteinä ja etenkin talvisin jokseenkin merkityksettöminä.

Yleiskaavan keskeinen sisältö on raideliikenteen verkostokaupunki. Yleiskaava mahdollistaa tulevaisuudessa liikennejärjestelmän, joka perustuu enenevässä määrin raideliikenteeseen ja muihin kestäviin liikkumismuotoihin.

Uusiutuvan energian tuotannon mahdollistamisen osalta merkityksellinen työ on ollut yleiskaavan rinnalla tehty tuulivoiman sijoittamisperiaatteet, jotka mahdollistavat teollisen kokoluokan tuulivoiman jatkosuunnittelun Helsingin ulkosaaristoon sekä Vuosaaren sataman ja täyttömäen alueelle. Aurinkoenergiaan, muuhun paikalliseen uusiutuvaan sähköntuotantoon tai rakennusten energiatehokkuuden parantamiseen yleiskaava ei ota varsinaisesti kantaa, mutta tiivistyvä kaupunkirakenne ja täydennysrakentamisen merkittävä määrä luo hyvät puitteet myös entistä ilmastoystävällisemmälle ja energiaviisaalle kaupunkirakenteelle.

Muistutuksissa on myös hämmästely välinpitämätöntä suhtautumista energiahuoltoon. Kaavakarttaan ei ole merkitty mm. merkittäviä 110 Kv voimalinjoja eikä Salmisaaren voimalaitoksia. Nämä asiat on esitetty yleiskaavan teemakartalla Yhdyskuntatekninen huolto.

Täydennysrakentaminen

Useammissa muistutuksista toivotaan olemassa olevan kaupunkirakenteen lisärakentamista toteutettavan nykyisissä kaavoissa tiiviimmin, jotta puistoja ja lähimetsiä voitaisiin säilyttää. Muistutuksissa koetaan, että Helsingin alueen on erittäin tärkeää pysyä vetovoimaisena ja viihtyisänä kaupunkina. Muistutuksissa tuotiin esille yleiskaavatyössäkin mukana ollut tärkeä näkökulma jonka mukaan olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistäminen on tärkeää Helsingin pysymisessä vetovoimaisena kaupunkina. Näin voidaan säilyttää myös kaupungin merkittävimmät ja yleisen viihtyisyyden kannalta tärkeimmät viher- ja virkistysalueet.

Raklin muistutuksessa käsiteltiin resurssiviisautta ja todettiin, että olemassa olevan kaupunkirakenteen ja infrastruktuurin täysimääräinen hyödyntäminen on monella tapaa järkevää. On tärkeää, että kaikki kiinteistöt ovat mahdollisimman tehokkaasti käytössä, eivätkä kiinteistönomistajat käytä pääomiaan tyhjen tilojen ylläpitokustannuksiin. Tähän tarvitaan joustavia käyttötarkoituksia.

Muistutuksissa tuodaan esille myös näkemyksiä siitä, että Helsinkiä voi rakentaa ylöspäin. Tämä on yleiskaavan puitteissa mahdollista, mutta merkittävästi nykyistä korkeampia rakennuksia suunniteltaessa on samalla tärkeää valita kohteet hyvin ja huolehtia kaupunkitilan viihtyisyydestä ja laadusta. Esitettiin myös näkemys vanhojen, huonokuntoisten talojen purkamisesta ja niiden korvaamisesta uusilla korkeammilla rakennuksilla, jonka myöskin yleiskaava mahdollistaa.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Helsingin luonnonsuojeluyhdistys kokevat muistutuksessaan, että tiivistämiseen tähtäävä kaava sisältää aidon tiivistämisen ohella runsaasti maankäyttösuunnitelmia, joilla edistetään rakentamisen levittäytymistä nykyisille, toistaiseksi säilyneille viheralueille.

Täydennysrakentamista toteutetaan nykyisin kaupungissa vuosittain Asumisen ja maankäytön toteutusohjelman (AM-ohjelman) mukaisesti, jolloin n. 1/3 asuntotuotannosta tulee olla täydennysrakentamista. Yleiskaava mahdollistaa

täydennysrakentamisen useimmilla alueilla ja täydennysrakentaminen on edelleen koettu Helsingissä luontevaksi tavaksi rakentaa. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on energiatehokasta ja yleensä kustannuksiltaan uusien alueiden rakentamista edullisempaa. Täydennysrakentamisella voidaan mm. parantaa alueen palvelutarjontaa ja joukkoliikenneyhteyksiä sekä monipuolistaa alueen asuntokantaa.

Täydennysrakentaminen on kuitenkin hidasta eikä se maanomistuksesta tai tonttien olosuhteista riippuen myöskään ole aina mahdollista. Se ei riitä yksinomaan turvaamaan asuntoja kasvavassa kaupungissa.

Yleiskaavan esitystapa

Muistutuksissa on esitetty kritiikkiä yleiskaavan esitystavasta. Useissa muistutuksissa pidettiin ruutuihin perustuvaa esitystapaa epäselvänä. Pikselimuotoinen esitystapa on herättänyt asukkaissa pelkoja äkkinäisistä muutoksista elinympäristössä. Esille on noussut myös huoli siitä, että asemakaavan laatijalle jää liikaa tulkintamahdollisuuksia. Esitystapaa koskevaan aiheeseen on osin vastattu edellä joidenkin lausuntojen yhteydessä. Erityisesti tämä tulee esiin tarkasteltaessa ranta-alueita, jolloin on tulkittu ruutujen ulottuessa rantaan, että väliin ei jäisi kaikille yhteistä ranta-aluetta tai viheraluetta.

Muutamissa muistutuksissa on myös kiiteltä yleiskaavan joustavaa esitystapaa etenkin jo rakennetuilla alueilla. Samalla esitettiin kuitenkin huoli viheralueiden turvaamisesta ja koettiin, että rakentaminen voi levittäytyä luontoon helpommin kuin luonto rakennettujen alueiden puolelle.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Helsingin luonnonsuojeluyhdistys kokivat kaavaehdotuksen soveltuvan korkeintaan strategiseksi hahmotelmaksi, josta pitää tehdä varsinainen, oikeusvaikutteinen maankäyttö- ja rakennuslain vaatimukset täyttävä yleiskaava. Koettiin myös, että laajassa yleiskaavamateriaalissa ei kerrota, miten suuri on yleiskaavassa kaikkiaan osoitettu rakentamisen kaavavaranto. Näin kaavaan on piilotettu huomattava määrä ylimääräisiä rakentamismahdollisuuksia siinäkin tapauksessa, että yleiskaavatyön ainoana pohjana käytetty nopean kasvun väestöennuste toteutuisi.

Esitystapaan liittyen on toivottu myös naapurikuntien maankäytön esittämistä viitaten siihen, että kaava on laadittu ainoastaan Helsingin näkökulmasta ja kasvulle tulisi löytää tilaa myös naapurikunnista. Tähän aiheeseen on vastattu kappaleessa väestöennuste ja rakentamisen määrä.

Muistutuksissa esitettiin mm. Malmin lentokentän, Tuomarinkylän ja kaupunkibulevardien rakentamisalueineen merkitsemistä selvitysalueiksi. Selvitysaluemerkintä ei kuitenkaan ratkaise varautumista väestönkasvuun. Uusi yleiskaava on mahdollistava yleiskaava ja siinä esitettyjen aluevarausten mitoitus tulee täsmentymään jatkosuunnittelussa.

Yleiskaavan oikeusvaikutteisuutta suhteessa osayleiskaava-alueisiin pyydettiin muistutuksissa täsmentämään. Oikeusvaikutteisuus on käsitelty kaavamääräysten lisäksi tarkemmin valmisteilla olevien osayleiskaavojen osalta selostuksessa luvussa 2.3.

Muistutuksissa esitettiin huoli esim. palveluasumisen jatkumisesta alueella, jos uusi kaavamääräys on vain asumista. Yleiskaavamääräys on aina yleispiirteinen ja mahdollistaa myös mm. palvelu- ja erityisasumisen. Yleiskaava on strateginen

kaava, jonka yleispiirteisyyttä on haluttu korostaa esitystavalla. Kaavan rajauksia ei tule lukea tarkkaan, vaan rajaukset tarkentuvat vasta seuraavalla suunnittelutasolla. Yleiskaava on tarkkarajaisenakin luonteeltaan yleispiirteinen suunnitelma, jota aina tulkitaan asemakaavoituksessa. Teemakartat auttavat kaavakartan tulkinnassa ja antavat lisäinformaatiota. Selostukseen on liitetty kaavamerkintöjen ja määräysten tulkintataulukko. Lisäksi mm. Merellinen Helsinki -teemakartassa on selostettu yksityiskohtaisemmin niistä tavoitteista, mitkä koskevat ranta-alueita. Yksi keskeisiä tavoitteita on ranta-alueiden säilyminen julkisina. Yleiskaavassa on erillinen koko kaava-alueita koskeva kaavamääräys, jossa rannat edellytetään pitämään julkisina uusilla rakentamisalueilla. Lisäksi koko kaava-alueita koskee kaavakartan määräys rantoja kiertävästä rantaraitista ja lisäksi teemakartalla on vielä erikseen tarkennettu merenlahtien virkistyskokonaisuuksia.

Yleiskaavan keskeinen sisältö on se, että Helsinki on vuonna 2050 raideliikenteen verkostokaupunki, jolla on vahva laajeneva pääkeskus, kantakaupunki. Keskeistä on kaupunkirakenteen tiivistäminen raideliikenteen äärelle ja keskustan laajentumisalueille. Olennaista ei ole niinkään tarkat aluerajaukset vaan volyymi – aluekokonaisuuksien kokonaismoitus. Mitoitus on esitetty kaavamääräyksissä ja sisältyy ruutualueisiin. Yleiskaavan esitystapa tukee kaavan keskeistä strategista sisältöä.

Muut koko yleiskaava-alueita koskevat muistutukset

Useissa yleiskaavan muistutuksissa korostettiin tekeillä olevan yleiskaavan pilaavan tai vähintäänkin kyseenalaistavan jonkin aiemmin asemakaavoitetun alueen keskeisen idean.

Muistutuksissa kritisoitiin sitä, että vaihtoehtoisia ehdotuksia ei ole esitetty, vaikka tulevaisuuden makrotason ilmiöiden kehitykseen liittyy huomattavia epävarmuuksia – esim. väestön vanheneminen, megatrendien kuten digitalisaation ja automaation vaikutus arjen elämään ja ilmaliikenteen rooli tulevaisuudessa. Yleiskaavan aikajännettä kritisoitiin myös liian pitkäksi. 10-20 vuotta pidettiin realistisempaan aikakehyksenä. Muistutuksissa mainitut asiat ovat kuitenkin olleet pitkälti mainituilla tavoilla suunnittelun taustalla. Joustava yleiskaava mahdollistaa lukuisat erilaiset kehityspolut, eikä kaikkiin muistutuksissa esiintyneisiin sisällöllisiin asioihin voida vastata edes yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaupunkisuunnittelu tarjoaa puitteet erilaisten megatrendien huomioimiselle kaupungissa.

Muistutuksissa on tuotu esille, että suunnittelussa tulisi huomioida mahdollinen metropolikaava. Tällaista kaavaa ei kuitenkaan olla nykytiedon mukaan laatimassa. Helsingin kaupunginhallitus on antanut helmikuussa 2015 lausunnon valtiovarainministeriölle metropolihallintoa koskevasta lainsäädännöstä. Sen mukaan maakuntakaavan ja metropolikaavan yhteensovittaminen jää erikseen sovittavaksi ja asiaa tulisi tarkentaa maankäyttö- ja rakennuslaissa.

Tulevaisuuteen viitaten esitettiin myös muistutuksia, joiden mukaan jo yleiskaavan yhteydessä olisi tullut vaiheistaa sen toteuttamista sekä arvioida toteutumisen vaikutuksia. Esim. Kaupunkibulevardien osalta tällä koetaan olevan merkittäviä, pitkäkestoisia vaikutuksia. Toteuttamishjelma tullaan laatimaan yleiskaavan jälkeen.

Joissain muistutuksissa kritisoitiin myös yleiskaavan käsittelytapaa ja yleiskaavaprosessia siitä, että sama valtuusto päättää asiasta yhden valtuustokauden aikana. Ehdotettiin päätöksenteon jättämistä seuraavalle valtuustolle. Yleiskaavan tavoitteiden nähtiin myös olevan ristiriitaisia itse suunnitelman kanssa.

Voidaan ajatella, että kaupunki kokonaisuutena eikä mikään sen osa-alueista ole koskaan kokonaan valmis. Muutos kaupungissa voidaan nähdä voimavarana, joka on keskeinen osa kaupungin kykyä vastata kunkin ajan haasteisiin. Lisäksi muutos on se, jonka kautta kaupunki voi kehittyä ja joka luo kiinnostavaa, ajassa kiinni olevaa ympäristöä asukkaille ja muille kaupungin toimijoille. Yleiskaava luo mahdollisuuksia uudelle rakentamiselle ohjeellisen rakentamistehokkuuden kautta. Yleiskaavan vahvistumisen jälkeen alueiden tarkempi suunnittelu tehdään asemakaavoituksessa, jolloin on mahdollista ottaa huomioon aiempien asemakaavojen keskeisiä arvoja. Toisaalta näitä arvoja voidaan yhtä hyvin myös muuttaa, mikäli ne koetaan sellaisiksi, etteivät ne enää vastaa kaavoitusajankohdan tarpeisiin. Arvokkaat kulttuuriympäristöt tulee kuitenkin ottaa huomioon asemakaavoituksessa yleiskaavamääräysten mukaan.

Vuorovaikutus

Yleiskaavaprosessiin liittyen kritiikki kohdentui ennen kaikkea työn ehdotusvaiheessa järjestettyihin yleisötilaisuuksiin. Keväällä 2015 järjestettiin Laiturilla kaavaluonnoksesta alueellisia esittely- ja keskustelutilaisuuksia. Tilaisuuksiin kuului yleiskaavaluonnoksen yleinen esittely ja tämän jälkeinen keskustelumahdollisuus yleiskaavan laatijoiden kanssa karttojen äärellä. Muistutuksissa mm. kritisoitiin kelvottomaksi alkuvuoden 2015 tilaisuuksien tapaa jakaa Helsinki eri osa-alueisiin ja keskusteluryhmiin eri tilaisuuksissa, jolloin keskustelu yhteisten asioiden kehittämistä koettiin estetyksi. Muistutuksissa oltiin myös pettyneitä siihen, että erillistä vuorovaikutustilaisuutta viheraluenäkökulmasta ei järjestetty. Esitettiin myös näkemyksiä, että asukkaiden kuulemisen ei pitäisi olla vain lain mukainen, muodollinen tilaisuus, vaan aidompaa osallistumista suunnitteluun.

Toisaalta muistutusten joukossa oli myös niitä, jotka kiittelivät kaupunkisuunnitteluvirastoa kaavoitustyön ja suunnittelun tuomisesta kaupunkilaisten ulottuville. Viraston työpanosta vuorovaikutukseen arvostettiin, kuten myös työskentelyä monien vaatimusten ristipaineessa.

Vuorovaikutusprosessin toimimattomuudeksi on myös nimetty se, että yleisötilaisuuksissa esitettyjä näkemyksiä tai vaatimuksia asuinaluevarausten korvaamisesta viheralumerkinnöillä ei otettu siinä määrin huomioon, että nämä olisivat johtaneet muutoksiin kaavakartassa. Ehdotusvaiheessa kritisoitiin sitä, että asukkaiden ja yhteisöjen tekemiä kommentteja ja aloitteita ei ole riittävästi huomioitu yleiskaavakartalla. Lisäksi väitettiin, että kaava ei ole kaupunkilaisten asialla, eikä palvele asukkaiden viihtyisyyttä, vaan se on laadittu yksinomaan palvelemaan asuntorakentamiseen liittyvää liiketoimintaa. Toisaalta muistutuksissa tuotiin myös esille, että asukasyhdistysten ja muiden äänekkäiden ryhmien ei pidä antaa sanella esimerkiksi nykyisten joutomaiden kehittämistä.

Muistutuksissa nostettiin esille, että Helsingin asukkaita tulisi kohdella tasa-arvoisesti. Pääsääntöisesti taustalla koettiin olevan ajatus, että omaan kaupunginosaan kohdistetaan enemmän lisärakentamista kuin muualle, Muistutuksissa myös esitettiin, että tietyt äänekkäät ryhmät saavat äänensä muita paremmin kuuluviin. Väitettiin esim. että nuoret ja aktiiviset urbaania elämää viettävät asukkaat saavat liian ison vaikutusvallan hiljaisen enemmistön pysyessä hiljaa. Päätöksenteossa ja kaupunkisuunnittelussa tulisi painottaa suvaitsevaisuus erilaisia tarpeita kohtaan ja kaikkien huomiointi.

Yleiskaavatasoisen suunnittelun osallistumistilaisuuksien järjestäminen on haastavaa siksi, että yleiskaavatasolla ei vielä ole mahdollista kertoa kovin yksityiskohtaisesti uusien maankäyttövarausten suunnitteluratkaisuista, eli karttojen ja keskustelujen

kautta ei osallistujille pystytä useinkaan odotuksia vastaavalla tasolla kertomaan yleiskaavan mukanaan tuomia muutoksia usein hyvinkin tarkasti rajattuun ja pieneen alueeseen kohdistuen. Pienempiä aluekokonaisuuksia koskien olennaista on kuitenkin se, että yleiskaavan esitystapa mahdollistaa tarkoituksellisesti moninaiset ratkaisut kaupunkirakenteen kehittämiseksi. Yleiskaavatyön puitteissa ei vielä ole mahdollista tehdä asemakaavatasoista suunnittelua uuden kaupunkirakenteen tarkasta sijoittumisesta ja laadusta, vaan tämä jää joka tapauksessa jatkosuunnittelun tehtäväksi. Työn puitteissa tehdyt viitesuunnitelmat palvelevat kokonaisuutta siten, että niiden pohjalta on saatu käsitys yhdestä mahdollisesta kehityspolusta sekä kaavan mitoituksesta, mutta myös muut ratkaisumallit ovat kaikissa tapauksissa yleiskaavan puitteissa mahdollisia.

Muistutuksia tuli myös koskien sitä, että kaavoituksesta ei ole tiedotettu avoimesti asukkaille. Laiturin kaikille avoimien tilaisuuksien lisäksi on kevään ja alkusyksyn 2015 aikana käyty kutsuttuina useissa kaupunginosayhdistysten ja muiden sidosryhmien tilaisuuksissa esittelemässä kaavaluonnosta ja keskustelemassa siitä. Yleiskaavaehdotus oli nähtävillä 27.11.2015–29.1.2016 koko valmisteluaineistoinen.

Luonnosvaiheessa esitetyt mielipiteet koottiin, dokumentoitiin ja raportoitiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle yleiskaavaehdotuksen lautakuntakäsittelyyn lokakuussa 2015. Lisäksi ne oli linkitetty lautakunnan työtilaan kaavan käsittelyvaiheessa sekä nähtävillä kaikissa kaupunkisuunnittelulautakunnan kokouksissa yleiskaavaa käsiteltäessä 6.10.–10.11.2015. Kaupunkisuunnittelulautakunta teki käsittelyn yhteydessä vielä muutoksia kaavakartalle annettujen mielipiteiden pohjalta ja esitti kaupunginhallitukselle 6.10.2015 päivätyn yleiskaavaehdotuksen hyväksymistä ja sen asettamista nähtäville 60 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 §:n mukaisesti.

Ehdotusvaiheessa yleiskaavan valmistelusta on edelleen kerrottu myös yleiskaava.fi -sivustolla ja pyritty jatkamaan luonnosvaiheessa hyväksi koettua käytäntöä mahdollisimman avoimesta valmistelutyöstä.

Yleiskaavaehdotuksesta tulleet muistutukset ovat olleet kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslistan liitteenä. Lisäksi kaikille muistutuksen jättäjille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa tai sähköpostiosoitteensa postitetaan kooste saaduista lausunnoista ja muistutuksista (Vuorovaikutusraportti IV).

Eräissä muistutuksissa (kohdistuen erityisesti Kumpulan alueelle esitettyyn maankäytön muutokseen) on myös esitetty, että yleiskaavaratkaisusta on tekeillä hallintomenettelyvalitus, perustuen siihen, että yleiskaavasta ei ole informoitu alueen asukkaita riittävästi. Yleiskaavan etenemisestä on kuitenkin informoitu lakisääteisellä tavalla. Valtuuston mahdolliseen yleiskaavapäätökseen voi kunnan jäsen hakea muutosta hallinto-oikeudelta myöhemmin.

Aluekohtaiset muistutukset ja kirjeet

Eteläinen ja keskinen Helsinki

Lauttasaari

Lauttasaareen liittyen tuli 121 muistutusta. Lisäksi Lauttasaari-Seuralta tuli 5010 henkilön allekirjoittama adressi, joka merkittiin yleiskaavatyöhön liittyväksi kirjeeksi.

Lauttasaareen liittyvissä muistutuksissa ovat nousseet esiin erityisesti huoli merellisyyden, saaren pohjoisosien viheralueiden kuten Kotkavuoren ja Koirakivenniemen sekä pienveneilymahdollisuuksien säilymisestä, tulevan rakentamisen liiallisesta tehokkuudesta ja sen vaikutuksista maisemaan, merellisyyteen, ulkoilumahdollisuuksiin ja liikenteeseen. Muistutusten viestinä on, että yleiskaava ei huomioi saaren erityispiirteitä, merellisyyttä ja vehreyttä. Kantakaupunkimerkintä (C2) koettiin useissa mielipiteissä saareen liian tehokkaaksi. Pikselimerkinnät meren rannalla koettiin rantojen tehokkaaksi rakentamiseksi ja tarkan rantaviivan merkitsemistä kaavakarttaan toivottiin.

Osassa muistutuksista nostettiin esiin myös tulevien asukkaiden liiallinen määrä, jonka koettiin vaarantavan nykyisten asukkaiden viihtyvyyden, heikentävän palvelutarjontaa ja aiheuttavan mm. terveyshaittoja lauttasaarelaisille. Palvelujen, kuten koulujen, päiväkotien ja terveydenhuollon toivottiin vastaavan asukasmäärän kasvua sekä olemaan aidosti kantakaupunkimaista. Työpaikkojen säilymisen merkitystä saarella korostettiin. Myös kartan ruutuihin perustuva esitystapa sai monessa muistutuksessa kritiikkiä osakseen. Kaavaan kaivattiin tarkkoja rajauksia, jolloin on selvää missä menee esimerkiksi viheralueen ja rakentamisen raja.

Urheilupuiston ja saaren pohjoisosien viheralueiden säilyttämistä pidettiin tärkeänä, minkä lisäksi näkymät merelle ovat monelle tärkeitä. Muistutuksissa nostettiin myös Tallbergin perikunnan lahjoittamien puistoalueiden merkitys, joiden säilyminen koettiin epävarmaksi kantakaupunkimerkinnän alla. Rantaraitin merkitsemistä tarkempaan saaren rantoja kiertäen toivottiin. Muistutuksissa toivottiin viheryhteyden merkitsemistä Myllykallion ja Länsiulapanniemen puiston välille ja alueen säilyttämistä koskemattomana metsäalueena.

Edellä mainitut näkökulmat esitettiin lukuisissa Lauttasaarta koskevissa muistutuksissa mukaan lukien Lauttasaari-seuran adressi (5010 allekirjoittajaa). Huomattavaa on, että yleiskaavan tavoitteena ei ole heikentää lauttasaarelaisten virkistysmahdollisuuksia, vaan nimenomaan tuoda nyt monin paikoin moottoriväylän eristämä saaren pohjoisranta kaikkien kaupunkilaisten käyttöön. Yleiskaavakartalle on muistutusten johdosta lisätty itä-länsisuuntainen viheryhteys Kotkavuoren kohdalle. Muiden ehdotettujen viheryhteyksien katsottiin olevan liian tarkkoja muun Helsingin viheryhteyksiin nähden. Kaavakartan tulee olla looginen koko kaupungin mittakaavassa. Yhden kaupunginosan osalta kaavamerkinnät eivät voi olla muita tarkemmalla tasolla.

Lauttasaaren ideasuunnitelmaa on päivitetty sekä kaavaselostukseen että Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet -raporttiin. Tällä on tarkoitus osoittaa,

että yleiskaava mahdollistaa Lauttasaaren pohjoisosan säilymisen vehreänä ja merellisenä kaupunkiympäristönä. Tarkistettua yleiskaavaehdotusta koskevassa lautakuntakäsittelyssä poistettiin kaksi kantakaupunki-ruutua saaren pohjoisosasta Nackapuiston itäosasta ja muutettiin osin virkistys- ja viheralueeksi ja osin vesialueeksi. Saaren koillisosasta läheltä Länsiväylän siltaa on poistettu yksi kantakaupunki-ruutu Länsiväylän eteläpuolelta ja pohjoispuolelta kaksi kantakaupunki-ruutua ja muutettu vesialueeksi.

Helsingin keskeisenä tavoitteena on ollut merenrantojen avaaminen ympärivuotiseen virkistyskäyttöön. Rantaraitti on merkitty yleiskaavakartalle viitteellisenä, mutta koko kaupungin kattavana. Tavoitteena on, että kaikki rannat ovat julkisessa käytössä myös jatkossa. Kaavassa on lisäksi määräys, että rannat tulee olla julkisessa käytössä kaikilla uusilla rakentamisalueilla. Merellinen Helsinki -teemakartassa on myös esitetty mm. liikuntapuisto saaren pohjoisrannalle.

Erityisesti muistutuksissa nostettiin esiin Länsiväylän kaupunkibulevardin moninaiset vaikutukset. Muistutuksissa esitettiin ristiriitaisia näkemyksiä Lauttasaaren roolista kantakaupunkina ja koettiin kaupunkibulevardin ”tehorakentamisen” pilaavan saaren ominaisuutensa merellisenä, viihtyisänä asuinalueena. Muistutusten joukossa on tosin myös bulevardisointia ja tiiviin kaupungin suunnittelua kannattavia näkemyksiä, joiden mukaan Lauttasaaren suunnittelun perustaminen maaseutumaiseen moottoritierakenteeseen täytyy loppua. Useissa muistutuksissa korostettiin nykyisten viheralueiden, erityisesti Kotkavuoren ja urheilukentän, sekä rantareitin merkitystä asukkaille. Koettiin, että luonnontilaisten rantojen tuhoamisesta ja meritäytöistä tulisi luopua. Pohjoiskaaren alueelle vaadittiin A3-asuinalueita A1-merkinnän sijaan vedoten alueen luonteeseen pienkerros- ja rivitaloalueena. Tässä suunnitteluvaiheessa ei ole vielä esitetty esim. Länsibulevardin tarkkaa asukas- tai kerrosalamäärää, vaikka osassa muistutuksista on esitetty laskelmia saaren asukasmäärän kasvusta.

Muistutuksissa vastustettiin myös Länsiväylän kattamista Koivusaarella sekä Koivusaaren pohjoispuolen merentäyttösuunnitelmia. Sen sijaan ehdotettiin asuntorakentamista olemassa oleville maa-alueille arvokkaan merialueen sijaan. Koivusaaren suunnittelu etenee osayleiskaavana, jonka yhteydessä em. asioiden vaikutukset on arvioitu.

Joissakin muistutuksissa nostettiin erikseen esiin kaupunkibulevardin aiheuttaman pienhiukkassaltistuksen kasvaminen. Länsiväylän muuttaminen kaduksi vähentäisi väylän estevaikutusta. Liikennemäärät ovat haasteellisen suuret, mutta länsimetro tarjoaa uuden nopean yhteyden Espoosta Helsinkiin. Jatkosuunnittelussa on tärkeää tarkastella tarkemmin erilaisia toteutusvaihtoehtoja, jotta saadaan aikaan mahdollisimman hyvä ratkaisu, joka palvelee niin paikallisten asukkaiden kuin tulevien helsinkiläistenkin tarpeita. Ilmanlaadun osalta voidaan todeta, että korttelirakenteella on kaupunkibulevardien ilmanlaatuun suuri merkitys. Monimuotoinen korttelirakenne parantaa katualueen ilmanvaihtoa ja ilman sekoittumisolosuhteita, verrattuna yhtenäiseen katukuilurakenteeseen. Yleiskaavan toteuttamisohjelman yhteydessä ollaan laatimassa Ilmatieteenlaitoksen kanssa yhteistyössä virtausmallitarkastelua Hämeenlinnanbulevardin osalta. Virtausmallitarkastelussa selvitetään miten erilaiset korttelimallit vaikuttavat kaupunkibulevardin tuulettavuuteen ja sitä kautta ilmanlaatuun. Tämä tarkastelu antaa tietoa ilmanlaadun osalta myös muiden kaupunkibulevardien suunnitteluun.

Muistutuksissa kiiteltiin erityisesti Lauttasaaren itärannalle teemakartassa osoitettua monipuolista merellisten toimintojen keskittymää, jonka nähdään tukevan erinomaisesti saaren merellistä luonnetta. Koettiin, että Helsingin kaupungin tulisi edelleen luoda ja kehittää veneilytoimintaa Lauttasaarella ja luoda saarelle pysyvä veneilyyn liittyvä keskittymä, eikä päinvastoin supistaa toimintaa satama- ja telakointialueiden poistamisella tehokkaan rakentamisen alta (Lemislahti).

Vaihtoehtoisena vähimmäisratkaisuna nähtiin, että yleiskaavassa on osoitettava kaupunkibulevardin alueelta nykyisen kokoisen venesataman paikka Lemislahden nykyisen sataman kohdalle tai sen välittömään läheisyyteen.

Vattuniemen työpaikka-alueen säilyttämistä pidettiin pääosin hyvänä. Myös tämän alueen osalta joissakin muistutuksissa toivottiin rakennusten pysyvän mahdollisimman matalina. Toisaalta ympäristöön sopivaa maamerkkiäkin ehdotettiin esim. Heikkiläntie 7:n tilalle. Aukeat näkymät merelle tulisi säilyttää etenkin Pajalahdesssa. Vattuniemeä myös kritisoitiin epäviihtyisäksi mm. yhteisöllisyyden puutteen sekä aukoiden ja torien puuttumisen takia. Muistutuksissa esitettiin myös huoli mm. lounaspaikkojen vähenemisestä, jos saarelle hyvin sopivat pienteollisuus, toimistot ja venekauppa katoavat. Teollisuusalueen säilyttämistä kaavassa nykyistä vastaavana toivottiin, ettei alueesta muodostu nukkulalahiota. Myös Vattuniemen palvelujen ja joukkoliikennedyhteyksien parantamista toivottiin kantakaupunkimaiselle tasolle. Yleiskaavaehdotuksessa Vattuniemen teollisuusalue on muutettu luonnosvaiheesta kantakaupungiksi (C2-merkintä), joka mahdollistaa alueen monipuolisen kehittämisen myös asumiseen.

Yleiskaavan toimii strategisena suunnitelmana, joka ohjaa kaupungin kehitystä haluttuun suuntaan, jättäen tarkemman tason suunnitteluun paljon eri mahdollisuuksia. Tarkat aluerajaukset, mukaan lukien merkitykseltään paikalliset viheralueet ja yhteydet ratkaistaan asemakaavoituksessa.

Melkki

Useissa mielipiteissä on toivottu Melkin säilyttämistä viheralueena. Yleiskaavan luonnosvaiheessa saareen tehtiin kaksi erilaista maankäyttötarkastelua, jotka osoittivat sen, että saarella voisi olla 5000 asukkaan kaupunginosa. Kylämaisellä rakenteella saarella olisi asukkaita noin puolet vähemmän. Molemmissa tapauksissa saaresta jäisi puolet virkistysalueeksi. Merellinen asuminen on suosittua ja tiivis autoton saaristokaupunginosa tarjoaisi monipuolisia ja houkuttelevia asumisen ja ympärivuotisen virkistykseen palveluita ja parantaisi Helsingin asemaa merellisenä kaupunkina. Melkki tarjoaa pitkällä aikavälillä maankäytön potentiaalia hyödynnettäväksi, mikäli puolustusvoimat luopuvat saaresta. Yleiskaavan väestö- ja työpaikka-arviossa ei ole tarkastelujaksolle ennen vuotta 2050 osoitettu Melkkiin asukkaita tai työpaikkoja, mutta maankäyttöpotentiaali on hyödynnettävissä aiemminkin, mikäli lähitulevaisuudessa tapahtuisi sellaisia toimintaympäristön muutoksia, että saaren asuntorakentaminen olisi tarkoituksenmukaista jo lyhemmällä aikavälillä.

Melkki on jo voimassa olevassa Yleiskaava 2002:ssa ekoasumisen kokeilualueena. Uudessa yleiskaavassa se on osoitettu asuntovaltaiseksi alueeksi ja virkistysalueeksi. Saarella on mahdollista kehittää uusia asumisen konsepteja, ja se tarjoaisi tulevaisuudessa haluttua merellistä asumista.

Hernesaari

Hernesaaren viimeaikaista kaavoitusta ei eräiden muistutusten mukaan pidetä yleiskaavan suunnitteluperiaatteisiin sopivana. Kaupungin toivottiin kehittyvän ennemminkin esikaupunkivyöhykkeellä, jolloin vanha, arvokkaana pidetty kulttuuri- ja hallintokeskusta voitaisiin säilyttää. Hernesaarta tulisi muistuttajien näkökulmasta kehittää kantakaupunkilaisten ulkoilu-, virkistys- ja harrastuskäytössä. Hernesaaresta koettiin tulevan liikenteellisesti lisärasite kantakaupungille. Hernesaaren osayleiskaava

etenee yleiskaavan rinnalla omana prosessinaan. Osayleiskaavatyössä ratkaistaan tarkemmin alueen maankäyttöratkaisut sekä arvioidaan vaikutukset.

Katajanokka

Yleiskaavassa on Katajanokan etelärannalla asuntovaltaisen kaupunkirakenteen laajentamisen mahdollistava merkintä. Annetuissa muistutuksissa on esitetty huoli alueen viherarvojen säilymisestä. Yleiskaavatyössä ja erityisesti tätä seuraavassa tarkemmassa suunnittelussa puistoista ja rantareiteistä pyritään pitämään huoli. Katajanokan rantaa koskee Helsingin rantoja yhdistävä yleistä rantareittiä tarkoittava yleiskaavakaavamerkintä ja määräys rantojen säilymisestä julkisina uusilla rakentamisalueilla. Lisäksi on huomattava, että Helsingissä uusissa kaavoissa muutenkin aina varmistetaan, että rannat jäävät yleiseen virkistyskäyttöön. Kantakaupungin virkistysalueena Katajanokan rantaa ei yleisesti voi pitää, mutta katajanokkalaisten kylläkin.

Useimmissa yleiskaavan Katajanokkaa koskeneissa muistutuksissa vaadittiin suunnitelman hylkäämistä ja yleiskaavan uudelleen valmistelua Katajanokan osalta. Muistutuksissa korostettiin viheralueiden ja merellisten näkymien tärkeyttä Katajanokalla. Katajanokkaseura esittää yleiskaavaehdotuksen muuttamista siten, että Katajanokan kaakkoisrannan nykyinen ja voimassa olevien asemakaavojen mukainen maankäyttö vahvistetaan myös tulevassa yleiskaavassa ja että satamaliikennettä varten tehdään varaus maanalaisesta huoltotunnelista.

Yleiskaavaa pidettiin Katajanokan osalta suojeluarvot sivuuttavana ja muun muassa maakuntakaavan vastaisena Katajanokan kärjen osalta. Katajanokkaseura muistuttaa, että Katajanokka on merkitty kokonaisuudessaan maakuntakaavassa kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi alueeksi. Katajanokan katsottiin kuuluvan myös Suomenlinnan maailmanperintökohteen (UNESCO:n) suojaluokkaan, ja rantojen olevan osa Helsingipuistoa. Huomautettiin myös kantakaupungin itäisten kaupunginosien, erityisesti Katajanokan, puistoalueiden vähäisestä määrästä verrattuna läntisiin kaupunginosiin. Monet esittivät mieluummin lisärakentamista nykyisiin kortteleihin esimerkiksi rakennuksia ”uudella alueella” korottamalla, kuin rannan lisärakentamista. Maakuntakaavassa esitetyt kulttuuriympäristö- ja maisemaarvot alueen osalta otetaan huomioon jatkosuunnittelussa.

Useimmat muistutuksen jättäjistä halusivat rantavyöhykkeen kaavoitettavaksi pelkästään puistoalueeksi. Joissakin muistutuksissa pidettiin lisärakentamista mahdollisena vasta huomattavasti pienemmällä asukasmäärällä. Katajanokan siltayhteydet mantereeseen koettiin liikenteellisesti alimitoitetuiksi ja katuverkon ruuhkautuminen erityisesti sataman lauttaliikenteen lähtö- ja saapumisaikoina koettiin jo nykyisellään suureksi haitaksi. Lisäksi epäiltiin, että autolauttojen jonotusalueiden pienentäminen siirtäisi jonotuksen alueen katuverkkoon. Täyttörannan nykyisen maaperän kunnostamisen, tulvaherkälle alueelle rakentamisen ja mahdollisten uusien täyttöjen kustannusten epäiltiin johtavan uusien asuntojen ylikorkeaan hintatasoon. Rannasta pelättiin muodostuvan asuntoalue vain varakkaille. Asukkaiden pysäköintialueiden säilymisestä oltiin huolissaan ja pidettiin laitospysäköintivaihtoehtoja kalliina.

Muistutuksissa esitettiin myös oletuksia, että umpikorttelirakenne ja asukasmäärä sekä meritäyttöjen laajuus olisi jo päätetty. Ideasuunnitelmat ja muu havainnemateriaali on tehty toisaalta kaavoittajan apuvälineiksi, toisaalta havainnollistamaan yleiskaavan rakentamismahdollisuuksia yleisölle. Ne eivät ole kuitenkaan toteutus suunnitelmia, vaan karkeita hahmotelmia. Yleiskaavavaiheessa ei

päätetä esimerkiksi korttelirakenteen tyypistä. Vasta asemakaavavaiheessa annetaan todelliset suuntaviivat rakentamiselle asemakaavoitukseen liittyvän yksityiskohtaisen selvitystyön ja osallisten vuorovaikutuksen kera.

Matruusipuiston merkitys asukkaille nostetaan muistutuksissa esille, ja lisärakentamiselle esitetään vaihtoehtoisia paikkoja esim. nykyisiä rakennuksia korottamalla tai niemen kärjestä. Voimassa olevassa Yleiskaava 2002:ssa Matruusipuisto on kerrostalovaltaista aluetta, eli sen mukaan se olisi periaatteessa mahdollista kaavoittaa rakentamiseen jo nyt kärkeen saakka. Uutta tässä yleiskaavassa on rakentamismahdollisuuden ulottaminen sataman autojen odotusalueelle ja pysäköintialueelle. Näin ollen yleiskaava ei tuo merkittävää muutosta Katajanokalla sijaitseviin virkistysalueisiin verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan.

Huomattavaa on, että yleiskaavassa käytetty kantakaupunkimerkintä sisältää myös puistoalueita, eikä siis tarkoita pelkästään asuin- ja liike- ja julkisten palvelujen kortteleita.

Valitettavasti olemassa olevaa kaupunkirakennetta tiivistettäessä voi olla erittäin haastavaa noudattaa tiukasti alueen alkuperäistä kaupunkisuunnittelukonseptia. Täydennettäessä joudutaan etsimään uusia suunnitteluperiaatteita ja tekemään kompromisseja. Toisaalta kerroksellisuus tuo osaltaan rikkautta kaupunkirakenteeseen. Näin oli myös Katajanokan edellisellä täydennysrakentamiskierroksella. Juuri tuo uuden ja vanhan yhdessä muodostama kokonaisuus on yksi Katajanokan vahvuuksista, kuten monet muistutusten jättäjät ovat korostaneet.

Koko Katajanokka on maakuntainventoinnin kohde (Uudenmaan kulttuuriympäristöt selvitys 2013) ja lisäksi Katajanokan itäinen vanha alue on merkitty valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetun kulttuuriympäristön alueeksi (RKY 2009). Lisäksi alueella on lukuisia asemakaavalla suojeltuja rakennuksia. Suojelu ei kuitenkaan yksiselitteisesti sulje pois täydennysrakentamisen mahdollisuutta, vaikka se reunaehtoja asettaakin. Tarkemmassa jatkosuunnittelussa selvitetään rakentamisratkaisuiden sopivuutta myös suojelunäkökuilmien kannalta.

Asemakaavavaiheessa ratkaistaan paitsi rakentamisen mitoitus, myös viheralueiden ja rantareittien ja muiden ranta-aktiiviteettien tarkempi mitoitus ja sijoitus sekä mahdollinen kaupunginosapuiston raja. Täydennysrakentaminen vaikuttaa positiivisesti myös rantojen virkistyskäytön kehittämiseen. Peruseriaate yleiskaavassa on, että rantoja kiertää yhtenäinen julkinen rantareitti. Yksittäiset tontit eivät siten voi privatisoida rantaa. Yleiskaavan pääkartalla rantareitti on määräystekstissä ja yleiskaavan ehdotusvaiheeseen tehdyllä uudella kantakaupungin teemakartalla omana karttamerkintäänään.

Eräissä muistutuksissa on nostettu esille myös maaperän pilaantuneisuus vaarallisilla teollisuusjätteillä sekä virkamiesten selonotto- ja valvontavelvollisuuksien laiminlyönti asiassa. Katajanokan ranta-alue vanhana täyttömaana ei ole paras mahdollinen pohjarakennukseen, mutta ei tämän hetkisen tietämyksen mukaan poikkea olosuhteiltaan merkittävästi Helsingin muista vanhalla täyttömaalle toteutettavista rakentamiskohteista, kuten esimerkiksi Jätkäsaaresta. Laivaväyliä läheisyys asettaa ratkaisuille oman haasteensa. Asemakaavoitusvaiheessa selvitetään tarkemmin pohjarakentamisolosuhteet, maaperän pilaantuneisuus ja kaavataloudelliset lähtökohdat sekä niistä seuraavat reunaehdot, jotka ohjaavat toteutusta osaltaan. Sama pätee alueen tulvasuojeluun. Parhaassa tapauksessa rantavyöhykkeen toteutus voisi toimia tulvasuojana myös nykyisille, alavalla sijaitseville kortteleille.

Helsingin yleiskaava ohjaa kaavoitusta Helsingin rajojen sisäpuolella, eivätkä rakentamattomat alueet muiden kuntien alueilla kaupungin päätännässä oleva vaihtoehto rakentamisen sijoittamiseen, kuten eräissä muistutuksissa on toivottu. Helsinki on asettanut vuosittaisen asuntokaavoitustavoitteen ja siihen pitää myös uuden yleiskaavan osaltaan vastata mahdollistamalla riittävän yleiskaavavarannon asemakaavoituksen käyttöön.

Töölö ja Rajasaari

Ehdotusvaiheessa lisättyä kantakaupunkimerkintää Mäntymäen kentälle pidetään muistutuksissa viheralueen nakertamisena ja huonona menettelytapana. Koetaan, että vuorovaikutus on jäänyt puutteelliseksi ja hankkeessa on edetty yleisen edun sijasta yksittäisen hankkeen ehdoilla. Myös ristiriitoja pääkartan ja teemakartan osalta on löydetty. Ruutumutokset yleiskaavakartalla ovat olleet osa yleiskaavaprosessia. Muutoksia on tehty kaavaprosessin aikana lukuisia. Teemakarttoja on päivitetty joiltain osin kaavaehdotuksen kaupunkisuunnittelulautakuntakäsittelyn jälkeen.

Muistutuksessa esitetään C1-merkinnän (liike- ja palvelukeskusta) muuttamista C2:ksi (Kantakaupunki) Töölössä välillä Mannerheimintie, Pohjoinen Hesperiankatu, Runeberginkatu, sillä aluetta pidetään muistutuksessa asuntovaltaisena. Tilastotietojen mukaan alueella on enemmän työpaikkoja kuin asukkaita, eikä sen luonne tule muuttumaan asuntovaltaisemmaksi Pissararadan aseman rakentuessa. Alueella on nyt mm. paljon kivijalkaliiketilaa, lääkärikeskus ja suuria hotelleja.

Rajasaaresta ja Rajasaarenpenkereestä jätetyssä muistutuksessa todetaan, että aluetta tulisi kehittää kantakaupunkimaisuuden sijasta kaupunkilaisten virkistysalueena, merellisiä harrastuksia ja matkailun tarpeita silmällä pitäen. Pienimuotoisella ja viihtyisällä alueella olisi suuria mahdollisuuksia myös pienimuotoisen yritystoiminnan kehittämiseen siellä jo olemassa olevien harrastusmahdollisuuksien lisäksi. Rajasaaren voisi kehittää veneilyyn tai muihin merellisiin harrastuksiin liittyvää yritystoimintaa, esimerkiksi venehotelli-, veneiden vuokraus-, vesibussiliikenne- ja kahvila-ravintola-toiminnan muodossa. Alueelta on jätetty muistutuksia myös harrastustoimintojen näkökulmasta.

Rajasaarissa ei ole tällä hetkellä mitään hanketta vireillä, mutta alue on varattu keskeisen sijaintinsa takia kantakaupunkitoimintojen laajenemisalueeksi, joka voi sisältää hyvin erilaisia toimintoja. Rantojen elävyys ja säilyttäminen virkistyskäytössä sekä yritystoiminnan kehittäminen ovat kaikki kannatettavia ajatuksia. Asumisen ja em. toimintojen sovittaminen yhteen on mahdollista ja parhaimmillaan eri toimintojen yhdistämisestä saadaan synergiaetuja.

Kallio, Hakaniemi ja Merihaka

Merihaka-Seuran muistutuksessa ehdotetaan Kruunuvuorenrannan raitiotieyhteyden linjaukseksi Sompasaaren ja Hakaniemen välillä Merihaan ranta-alueen sijaan kiertoa Merihaan pohjoispuolelta, Hanasaaren kautta Sompasaareen. Perusteluna on ranta-alueen säilyttäminen virkistyskäytössä. Koetaan, että sinänsä linjaus Merihaan ja Hakaniemen kautta on sekä liikenteellisesti että kustannuksiltaan hyvä ja parantaa myös Merihaan liikenneyhteyksiä, mutta Merihaassa ei ole kunnollisesti tutkittu muita vaihtoehtoja kuin ehdotettu linjaus. Näin merkittävä päätös tulisi tehdä yhteistyössä asukkaiden kanssa. Yleiskaavatasolla linjaukset ovat ohjeellisia ja mahdollistavat jatkosuunnittelussa eri vaihtoehtojen tutkimisen.

Helsingin merellisen ilmeen säilyttämistä tiiviisti rakennettujen Kallion ja Hakaniemen sekä Kalasataman kohdalla pidettiin erittäin tärkeänä. Ehdotettiin perustettavaksi uimarantaa Kalasataman edustalle.

Koskela, Kumpula, Vallila ja Toukola

Kanta-Helsingin omakotiyhdistyksen muistutuksessa koetaan, että viheralueiden supistaminen on yleiskaavan keskeinen piirre. Muistutuksissa vastustettiin Koskelan metsäalueiden rakentamista ja yleisimpänä perusteluna korostettiin alueen virkistysarvojen tärkeyttä ympäristön kaupunginosille. Myös alueen luontoarvot, muun muassa Metso-kohteet sekä joenvarsivyöhykkeen Helsinki-puisto, nousivat muistutuksissa voimakkaasti esiin. Koettiin, että yleiskaava jättää pelkän kulissimetsän jokivarteen. Monien mielestä jo Viiknmäen toteutus on pilannut jokivarren virkistysalueita, ja toiselle puolelle ei haluta enää samanlaista rakentamista. Metsäalueen hyvänä puolena esitettiin myös sen toimiminen suojavyöhykkeenä vilkasliikenteisten väylien ympäröimällä alueella. Alueen virkistyskäyttö on moninaista runsaan polkuverkoston ansiosta. Muistutuksissa perusteltiin metsän säilyminen nimenomaan helposti saavutettavana lähivirkistysalueena, jonka rakentaminen johtaisi ekologisesti haitalliseen liikenteen lisääntymiseen asukkaiden joutuessa etsimään virkistysmahdollisuuksia kauempaa kaupunkiseudulta. Joissakin muistutuksissa korostettiin tällaisten säilyneiden, lähes luonnontilaisten kaupunkimetsien positiivista imagoarvoa Helsingille.

Useissa muistutuksissa korostettiin Kumpulan lähimetsän merkitystä vedoten mm. Kumpulan identiteettiin viherkaupunkialueena. Kymintien, Intiankadun, Koskelantien ja Valtimotien rajaamasta metsäalueesta tuli useita muistutuksia, joissa korostettiin metsän tärkeyttä asukkaiden virkistysalueena sekä alueen ekologisuu den ja historian kannalta. Metsä koettiin sosiaalisena ja liikunnallisena kohtaamispaikkana.

Yleiskaavan merkinnän kerrottiin myös tulleen asukkaille täytenä yllätyksenä, ja asukkaiden kuuleminen sekä vuorovaikutus kyseenalaistettiin. Joissakin Kumpulasta tulleissa muistutuksissa on myös esitetty, että asiasta aiotaan tehdä hallintomenettelyvalitus, koska kaavoituksesta ei ole informoitu alueen asukkaita riittävästi.

Alue on merkitty yleiskaavassa asuinalueeksi A2-merkinnällä, jonka läpi kulkee viheryhteys siirtolapuutarhasta Kustaa Vaasan puistoon. Alue kytkeytyy Lahdenväylän bulevardikaupunginosaan, eikä lähimetsällä ole erityisiä suojeluarvoja. Virkistysyhteyden tarkempi luonne määräytyy jatkosuunnittelussa. Kaupunkisuunnitteluvirasto on edennyt yleiskaavan valmistelussa MRL:n mukaisesti ja tiedotus on ollut avointa. Asunto-aluevaltainen kaavamerkintä on tällä alueella ollut jo luonnosvaiheessa.

Yleiskaavan liiteraportissa ”Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet” on tehty tarkempia havainnekuvia vain suuremmista uusista aluekokonaisuuksista, joihin kohdistuu suurempia muutoksia. Yleiskaavatasolla tämäkään ei kuitenkaan ole välttämätöntä. Raportin on ajateltu palvelevan kaupunkilaisia havainnollistaessaan muutoksia. Yleiskaavassa on esitetty rakentamismahdollisuuksia myös muille alueille, joista ei ole laadittu havainnollistavaa materiaalia. Yleiskaavan etenemisestä on informoitu lakisääteisellä tavalla.

Kumpula-seuran muistutuksessa todettiin, että täydennysrakentamishankkeissa asukkaita huolestuttaa rakentamisen massiivinen mittakaava. Esim. rakentaminen Intiankadun varteen on muistutuksen mukaan hyväksyttävissä ainoastaan, jos säilytetään alueelle ominainen mittakaava ja sovelletaan perinteisiä pintamateriaaleja.

Metsäalueen A2-merkintää toivottiin poistettavaksi tässäkin muistutuksessa. Mäkelänkadun varren mittakaavan (C2-merkintä) Isoniityssä todettiin poikkeavan alueen mittakaavasta ja muuttavan koko alueen luonnetta. Kumpula-seura ehdottaa, että rakentamisruudut poistetaan Kymintien metsästä ja Isonniityn puistoalueen reunasta Mäkelänkadun varrelta.

Huomautettiin, että poikittainen viheryhteys Kumpula-Pasila-akselilla ei ole saanut minkäänlaista merkintää, vaan koko Sofianlehto-Vallila -väli on merkitty yhtenäisesti C2-merkinnällä. "Kumpulanpuron kaupunkipuiston" ja poikittaisen yhteyden Keskuspuistoon toivottiin näkyvän kaavakartalla osana poikittaista viheryhteyttä. Kumpula-seura ehdottaa, että Kumpulanpuron kaupunkipuisto (epävirallinen työnimi) sisällytetään yleiskaavaan osana poikittaista viheryhteyttä ja että Vallilanlaaksoa kehitetään edelleen kaupunkipuistona. Yleiskaavaehdotuksessa Kumpulanpuron alue liittyy viheryhteyksin sekä Keskuspuiston että Vanhankaupunginlahden suuntiin.

Vallilanlaakson läpi suunnitellun pikaraitiotien koetaan muistutuksissa vähentävän merkittävästi alueen virkistysarvoa. Yleiskaavaehdotukseen ehdotettiin jätettäväksi vain maanalainen joukkoliikenneväylä Vallilanlaaksoon, jotta puiston kehittäminen mahdollistuisi. Sen sijaan Vallilanlaakson pyöräilyreitit tulisi kehittää osana baanaverkostoa. Yliopiston kasvitieteellinen puutarha, alueen viljelypalstat, puisto- ja liikunta-alueet sekä Vallilan ja Kumpulan siirtolapuutarhat muodostavat erinomaisen virkistysaluekokonaisuuden, jota toivotaan turvattavaksi jatkossakin. Joukkoliikennekadulle tai väylälle ei koeta olevan tarvetta, mutta jos sellainen kuitenkin yleiskaavaan merkitään, tulisi liikenne hoitaa sähköisin liikennevälinein, jotta viljelykset säästyvät päästöiltä ja saasteilta. Yleiskaavan jatkotoissa tullaan arvioimaan, kannattaako Vallilanlaakson läpi kulkeva joukkoliikenneyhteys toteuttaa maanalaisena vai maanpäällisenä. Maanpäällinen yhteys on tärkeä osa joukkoliikenteen runkoverkkoa ja kantakaupungin poikittaista joukkoliikenneyhteyttä, joka toteutuu ensisijaisesti pikaraitiotienä. Vallilanlaakson läpi on yleiskaavassa linjattu baanayhteys.

Bulevardisoinnin kokeilualueeksi ehdotettiin Kustaa Vaasan tietä. Kustaa Vaasan tien ja Lahden moottoritien bulevardisoinnin lähtökohdaksi ehdotetaan muistutuksissa Kumpulan ja Toukolan kaupunginosien yhdistämistä viihtyisäksi kaupunkiympäristöksi. Lisärakentamiselle luontevana alueena nähdään raitiovaunujen varasto- ja korjaushallit. Myös Koskelan sairaala-alueen tiivistäminen koetaan järkeväksi. Annalan puisto tulisi puolestaan säilyttää virkistysalueena.

Lahdenväylän kaupunkibulevardin maankäyttötarkasteluissa on tutkittu rakentamismahdollisuuksia myös Koskelan ja Veräjämäen viereisillä metsäalueilla. Rakentamista on sijoitettu sekä kallioisille lakialueille, jotka ovat paikoin voimakkaasti kuluneet virkistyskäytön seurauksena että Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitoksen länsipuolelle osittain nykyisen Koskelantien liittymän alueelle. Muistutuksissa tulee selvästi ilmi varsinkin ylemmän kalliomaaston alueen tärkeä virkistysellinen merkitys nykyisille asukkaille. Jatkosuunnittelussa uusi rakentaminen ja virkistysarvot on mahdollista sovittaa yhteen. Kaavamerkintä mahdollistaa asuntoalueen lähipuistot. Jatkosuunnittelussa arvioidaan myös vaikutukset viereisiin säilytettäviin metsiin ja muihin alueen luonnonarvoihin. Metso-luokituksessa Koskelan ja Veräjämäen alueen Metso-kohteissa (M41-13 ja M64-13) on lähinnä II- ja III-luokan elinympäristötyyppejä.

Viher- ja virkistysarvojen lisäksi muistutuksissa tuotiin esiin myös muita rakentamisen esteitä, kuten suurjännitelinjat, alueen juomavesiluoilastot sekä ensimmäisen maailmansodan aikaiset linnoituslaitteet ja tykkikitiet.

Alueen maankäyttötarkastelut perustuvat siihen oletukseen, että alueella nykyisin ilmajohtoina toteutettu 400 kV suurjännitelinja tunneloitaisiin. Tunnelointi tapahtuisi linjoittain kytkinasemien välillä eli tässä tapauksessa Viikinmäen ja Pitäjänmäen kytkinasemien välillä. Ideasuunnitelmassa rakentamista ei ole sijoitettu suoraan juomavesiluolastojen ylle, mutta jatkosuunnittelussa saattaa ilmetä myös tämän suhteen lisärajoituksia.

Alueella on runsaasti ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitusrakenteita ja tykkiteitä. Vastaavia kohtia on runsaasti myös muualla Helsingin esikaupunkialueilla. Tulevaisuudessa joudutaan pohtimaan sitä, kuinka suuressa laajuudessa näitä pystytään ylläpitämään esimerkiksi virkistyskäytön suhteen turvallisessa kunnossa.

Muistutuksissa ehdotettiin tiivistämis- ja asuntorakentamismahdollisuuksia muun muassa Oulunkylän asemanseudulle, Koskelan varikkoalueelle, Liukumäentien teollisuusalueelle Käskynhaltijantien varteen sekä Koskelan sairaala-alueelle. Osalle näistä alueista yleiskaava esittääkin nykyistä tehokkaampaa maankäyttöä. Toisaalta varikko- ja työpaikka-alueistakaan ei voida luopua. Yleiskaavan työpaikka-alueiden merkintä ei sisällä tehokkuustavoitetta mutta oletuksena on, että näidenkin alueiden maankäyttöä tehostetaan tulevaisuudessa. Liukumäentien teollisuusalueella on Patolan voimalaitos, joka rajoittaa asuntorakentamista lähietäisyydelle.

Kaupunkibulevardin välittömässä yhteydessä olevan, Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitoksen länsipuoleisen alueen rakentamista ei muistutuksissa suoraan vastustettu. Läpiajoliikenteen lisääntyminen nykyisillä asuinalueilla kuitenkin huolestuttaa. Jatkosuunnittelussa alueen liikenne- ja katuverkkojen tarkentuvat ja esimerkiksi vaikutukset alueiden nykyisiin katuverkkoihin selvitetään. Lähtökohtaisesti pyritään ratkaisuihin, joissa nykyisille alueille ei syntyisi liikenteellistä haittaa. Yleiskaavavaiheessa ei katuverkosta tehdä ohjeellista pääkatuverkostoa tarkempaa suunnitelmaa.

Käpylä ja Taivaskallio

Käpylä-Seuran ja Kanta-Helsingin omakotiyhdistysten muistutuksissa pidettiin tärkeänä Käpylän asemanseudun kehittämistä, mikäli otetaan huomioon nykyinen kaupunkirakenne ja maasto. Asemanseudun kehittämisen ei tulisi myöskään näivettää alueen nykyisiä palveluita. Muistutuksissa suhtaudutaan myönteisesti Tuusulanväylän bulevardin kehittämiseen raitiotielinjoineen sekä Tuusulanväylän kääntämiseen Veturielle. Positiivisena koettiin tukeutuminen raideliikenteeseen ja kaupunkibulevardien yksityisautoilua vähentävä vaikutus. Käpylän alueella tulisi säilyttää nykyisin toimivat ja runsaasti käytetyt viherreitit sekä kaikki olemassa olevat kävely- ja pyörätiet.

Muistutusten mukaan Käpylässä on hyvin näkyvillä eri vuosikymmenten rakennustyylit selkeinä kokonaisuuksina. Länsi-Käpylä, Puu-Käpylä, Olympiakylä ja Kisakylä ovat aikakautensa arkkitehtuurin ja maisemasuunnittelun ehjiä kokonaisuuksia ja näin ainutlaatuisia. Täydennysrakentamista suunniteltaessa tämä tulisi huomioida. Koskelan sairaala-alueen kehittämisessä tähän on jo kiinnitetty huomiota. Lisäksi yleiskaavan tehokkuusmerkintöjä määriteltäessä on huomioitu alueen arvot ja ominaispiirteet.

Muistutuksen mukaan Käpylän eläkeikäisten tilalle ennakoidaan muuttavan lähivuosina lapsiperheitä, minkä koetaan kasvattavan väestömäärää luontevasti ja vähentävän lisärakentamisen tarvetta. Tämän on nähty myös yleiskaavatyössä kuuluvan luontevaksi osaksi kaupunginosien elinkaarta. Silti jokaisella asuinalueella tulisi olla

erilaisia asumisvaihtoehtoja elinkaaren joka vaiheessa.

Käpylä-Seuran ja Kanta-Helsingin omakotiyhdistyksen muistutuksissa korostettiin Louhenpuiston merkitystä alueen asukkaille. Raskasta rakentamista tälle maaston profiililtaan vaihtelevalle ja omakotialueen kylkeen sijoittuvalle alueelle pidettiin tekeillä olevan suojelukaavan vastaisena, eikä rakentamisen koettu soveltuvan 1922–28 rakennetun kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaan pientaloalueen miljööseen. Louhenpuiston hiidenkirnu sekä sodanaikaiset juoksuhaudat mainittiin myös. Nyyrikinpuiston lisärakentamiseen suhtaudutaan kielteisesti.

Käpylän alueella yleiskaavassa on merkitty asuntovaltaisen alueen- kaavamerkintä A2, A3 ja A4 eri korttelitehokkuuspainotuksin. Kaavamerkintä mahdollistaa alueiden kehittämisen vastaisuudessaakin asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalveluiden sekä lähipalvelujen käyttöön. Käytännössä tämä tarkoittaa alueiden täydennysrakentamisen mahdollistumista ja tiivistymistä alueiden erityisominaisuudet edelleen tarkemmassa suunnittelussa huomioiden. Poikkeuksena on kantakaupunkimerkinnällä merkitty Käpylän asemankohta, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen solmukohdan ja keskustan syntyminen Helsingin sisääntuloportiksi ja Tuusulanväylän bulevardin visuaaliseksi käänköpisteeksi. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt on otettu yleiskaavassa huomioon merkitsemällä niihin alhaisempi tehokkuus. Vain maltillinen täydennysrakentaminen on mahdollista.

Käpylän juna-aseman välittömässä läheisyydessä sijaitseva Taivaskallio on historiallisen Helsingin korkeimpana luonnollisena kohtana niin lähialueen asukkaiden kuin muiden helsinkiläisten ja pääkaupunkiseutulaisten ja erityisesti kalliokiipeilijöiden suosittu harraste- ja virkistysalue sekä tapahtuma ja kokoontumispaikka. Taivaskallion tärkeys harrastuspaikkana ja puistoalueena tulee selvästi ilmi muistutuksissa. Alueen merkitsemistä kokonaan puistoalueeksi toivottiin mm. Käpylä-Seuran ja Kanta-Helsingin omakotiyhdistyksen muistutuksissa. Yleiskaavassa kalliot on merkitty virkistys- ja viheraluemerkinnällä. Huomattavaa on myös, että alueen suosion vuoksi kalliolla on jo nyt havaittavissa ylikuormitusta mm. metsän kulumisena ja kasvillisuuden elinolojen heikentymisenä. Näihin asioihin tullaan kiinnittämään aiempaa enemmän huomiota Helsingin väkiluvun kasvaessa Taivaskallion lisäksi myös monilla muilla viher- ja virkistysalueilla. Taivaskallion 1. maailmansodan aikaiset linnoitteet on selvitetty yleiskaavaan kuuluvassa linnoituslaitteita koskevassa selvityksessä. Yleiskaavassa esitetty Taivaskalliota sivuva kantakaupunkimerkintä kohdistuu Käpylän juna-aseman välittömään lähiympäristöön, eikä uhkaa itse Taivaskallion säilymistä.

Taivaskalliolta Vantaanjoelle johtavan viheryhteyden säilymisestä on esitetty huoli muistutuksissa (Kotoniitynpuisto). Yleiskaavakartassa Taivaskallio on osa laajaa viher- ja virkistysverkostoa, johon kuuluvat muun muassa läheiset Maunulanpuisto, Metsälän ja Maunulan välinen peltopuiston alue ja Pirttipolunpuisto sekä Koskelan metsäalueet, Veräjämäen Pirunkallio, Toivolanpuisto sekä Vantaanjokivarsi. Yleiskaavassa viherverkoston säilyminen on varmistettu viheryhteysmerkinnällä.

Eräässä muistutuksessa nostettiin esille Taivaskalliota ympäröivä alue, joka on merkitty maakuntakaavassa tiivistettäväksi alueeksi. Alue sijaitsee juna-aseman vieressä, on osa kantakaupunkia, eikä ole valtakunnallisesti arvokasta maisema- aluetta. Alue koettiin sopivaksi täydennysrakentamiselle.

Läntinen ja pohjoinen Helsinki

Tali ja Munkkivuori

Talin, Pitäjänmäen ja Munkkivuoren ja Pajamäen alueilta saaduissa muistutuksissa nousi edelleen selkeästi esille kolme pääteemaa: viheralueet ja virkistys, liikuntapaikat ja -palvelut sekä alueen historia. Muistutuksissa on oltu tyytyväisiä kaavaehdotukseen tehtyihin muutoksiin, joiden mukaan Talin alueen kehittäminen jatkossakin liikuntapuistona sekä ulkoilu- ja virkistyskäytössä on mahdollista. Alueelle ideasuunnitelmassa esitettyjä ajatuksia pysäköinnin järjestämisestä maanalaisena tai liikuntahallien katoille pidettiin taloudellisesti epärealistisena toteuttaa. Läntisen vihersormen kohdalle esitettyjä taloja ei pidetty paikkaan sopivina, korkeintaan reitillä voisi olla liikuntapalvelujen tarvitsemia rakennelmia.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen, täydennysrakentaminen tai tehostaminen nähtiin edelleen sekä alueen arvoa nostavana että laskevana tekijänä. Jokeri 1 -pikaraitiotie ja asemansuodun kehittäminen nähtiin alueelle pääosin positiivisina kehityskohteina. Työpaikka- ja teollisuusalueiden osalta toimitilojen riittävyys yritystoiminnan tarpeisiin kuin myös tyhjien toimitilojen käyttötarkoituksen muutos asumiseen saivat kannatusta.

Länsi-Helsinki tiivistyy erityisesti poikittaisten runkoyhteyksien kuten Jokeri 1:n ja bulevardien kuten Vihdintien, Turuntien ja Huopalahdentien pikaraitioteiden varsilla. Talin, Pajamäen ja Munkkivuoren alueiden keskeinen sijainti ja kestävä kehitys tukevat raidejoukkoliikenneyhteydet perustelevat alueen asumiskäyttömahdollisuuksien aiempaa laajemman mahdollistamisen.

Aluekokonaisuutta suunniteltaessa on strategisesti tärkeää varmistaa riittävät ympärivuotisesti palvelevat virkistysalueet myös tulevaisuuden asukkaille, minkä takia lähivirkistysalueiden kuten Talin kartanopuiston ja sen urheilupuistojatkeen, lähikallioiden, polku- ja vihervestoston ja viheryhteyksien merkitys ja arvo yleisenä ja julkisena virkistysalueena tulee kasvamaan. Asukasmäärän kasvu ja saavutettavuuden merkittävä paraneminen varmistavat osaltaan, että alue palvelee jatkossakin niin liikuntapalvelujen tarjoajien kuin helsinkiläisten virkistyskäyttäjien tarpeita. Alue avaa mahdollisuuksia kehittää Länsi-Helsinkiä virkistysaluekokonaisuutena, jonka osana säilyy myös mahdollisuus pelata golfia.

Talin golf-kenttä sijoittuu suurelta osin pehmeälle rantamaalle, jonka korkeus merenpinnasta on välillä 0-2m ja jossa perustamisolosuhteet ovat heikot ja tulvariski suuri. Kentän säilyttämistä 18-reikäisenä jatkossakin on pidetty Helsingin Golfklubi ry:n toimintaedellytyksenä. Yleiskaavassa on esitetty pienelle osalle kentän alueesta mahdollisuus asuntorakentamiseen. Reuna-alueilla golfkentän toimintoja ja peliväyliä on mahdollista järjestellä toisin yhteistyössä kentän toimijoiden kanssa. Yhteistyöstä on alustavasti myös keskusteltu kaupunkisuunnitteluviraston ja toiminnanharjoittajan välisessä keskustelussa.

Talin puistoalue liittyy Helsingin vihersormijärjestelmän Länsipuistoon. Toteutuessaan Taliin ulottuvan rantaraitin kautta alue liittyy aiempaa paremmin myös merellisiin virkistyskohteisiin laajentaen virkistystarjontaa. Alueen luontoarvot keskittyvät Mätäjoen ympäristöön ja kartanopuiston alueelle. Maa-alaltaan suurimpana ja maisematilaltaan avoimena Talin rakennettu kartanopuisto urheilupuistojatkeineen on kokonsa vuoksi pienipiirteisen Länsipuiston poikkeus. Alue on maiseman,

kulttuuriarvojen, alueidentiteetin ja -historian vuoksi Länsi-Helsingissä sijaitsevana hyvin keskeinen kaupungin kartanomiiljojen keskittyessä määrällisesti Itä-Helsinkiin.

Muistutuksissa nostetaan esille Länsipuiston identiteetin puute ja huonoksi koettu nimi. Ehdotetaan Mätäjoen nimeämistä Talinjoeksi sekä työnimenä käytetyn Länsipuiston nimeämistä Talinjoenpuistoksi. Asia voidaan ottaa esille tarkemmassa suunnitteluvaiheessa.

Alueen kulttuuriperintö, -maisema ja suojelukohteet kuten muinaisjäännökset, lähde, maalinnoitteet, kartanomaisema (ja siirtolapuutarhan ympäristö) ovat nekin tärkeä osa alueidentiteettiä. Kulttuuriympäristön arvojen huomioon ottamisesta on määräys kaavakartalla.

Munkkivuoren pohjoispuolella olevan virkistysmetsän säilyttämisen puolesta tuli useita muistutuksia. Niissä toivottiin pääosin metsän säilyttämistä nykyisessä laajuudessaan. Luonnosvaiheesta tehtyjä muutoksia kaavakartalla pidettiin oikean suuntaisina, mutta kartalle jääneitä kahta ruuturiviä (n. 5 ha) pidettiin virheenä. Kartalle lautakuntakäsittelyssä jääneet ruuturivit Munkkivuoren pohjoispuolella on poistettu tarkistetussa yleiskaavaehdotuksessa kaavakartalta. Munkkivuoren, Talin ja Pajamäen metsien ja muiden luontokohteiden virkistyskäyttöarvo ja luontoarvot otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa. Alueelta on tehty liito-oravaselvitys kaavan laatimisen yhteydessä. Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa liikuntatoiminnan ja liito-oravien elinympäristön turvaamisen Talissa. Luontoarvojen huomioon ottamisesta on myös määräys kaavakartalla.

Pajamäki ja Pitäjänmäki

Pajamäki-seura vaati muistutuksessaan Pajamäen lähiluonnon sekä alueen kulttuurihistoriallisten arvojen huomioimista. Seura esittää, että yleiskaavaehdotusta tarkastellaan uudestaan niin, että metsävyöhyke Patterimäen ja Pajamäen ympärillä sekä Talin golfkentän länsipäädystä merkitään yleiskaavaan viheralueiksi ja jätetään näin kaavoituksen ulkopuolelle. Myös Pajamäen leikkipuisto Pajamäentien alussa ja Pajamäen Iänsireunalla oleva urheilukenttä palloiluhalleineen tulisi säilyttää tulevassa yleiskaavassa.

Pajamäen länsi- ja eteläpuolella olevia metsiä toivottiin muistutuksissa osoitettaviksi virkistysalueeksi. Metsävyöhykkeen, ulkoilureittien, Patterimäen kallioiden sekä Talin golfkentän ja liikuntapuiston merkitystä asukkaiden ympärivuotisia virkistysalueina korostettiin. Patterimäen linnoitusalue Aurinkokuntamallin keskipisteenä sekä sitä ympäröivä metsäalue tulisi säilyttää virkistyskäytössä. Yleiskaavan koettiin uhkaavan myös eteläreunan suojeltua lähteikköä sekä Pajamäenojaan viime vuosina istutettua uhanalaista meritaimenta. Myös leikkipuiston ja urheilukentän sekä palloiluhallin säilyttäminen koettiin tärkeiksi. Pajamäen korjaustapaohjeessa on tunnistettu 50-luvun asemakaava väljine pihoineen. Korjaustapaohjeen sekä alueen historiallisen ja rakennustaiteellisen arvon koettiin olevan ristiriidassa tiiviin uudisrakentamisen kanssa.

Yleiskaavan asuinaluevaraukset voivat sisältää lailla suojeltuja kohteita, kuten lähteikköjä. Kaavassa on yleismääräys, jonka mukaan suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet ja turvattava arvojen säilyminen.

Virkistysalueiden rakentamisen sijaan muistutuksissa toivottiin asuntorakentamisen keskittämistä tehottomasti rakennetulle Takkatien ja Arinatien teollisuusalueelle. Myös vastakkaisia muistutuksia tuli, joissa Pitäjänmäen yritysalueen merkitystä toimitila-

alueena pidettiin Helsingille tärkeänä. Tosin asuntorakentamisen sallimista pienessä määrin pidettiin mahdollisena.

Yleiskaava mahdollistaa melko maltillisen täydennysrakentamisen Pajamäkeen. Täydennysrakentamista tarkastellaan kaikkialla tulevan raide-Jokerin vyöhykkeellä, ja asemakaavoitusta tehdään jo parhaillaan Pitäjänmäentien varteen Pajamäen itäreunalla. Täydennysrakentamisessa on mahdollista ottaa huomioon alueen ominaispiirteet ja 50-luvun arvot. Yleiskaavan asuinaluevaraus voi sisältää myös leikkipuistoja ja urheilukenttiä.

Malminkartano ja Kaarela

Malminkartanoon liittyvissä muistutuksissa keskeisimpinä havaintoina nousivat esiin viheralueille osoitettu liialliseksi koettu rakentaminen - erityisesti Kartanonmetsässä sekä Kartanonkaaren peltoalueilla. Muistutuksissa esiintyi myös huoli arkeologisten kohteiden säilymisestä Kartanonmetsässä ja Kartanonkaaren läheisyydessä. Osin Malminkartano koettiin sivuutetuksi sekä kaavan sisällössä että itse yleiskaavaprosessissa. Monet pitivät kaupungin kasvuennusteita ylimitoitettuina, mutta toisaalta useissa muistutuksissa korostettiin Malminkartanon tiivistymisen ja alueen asukasluvun kasvun positiivisia vaikutuksia alueen elinvoimaisuuteen. Esille tuotiin myös Ylen tekemä alueiden tulovertailu, ja että Malminkartano uhkaa jäädä pahasti jälkeen Helsingin yleisestä tulokehityksestä.

Joissain muistutuksissa esitettiin Kartanonmetsän itälaidan tai Kartanonkaaren varren rakentamisen sijaan olemassa olevan rakenteen tiivistämistä ja nykyisten rakennusten korottamista. Malminkartanon asukasyhdistyksen muistutuksessa on ansiokkaasti nostettu esiin täydennysrakentamismahdollisuuksia alueen sisältä, sekä kommentoitu yleiskaavassa esitettyjä aluevarauksia. Malminkartanoon toivotaan laadittavaksi osayleiskaava, jolloin asemakaavoituksen ohjaaminen ja asukkaiden osallistuminen olisi selkeää.

Muistutuksissa nostettiin esille Kartanonmetsän muinaisuuden merkitys, mm. punamultahaudat ja esihistoriallisessa asussa säilynyt muinaispolku. Muinaismuistolain suojaamat kohteet tullaan huomioimaan asemakaavoitusvaiheessa. Yleiskaavatasolla on tehty yhteistyötä museoviraston kanssa, ja laadittu mm. linnoituslaiteselvitys, joka on yleiskaavan liiteaineistoa.

Esikaupunkialueiden merkittävä tiivistäminen tonttikohtaisen lisärakentamisen avulla on todettu äärimmäisen tärkeäksi, mutta samalla varsin hitaasti toteutuvaksi keinoksi kehittää olemassa olevaa kaupunkirakennetta. Tästä syystä rakentamista on ehdotettu myös nykyisten rakentamisalueiden ulkopuolelle, kuitenkin joukkoliikenteen palvelutason kannalta hyvillä sijainneilla. Joissain muistutuksissa kritisoitiin alueesta esitettyjen havainnekuvien arkkitehtuuria. Näiden visualisointien tarkoituksena ei ole ollut niinkään esittää yksityiskohtaisesti, miten aluetta tullaan tulevaisuudessa kehittämään, vaan lähinnä visualisoida yhtä mahdollista toteutustapaa kaavamääräysten tehokkuushaarukan puitteissa. Rakentamisalueiden rajaukset ja varsinkin rakentamisen massoittelu ovat asioita, joihin paneudutaan asemakaavatasolla.

Suurimpana pelkona on selkeästi ollut viheralueiden vähentyminen ja pirstoutuminen. Länsi-Helsingin Vihreiden jättämässä muistutuksessa toivottiin vihersormien merkitsemistä riittävän leveiksi sekä toivottiin selkeää vihersormeaa etenkin Malminkartanonhuipulle. Vaihtoehtoisesti Malminkartanonhuipulta tulisi merkitä

vihersormi Kartanonmetsän kautta uuteen vihersormilinjaukseen. Yleiskaavan Virkistys- ja viherverkosto 2050-teemakartalla on Malminkartanon huippu liitetty Länsipuiston vihersormeen viherlinjalla, joka nostaa esiin sen aseman viherverkoston keskeisenä osana. Lisäksi Kartanonmetsä toivotaan suojeltavan rakentamiselta. Honkasuolla esitettiin turvattavaksi harvinaisen suobiotopin säilyminen. Yleiskaavakartalla on yleismääräys, jonka mukaan vihersormien ja muiden seudullisten viheralueiden sekä paikallisen viheralueverkoston jatkuvuus tulee turvata. Kaavamääräysten tulkintataulukossa kaavaselostuksessa on avattu määräyksen tulkintaa lauseella: ” Vihersormien ja muiden seudullisten viheralueiden osalla viheralue ei saa kuroutua umpeen.”

Yleiskaavan ruutuihin perustuva esitystapa, jossa on merkitty ainoastaan yksi pääkäyttötarkoitus, mahdollistaa alueiden sisäisten viheralueiden säilyttämisen. Yleiskaavan tavoitteena on olla strateginen dokumentti, joka ohjaa mitoituksella ja pääkäyttötarkoitusmerkinnällä alemman kaavataso suunnittelua. Usein asukaspalautteessa toivotaan mahdollisimman tarkkoja rajauksia jo yleiskaavatasolle, vaikka todellisuudessa vasta asemakaavatasoinen tarkastelu mahdollistaa riittävän perusteltujen aluerajausten tekemisen.

Osittain oltiin huolissaan myös alueen palveluista ja siitä siirtykö palvelut pois Malminkartanosta Kannelmäen kauppakeskuksen yhteyteen tai tiivistyvään Myyrmäkeen. Malminkartanon keskusta on merkitty kaavassa Lähikeskusta-merkinnällä. Se on keskusta-alue, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Kaava mahdollistaa palvelujen sijoittamisen Malminkartanoon.

Kaarelan pohjoisosien suunnittelua toivotaan tehtävän samanaikaisesti Kuninkaantammen suunnittelun kanssa. Pientalotonttien tehokkaampaa asumiskäyttöä pidetään kannatettavana, ja todetaan sen kytkeytyvän hienosti kaupunkibulevardiajatteluun.

Haaga

Pohjois-Haaga-Seura pitää muistutuksessaan kaupunkibulevardisuunnitelmaa sinänsä tärkeänä ja kaupungin kasvaessa kannatettavana. Muistutuksissa esitettiin, että kaupunkibulevardisointi Haagan alueella tulee aloittaa Vihdintiestä. Keskuspuistoa ei tulisi valita ensimmäiseksi kaupunkibulevardialueeksi, koska ensimmäisten alueiden arveltiin olevan harjoituskappaleita ja niillä saatetaan tehdä virheitä. Keskuspuisto on haagalaisten, lähialueen ja kauempaakin tulevien kaupungin asukkaiden tärkeä virkistysalue ja kaupungin keuhkot. Etenkin väkiluvun kasvaessa puistoa tarvitaan yhä enemmän. Puistoa vaadittiin jätettäväksi myös tulevien helsinkiläisten käyttöön nykyisen kokoisena. Bulevardisoinnin vaikutuksia liikenteelle sekä alueen melu- ja hiukkaspäästöhaitan huolellista selvittämistä edellytettiin.

Yleiskaavassa ei vielä oteta kantaa kaupunkibulevardien toteuttamisjärjestykseen, vaan se tullaan tekemään tarkentavien jatkosuunnitelmien ja -selvitysten laatimisen jälkeen yleiskaavan toteuttamisohjelmassa, joka laaditaan yleiskaavatyön jälkeen. Yleiskaava mahdollistaa Hämeenlinnan kaupunkibulevardin ja sen yksityiskohtaisemman suunnittelun ja jatkoselvittämisen. Keskuspuisto tulee olennaisilta osin säilymään Helsinkiläisten käytössä myös Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin toteuduttua.

Keskuspuisto

Keskuspuiston osalta tuli 82 muistutusta ja kirjeenä 14 150 nimeä käsittävä adressi ”Keskuspuistoa ei saa supistaa Helsingin yleiskaavassa”, muistutuksissa ja adressissa nousi huoli yleiskaavan esittämästä viheralueen kaventumisesta. Muistutuksissa arveltiin Keskuspuiston luonnonarvojen kärsivän huomattavasti Hämeenlinnan väylän puoleisen vyöhykkeen mahdollisesta maankäytön muutoksesta viheralueesta rakennetuksi korttelialueeksi. Pirkkolan omakotiyhdistyksen muistutuksessa toivotaan Keskuspuistoon sijoitetun uuden rakentamisen poistamista yleiskaavasta ja muistutetaan siitä, että Keskuspuisto on koko Helsingin keskeinen viheralue, johon jo nyt kohdistuu huomattava virkistyspaine. Keskuspuiston kaventamista ei pidetä perusteltuna samaan aikaan kun kaupungin väkimäärä kasvaa.

Keskuspuiston suunnitteluhistoriassa on korostettu erityisesti Keskuspuiston yhtenäisyyttä, merkitystä ulkoilualueena, ekologista toimivuutta, vaihtelevuutta, luonnonmukaisia ulkoilumetsiä ja reitistön jatkuvuutta. Keskuspuiston asema yleiskaavoissa on ollut hyvin vahva. Vuonna 1978 laadittu Keskuspuiston osa-yleiskaava ja nykyisen Yleiskaava 2002:n rajausta sekä alueelle laaditut virkistysalueasemakaavat ovat turvanneet Keskuspuiston yhtenäisyyttä.

Yleiskaavassa esitettyjen moottoritiealueiden maankäytön muutokseen liittyen on nykyisen Hämeenlinnanväylän ympäristöön esitetty tiiviisti rakennettua asuntopuoltoa maankäyttöä, myös osin Keskuspuiston alueelle. Rakentamisen vyöhyke on nykyisessä tilanteessa kuitenkin pitkälti liikenteen melu- ja haitta-alueita. Alue ei myöskään ole kokonaisuudessaan nykyistä puistoaluetta, vaan osa on liikenteen rampeja ja nykyistä liikennealuetta. Moottoritien poistumisen ja tulevan bulevardin rakentamisen jälkeen Keskuspuiston tilanteen on arvioitu melun osalta parantuvan.

Kaavaluonnoksen maankäyttötarkastelujen perusteella Hämeenlinnanväylän lähiympäristöön voisi sijoittua noin 20 000 uutta asukasta, jos kaikki alueelle ajateltu rakentaminen toteutuisi. Tästä yli puolet sijoittuisi Hämeenlinnanväylän itäpuolelle.

Muutoksen keskeinen perustelu on kantakaupungin laajentaminen ja Hämeenlinnan väylän muuttaminen katumaiseksi ympäristöksi, joka puolestaan vaatii rakentamista molemmiin puoliin katua, jotta saadaan aikaan toimivaa kaupunkiympäristöä. Lisäksi erityisesti bulevardikäytävään olennaisena osana kuuluvan pikaraitiotien vaatima investointi perustelee riittävää asukasmäärää ja rakentamista myös kadun itäreunalle eli nykyisen Keskuspuiston alueelle. Olennaista on huomata, että väylän varren muutoksen kohteena oleva viheralue on nykyisin pitkälti väylän melualueita, ja laajimmat rakentamiseen osoitetut osat moottoritien risteysaluetta. Väylän nopeuden ja siten melutason aleneminen liittyyvät katumaisen ympäristön rakentamiseen. Rakennusmassat estävät jatkossa liikennemelun kantautumisen nykyiseen tapaan Keskuspuistoon.

Yleiskaavan luontovaikutusten arvioinnin mukaan ekologiseen verkostoon kohdistuvista vaikutuksista merkittävimpiä ovat Keskuspuiston ekologisen yhteyden kapeneminen sekä Maunulan–Oulunkylän viheryhteyden kaventuminen. Tarkistettua yleiskaavaehdotusta koskevassa kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä Metsäläntien pohjoispuolelta asuntopuoltoa aluetta A1 on pienennetty 8 ruutua.

Yleiskaavan luontovaikutusten arviointi osoittaa, että Keskuspuiston keskeisimmät luontoarvot ja yhtenäisyys sekä virkistysarvot on mahdollista säilyttää hyvällä suunnittelulla. Kaavaluonnosta muutettiin kaupunkisuunnittelulautakunnan kaavaehdotusta koskevassa käsittelyssä (lokakuu 2015) sekä tarkistettua kaavaehdotusta koskevassa käsittelyssä (kesäkuu 2016) supistamalla

rakentamisaluetta Pirkkolan kohdalla, jotta Pirkkolan virkistysalue säilyisi mahdollisimman laajana. Yleiskaavaa varten laadittuun maankäyttötarkasteluun liittyy myös Keskuspuiston toiminnallisuuden ja virkistys- ja luontoarvojen näkökulmasta tehty ideasuunnitelma. Tässä tarkastelussa on pyritty sovittamaan Keskuspuiston maisema-, luonto- ja virkistysarvot uuteen rakentamisalueeseen.

Melun osalta Keskuspuiston virkistyskäyttöarvo paranisi bulevardin rakentamisen myötä. Keskuspuiston maiseman ja virkistyskäyttöön kohdistuvat muutokset kohdistuvat pääasiassa alueen länsireunaan ja Metsälän alueelle. Vaikutuksia voidaan vähentää säilyttämällä nykyinen virkistysreitti rakentamisen rajana. Rakentamisesta aiheutuvat haitat jakautuvat pitkälle ajanjaksolle ja edellyttävät Keskuspuiston metsän valmentamista rakentamisaikaisille muutoksille.

Keskuspuiston virkistyskäyttöä tutkittiin vuosina 2014 ja 2015 (Helsingin yliopisto, Aalto-Yliopisto ja Helsingin kaupunki) kartoittamalla siellä liikkuvien kulkureittejä liikuntasovelluksien keräämillä tiedoilla. Liikunnisselvityksen mukaan aktiivisemmin käytetyt ulkoilureitit eivät pääosaltaan sijoittuneet Hämeenlinnanväylän läheisyyteen. Aktiivisimmin käytetyt reitit sijoittuvat yleensä Keskuspuiston keskiosiin.

Tuomarinkylä

Tuomarinkylän tulevaisuus erityisesti hevosharrastuksen ja koiraharrastuksen näkökulmasta tuli esille 580 annetussa muistutuksessa ja Tuomarinkylä oli useimmiten mainittu alue muistutusten joukossa. Muistutuksista valtaosa oli tehty lomakepohjille, joissa muistuttajat toivat esille omia näkemyksiään varsin yksityiskohtaisesti. Suunnittelutason tarkkuudesta johtuen muistutuksissa esitetyt yksityiskohtaiset suunnitteluratkaisut voidaan käsitellä vasta yleiskaavaa tarkemmassa suunnitteluvaiheessa. Yleiskaava mahdollistaa hyvin erilaisia ratkaisuja tarkemmassa suunnittelussa.

Päällimmäisenä muistutuksissa oli huoli hevos- ja koiraharrastustoimintojen säilymisestä alueella sekä halu säilyttää pellot rakentamattomina ulkoilu- ja virkistyskäytössä. Synergiaedut koira- ja hevosharrastajien välillä koettiin huomattaviksi ja lomakkeissa korostui etenkin koiraurheilukeskuksen valtakunnanlaajuinen merkitys sekä paikan soveltuvuus erilaisten suurempienkin tapahtumien järjestämiseen. Lisäksi tuotiin esille, että vinttikoiraradan rakentamiseen on käytetty suuri määrä talkootyötunteja ja kysyttiin, korvaako kaupunki vinttikoirakeskuksen siirron. Paikan ainutlaatuisuutta pääkaupunkiseudulla korostettiin. Korvaavan paikan suunnittelua pidettiin turhana, sillä nykyinen paikka koettiin erittäin hyväksi sekä liikenteellisesti että luonnonympäristöltään. Harrastustoiminnan vaikutukset ihmisten terveydelle ja hyvinvoinnille nousivat esille. Lisäksi korostettiin, että naisvaltaiselle harrastukselle on paljon vähemmän tiloja suhteessa esim. jääkiekko- ja jalkapallohalliin. Kerrostalojen ja tehokkaan rakentamisen ei koettu sopivan maisemaan. Jokeri 2-linjaa toivottiin suunniteltavaksi ennemminkin nykyisen bussilinjan paikalle kuin eteläisempää linjausta pitkin.

Pro Tuomarinkylä -liike toimitti kootusti muistutuksen, jossa oli 14:n alueella toimivan seuran, yhdistyksen tai yrityksen allekirjoitukset. Keskeinen Tuomarinkylään kohdistunut huoli liittyy hevosharrastuksen ja koiraharrastuksen vaatimiin tiloihin ja siihen miten hyvin näihin liittyvät toiminnot, mm. pysäköinti on yhteen sovitettavissa yleiskaavan alueelle esittämän uuden kaupunkirakenteen kanssa. Muistutuksissa on esitetty huoli myös kulttuuriympäristön säilymisestä. Uuspellon alueella toivotaan rakennusoikeuden vähentämistä ja paikallisia asumistarpeita huomioon otettaviksi. Lisäksi tuli yksittäinen muistutus, jossa ehdotettiin asuntorakentamista lisättäväksi

merkittävästi Tuomarinkylän pelloille. Osa muistuttajista halusi kaavaehdotukseen tehdyt muutokset peruutettaviksi, ja palautettavaksi siihen luonnosvaiheen tilanteen.

Muistutuksissa kritisoitiin kaupungin menettelytapaa prosessissa sekä vuorovaikutustilaisuuksia. On myös kaivattu tarkempia selvityksiä kaavaehdotuksen toteutumisen vaikutuksista. Muistutusten mukaan alueen liikennejärjestelyjä ei ole selvitetty yleiskaavassa. Ehdotusvaiheessa tehtyjä muutoksia rakentamisen tehostamiseksi alueella kritisoitiin. Lisäksi on koettu, että Tuomarinkylästä esitettyjä mielipiteitä ei ole tuotu vuorovaikutusraportissa asianmukaisesti esiin, minkä vuoksi osallisten oikeusturva on vaarantunut.

Yleiskaava esittää Tuomarinkylän alueen maankäytön muutosta siten, että osa nykyistä virkistysaluetta muuttuu osin asuntovaltaiseksi alueeksi. Suunnitteluratkaisu perustuu kaupunginhallituksen päätökseen 3.12.2012 siitä, että vinttikoirarata rajataan asemakaavaehdotuksen nro 12072 ulkopuolelle. Kaupunginhallitus kehotti tuolloin kaupunkisuunnittelulautakuntaa selvittämään rakentamismahdollisuuksia asemakaavaehdotuksesta poisrajatulle alueelle. Päätökseen oli kirjattu myös, että täydennysrakentamisen yhteydessä tulee turvata ratsastus- ja koiratoiminnan jatkuminen.

Uusi asuntovaltainen alue vahvistaa Helsinkiä raideliikenteen verkostokaupunkina sijoituessaan tulevaisuudessa hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle, Raide-Jokeri 2:n varrelle. Alueen hyvät ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet, mahdollisuus parantaa alueen kaupallista ja julkista palvelutasoa väestömäärän kasvun myötä sekä tuleva hyvä raideliikenteen saavutettavuus edesauttavat miellyttävän ja kestävä elinympäristön syntymistä uusille asukkaille.

Vinttikoirakeskus voi ensi vaiheessa pitkälle toimia nykyisellä paikallaan. Se näkyy myös kaavaselostuksessa olevista maankäyttötarkastelua koskevista kuvista. Pitemmällä aikajänteellä vinttikoirakeskus voi siirtyä pohjoisemmaksi. Sille osoitetaan yleiskaavaan liittyvässä maankäyttötarkastelussa uusi paikka, jonne harkinnan mukaan voidaan sijoittaa hevosurheilukeskuksen kanssa yhteiskäytössä olevaa pysäköintiä. Yleiskaava ei estä Tuomarinkylän kartanon ratsastuskeskuksen kehittymistä eikä uuden maneesirakennuksen rakentamista. Myös vinttikoirakeskus voi jatkaa toimintaansa tulevaisuudessa. Harrastustoiminnan kehittäminen ja laajeneminen Helsingissä on yleiskaavan kannalta toivottavaa. Kasvava kaupunki tarvitsee lisääntyvässä määrin harrastusmahdollisuuksia. Yleiskaavassa on pyritty turvaamaan nykyiset harrastustoiminnat, mutta myös kehittämään ja laajentamaan niitä. Tämä on tuotu useasti esiin myös vuorovaikutustilaisuuksissa ja tapaamisissa alueen harrastustoimintaa ylläpitävien yhdistysten kanssa.

Koira- ja ratsastuskeskuksen toiminnan ja etenkin kilpailutoiminnan kannalta tärkeät pysäköintipaikat jäivät myös vuonna 2012 hyväksytyin asemakaavan ulkopuolelle, koska kaupunginhallitus kehotti tutkimaan asuntorakentamista Uusipellon ja Riihipellon alueille. Samalla kuitenkin todettiin, että hevos- ja koiraharrastuksen toiminnan jatkuminen tulee turvata. Hyvien liikenneyhteyksien tuntumaan sijoittuvien, hyvin rakennettavaksi soveltuvien alueiden varaamista maantasoisiksi tilapäispysäköintialueiksi ei kuitenkaan voida pitää mielekkäänä, vaan jatkosuunnittelussa tulee löytää tiivistyvän kaupungin tarpeisiin paremmin soveltuva ratkaisu.

Kulttuuriympäristön keskeisimmät arvot kartanonmäen ja Vantaanjokilaakson avoimeen maisemaan liittyen voidaan säilyttää. Ratkaisu edellyttää rakentamisen, harrastustoimintojen, pysäköinnin ja kulttuuriympäristöarvojen yhteensovittamista tarkemmassa suunnittelussa. Ratsastusreitistön säilyttämistä on tarkasteltu alueelle yleiskaavan tueksi laaditussa maankäyttötarkastelussa. Reitistö on mahdollista

säilyttää alueelle sijoitettavasta rakentamisesta huolimatta vaihtelevana ja monipuolisena. Turvallisuusnäkökulma mm. ratsastusreitistöjen osalta selvitetään tarkemmassa suunnittelussa.

Jokeri 2:n raidevaraus on kaavaratkaisussa sijainniltaan ohjeellinen. Jokeri 2 -reitin vaihtoehtoista linjausta pohjoisempaa, Kirkonkyläntien ja Vanhan Tuusulantien kautta tullaan jatkosuunnittelussa myös tarkastelemaan.

Harrastajajärjestöjen kanssa on järjestetty tapaaminen talvella sekä elokuulla 2015 kaupunkisuunnitteluvirastossa ja pohdittu yhteistyöstä yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä siten, että sekä uusi yleiskaavan mukainen rakentaminen että harrastustoimintojen kehittäminen voidaan sovittaa mahdollisimman hyvin yhteen. Sen lisäksi on käyty myös paikan päällä Vinttikoirakeskuksessa loppusyksystä 2015 keskustelemassa uudelleen sekä koira- että hevosharrastusjärjestöjen kanssa yleiskaavaratkaisusta ja toimintojen yhteensovittamisesta alueella.

Yleiskaavaratkaisun vaikutusten arviointi on selostettu kaavaselostuksessa ja sekä selvitykset että vaikutusten arviointi on riittävää kaavan yleispiirteisyys huomioon ottaen.

Kaavaluonnoksesta tulleet mielipiteet oli koottu aiheittain ja alueittain yhteen ja niihin vastattu kootusti. Vuorovaikutusraportti III oli liitteenä kaavaehdotusta käsiteltäessä lokakuussa 2015. Sen lisäksi jaettiin kaikki mielipiteet kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyn yhteydessä sähköiseen lautakunnan työtilaan ja ne olivat myös tulostettuina ja sähköisesti lautakunnan kokouksissa saatavilla. Muistutukset olivat tarkistettua kaavaehdotusta koskevan kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslistan liitteenä. Lisäksi liitteenä oli kooste muistutuksista ja vastineet niihin kootusti (Vuorovaikutusraportti IV).

Liikennejärjestelyjä on yleiskaavassa selvitetty liikennejärjestelmätasolla. Yleiskaavan selvityksillä on pyritty varmistamaan, että koko kaupungin ja seudun liikennejärjestelmä toimii myös tulevaisuudessa ja pystyy vastamaan myös kasvavan kaupungin liikkumistarpeeseen. Yksittäisten alueiden liikennejärjestelyt suunnitellaan vasta tarkemmassa suunnittelussa.

Pakila ja Torpparinmäki

Pakilan alueelle ehdotetaan alueelle tarkemmin määriteltyjä tavoitteita ja yleiskaavakarttaa tulkitsevaa "välikaavaa". Jatkosuunnittelussa voi olla tarpeen myös muilla pientalovaltaisilla alueilla laatia suunnitteluperiaatteet tai vastaavia yleissuunnitelmia, miten alueiden omista lähtökohdista käsin pohditaan mahdollinen yleiskaavan mahdollistama rakennusoikeuden nostaminen. Pakila-Paloheinän viheralueiden ja ulkoilureittien todetaan olevan tarpeelliset ja hyvässä käytössä.

Muistutusten joukossa oli ehdotus isoksi kaupunkipientaloalueeksi Kuusmiehentien ja Vantaanjoen väliselle peltoalueelle, kuitenkin niin, että hiihtoladut ja Vantaanjoen rantavyöhyke säilyvät virkistysalueena.

Torpparinmäkeä koskevissa muistutuksissa vastustetaan tehokasta rakentamista rauhallisena pidetyn pientaloalueen pohjoispuolelle. Yleiskaavaehdotuksen on koettu olevan ristiriidassa maakuntakaavan kanssa. Merkinnän osoittamisen valtioneuvoston päätöksellä suojellulle Torpparinmäen pientaloalueelle sekä arvokkaan kulttuurimaisema-alueen ja siihen liittyvien avoimien näkymien katkaisemisen on koettu olevan huonoa suunnittelua.

Muistutuksissa on vedottu päiväkotij- ja koulupaikkojen riittävyyteen sekä alueen rauhallisen luonteen säilymiseen. Notaarintien pohjoispuolelle osoitettua rakentamisaluetta on vastustettu sillä perusteella, että Notaarintien tontteja luovutettaessa ei vielä ollut puhetta tällaisista suunnitelmista. Talorivistö piti rakentaa tietynlaiseksi ohjeistuksen mukaan siitä syystä, että se toimisi yhtenäisenä linjana Tuusulantielle, ja antaisi Tuusulantietä kaupunkiin päin ajaville yhtenäisen näkymän ja värimaailman sekä Tuomarinkylän että Torpparinmäen suuntaan kulttuurihistoriallisesti tärkeällä alueella.

Pakila-Seuran tapaamisessa kaupunkisuunnitteluvirastossa on keskusteltu Pakilan kehittämisestä jatkosuunnittelussa. Ajatuksia on mahdollista kehittää eteenpäin yhteistyössä tarkemmassa suunnitteluvaiheessa.

Yleiskaavassa esitetty rakentaminen ei tuki Torpparinmäen pohjoispuolella avointa maisemaa vaikka hieman kaventaakin siihen rajautuvaa viheraluetta. Rakentamistapa, mm. rakennusten korkeus tullaan ratkaisemaan vasta jatkosuunnittelussa, jossa tullaan myös huomioimaan alueen erityispiirteet. Useissa kaupunginosissa on tavoitteena monipuolistaa asuntotarjontaa, jolloin myös elinkaariasuminen omalla asuinalueella mahdollistuu nykyistä paremmin.

Yleiskaavaa laadittaessa arvioidaan kunnan rakentamistarvetta suhteessa väestönkasvuun ja selvitetään uusia maankäyttömahdollisuuksia, jotka nousevat esiin vasta kaavatyön aikana. Yleiskaavaa on päivitetty Helsingissä yleensä noin kymmenen vuoden välein. Kaavoituksesta tiedotetaan lakisääteisesti.

Maunula ja Metsälä

Maunulaa koskevissa muistutuksissa tuettiin varsin laajasti yleiskaavan tavoitteita. Kiitosta saivat niin raideliikenteen kehittäminen kuin Tuusulanväylän kaupunkibulevardi - joskin myös vastakkaisia kannanottoja löytyi. Suurin kritiikki kohdistui Maunulassa – kuten kaikkialla muuallakin kaupungissa – viheralueiden rakentamista vastaan. Muistutuksissa vastustettiin viheralueille rakentamista yleisesti, minkä lisäksi erityisesti Maunulan läheisyydestä nostettiin esiin asukkaille tärkeimpiä viheralueita, jotka tulisi säästää. Keskeisimpinä vaihtoehtoina viheralueille tapahtuvalle täydennysrakentamiselle ehdotettiin olemassa olevien tonttien tiivistämistä sekä esimerkiksi maaliikennekeskuksen alueelle suunniteltujen rakennusten korottamista. Erityisesti kannatettiin työpaikka-alueiden rakentamista asumiseen sekä pysäköintialueiden ottamista rakentamiskäyttöön.

Metsälä-Seura kokee Käpylän asemanseudun kehittämispotentiaalin tunnistamisen positiivisena. Seura jakaa huolen viheralueiden säilymisestä Oulunkylä-Seuran ja Maunula-Seuran kanssa. Seura kokee yleiskaavassa olevan korjattavia ja/tai huomioon otettavia kohtia Tuusulanväylän bulevardilla Käpylän aseman pohjoispuolella, Metsälän pientaloalueen pohjoispuolisessa metsässä, Helsingipuiston ja Keskuspuiston yhdistävällä viherväylällä ja Pirttipolunpuistossa sekä Keskuspuiston kaakkoiskulmaan esitetyllä rakentamisalueella.

Suurimpina kipupisteinä muistutuksissa näyttäytyivät Keskuspuiston nykyisten rajojen säilyminen, Maunulanpuiston, Rajametsäntien ja Männikkötien ympäristöjen rakentamisalueet, Pirttipolun rivitalojen ympäristö, Suursuonpuiston alue sekä Toivolanpuiston alue. Vaihtoehtona viheralueiden rakentamiselle esitettiin jo rakennettujen alueiden maankäytön tehostamista. Tähän voidaan todeta, että yleiskaava mahdollistaa tiivistämisen lähes kaikilla nykyisillä rakennetuilla alueilla. Se ei kuitenkaan yksinään riitä vastaamaan asuntokysyntään. Täydennysrakentaminen on myös hidasta. Tarvitaan myös kokonaan uusia maankäyttövarauksia.

Yleiskaavassa on kuitenkin pyritty siihen, että viheralueet säilyvät mahdollisimman yhtenäisinä ja laajoina kokonaisuuksina. Yhtenäisyyttä pyritään lisäksi parantamaan korostamalla kaavassa poikittaisia viheryhteyksiä siten, että Helsinki olisi myös viherverkostokaupunki vuonna 2050.

Keskuspuiston keskiosan 2014 voimaan tulleen asemakaavan toivottiin säilyvän. Tähän liittyen on huomattava, että asemakaavamuutoksia tehdään tarpeen mukaan. Yleiskaava puolestaan on pitkän aikavälin yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka pohjalta asemakaavaa on mahdollista tarkistaa ja muuttaa. Rakentamista ei tulla toteuttamaan vielä yleiskaavan pohjalta.

Helsinki kasvaa nopeasti ja yleiskaavan yhtenä keskeisimmistä tavoitteista on kantakaupungin laajentaminen. Keskeisin keino tämän tavoitteen saavuttamiseksi on moottoritiemäisten väylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi. Toinen yleiskaavan merkittävimmistä tavoitteista on viherverkostokaupungin kehittäminen ja säteittäisten vihersormien säästäminen myös jälkipolville. Väistämättä joissakin paikoissa viheralueita joudutaan kuitenkin ottamaan rakentamiskäyttöön. Yleiskaavaratkaisussa on pyritty siihen, että nämä alueet olisivat pääosin nykyisin liikenteen suojaviheralueina tai kaupunginosia rajaavina kaistaleina toimivia viheralueita. Yleiskaavan karttamerkintä on ns. pääkäyttötarkoituserkintä. Toisin sanoen asuntovaltaiseksi merkityllä alueella voi sijaita myös rakennettuja tai rakentamattomia viheralueita. Myöskään tarkkaa rajaa viheralueen ja rakennetun alueen välillä ei määritetä yleiskaavassa vaan se tarkentuu vasta jatkosuunnittelussa.

Metsäläntien pohjoispuolelle sijoittuvaa rakentamista vastustettiin eri argumentein. Alue koettiin Keskuspuiston merkittäväksi osaksi ja tärkeäksi linkiksi Keskuspuiston ja Helsingipuiston välillä. Tarkistettua yleiskaavaehdotusta koskevassa kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä Metsäläntien pohjoispuolelta asuntovaltaista aluetta A1 on pienennetty 8 ruutua.

Myös Haaganpuron tulevaisuudesta alueella oltiin huolissaan. Haaganpuro on mahdollista turvata jatkosuunnittelussa. Maunulanpuiston itäpuolisen Pirttipolunpuiston säästämisen puolesta kirjattiin useita muistutuksia. Lisäksi koettiin tärkeäksi säilyttää viljelypalstat sekä Pirttipolunpuiston ja Maunulanpuiston välinen viheralue Männikkötien ja Rajametsäntien välissä. Pirttipolunpuistoa pidettiin tärkeänä lähivirkistysalueena, jossa on mm. hiihtolatu. Muistutuksissa esitettiin, että yleiskaavaehdotuksen merkinnät rakentamiselle koskien Maunulassa sijaitsevaa Pirttipolunpuistoa ovat ristiriitaiset Helsingin rakennusviraston puiston kehittämissuunnitelman suhteen (Maunulan aluesuunnitelma 2012–2021). Puiston kehittämissuunnitelman osalta voidaan todeta, että Kaupunkisuunnitteluvirasto tekee yhteistyötä kaupungin eri virastojen kanssa, myös Rakennusviraston kanssa. Suunnittelun aikajänne on kuitenkin erilainen. Yleiskaava on yleispiirteinen suunnitelma, joka katsoo pitkälle tulevaisuuteen. Hoito- ja käyttösuunnitelmia tehdään tarpeen mukaan ja lyhyemmällä aikavälillä. Yleiskaavan aikajänne on vuoteen 2050 asti, kun taas aluesuunnitelmat ajoittuvat noin seuraavan kymmenen vuoden ajalle.

Vuonna 2014 tehdyssä yleiskaavan valmisteluun liittyvässä liito-oravakartoituksessa Maunulanpuiston alueella on tehty liito-oravahavainnot. Liito-oravien elinpiirien vaatimukset otetaan huomioon asemakaavatasoisessa suunnittelussa. Yleiskaavassa Pirttipolunpuisto on osa poikittaista viheryhteyttä, joka yhdistää Keskuspuiston ja Vantaanjokilaakson viheralueet. Jatkosuunnittelussa yleiskaavan mukaan tulee siis huomioida muistutuksissa esiin nostetun viheralueyhteyden säilyminen Maunulanpuistoon ja Keskuspuistoon. Tuusulanväylän kaupunkibulevardin rakentua viheralue tulee kuitenkin kapenemaan.

Maunulan ja Metsälän alueella liittyminen Keskuspuistoon, Keskuspuiston keskeisin osa ja alueen keskeisimmät virkistys- ja ekologiset yhteydet on osoitettu yleiskaavassa ja teemakartoilla. Alueen sisäiset puistot sisältyvät yleiskaavan pääkäyttömerkintöihin osana monipuolista kaupunkiympäristöä. Luonto- ja kulttuuriympäristön arvojen huomioon ottamisesta on määräys kaavakartalla.

Oulunkylä, Veräjämäki, Pirunkallio ja Vantaanjoen varsi

Veräjämäen metsäalueiden rakentamista vastustettiin merkittävässä määrässä muistutuksia. Yleisin perustelu oli alueen virkistysarvojen tärkeys aluetta ympäröiville kaupunginosille. Myös alueen luontoarvot nousivat muistutuksissa voimakkaasti esiin. Vantaanjoen rantojen säästämistä ulkoilu- ja virkistyskäytössä pidettiin tärkeänä useissa muistutuksissa. Toivottiin kansallisen kaupunkipuiston perustamista. Pirunkallion ja muiden lakialueiden rakentamisesta oltiin huolissaan, sillä rakennusten näkyvyys maisemassa aiheuttaa suuria muutoksia. Metso-kohteiden rakentamisen koettiin olevan ristiriidassa Helsingin luonnon monimuotoisuutta turvaavan ohjelman tavoitteiden kanssa. Lukuisien lähimetsiin kohdistuvien kommenttien lisäksi muistutuksissa esitettiin myös Oulunkylän asemanseudun tiivistämistä. Muistutuksissa esitetyt asiat yleiskaavatasoa tarkemmat yksityiskohdat välitetään tiedoksi tarkempaan suunnitteluvaiheeseen. Aseman seutujen tiivistäminen on yleiskaavan yksi keskeinen periaate, mutta kaava mahdollistaa myös tärkeimpien luontoarvojen säilyttämisen pääkäyttömerkinnän sisällä.

Veräjämäki sijaitsee tulevan Raide-Jokerin varrella. Raide-Jokerin välitön vaikutusalue on valittu yhdeksi tiivistettävän yhdyskuntarakenteen painopistealueeksi uudessa yleiskaavassa tavoiteltaessa entistä kestävämpää kaupunkirakennetta. Veräjämäen kohdalla Raide-Jokerin vaikutusalue on merkitty asuntovaltaisella A2-merkinnällä, jonka korttelitehokkuus on kaavassa 1,0–2,0. Tämä tarkoittaa käytännössä kerrostalokortteleita. Pirunkallion ja Pikkukosken puoli kaavassa on merkitty virkistys- ja viheraluemerkinnällä. Huomattavaa on, ettei yleiskaava suoraan tarkoita, että alueelle rakennettaisiin kaikkialle pääkäyttötarkoitukseltaan asuntovaltaisille alueille. Yleiskaava mahdollistaa sen, että asemakaavavaiheessa tutkitaan rakentamisen mahdollisuuksia kyseiselle alueelle joustavasti alueelle kohdistuvat rakentamisen tavoitteet sekä paikalliset arvot yhteen sovittaen. Tuolloin myös otetaan huomioon tarkemmin muun muassa perustamisolosuhteet sekä katuverkon ja muun infra-rakenteen toteutusmahdollisuudet. Alueen sisäiset puistot ja metsät sisältyvät alueen pääkäyttömerkintään, jolloin esimerkiksi Toivolanpuiston ja Itsenäisyydenpuiston lähiympäristöön liittyvä rakentaminen suunnitellaan jatkossa siten, että alueiden paikalliset kulttuuri-, virkistys- ja luontoarvot ja Helsinginpuiston yhtenäisyyteen sekä Vantaanjoen varteen liittyvät arvot voidaan säilyttää.

Kaupunkiluonto-teemakartalle on merkitty oikeusvaikutteisina Luonnonsuojelualueet, Natura-alueet ja suojeltaviksi tarkoitettut alueet. Lisäksi metsäverkoston hoidossa ja kehittämisessä otetaan jatkosuunnittelussa huomioon mm. luonnonsuojelualueet, luonnon monimuotoisuus, ekologinen kytkeytyneisyys, kulttuuriympäristöjen ja maiseman arvot sekä virkistyskäytön tarpeet. Metso-kohteet on huomioitu määriteltäessä Kaupunkiluonto-teemakartalla esitettyä metsäverkostoa, ja metsäverkosto on nostettu esiin myös pääkartan kaavamääräyksissä.

Kylänvanhimmanpuiston säilyttämisen puolesta on tullut useita muistutuksia. Puistoalueen vilkasta käyttöä ja tärkeyttä asukkaille korostetaan. Vastaavia avoimia kenttiä ei lähitöillä ole. Oulunkylä on merkitty yleiskaavakartassa tällä kohtaa kokonaisuudessaan A3-merkinnällä, joka sisältää asumisen lisäksi myös puistoja. Lisäksi muistutuksissa korostettiin Patolanpuiston merkitystä alueen asukkaille.

Koillinen Helsinki

Malmi

Malmin lentokentän alueen maankäytön muutosta vastustettiin lukuisissa muistutuksissa pääasiassa lentotoiminnan säilymiseen, kulttuuriarvoihin ja alueen runsaisiin luontoarvoihin vedoten. Muistutusten joukossa oli tosin myös rakentamista puoltavia näkemyksiä. Pääviestinä oli, että aluevaraus on poistettava yleiskaavasta ja lentotoiminnan alueella tulisi jatkaa. Kentän merkitystä pääkaupunkiseudun ainoana harraste- ja yleisilmailukenttänä korostettiin sekä vedottiin liike-, pienkone- ja helikopterilentojen tärkeyteen tulevaisuudessakin. Erityisesti mahdollisuus aikataulutamaan lentoliikenteeseen nähtiin Malmin kentän vahvuutena ja sen merkityksen uskotaan kasvavan tulevaisuudessa. Lisäksi nähtiin miehittämättömällä ilmailulla olevan potentiaalia tulevaisuuden tavaraliikenteessä. Uhkana koettiin myös kilpailuedun katoaminen suhteessa Tallinaan ja Tukholmaan, joissa on lähellä keskustaa sijaitseva lentokenttä. Lisäksi tuotiin esille aukean tapahtumapaikan merkitys kaupungin suurille yleisötilaisuuksille.

Luontoarvojen osalta muistutuksissa tuotiin esille mm. alueen suokasvillisuutta ja eläimistöä, joiden olemassa olo koetaan vaarantuvaksi Malmin lentokentän muuttuessa pääosin asumiskäyttöön. Malmin lentokentän alueelta on löytynyt tutkimusten mukaan erittäin uhanalainen laji - viheryökkönen (*Calamia tridens*). Löydös on tehty kesän jälkeen vuonna 2015. Malmin kentän maankäytön muutoksen suunnittelu on käynnistynyt kaupunkisuunnitteluviraston Kalasatama–Malmi -projektissa kaavarungon laatimisella alueelle. Kaavarungon suunnittelun yhteydessä on selvitetty alueen pesimälinnustoa. Osa nykyistä kenttää ympäröivistä metsäisistä alueista on osoitettu kaavarungossa virkistysalueena säilytettäväksi. Alueen luontoarvot otetaan huomioon tulevassa asemakaavoituksessa. Mikäli alueella on lain mukaan suojeltavia luontoarvoja, tullaan nämä huomioimaan jatkosuunnittelussa lain määräämällä tavalla.

Muistutuksissa kyseenalaistettiin valmiin infrastruktuurin purkamisen järkevyyttä. Myös alueen maaperää pidettiin huonona rakentamiseen. Maaperältään Malmin lentokentän alue on perustamisolosuhteiltaan helsinkiläisittäin keskimääräistä. Alueen maaperä on maaperätutkimusten mukaan todettu paikoin pilaantuneeksi, mutta suurimmalla osalla aluetta ei oleteta olevan merkittävää kunnostustarvetta. Jatkosuunnittelussa tutkimuksia ja arviointeja täydennetään. Kaavaehdotukseen tehdyssä taloudellisten vaikutusten arviointiraportissa on huomioitu kentän purkamiseen ja maaperään liittyvät kustannukset, ja kentän rakentaminen osoittautuu siitä huolimatta kannattavaksi hankkeeksi.

Muistutuksissa nostettiin esille kentän työllistävä vaikutus, joka on otettava huomioon. Oltiin huolestuneita, että nykyiset työpaikat katoavat kentän mahdollisesti poistuessa käytöstä. Lisäksi lentokentän merkitystä pääkaupunkiseudun elinkeinoelämälle pidettiin erittäin tärkeänä, sekä korostettiin ilmailuun liittyviä korkean lisäarvon tuottavia erikoistuneita toimintoja. Kentän hävittämisen koettiin olevan vastoin EU:n ilmailiikennestrategiaa, jossa korostetaan myös kevyemmän lentotoiminnan merkitystä. Työpaikkojen osalta voidaan todeta, että alueen rakentaminen, tuleva ylläpito ja uudet toimitilat mahdollistavat useita tuhansia uusia työpaikkoja jatkossa.

Yleiskaavaan liittyvissä arviointiraporteissa on todettu, että alueen työpaikkatiheys ja urbaani kapasiteetti tulevat kasvamaan alueen rakentuessa. Kaupunkirakennetta tiivistämällä saavutetaan kaupungin tuottavuuteen liittyviä agglomeraatioetuja.

Erikoistuneet palvelut ja monipuolinen osaaminen ovat talouskasvun ja uuden tiedon tuottamisen perustana. Alueen rakentamisella tulee olemaan positiivisia heijastusvaikutuksia koillisen Helsingin lisäksi myös koko Helsingille. Helsingin kasvulle on oltava tilaa, ja Helsinki on paitsi seudun, myös koko Suomen talouden kehityksen veturi.

Muistutuksissa esiintyi myös tyytyväisyyttä siihen, että Malmin seudun oleelliset toimipaikka-alueet, Tattariharju-Kivikko, Ormuspelto, Suutarila, Heikinlaakso ja Tattarisuo, on säilytetty entisillä paikoillaan ja jokseenkin nykyisen laajuisina. Yleiskaava luo myös edellytykset em. alueiden kasvulle.

Useissa muistutuksissa nostettiin esille myös kentän suojeluarvot. Malmin lentokenttäalueesta on 12.10.2015 ELY-keskukselle toimitettu rakennusperintölain mukainen suojeluesitys koko kenttäalueelle. Eurooppa Nostra -kulttuurijärjestö sekä Euroopan investointipankin instituutti ovat lisäksi valinneet Malmin lentokentän Euroopan seitsemän uhanalaisimman kulttuuriperintökohteen listalleen. Malmin lentokenttä on myös kansainvälisen Docomomo-järjestön modernismin merkkiteosten listalla. World Monuments Fund'in uhattujen kulttuuriperintökohteiden listalla Malmin lentokenttäalue on ollut mukana peräti 2 kertaa. Yleiskaavatyöstä erillään tehtävässä kaavarunkoluonnoksessa on otettu huomioon kentän historialliset arvot. Kaavarungon kokonaisrakenne perustuu puistoverkkoon, jonka suunnittelussa huomioidaan alueen vahvuustekijöitä, kuten muistumia kiitoradoista, avoimia tiloja ja pitkiä näkymiä. Lentoasemarakennus ja lentokonehalli sekä niiden välitön ympäristö suojellaan. Lisäksi lähiympäristö suunnitellaan vanhaa kokonaisuutta kunnioittaen.

Yleiskaavan mahdollistaman uuden kerrosalan kannalta Malmin lentokentän alue on yksi merkittävimmistä alueista. Yleiskaavaratkaisua perustuu liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2014 tekemään päätökseen valtion lentotoimintojen lakkauttamisesta Malmin lentokentällä vuoteen 2020 mennessä.

Malmin kentän osalta on esitetty, että tilannetta, jossa toinen kiitorata säilytetäisiin tulisi tutkia. Malmin kentän toimintojen osalta toisen kiitoradan säilyttämistä on selvitetty jo vuonna 2001. Nykyisin maankäyttöä rajoittavaan melualueeseen poikittaiskiitotien poistaminen vähentäisi tosiasiallisia melualueita melko vähän ja toisaalta kasvattaisi pääkiitotien suuntaisia melualueita. Tällöin asuntorakentamiseen ei voitaisi ottaa juurikaan laajempia alueita kuin nykyisin on mahdollista.

Useissa muistutuksissa väitettiin, että kentälle on löytynyt uusi operaattori (mutta sitä ei nimetä). Virallisia neuvotteluja kaupungin kanssa ei ole kuitenkaan käyty eikä sopimuksia tehty.

Muistutuksissa nostettiin esille myös se, että kentälle tulee etsiä korvaava paikka ennen nykyisen kentän lakkauttamista. Korvaavan kentän osoittaminen on seudullinen asia, jota Helsingin kaupunki ei voi yksin ratkaista. Mikään kunta ei toistaiseksi ole ilmoittanut Malmia täysin korvaavan kentän suunnittelusta.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaan ottaa huomioon ja niitä tulee edistää myös kuntien kaavoituksessa. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on painotettu erityisesti yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja hyviä julkisia liikenneyhteyksiä, erityisesti raideliikenneyhteyksiä, kävely- ja pyöräily-yhteyksiä, yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä, energiakysymyksiä sekä ilmastonmuutokseen sopeutumista. Terveelliselle ja turvalliselle kaupunkiympäristölle tulee luoda edellytykset. Alueidenkäytön suunnittelulla on huolehdittava, että asunto- ja työpaikkarakentamiseen on tarjolla riittävästi tonttimaata.

Yleisten kaikkia kuntia koskevien tavoitteiden lisäksi valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on erikseen Helsingin seutua koskevia tavoitteita. Yleistavoitteena määrätään, että Helsingin seutua kehitetään kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena luomalla edellytykset riittävälle ja monipuoliselle asunto- ja työpaikkarakentamiselle, toimivalle liikennejärjestelmälle sekä hyvälle elinympäristölle. Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Seudun keskuksia vahvistetaan asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina.

Maakuntakaavassa lentokentän alue on liikennealuetta, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue. Alue varataan yleisilmailukentäksi, kunnes käyttö lentokenttätoimintana päättyy, jonka jälkeen se varataan taajamatoimintojen alueeksi. Valtion ja kuntien välisen sopimuksen mukaan valtio luopuu Helsinki-Malmin lentokentästä vuoden 2016 lopussa tai viimeistään 2020. Finavia lopettaa lentoaseman pitäjänä toimimisen ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen lentoasemalla 31.12.2016 mennessä.

Näistä lähtökohdista aluetta on lähdetty suunnittelemaan asuntopainotteisena.

Muistutusten lisäksi Malmin lentokentän tulevaisuus on herättänyt runsaasti keskustelua sosiaalisessa mediassa. Lisäksi aiheesta on lähestytty kaupunkisuunnitteluvirastoa aktiivisesti kaupungin palautejärjestelmän kautta. Yleiskaavaselostusta on täydennetty lisäämällä sinne kappale yleiskaavan vaikutuksista yleisilmailuun (luku 3.4.1).

Puistola

Puistola-Seuran muistutuksessa koettiin 250 000 asukkaan kasvutavoite vuoteen 2050 ylimitoitetuksi. Muistutuksessa nostettiin esille, että tiivistäminen ei saanut laajaa kannatusta kaupungin reuna-alueilla, minne on muutettu luonnon houkuttelemina. Seura haluaa Malmin lentokentän säilyvän, samoin kuin Suurmetsäntien pohjoispuolella olevan metsäsaarekkeen ja pururadan sekä arboretumin pysyvän viheralueina. Puistola-Seura ei pidä yleiskaavassa esitettyä Suuntimopuiston lopettamista ja korvaamista kerrostaloilla hyväksyttävänä.

Asemanseutujen kehittäminen ja kaupunkirakenteen tiivistäminen nykyisen infrastruktuurin varrella on yleiskaavassa nähty täydennysrakentamisen kannalta keskeisenä teemana. Täydennysrakentaminen tukee myös olemassa olevia palveluja. Myös tässä vastineessa viitataan aiempiin vastineisiin, jossa todetaan, että asuntovaltaisen alueen kaavamerkintä sisältää puistoja ja virkistysalueita.

Puistolan asemanseudusta tuli muistutus, jonka mukaan alueen asukasmäärää ei voi enää lisätä tuntuvasti. Perusteina esitettiin, että aseman länsipuolta on jo täydennysrakennettu ja itäpuolen omakotivaltaisella alueella lisäys ei ole mahdollista. Koettiin myös, että koillisen viheralueiden määrää ei saa vähentää. Suurmetsäntien pohjoispuolella olevan pururadan merkitystä Puistolan asukkaille korostettiin muistutuksissa. Maamiehentie ja -polku sekä Aurinkomäentie haluttiin säilytettäväksi. Lisäksi Suurmetsäntien ja Malminkaaren risteykseen ehdotettiin kiertoliittymää.

Väestönkasvun osalta viitataan tämän raportin Väestöennuste ja rakentamisen määrä -otsikon alla esitettyyn vastineeseen. Asemanseutujen täydennysrakentaminen perustuu vahvojen palvelukeskittymien säilymiseen ja jo tehtyjen raideliikenneinvestointien hyödyntämiseen. Asemanseudut ovat yleensä haluttuja asuinpaikkoja mm. hyvän saavutettavuuden ja palvelutason ansiosta. Jatkosuunnittelussa arvioidaan, miten mahdollinen rakentaminen

asuntovaltaisten alueiden osalta sijoittuisi huomioiden myös alueen muut toiminnot ja virkistysyhteystarpeet sekä luonto- ja kulttuurihistorialliset arvot. Kaavaselostuksessa ja teemakartoissa on kuitenkin runsaasti informaatiota yleiskaavan tavoitteista lähivirkistysalueiden ja lähiluonnon osalta, joka sitä kautta välittyy tarkempaan suunnitteluun, vaikka yleiskaavatasoiselle kaavakartalle pienempiä viheralueita ei ole mahdollista merkitä kaavamerkintänä. Kaavamerkintää kuvaavassa määräystekstissä viher- ja virkistysalueet luetellaan.

Vasta tarkemmassa suunnittelussa ratkaistaan alueen maankäyttö yksityiskohtaisemmin siihen liittyvine selvityksineen ja vuorovaikutusprosesseineen. Asemakaavalla ratkaistaan paitsi rakentamisen tarkempi mitoitus, myös viheralueiden tarkempi sijainti sekä liikennejärjestelyt.

Suurmetsäntien ympäristöä tarkastellaan myös osana Malmin lentokenttäalueen kaavarunkotyötä.

Siltämäki ja Suutarila

Muistutuksissa toivottiin, että Siltämäen–Suutarilan rantapuistosta tulee säilyttää vahva viheryhteys Vanhaan Puustellin metsään. Yleiskaavassa yhteys on esitetty viheryhteytenä. Mahdollinen täydennysrakentaminen tällä alueella tulisi olla A3-merkinnän sijaan A4-merkinnällä pääteiden varsien ulkopuolella. Yleiskaavatasolla olisi lisäksi todettava, että tämän kaltaiset asuntoalueiden pääliikenneväylien varsille sijoitetut A3-alueet tulee sovittaa ympäröivän A4-alueen yleispiirteisiin varsinkin kerrosluvun suhteen.

Siltämäki–Suutarila -seura kokee yleiskaavassa esitetyn lähipalvelukeskuksen positiivisena, mutta kenties riittämättömänä turvaamaan kotialueensa julkisia ja kaupallisia lähipalveluita. Seura toteaa lähes 50-vuotiaan ostoskeskuksen päässeen pahasti rapistumaan, mutta uskoo, että kaupunki saa halutessaan uuden ostoskeskuksen toteuttamisen liikkeelle, mikäli Siltämäen huolto Oy pyytää alueelle uutta asemakaavaa. Purettavan vanhan ostoskeskuksen ja päiväkodin sekä niiden yhteydessä sijaitseville tonteille voidaan rakentaa useita ainakin nelikerroksisia taloja, joissa asuntojen määrä voisi olla parinsadan luokkaa. Tähän uudisrakennuskokonaisuuteen voitaisiin mahdollistaa myös senioritalo.

Muistutusten mukaan Siltämäen vanhan ostoskeskuksen kehittäminen nähdään alueella tärkeänä ja yleiskaavaehdotus mahdollistaa toivotulla tavalla ostoskeskuksen alueen kehittämisen. Alueelle ei kuitenkaan haluttaisi sijoitettavaksi yli 4-kerroksisia kerrostaloja, ja A2-merkintää toivottaisiin yleiskaavassa esitettyä suppeammaksi nykyisen ostoskeskuksen länsipuolelle.

Yleiskaava mahdollistaa ostoskeskuksen kehittämisen ja täydennysrakentamisen Siltämäen–Suutarilan alueelle. Seuran esittämät toiveet lähipalvelujen kehittämisestä ja täydennysrakentamisesta ovat yleiskaavan kehittämistavoitteiden mukaisia Siltämäki-Suutarilassa.

Pukinmäki, Tapaninvainio

Tapaninvainion kaupunginosayhdistys esittää, että kaupungin tulee huomioida yleiskaavassa Helsingipuiston erityisyys ja tarpeellisuus – niin luonto-, maisema-, kulttuuri- kuin virkistysalueena. Vantaanjokilaakson liikunta- ja virkistyskäyttö tulee ensi tilassa selvittää kokonaisuutena ja luoda sille kehityssuunnitelma. Helsingipuiston ja siihen kuuluvan Jokilaakson turvaamiseksi esitetään Raide-Jokeri 2:n linjauksen

muuttamista ja Jokilaakson rakentamiseen maltillisuutta. Muistutetaan, että suunnittelulla pitää tuottaa viihtyisiä, omaleimaisia ja haluttuja asuinpaikkoja ja toiminnan keskuksia. Onnistuakseen tämä edellyttää alueen luonteeseen sopivaa, urbaania rakentamista sekä alueella jo olevien elinvoimaisten toimintojen ja palvelujen kehittämistä sekä virkistysalueiden säilyttämistä.

Pukinmäki-seura pitää myönteisenä, että Pukinmäki on kaavaehdotuksessa osoitettu lähikeskusalueeksi sekä todettu yhdeksi maankäytön kehittämisen painopistealueeksi. Kaupunginosana Pukinmäellä on hyvät edellytykset kasvaa vireänä keskuksena, jolle vahvasti omaleimaisen ilmeen antavat rakennuskanta hyvin monelta aikakaudelta sekä edelleen runsas lähiluonto. Seura korostaa tulevien vuosien kehittämistoimissa ja asemakaavoituksessa sekä rakentamisessa yleensäkin tulevien toimintojen monipuolisuutta ja lähipalveluiden turvaamista. Muistutuksessa todettiin, että yleiskaavan esitystapa antaa vaihtoehtoisuuksia ja joustoa yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle, mutta herättää myös huolta. Kartan ilmiä on myös herättänyt asukkaissa suoranaisia pelkoja hyvin rajuista muutoksista ja sen kerrotaan näkyvän jyrkinä mielipiteinä. Pukinmäki-seura esittää vakavan huolensa yleiskaavan mahdollisesta tulkinnasta erityisesti Pukinmäen rantapuiston osalta. Pukinmäenkaaren itäpuoleiset, nyt rakentamattomat alueet on osoitettu asuuntoalueiksi. Seura pitää niiden rakentamista Jokipellontien pohjoispuolella lähtökohtaisesti ongelmallisena ja alueelle vahingollisena.

Muistutuksissa esitettiin huoli Pukinmäen rantapuiston osoittamisesta asuinalueeksi. Rakentamisen koettiin uhkaavan ympäristöllisiä ja maisemakuvallisia erityisarvoja sekä tuovan haasteita liikennejärjestelyille. Helsingin puoleista osaa Pukinmäenkaaresta haluttiin kehittää ja monipuolistaa virkistys- ja vapaa-ajanalueena. Myös Sinimetsän rakentamisen esitetyssä laajuudessa koettiin uhkaavan Vantaanjoen ympäristöä ja maisemaa. Yleiskaavaehdotus koettiin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja MRL 39 § vastaiseksi. Lisäksi todettiin, että valtakunnallisesti arvokas Vantaanjoen laaksomaisema on virheellisesti jätetty merkitsemättä Kulttuuriympäristöt-teemakarttaan. Tähän voidaan todeta, että Kulttuuriympäristöt-teemakartta on nyt korjattu tältä osin. Osassa muistutuksista otettiin kantaa, että jos Pukinmäenkaaren vierusta päätetään rakentaa, tulee alueen topologia ja viimeiset metsäalueet huomioida suunnitelmassa ja sopeuttaa rakentaminen Vantaanjokilaakson muuhun arkkitehtuuriin.

Poikittaisen raideyhteyden kehittämistä Pukinmäen pohjoispuolitse pidettiin tärkeänä, ja myös pohjoisempaa linjausvaihtoehtoa hyvinkin mahdollisena. Osassa muistutuksia toivottiin Raide-Jokeri 2:lle samaa linjausta kuin Jokeri 2 bussilinjalla on nyt. Näin se palvelisi myös Töyrynummen, Siltamäen ja Tammiston asukkaita. Kirkonkyläntien varrella koettiin olevan paremmin myös täydennysrakentamispotentiaalia. Mikäli suunnitellaan Tuomarinkylään johtavaa siltaa, haluttiin siinä turvattavan myös jalankulku ja pyöräily. Raitiotietä toivottiin myös linjattavaksi etelämpää, jotta Pukinmäen rantapuiston toiminnot voisivat säilyä nykyisellään. Viheryhteyttä Pukinmäen läpi pidettiin tarpeellisena, mutta urheilupuiston koettiin jäävän irralliseksi alueeksi.

Pukinmäessä, kuten muissakin kaupunginosissa, on koettu olevan täydennysrakentamismahdollisuuksia. Alueen arvot ja ominaispiirteet sekä maastomuodot huomioidaan jatkosuunnittelussa. Vantaanjoen ranta tulee säilymään julkisessa virkistyskäytössä ja osana Helsingin puistoa, mutta puiston laajuus ja toiminnot täsmentyvät jatkosuunnittelussa.

Raide-Jokeri 2:n suunnittelussa yleiskaavalle merkitty linjaus on ohjeellinen, ja sen sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Savela

Longinojan länsipuoleisen osan, Savelanpuiston, säilyttämistä asukkaiden puistona ja virkistysalueena esitettiin useissa muistutuksissa. Savela-Seuran muistutuksessa koettiin, että Longinojan lähiympäristö metsineen ja Vantaanjokivarsineen on säilytettävä ennallaan. Yleiskaavan nähtiin olevan voimakkaasti ristiriidassa Pihlajamäen, Pihlajiston ja Savelan aluesuunnitelman 2013-2023 kanssa. Lisäksi koettiin, että aluesuunnitelman yhteydessä tehdyn asukaskyselyn tuloksia – Savelanpuiston, Vantaanjoen varren ja nuorisopuiston merkitystä – ei ole huomioitu suunnittelussa. Huolenaiheena oli uuden rakentamisen liiallinen tehokkuus sekä tuleminen liian lähelle nykyistä asuinalueita. Muistutuksissa esitettiin myös huoli liikennemäärän kasvusta ja ekologisuutta tavoittelevan autottoman asuin ympäristön tuhoutumisesta. Savelan vahvuutena pidettiin läpiajoliikenteen puuttumista ja alueen turvallisuutta. Muistutuksissa viitattiin mm. Longinojan varteen suunniteltuun luontopolkuun, sulamisvesiä kerääviin tulva-altaisiin ja tulvavallien vaatimaan suoja- ja viikkelyhyökköeseen. Alueen virkistyskäyttöä pidettiin erittäin monipuolisena ja merkittävänä mm. nuorisopuistoinen, viljelypalstoinen ja jalkapallokenttinen. Savelan puutarhapalstojen ja Oulunkylän siirtolapuutarhan säilymistä pidettiin tärkeinä. Myös Longinojan taimenkanta koettiin ainutlaatuisiksi koko pääkaupunkiseudulla.

Kaupunkirakenne tiivistyy ja täydentyy kaikkialla Helsingissä, etenkin raideliikenteen varressa. Kaupunkisuunnitteluvirasto tekee yhteistyötä eri virastojen mm. HKR:n kanssa, Aluesuunnitelmia päivitetään tarvittaessa kaavoituksen edistyessä. Yleiskaavan aikajänne on vuoteen 2050 asti, kun taas aluesuunnitelmat ajoittuvat seuraaville kymmenvuotiskausajalle. Lisärakentaminen Longinojan varteen ei sulje pois alueen virkistyskäytön kehittämistä. Rakentaminen on mahdollista suunnitella paikkaan sopivaksi ja alueen alkuperäinen luonne huomioiden. Ekologisuus sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn tukeutuminen ovat tavoiteltavia asioita kaupunkisuunnittelussa. Alueen tulvariski sekä mm. virkistysreittien sijainti tullaan ratkaisemaan jatkosuunnittelussa. Yleiskaavassa on määräys, jonka mukaan ”tulviin varautuminen tulee ottaa huomioon meren ja vesistöjen äärelle suunniteltaessa. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota hulevesien hallintaan”. Lisäksi ”merkittäviä vaikutuksia aiheuttavien maankäytön muutosten yhteydessä tulee laatia hulevesien hallintasuunnitelma”. Oulunkylän siirtolapuutarha, kuten kaikki muutkin Helsingin siirtolapuutarhat, on yleiskaavassa merkitty virkistys- ja viheralueiksi. Sen sijaan yleiskaava mahdollistaa täydennysrakentamisen suunnittelun Raide-Jokerin varteen linjan eteläpuolella.

Viikki

Yleiskaava esittää uutta rakentamista Viikkiin Raide-Jokeri 1:n käytävään, Viikin koetilan ja nykyisen Eko-Viikin väliin. Viikki-Seuran lisäksi useissa muistutuksissa ei sinänsä vastustettu rakentamista, mutta esitettiin huoli, että uusi rakentaminen voi varjostaa Eko-Viikin taloja ja että Eko-Viikin vihersormien jatkuvuus voi vaarantua uuden rakentamisen myötä. Lahdenväylän varren, Tiedepuiston ja Viikin keskuksen maankäytön tehostaminen nähtiin aiheellisenä, mutta sitä ei muistuttajien mukaan pitäisi ulottaa nykyisen Viikinojan yli eikä ratapenkan eteläpuoleisille pelloille. Kaikki lisärakentaminen tulisi mieluiten tehdä Viikissä aiemmin käytettyyn tapaan ekologisilla periaatteilla. Raideliikenteen kehittämistä kannatettiin ja Lahdenväylän muuttamista kaupunkibulevardiksi pidettiin Viikin kannalta positiivisena asiana. Esitettiin myös toive asunto- ja toimitilarakentamisen tiivistämisestä sekä suuntaamisesta tutkimustoimintaan.

Useissa muistutuksissa esitettiin huoli Viikin luontoarvojen heikentymisestä uuden rakentamisen myötä. Koettiin, että Viikki-Kivikko -viherialue tulisi säilyttää nykyisessä laajuudessa. Viikintien varren lisärakentamisen pelättiin katkaisevan Viikki-Kivikko -vihersormen. Lisäksi muistutuksissa esitettiin huoli Vanhankaupunginlahden Natura-alueen linnuston rauhan vaarantumisesta.

Yleiskaavan valmistelun rinnalla on tehty luontovaikutusten arviointi ja Natura-arviointi, jossa Viikin osalta on todettu, että yleiskaavan Vanhankaupunginlahden lintuvesien Natura-alueeseen kohdistuvat vaikutukset eivät minkään direktiivilintulajin osalta ole merkittäviä. Myöskään direktiiviluontotyyppien osalta ei yleiskaavalla arvioida olevan vaikutuksia.

Viikkiä koskevissa muistutuksissa korostettiin myös alueen peltojen ja Vanhankaupunginlahden virkistysellisiä ja maisemallisia arvoja. Yleiskaavan rakentamisalueiden koettiin leviävän liian laajalle alueelle ja vaarantavan näitä ja luontoarvoja. Lisäksi korostettiin Eko-Viikin imagoa. Muistutuksissa tuotiin esiin Pro Helsinki 2.0-ryhmän varjokaava ja sen mukaisia rakentamisen painotuksia pidettiin yleiskaavaluonnoksen vastaavia parempana.

Erytyspiirteenä alueen pelloilla on Helsingin yliopiston kasvintutkimuksen koeviljelytoiminta sekä opetus- ja tutkimustilan vaatima rehu tuotanto. Muistutuksissa tuotiin esille se, että peltoalalle on löydettävä vaihtoehtoinen sijainti toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi, mikäli nykyinen maankäyttö merkittävästi muuttuu. Peltojen ja kasvihuoneiden tulisi sijaita jatkossakin lähelläkin ja poistuvan peltomaan kerrottiin heikentävän tutkimustoiminnan mahdollisuuksia. Pikaraitiotielinjauksen ja risteävien katujen liikennejärjestelyissä tulee huomioida työkoneliikenne.

Yleiskaavan lähtökohta on, että Helsingin yliopiston Viikin laitokset voisivat menestyksellisesti jatkaa toimintaansa alueella. Muistutustenkin mukaan on selvästi nähtävissä, että jatkosuunnittelussa kasvinviljelyn koealueiden sekä Viikin opetus- ja tutkimustilan laidunmaiden ja rehu tuotannon peltojen sijoitukset muodostavat merkittävät reunaehdot kaavoitettavien rakennusalueiden laajuudelle Viikissä. Toimintojen ajallinen koordinointi ja vaiheittainen järjestely on mahdollista yleiskaavan pitkän aikajänteen puitteissa.

Yleiskaavaehdotuksessa rakentamisen painopiste on Tiedepuiston alueella lähellä Raide-Jokerin ja tulevan Lahdenväylän joukkoliikennekäytävän pysäkkejä. Vastaavasti idässä Viikintien pohjoispuolella peltoaluetta jää luonnosvaihetta enemmän kasvinviljelyn koealueiden käyttöön. Tavoite on, että korvaavaa koeviljelyaluetta pystytään osoittamaan vastaava määrä, kuin Tiedepuiston ja Tilanhoitajankaaren läheisyydestä poistuu. Samalla Eko-Viikin kaakkoiskulmalta säilyy aiempaa avoimemmat näkymät peltoalueille. Yleiskaavan uusi rakentaminen ei myöskään katkaise Viikki-Kivikon viherkäytävää.

Maaherranpuistoa ja Tiedepuistoa ehdotettiin monissa muistutuksissa rakennettavaksi mieluummin kuin Viikin peltoja. Varsinkaan Maaherranpuistoa ei nähty juurikaan virkistysellisenä, maisemallisena tai luonnonsuojelullisena arvona. Tiedepuiston nykyinen käyttö koettiin kampusaluetta hajauttavana. Kampusalueen ja Talonpojankorttelin alueen maankäyttöä tehostettiin luonnosvaiheen jälkeen luonnoksesta esitettyjen mielipiteiden pohjalta. Myös Prisman ympäristö ja toteutumattomat toimitilakorttelit ovat muistutusten mukaan sopivia kaupunkirakenteen täydentämisspaikkoja.

Viikin opetus- ja tutkimustilan ympäristö peltoineen kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Yleiskaavassa esitetyt rakentamisalueet sijaitsevat osittain tällä alueella. Tämä ei kuitenkaan yksiselitteisesti sulje pois täydennysrakentamisen mahdollisuutta, vaikka se reunaehtoja asettaakin. Tarkemmassa jatkosuunnittelussa tarkennetaan rakentamisratkaisuja myös arvokkaan kulttuuriympäristön kannalta. Yleiskaavan Kulttuuriympäristöt-teemakartalle on merkitty RKY-2009 alueet oikeusvaikutteisina.

Muistutuksissa tuotiin esiin epäily, että yleiskaavan rakentamisalueet syrjäyttävät eläinsairaalan toimintoihin liittyvän maneesihankkeen. Maneesihanke ei todennäköisesti olisi kuitenkaan tulossa Viikintien pohjoispuolelle, mihin yleiskaavan tiivein rakentaminen on osoitettu. Maneesin sijoitusta Viikintien eteläpuolelle ei yleiskaavaluonnoksen mukainen ratkaisu estä.

Pihlajamäki

Pihlajamäkiseura on esittänyt muistutuksissa huolensa siitä, että koko ainutlaatuinen lähiö on merkitty asuntorakentamiseen ja pitää valittavana sitä, että rakentamista on voimakkaimmin ohjattu lähiön vähille metsä- ja puistoalueille. Muistutuksissa todetaan myös, että viheralueet ja arvostettu 60-luvun lähiöarkkitehtuuri parantavat alueen vetovoimaisuutta ja viihtyisyyttä. Viheralueiden hävittämisen ei koeta edistävän kaupungin tasapainoista kehitystä. Seuran tavoitteena on, että oma, arvokas asuinalue säilyy myös jälkipolville eheänä kokonaisuutena. Seura ymmärtää hyvin pääkaupungin kehittämistarpeen ja on valmis rakentamaan vuoropuheluun Pihlajamäen kehittämisestä kaupunkisuunnittelulautakunnan kanssa.

Yleiskaavaan on esitystavan tarkkuudesta johtuen merkitty vain kaupungin merkittävimmät viheryhteydet ja kaupunginosapuistot, ei asuinalueiden sisäisiä puistoja. Asuinalueiden rakennustehokkuuksia määriteltäessä on huomioitu niiden arvot ja ominaispiirteet. Pihlajamäessä A3- korttelitehokkuus (0,4-1,2) vastaa hyvin pitkälti alueen nykyistä keskimääräistä korttelitehokkuutta. A3-merkintää on käytetty pääsääntöisesti koko yleiskaava-alueella asemakaavalla suojeltujen 1960-luvun kerrostaloalueiden kaavamerkintänä.

Pornaistenniemi

Pornaistenniemeä koskevissa muistutuksissa korostui erityisesti huoli alueen virkistysyhteyksien heikkenemisestä Vanhankaupunginlahden suuntaan. Lisäksi rakentamisen koettiin heikentävän alueen kulttuuriympäristöä sekä haittaavan alueella pesiviä lintuja ja muuta eliöstöä. Yleiskaavassa esitettyä rakentamistehokkuutta moitittiin suureksi. Rakentamista Pornaistenniemelle ehdotettiin vain osittain, rajaksi esitettiin mm. baanaverkon linjausta, jonka itäpuolelta tulisi poistaa kantakaupunkiruudut. Alueen muuta osaa toivottiin kehitettäväksi asukkaiden virkistysalueeksi. Alueelle ehdotettiin asuntorakentamisen sijasta myös kesämökkejä.

Yleiskaavan tavoitteena on hallittu virkistysyhteyksien kehittäminen Vanhankaupunginlahden alueella ja myös Pornaistenniemen nivominen osaksi yhteysverkostoa tarkemmassa jatkosuunnittelussa. Vaikka esimerkiksi Arabianranta, Viikinmäki ja Koskela ovat tiiviisti rakennettuja, on kaupunginosien ympäristössä helsinkiläisittäin myös poikkeuksellisen paljon virkistysalueita, jolloin Pornaistenniemen rakentaminen ei merkittävästi vaikuta ympäröivien alueiden virkistysmahdollisuuksiin. Pornaistenniemi ei kuulu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009) eikä maakunnallisiin kulttuuriympäristöihin (KUMA 2012), kuten esimerkiksi Vanhankaupunginkosken ympäristö.

Yleiskaavan suunnittelun yhteydessä tehdyn Natura-arvioinnin mukaan Helsingin uudella yleiskaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia Viikin ja Vanhankaupunginlahden Natura-alueeseen. Yleiskaavan ehdotusvaiheessa on tehty maankäyttötarkasteluja, jotka osoittavat, että myös suojeltavaksi esitettävä tervaleppälehto voidaan säilyttää. Suuri osa nyt yleiskaavassa asuntovaltaiseksi ehdotettua aluetta on jo voimassa olevassa yleiskaava 2002:ssa hallinnon ja julkisten palvelujen aluetta.

Itäinen ja kaakoinen Helsinki

Herttoniemi ja Länsi-Herttoniemi, Roihupelto

Herttoniemi-seuran muistutuksessa koetaan tärkeimmäksi asiaksi alueella rakennetun kulttuuriympäristön ja luonnonympäristön säilyttäminen koko Länsi-Herttoniemessä. Länsi-Herttoniemen asuntoalue on todettu maakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi. Länsi-Herttoniemen pientaloalue kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Länsi-Herttoniemi on luokiteltu myös Ksv:n julkaisussa (2014:17) arvokkaimmaksi I+ luokan alueeksi. Seuran mielestä yleiskaavan kaavamerkinnoissa kerrostalokortteleiden rakentamisen tehokkuusarvot ovat liian suuret suhteutettuna olemassa olevaan ympäristöön. A2- ja A1 -kaavamerkinnot - joita on eteläisessä Länsi-Herttoniemessä - tulee seuran näkökulmasta poistaa asuinalueelta kokonaan. Kivinokka - Kivikko - Sipoonkorpi -vihersormi tulisi säilyttää luonnon monimuotoisuuden säilymisen ja kasvavan virkistyskäytön takia nykyisen levyisenä. Lisäksi Herttoniemen kartanon valtakunnallisesti arvokas historiallinen puisto ja lähiympäristö tulee säilyttää kokonaisuutena. Siililaakson alue tulisi seuran mukaan säästää kaavoituksessa poikkeuksellisen hyvin säilyneenä korpena. Itäväylän rajoitettu kattaminen metroaseman kohdalla saa kannatusta asukkaiden keskuudessa.

Muissa Herttoniemeä koskevissa muistutuksissa katsottiin tärkeäksi erityisesti Länsi-Herttoniemen luonto- ja viheralueiden säilyminen ja joissakin mielipiteissä haluttiin säilyttää Natura-alueen reunavyöhykkeet rakentamattomina. Lisäksi toivottiin mm. laajaa ympäristövaikutusten arviointia ennen rakentamispäätöstä. Herttoniemen kartanoympäristön haluttiin säilyvän.

Lisäksi muistutuksissa sekä vastustettiin että esitettiin kommentteja Länsi-Herttoniemen täydennysrakentamissuunnitelmaan. Toivottiin eteläisen Länsi-Herttoniemen kaavamerkinnojen muuttamista A3:ksi, mikä on muuallakin Länsi-Herttoniemessä ja tyylipuhtaan 50-luvun alueen säilyttämistä kokonaisuutena.

Yleiskaava mahdollistaa tiiviimmän täydennysrakentamisen metroaseman lähiympäristöön. Herttoniemen keskustassa on nähty olevan kasvupotentiaalia sen hyvän sijainnin ja saavutettavuuden kannalta. Herttoniemen keskusta on myös maakuntakaavassa osoitettu seudullisesti merkittäväksi keskustatoimintojen alueeksi, joka osaltaan mahdollistaa Laajasalon ja täydentyvän Herttoniemen palvelutarjonnan kehittämisen. Täydennysrakentamisessa huomioidaan alueen olemassa oleva rakennuskanta. Autopaikkojen ja rakennusten sijoittelu sekä uusien rakennusten tyyli ratkaistaan tarkemman tason suunnittelussa.

Ns. vanhan Herttoniemen alueesta pääosa on merkinnällä A3, asuntovaltainen alue, jonka tehokkuusmerkintä on 0,4-1,2. Se vastaa alueen nykyistä korttelitehokkuutta. Merkitsemällä alue a3-merkinnällä on huomioitu, että alue on kulttuurihistoriallisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue. Merkintä mahdollistaa vain maltillisen täydentämisen. Myös Siililaakson alue on osoitettu samalla merkinnällä. Omakotialue on merkinnällä A4, jonka enimmäiskorttelitehokkuus on 0,4. Merkintä mahdollistaa sen säilymisen pientaloalueena. Alue on suojeltu asemaakaavalla.

Herttoniemessä on pääasiassa säilytetty Yleiskaava 2002:n maankäyttövaraukset Siilitien ympäristössä sekä Viikintien-Viilarintien kolmion alueella niitä hieman

laajentaen. Viikintien-Viilarintien ympäristö on Jokeri 1:n pysäkin vaikutusalueella, ja tukee merkittävästi raide-jokeri -linjan rakentamisen kannattavuutta. Kestävän kaupunkisuunnittelun näkökulmasta paikka on erinomainen täydennysrakentamiselle ja kaupungin tiivistämiselle.

Muistutuksissa esitettiin myös Herttoniemen ja Roihupellon työpaikka-alueita muutettaviksi asumiseen. Osassa muistutuksia perusteena pidettiin nykyisellään tehotonta maankäyttöä. Koettiin, että autokauppa on hiipuva liiketoiminnan alue, joka voi sijaita kauempanakin keskustasta. Lisäksi nähtiin, että asuntorakentaminen ja uudet liiketoiminnat hyötyvät enemmän keskeisestä sijainnista ja metroradan läheisyydestä. Herttoniemen ja Roihupellon työpaikka-alueet, kuten pääsääntöisesti muutkin Helsingin nykyiset työpaikka-alueet säilytetään yleiskaavassa toimitila-alueina, joilla maankäytön on myös mahdollista tehostua. Herttoniemi-Roihupelto-kokonaisuus on koko Helsingin mittakaavassa merkittävä työpaikka-alue hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä ja erityisen merkittävä Itä-Helsingin kaupunkirakenteen monipuolisuuden kannalta. Alueella on kansainvälisiä vientiyrityksiä ja muuta tuotannollista toimintaa, joka ei logistiikkansa tai toimintansa luonteesta johtuen sovellu asumisen välittömään läheisyyteen. Tällaisille toimijoille tulee varmistaa ja mahdollistaa sijainteja kaupungissa sekä mahdollistaa niiden edelleen kehittämisen ja laajentumisen. Ne voivat pitkällä tähtäimellä houkutella myös vastaavia uusia yrityksiä läheisyyteensä. Yrityksillä on arvoa kaupunginosien imagon kannalta. Erityisen merkittäviä tällaiset toimijat ovat Itä-Helsingissä, missä on tyypillisesti ollut vähemmän kysyntää toimitiloille. Roihupeltoon on myös tulossa merkittävät Stadin ammattiopiston tekniikan ja liikenteen tilat ja Myllypuroon Metropolia ammattikorkeakoulun rakennus- ja kiinteistöalan sekä sosiaali- ja terveysalan toiminnat. Näillä voi olla merkittäviä synergiahöytyjä tulevaisuudessa lähialueen tuotannollisen yritystoiminnan kanssa ja tätä kehitystä on syytä tukea riittävällä yleiskaavavarannolla toimitilatarpeisiin.

Muistutuksissa vastustettiin tehokasta rakentamista Kipparlahden pohjukassa Herttoniemenrannan ja Kulosaaren välissä, sekä esitettiin yleiskaavaehdotusta muutettavaksi vuonna 2012 vahvistetun asemakaavan mukaiseksi, sillä uusi kantakaupunkimerkinnällä oleva aluevaraus peittäisi nykyisten asukkaiden merinäköaloja. Merialueen täyttöjä vastustettiin. Kipparlahdessa oleva kantakaupunkimerkintä kytkeytyy tämän yleiskaavan keskeiseen ideaan kaupunkibulevardeista ja kantakaupungin laajentamisesta. Yleiskaavan kantakaupunki-merkintä ei ulotu kovin pitkälle merialueelle. Merinäkymien säilyminen nykyisiltä rakentamisalueilta voidaan hyvällä jatkosuunnittelulla varmistaa. Merkintään voidaan nähdä sisältyvän myös Kipparlahteen jo asemakaavoitetut asuntolaivat.

Luonnonläheisyyden lisäksi hyvän kaupungin ominaisuuksiin kuuluu runsaasti muitakin ominaisuuksia. Viihtyisyyden ja toimivan kaupunkiympäristön kannalta tärkeitä tekijöitä ovat esimerkiksi julkisten ja kaupallisten palvelujen saavutettavuus, hyvät liikenneyhteydet, turvallisuuden tunne ja muuten laadukas rakennettu ympäristö. Herttoniemen alueella tulee säilymään runsaasti niin avointa kuin metsäistä, topografialtaan ja tyypiltään vaihtelevaa luontoa. Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja uudisrakentaminen turvaavat myös muita viihtyisyyden kannalta oleellisia tekijöitä, kuten palvelujen säilymistä.

Roihupellon työpaikka-alueelle on osoitettu yleiskaavaehdotuksessa mahdollisuus voimakkaaseenkin lisärakentamiseen. Alue voi uudistua ja kehittyä siellä jo vaikuttavien ja tulevien toimijoiden tarpeiden mukaan. Yleiskaavaehdotus tukee näin ollen työpaikka-alueen kehitystä tuottavana ja kehittyvänä elinkeinoalueena ja varmistaa sen tulevaisuuden kehitysnäkymät.

Asuntovaltaiset uudisrakentamisen alueet Raide-Jokerin pysäkkien tuntumassa on mielekästä rakentaa tehokkaasti. Tehokas rakentamistapa asettaa suuret vaatimukset ympäristön laadulle. Rakennusten massoittelu, sijoittelu, julkisivumateriaalit ja muut ominaisuudet, puistojen ja viheralueiden laatutaso, pysäköintiratkaisut, katujen ja kulkureittien mitoitus ja laatutaso suunnitellaan ja määritellään riittävällä tarkkuudella asemakaavoituksen yhteydessä korkeatasoisen lopputuloksen varmistamiseksi.

Luonto- ja kulttuuriympäristön arvojen huomioon ottamisesta on määräys kaavakartalla. Vanhankaupunginlahden Natura-alueen suojelua vahvistetaan osoittamalla Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015-2024 suojeltavat alueet oikeusvaikutteisina yleiskaavan kaupunkiluonto-teemakartalla. Herttoniemen ja Länsi-Herttoniemen viheralueet liittyvät yleiskaavassa osoitettuun Viikki-Kivikon viheraluekokonaisuuteen. Yleiskaavan tavoitteena ovat helposti saavutettavat virkistysalueet kaikkialta kaupungin alueelta. Vihersormien säilyminen ehyinä ja riittävän laajoina sekä poikittaiset viheryhteydet ovat yleiskaavan keskeistä sisältöä. Yleiskaavan tavoite on, että Helsinki on vuonna 2050 myös viherverkostokaupunki. Laajojen yhtenäisten viheralueiden säilyminen kuitenkin edellyttää, että kaupunkia voidaan merkittävästi tiivistää jo olemassa olevilla asuntoalueilla. Kulttuuriympäristön arvot on osoitettu yleiskaavan kulttuuriympäristöt-teemakartalla. Yleiskaavassa on myös sekä valtakunnallisesti, maakunnallisesti että paikallisesti merkittäviä maisema-alueita ja kulttuuriympäristöjä turvaava kaavamääräys.

Myllypuro

Myllypuro-Seuran muistutuksessa ehdotetaan Kehä I:n itäpäähän bulevardisoinnin selvittämistä vastaavalla tavalla kuin muutkin sisääntuloväylät on selvitetty. Väylän esitetään olevan alueella eriluonteinen ja vähemmän liikennöity kuin esim. Pakilan kohdalla. Kehä I:n bulevardisoinnin nähdään myös tukevan tavoitteita Itäkeskuksen ympäristön kehittämiseksi kaupunkimaiseksi. Sekä Raide-Jokerin että Roihupellon metroaseman toteutusta esitettiin kiirehdittäviksi. Seura kokee, että pienimittakaavainen ja kaupunkimainen rakentaminen sopii Karhunkaatajan alueelle, mutta sen sijaan Hallainvuoren kallioerämaan kapeimpaan kohtaan Viilarintien pohjoispuolelle ei tulisi rakentaa. Myllypuron Herttoniemeeseen liittyvien lounaisosien lisäksi muistutuksissa tuotiin esiin läpiajoliikenteen kasvu Hallainvuoren alueella ja korostettiin Jokerin merkitystä myös yhteytenä virkistysalueille. Hallainvuoren pientaloalueen länsipuolelle ei haluttu lisää rakentamista.

Hallainvuoren 2000-luvun alun pientaloalueen länsipuolella ei yleiskaavassa ole esitetty uutta rakentamista. Sen sijaan sen Viilarintien ja Hallainvuoren tien eteläpään välisen maastoon on yleiskaavassa esitetty maankäyttövaraus. Alue on jokerilinjan välittömässä läheisyydessä ja siten sen osoittaminen rakentamiskäyttöön tukee kestäväää kaupunkirakennetta.

Hallainvuoren alueen läheisyyteen ei ole suunnitteilla merkittäviä muutoksia autoliikenteen osalta, jotka lisäisivät alueen läpiajoliikennettä. Yleiskaavakartalla on esitetty tunnelivaraus Kehä I:ltä Itäväylälle, mutta tämä yhteys ei lisää liikennettä asuinalueella.

Kehä I:tä ei ole tässä yleiskaavassa tutkittu muutettavan kaupunkibulevardiksi. Kehä I:llä on tärkeä kaupungin sisäistä ja seudullista liikennettä välittävä rooli ja se yhdistää eri seudun ja kaupunginosia toisiinsa. Kehä I yhdistää myös eri sisääntuloväylät toisiinsa ja se on tärkeä väylä liikenneverkon kokonaisuuden ja yhdistävyyden kannalta.

Kivinokka

Kivinokka on osoitettu yleiskaavassa virkistysalueeksi. Luonto- ja kulttuuriarvojen turvaamisesta määrätään yleiskaavakartalla. Kivinokkaa koskevissa muistutuksissa tämä oli koettu hyvin positiivisena ratkaisuna ja yleiskaavatyö sai tältä osin positiivista palautetta.

Kivinokka kaikille -liike kiittää uutta yleiskaavaa siltä osin, kun se koskee Kivinokkaa. Kivinokka on merkitty yleiskaavaehdotukseen kesämaja- ja virkistysalueeksi. Kaavaesitys huomioi liikkeen mielestä Kivinokan merkityksen helsinkiläisten virkistysalueena, Kivinokan vanhan metsän suojelutarpeen ja alueen merkityksen kulttuurihistoriallisesti arvokkaana, koko maan mittakaavassa ainutlaatuisena kesämaja-alueena. Yleiskaavan vihersormista laadittavassa yleissuunnitelmassa tulisi parantaa Kivinokan toiminnallisuutta ja saavutettavuutta ottamalla huomioon alueen saavutettavuus vesitse. Joukkoliikenteen runkoverkkoa vuonna 2050 kuvaavassa kartassa vesijoukkoliikenneyhteys tulisi Herttoniemen rantaan. Liike esittää, että vesiliikenne koukkaisi myös Kivinokan kautta, jolloin alue saataisiin paremmin kaupunkilaisten ulottuville ja lisääntyvä virkistystarve ei kasvattaisi Kulosaaren ja Kipparlahden silmukan autoliikennemääriä.

Tarkistetussa yleiskaavaehdotuksessa Kivinokkaan on esitetty yleiskaavassa merellisen virkistys- ja matkailun alue saaren länsirantaan mm. kiinteistölautakunnan lausunnon johdosta. Vastaava alue on esitetty jo aiemmissa suunnitteluvaiheissa Merellinen Helsinki -teemakartalla. Rastilan leirintäalue on kaavaehdotuksessa merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi. Korvaava kaupunkileirintäalue olisi mahdollista sijoittaa Kivinokkaan, jossa se luonteeltaan sopisi hyvin alueen nykyiseen käyttöön. Kulosaaren kartanon toimintaa voisi myös kehittää uuden leirintäalueen rinnalla. Merellisen virkistys- ja matkailun alueen rajaaminen yleiskaavakartalle on tehty aiemmin esitettyä Kivinokka kaikille -ajatuksia jatkokehittäen. Raportissa ehdotetaan erityisesti Kivinokan länsirannan avaamista nykyistä laajemmalle joukolle käyttäjiä retkeilyyn ja virkistykseen. Kivinokka kaikille -visioon uudistuvasta Kivinokasta kuuluu mm. toimintapuisto, patikointipolut, infokeskus, uusia palvelurakennuksia, kahviloita, ravintoloita ja kokoustiloja sekä vuokramökkejä ja olemassa olevan rakennuskannan muokkaamista majoituspalveluihin sopiviksi. Leirintäalueen sijoittaminen Kivinokan länsiosaan ja alueen osoittaminen matkailuun ja virkistyskäyttöön sopisi hyvin yhteen alueen nykyisen kesämaja- ja siirtolapuutarhatoiminnan sekä vierasvenesataman kanssa. Se mahdollistaisi lisäpalveluja ja aktiviteetteja myös alueen nykyisille käyttäjille. Lisäksi edellytykset mm. vesiliikenteen kehittämiseksi paranisivat alueen käyttäjämäärän kasvaessa. Vaikka leirintäaluetta ei suunniteltaisi Kivinokkaan, alueen nykyinen käyttö ja Kivinokka kaikille-visio perustelevat merellisen virkistys- ja matkailun alue -kaavamerkintää.

Mellunmäki

Mellunmäki-Seura toimitti kootusti alueen asukkaiden mielipiteitä kaavoituksesta. Asukkaiden mielestä alueen väljyys ja luonnonläheisyys on alueen vaalittava piirre, kun taas palvelujen siirtyminen kauemmaksi nähtiin keskeiseksi negatiiviseksi asiaksi. Täydennysrakentaminen koettiin hyvänä asiana, mutta muistutettiin, että rakentamisessa on hyvä ottaa huomioon alueen nykyinen ilme. Alueen rakennukset tulee olla pääasiassa matalia kerrostaloja, mitkä sopivat jo olemassa olevien talojen yhteyteen varjostamatta vanhempien talojen asuntoja ja pihaa. Korkeiden kerrostalojen paikka on suunniteltava alueelle naapureita kuunnellen. Alueen reunalla olevaa luonnonsuojelualuetta toivottiin jätettävän rakentamatta. Liityntäpysäköintitarve tulisi huomioida, nykyinen metron liityntäpysäköintipaikka koettiin liian pieneksi.

Laajasalo

Laajasalo-Degerö Seura koki, että yleiskaavakartta ei ole MRL:n mukainen. Koettiin, että yleiskaavan puitteissa Laajasalon viheralueet on mahdollista vähentää puoleen yleiskaavan tulkintatavasta riippuen, mitä ei pidetty hyväksyttävänä. Saaristoratikka haluttiin poistaa yleiskaavasta kalliina ja alueen asukkaita palvelemattomana. Sen sijaan haluttiin kehittää liityntäliikennettä metrolle ja vaihtoehtoista raitiotie- ja yksityisautosiltaa Yliskylästä Roihupellon tulevalle metroasemalle. Jollaksen rakentamisalueita toivottiin kokonaisuudessaan pientaloalueiksi. Liikuntapuiston merkitsemisestä asuinalueeksi oltiin huolissaan. Merellisyttä ja satamien sekä vesijoukkoliikenteen kehittämistä kannatettiin. Seura kokee Vartiosaaren tärkeäksi virkistysalueeksi, ”itäiseksi Seurasaareksi”, joka on Ramsinniemen kanssa säilytettävä rakentamiselta.

Lisäksi muissa Laajasalosta tulleissa muistutuksissa pidettiin Laajasalon kattavaa maltillista lisärakentamista toivottavana, mutta aiemmin kaupunkisuunnitteluvirastossa tehdyssä esikaupunkien renessanssi -työssä esitettyä rakentamismäärää on pidetty liian kovana. Nykyisen ostoskeskuksen kehittämistä ja perusparantamista toivotaan, mutta pienipiirteisempänä ja hienovaraisempaan kuin nykyiset suunnitelmat. Yliskylän rannassa toivotaan rakentamisen ja rannan väliin jäävän luonnontilaisen vyöhykkeen. Tengströmin puisto sekä venekerhon alue tulee säilyttää ennallaan. Liikuntapuiston merkitsemisestä rakentamisalueeksi on myös jätetty muistutus.

Kaupunkibulevardin pelätään aiheuttavan liikennekaaosken, kun Kruunuvuorenranta ja Vartiosaarikin tulevat kuormittamaan tieverkkoa. Muistutettiin, että uudistuksia ei voi tehdä liikenneturvallisuutta heikentäen. Toivottiin myös toimenpiteitä melunsuojausohjearvoihin pääsemiseksi. Ehdotettiin myös vaihtoehtoisesti Laajasalontien kattamista kävelykannella ja esitettiin Laajasalon kaupunkibulevardin poistamista yleiskaavasta.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittiin vuonna 2015 samanaikaisesti yleiskaavaehdotuksen kanssa Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteita. Yksittäisessä muistutuksessa on kommentoitu ennemminkin näitä yksityiskohtaisempia suunnitelmia kuin yleiskaavaa (Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet, kaupunkisuunnittelulautakunta 9.6.2015). Asemakaavoitus alueella on käynnissä ja jatkuu vielä useamman vuoden ajan, kaupunkibulevardialueen ensimmäinen asemakaava tulee päätöksentekoon syksyllä 2016. Laajasalon bulevardin toteuttamiskustannuksiltaan huomattavasti halvempi, kuin väylän kattaminen kävelykannella. Kaupunkibulevardi mahdollistaa Laajasalon kaupunkirakenteen eheyttämisen kokonaisuudeksi, Laajasalon keskustan kehittämisen sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantamisen. Yleiskaava mahdollistaa kaupunkibulevardin toteuttamisen, mutta varsinaiset päätökset Laajasalontien kehittämisestä tehdään tarkempia suunnitteluvaiheita seuraavassa päätöksenteossa. Laajasalon kaupunkibulevardin jatkosuunnittelussa tullaan varmistamaan väylän toimivuus myös Kruunuvuorenrannan ja Vartiosaaren rakennuttua sekä jatkamaan liikenneturvallisuuden varmistamiseksi tehtyä työtä.

Kruunusilltojen rakentamista esitettiin käynnistettäväksi jo Kruunuvuorenrannan rakentamisen yhteydessä ja Herttoniemen liikenneyhteyksiä parannettavaksi välittömästi. Kruunuvuoren sillasta esitettiin vastakkaisiakin näkemyksiä niin, että sillasta tulisi luopua ja sen sijaan kehittää syöttöliikennettä Herttoniemeeseen. Siltahankkeen ympäristö- ja liikennevaikutuksia toivottiin selvitettäväksi perinpohjaisesti. Kaupunkisuunnittelulautakunta on 12.5.2015 hyväksynyt Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden vaatimat asemakaavamuutokset. Kruunusillat-hankkeen raitiotien yleissuunnitelma valmistui helmikuussa 2016 ja siinä

on arvioitu hankkeen vaikutuksia liikenteeseen ja ympäristöön. Ympäristövaikutuksia on arvioitu myös vuonna 2014 valmistuneessa Ympäristövaikutusten arvioinnissa.

Saaristoraitiotie toteuttamista tullaan tarkastelemaan yleiskaavan toteuttamisohjelman yhteydessä, jolloin arvioidaan myös mahdollista toteuttamisajankohtaa. Saaristoraitiotie loisi metron rinnalle toisen yhteyden itäisestä Helsingistä kantakaupunkiin. Liityntäliikennettä Laajasalosta Herttoniemeen tullaan kehittämään alueen asukasmäärän kasvaessa. Laajasalon bulevardin suunnittelun yhteydessä varaudutaan yleiskaavassa esitettyyn raitiotieyhteyteen Laajasalosta Herttoniemeen. Ehdotettua yhteyttä Yliskylästä Roihupellon metroasemalle voidaan selvittää yleiskaavan jatkotöissä.

Laajasalon asukasmäärän arvioidaan kaksinkertaistuvan Kruunuvuorenrannan uuden kaupunginosan sekä Laajasalon täydennysrakentamisen seurauksena. Muutos tapahtuu pitkällä aikavälillä ja suhteellinen kasvu on samaa tasoa koko kaupungin asukasluvun kehittymisen kanssa. Kuten kaikkialla yleiskaavan alueella, ei rakentamisen määrää ohjaava merkintätapa suoraan määritä käytettäviä rakennustyyppisiä. Pienet tontit on mahdollista rakentaa hyvinkin tehokkaiksi myös pientalorakentamisella. Laajasalossa on tiivistäminen mahdollistettu niin kerrostalo- kuin pientaloalueilla. Laajasalon uudesta rakentamisesta noin puolet on jo nykyisen yleiskaavaan mahdollistamaa täydennysrakentamista ja puolet rakennetun ja rakentamattoman alueen rajojen tarkistamisen kautta esille nousseita uusia rakentamisalueita.

Yleiskaavan pääkartassa virkistysalueet on merkitty virkistysalueiden verkostona, joita yhdistää viheryhteysmerkintä. Laajasalon liikuntapuiston, uimarannan ja Aittasaaren yhtenäinen viheralue rannassa säilyy. Laajasalon uimarannan alue sekä Aittasaari on merkitty yleiskaavaan viher- ja virkistysalueeksi.

Muutoinkin yleiskaavassa on määräys, jonka mukaan rannat suunnitellaan julkisina kaikilla uusilla rakentamisalueilla. Liikuntapuistoa kehitetään virkistykseen näkökulmasta. Reposalmentien varilta tarkastellaan rakentamiseen osana Yliskylän keskusta-alueen täydennysrakentamista. Yleiskaavan asuinaluumerkintä sisältää myös virkistystoimintoja ja viheralueita. Yhteysvenelaitureita on esitetty Merellinen Helsinki -teemakartalla.

Laajasalon pienkiinteistöyhdistyksen muistutuksessa pientaloalueille sopivana tehokkuutena pidetään Yleiskaava 2002:n mukaista tehokkuutta 0,25. Pientaloalueita toivottiin merkittäviksi Yleiskaava 2002:n mukaisesti. Osassa muistutuksissa esitetään mahdollisena tehokkuutena 0,4. Erityisesti Jollaksessa kerrostalorakentamista vastaaville rakennustehokkuuksille ei nähdä perustetta. Muistutuksissa huomautetaan myös Itä-Jollakseen kantautuvasta jatkuvasta ja voimakkaasta ampumamelusta. Rantaraittia vastustetaan Villinginsalmen kohdalla johtuen paikoin jyrkistä rannoista.

Jollaksessa on mm. Puuskaniemeen on esitetty A3-merkintää, joka mahdollistaa kaupunkipientaloalueen korttelitehokkuudella 0,4-1,2. A3-alueet sijaitsevat Jollas instituutin ja Snellman korkeakoulun tienoilla, joiden lähellä on jo olemassa kerrostalovaltaista asumista. Yleiskaavassa pientaloalueilla on koko kaava-alueella sama merkintä A4, jonka mukaan korttelitehokkuus on enintään 0,4. Se mahdollistaa pientaloalueiden säilymistä pientaloalueina. Täydennysrakentaminen ja tonttikohtainen lisärakentaminen on kuitenkin mahdollista. Yksityisten tonttien tiivistys on riippuvainen tontin omistajien tahdosta sekä tontin olosuhteista.

Meluvaikutukset tullaan selvittämään tarkemmin asemakaavavaiheessa. Yleiskaavassa on määräys kaava-alueen suunnittelusta terveellisyys ja turvallisuus huomioon

ottaen. Kaavamääräysten tulkintataulukossa tarkennetaan, että terveellisyydellä ja turvallisuudella tarkoitetaan mm. ampumamelua.

Laajasalossa on keskimääräistä enemmän viheralueita tällä hetkellä. Laajasalon yhtenäiset, laajat virkistysalueet pyritään säilyttämään, vaikkakin niiden reuna-alueille on osoitettu myös uutta maankäyttöä. Ruutumuotoisen, yleispiirteisen esitystavan vuoksi osa alueista, jotka on merkitty kaavakartassa asuntovaltaisten alueiden yleiskaavamerkinnällä, sisältävät myös lähivirkistysalueita ja pienempiä liikuntapuistoja. Riitankujan kalliot ovat jo voimassa olevan yleiskaavan rakentamisalueita, samoin kuin Reposalmentien pohjoispuolinen metsä. Uimarannan ympäristön rajausta tarkentuu asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen rakentamisen tarkastelu liittyy Laajasalon keskustan täydennysrakentamiseen ja palvelukehityksen tukemiseen.

Merkittävä virkistys-elementti Laajasalossa on saarta kiertävä rantareitti, joka oli yksi ehdotetuimmista kehityskohteista Laajasalossa alueellisen kehittämishankkeen, "Laajasalon renessanssin" asukkaille suunnatussa karttakyselyssä vuodelta 2011. Yleiskaavan liitemateriaalin yleistason linjauksen pohjalta reittiä ei vielä toteuteta. Selvityksen maisemasuunnitelman sisältö on tarkoitettu tukemaan asemakaavoitustyötä. Reitti on mahdollista toteuttaa pitkän aikavälin kuluessa. Tarkemman suunnittelun yhteydessä sen varrella olevat kohteet ja luontoarvot otetaan huomioon ja mahdolliset haitat pyritään minimoimaan.

Vartiosaaren osalta viitataan lausunnoista annettuihin Vartiosaarta koskeviin vastineisiin ja seuraavana olevaan Vartiosaarta koskevaan otsikkoon.

Vartiosaari

Yleiskaava esittää kaupungin itäistä saaristoraitiotiehen tukeutuvaa kasvusuuntaa kantakaupungista Kruunuvuorenrannan kautta Laajasaloon ja sieltä edelleen Vartiosaaren kautta Ramsinniemielle ja Vuosaareen. Näistä erityisesti Vartiosaaren rakentamista kyseenalaistetaan muistutuksissa alueen luontoarvojen vuoksi. Vartiosaari Seura kokee muistutuksessaan yleiskaavan olevan maakuntakaavan vastainen. Vartiosaari ja Ramsinniemi koettiin keskeisiksi alueiksi Helsingin viidennessä vihersormessa, ja rakentamisalueiden koettiin katkaisevan itäisen saariston lepakko- ja vihervyöhykkeen. Seuran mukaan virkistysalueena Vartiosaari hyvän vesiliikenneyhteyden reitillä täyttää oivallisesti jo nyt hyvään kaupunkielämään kuuluvan virkistysalueen tunnusmerkit, on maakuntakaavojen mukainen sekä turvaa todettujen luonto- ja kulttuuriarvojen säilymistä. Huomattavaa on, että muistutuksissa löytyy myös Vartiosaaren rakentamista puoltavia kannanottoja.

Vartiosaaren osayleiskaavoitustyö on käynnissä. Osayleiskaavatyön yhteydessä on tehty osayleiskaavatasoiset selvitykset kaikkien merkittävien suunnitteluratkaisujen ja vaikutusten osalta. Selvitykset ovat riittävät koko kaupunkia koskevan huomattavasti yleispiirteisemmän uuden yleiskaavan selvityksinä. Vartiosaaren osayleiskaavatyön aikana on laadittu mm. Vartiosaaren virkistys- ja maisema- yleissuunnitelma, joka pohjautuu mm. Vartiosaaren maisemaselvitykseen (2011) ja Vartiosaaren kulttuuriympäristöselvitykseen (2013). Saariston maisemakuva on tullut näiden selvitysten ja suunnitelmien kautta huomioonotetuksi.

Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa keskeisten luontoarvojen säilymistä Vartiosaareissa. Yleiskaavassa on määräys, jonka mukaan suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet ja turvattava arvojen säilyminen.

Vartiosaaren osalta maakuntakaavan mukaisuuteen on annettu vastine ELY-keskuksen ja Uudenmaanliiton lausunnon yhteydessä. Vartiosaaren rakentamisella ei heikennetä alueen valtakunnallisia ja maakunnallisia arvoja. Kaupungin kannalta voidaan katsoa olevan kyse maakuntakaavan tulkinnasta ja täsmentymisestä. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet velvoittavat erityisesti Helsingin seudulla, että varsinkin raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta on edistettävä.

Kulttuuriympäristön osalta viitataan museovirastolle annettuun vastineeseen. Vartiosaassa yleiskaava mahdollistaa rakennetun kulttuuriperinnön ja arvokkaan maisema-alueen keskeisten arvojen säilyttämisen. Arvot on mahdollista tarkemmassa suunnittelussa sovittaa yhteen. Yleiskaavassa osoitettu Vartiosaaren rakentamisalue perustuu kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymään osayleiskaavaehdotukseen (24.11.2015), jossa Vartiosaaren on suunniteltu merellinen kaupunginosa 5000–7000 asukkaalle. Ratkaisu avaa uusia jalankulun ja virkistyksen reittejä Itä-Helsinkiin. Saaristoraitiotie tulee avaamaan maisemallisesti laadukkaana, vaihtoehtoisen joukkoliikenneyhteyden Vuosaaresta keskustaan.

Laajasalo-Degerö Seura vastustaa saaristoraitiotietä, koska pitää sitä hitaana ja kalliina, eikä katso sen palvelevan alueen asukkaita. Vaihtoehtoista raitiovaunuyhteyttä ehdotetaan Laajasalosta metrolinjalle ja Jokerilinjalle.

Yleiskaavassa saaristoraitiotie on osa raideliikenteen verkostokaupunkia. Reitti tarjoaa vaihtoehtoisen yhteyden Vuosaaresta keskustaan. Reitillä nähdään olevan merkitystä myös matkailuelinkeinojen näkökulmasta. Lisäksi raitiotie avaa uuden yhteyden myös merellisen virkistyksen osalta itäisessä saaristossa. Esimerkiksi Vartiosaaren saavutettavuus paranee myös virkistyksen näkökulmasta. Raidehankkeen kannattavuus tullaan selvittämään tarkemmassa suunnittelussa. Vartiosaaren, Ramsinniemen ja Rastilan alueiden täydentäminen puolestaan on Helsingin merellisen kokonaisuuden täydentämistä, jossa on mahdollisuus tarjota uutta merenläheistä asumista Helsingissä.

Aittasaari, Laajasalon uimaranta, Vartiosaari ja Ramsinniemi ovat osa Helsingin metsäistä verkostoa. Vartiosaaren metsistä erityisesti saaren itä- ja eteläosan alueet suurelta osin säilyvät ja muodostavat osan Helsingin metsäistä verkostoa. Vartiosaarta ei ole otettu osaksi uutta luonnonsuojeluohjelmaa, eikä siellä ole metsäisiä luonnonsuojelualueita. Luonnonsuojelualue Ramsinniemessä on osa tätä vyöhykettä.

Vuosaari, Meri-Rastila, Mustavuori ja Ramsinniemi

Vuosaassa merelliset virkistysalueet, mm. Uutelan kanavan itäpuoli, Meri-Rastilan metsä ja Mustavuoren metsä ovat keskeisiä asumisen laatutekijöitä, joiden säilyttäminen nähtiin tärkeänä muistutuksissa.

Yleiskaavan viheraluevaraukset mahdollistavat Mustavuoren ja Meri-Rastilan länsirannan virkistysalueiden kehittämisen ja luontoarvojen säilymisen. Pohjois-Vuosaassa uutta maankäyttöä on yleiskaavaehdotuksessa Niinisaarentien varressa, Raide-jokeri II:n varauksen lähiympäristössä, huomattavasti voimassa olevan Yleiskaava 2002:n maankäyttövarausta suppeammalla alueella.

Muistutuksissa kyseenalaistettiin myös Vuosaaren golfkentän rooli osana viherverkostoa. Vuosaaren golfkentän alue on toiminnallinen osa Vuosaaren ulkoilupuiston vihersormea. Laajemmat viheraluekokonaisuudet, kuten vihersormet, sisältävät usein virkistystä palvelevia erikoisalueita, mm. golfkenttiä, siirtolapuutarhoja ja palstaviljelyalueita.

Vuosaaren keskustan tiivistämistä on pidetty kannatettavana, ja sinne toivotaan etenkin työpaikkarakentamista. Rastilan leirintäalueen merkitsemisestä asuinalueeksi ollaan kuitenkin huolestuneita, sillä alueelle on tehty merkittäviä investointeja ja vaihtoehtoista paikkaa ei ole esitetty. Lisäksi leirintäalueella on synergiaetuja metroaseman lisäksi Rastilan kartanon ja Karavaanin koulun kesäisen retkeilymajakäytön kanssa. Lisäksi muistutuksissa esiintyy huoli siitä, että alueen rakentaminen uhkaa katkaista Vartiokylänlahden viheryhteyden sekä uhkaa Rastilan kartanomiljöötä.

Rastilan leirintäalue on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu asumiseen ja virkistyskäyttöön. Rannassa on laaja viher- ja virkistysalue-merkintä, joka turvaa Vartiokylänlahden viheryhteyden. Luonto- ja kulttuuriympäristön arvojen turvaamisesta on annettu lisäksi määräys kaavakartalla. Kulttuuriympäristöjä koskeva kaavamääräys turvaa kartanoympäristön säilymistä. Rastilan leirintäalueen vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja on selvitetty yleiskaavatyön aikana mm. Kivinokkaan. Kivinokkaan on merkitty merellisen virkistys- ja matkailun alue, joka mahdollistaa leirintäalueen sijoittamisen.

Meri-Rastilan alueen mittavaa täydennysrakentamista on vastustettu etenkin Meri-Rastilan metsän tuntumassa. Sen sijaan rakentamista ehdotetaan keskitettäväksi metroaseman tuntumaan ja ostoskeskuksen ympäristöön, Vuotien kattamistakin on pidetty järkevänä ideana. Muistutuksissa esitetään, että vanhan Vuosaaren täydennysrakentamisessa (Kallvikintien varsi) tulee ottaa alueen luonne huomioon. Meri-Rastilan osalta voidaan todeta täydennysrakentamisen mahdollistavan asuntorakenteen monipuolistamisen. Samalla alue tukeutuu saaristoraitiotien linjaukseen, jolloin raiteen rakentuessa sen asema kaupunkirakenteessa muuttuu nykyisestä merkittävästi.

Helsingin Aurinkolahti-Seuran muistutuksessa vastustetaan Uutelan kanavan itärannan Kauniinilmanpuiston osoittamista rakennusmaaksi. Rakentamisella tuhottaisiin seuran mielestä Aurinkolahden palkittu asemakaava. Uutelan kanava ja sen itärannalla oleva Kauniinilmanpuisto on saanut vuonna 2010 Vuoden Ympäristörakennepalkinnon. Puistossa on myös ympäristötaidetta. Uutelan kanavan ja Kauniinilmanpuiston rakentamisen keskeinen lähtökohta oli toimia tiiviin ja ekologisen kaupunkirakenteen ja Iuonnonvaraisen Uutelan metsän välisenä siirtymäalueena. Tätä kaupunkipuistomaista rakennetta pidetään onnistuneena. Mikäli kanavan itäranta rakennettaisiin täyteen massiivisia kerrostaloja, poistuisi tämä hyvin toimiva siirtymäalue. Kauniinilmanpuiston säilyttämiseen vedotaan muistutuksissa viitaten virkistysaluekaavan hyväksymiseen valtuustossa 2007, jolloin todettiin kaupungin osan tarvitsevan runsaat virkistysalueet.

Tarkistettua yleiskaavaehdotusta koskeneessa lautakuntakäsittelyssä kanavan itärannan eteläisimmät neljä asuntovaltaisen alueen ruutua A2 poistettiin ja muutettiin virkistys- ja viheralueeksi. Yleiskaava mahdollistaa kanavan itärannan pohjoisosan jonkin verran asuntorakentamista, mutta kaavan tulkinnan puitteissa alue on mahdollista säilyttää myös viheralueena. Yleiskaavassa on määräys, jonka mukaan rannat suunnitellaan julkisina uusilla rakentamisalueilla, mahdollistaa kanavan rantaan rajoittuvan korkeatasoisen puistoalueen säilymistä.

Muistutuksissa on esitetty Ramsinniemen osoitetun asuinalueen ja "saaristoraitiotien" poistamista maakuntakaavan vastaisina. On myös kyseenalaistettu yleiskaavassa esitetyn saaristoraitiotien kannattavuus suhteessa rakentamispotentiaaliin. Esitetään, että Vartiosaaren ja Ramsinniemen rakentamisen sijaan vihersormi tulisi säilyttää kokonaisuudessaan itäisen Helsingin asukkaiden käytössä, ja kehittää ennemminkin aluetta ulkoilu- ja virkistysalueena. Alueelle tulisi avata raideyhteyden sijaan kevyen

liikenteen runkoreitti. Vanhan huvila-alueen muuttamista Ramsinniemen eteläosassa kerrostaloalueeksi ei ole pidetty hyväksyttävänä. Ramsinniemen osalta viitataan ELY-keskukselle ja Uudenmaanliiton lausuntoihin annettuun vastineeseen. Lisäksi todetaan, että Ramsinniemi on yleiskaavaan merkityn saaristoraitiotien reitillä ja tulevaisuudessa siten hyvin saavutettavissa oleva alue sekä asumisen että virkistyksen kannalta.

Muistutuksissa nostettiin myös esille, että yleiskaavaehdotuksessa Lohiniemenrantaan piirretty viheryhteys on siirrettävä kulkemaan maakuntakaavan osoittamalla tavalla. Viheryhteyden osalta todetaan, että yleiskaava tarkoittaa maakuntakaavaa. Rantaraitin sijainti on täsmentynyt yleiskaavassa. Viheryhteydet ovat silti sijainniltaan ohjeellisia ja ne tarkentuvat edelleen tarkemmassa suunnittelussa.

