



YLEISKAAVAN ALKUMETRIT KAUPUNKILAISTEN KANSSA

Yhteenveto visiovaiheen keskustelusta
MARRASKUU 2012–SYYSKUU 2013

MITEN KESKUSTELU KÄYTIIN?

10 tilaisuutta 1000 kävijää

Alkuvuonna 2013 yleiskaavaan valmisteltiin visiota. Vuorovaikutuksen tavoitteena oli avata yleiskaavan teemoja ja taustalla vaikuttavia monimutkaisiakin ilmiöitä kaupunkilaisille. Teemaseminaareissa keskusteltiin eri alojen asiantuntijoiden esitysten pohjalta. Esittelytila Laiturilla järjestettiin kymmenen tilaisuutta:

- Aloituspamaus 26.11. 2012
- Teemaseminaarit 14.1.-22.4.2013: Kasvaako Helsinki, Asuminen tulevaisuuden Helsingissä, Liikenneilta, Virkistys ja kaupunkikulttuuri, Elinkeinot ja kilpailukyky, Kohti ilmastoystävällistä Helsinkiä, Kauppa ja palvelut
- Kaupunkisuunnittelumessut 9.-13.4.2013
- Visioiden alustavat aineistot esillä yleiskaavakahveilla 22.5.2013

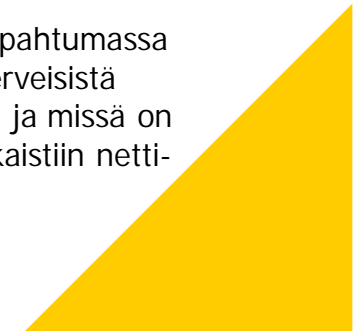
Tilaisuuksissa oli yhteensä 20 yleiskaavoittajien ja 10 viraston ulkopuolisen asiantuntijan esitystä. Tilaisuuksien jälkeen keskustelua jatkettiin verkossa yleiskaavan sivuilla.

Blogeissa 330 kommenttia 160 eri nimimerkillä

Yleiskaavan verkkosivuilla (www.yleiskaava.fi) Oletko ajatellut Helsinkiä -blogissa keskustelun aiheina olivat mm. kasvu, verkostokaupunki, urbanismi, ilmastohaasteet ja virkistysalueet. Maailmalta esimerkkejä haettiin Kööpenhaminasta, Lontoosta, Tukholmasta ja Vancouverista.

Blogissa ja Facebookissa julkaistiin teemaseminaarien ohjelmat. Tilaisuuksista kuulumiset kerrottiin blogissa kuvien ja aineistojen kanssa. Tarinaa työhuoneelta - jutuissa seurattiin visioaineistojen syntyä. Vision seitsemän teemaa avattiin keskusteluun toukokuussa. Eniten keskusteltiin liikenteestä ja viheralueista. Eniten luettiin blogia "Millainen Helsinki olisi ilman moottoriteitä?" 80 blogijutulla oli yhteensä 14 000 lukijaa. Yleiskaavan uutiskirje lähetetään 550 vastaanottajalle.

Yleiskaava esittäytyi nuorten vaikuttamistapahtumassa RuutiExpossa lokakuussa 2012. Nuorten terveisistä siitä, mikä on nuorille tärkeintä Helsingissä ja missä on hyvä kaupunginosa tehtiin video, joka julkaistiin nettisivuilla.



SAATU PALAUTE TEEMOITTAIN

Tässä yhteenvedossa on mukana kaikki marraskuun 2012 ja syyskuun 2013 välillä saatu palaute: Mukana on yleiskaavan nettisivuilla käyty keskustelu, teemaseminaarien keskustelumuiistiot sekä lipuilla ja lapuilla saadut terveiset. Palaute on tiivistetty seuraavien otsikoiden alle:

1. TIIVIS JA URBAANI HELSINKI

- 1.1 Kasvaako Helsinki?
- 1.2 Onko Helsinki muka urbaani?
- 1.3 Tiivis, omaleimaisten kaupunginosien kaupunki
- 1.4 Kantakaupunkiinkin mahtuu uutta rakentamista
- 1.5 Miksi keskustamainen alue ei ole kasvanut vuosikymmeneen?
- 1.6 Rakennetaan eka pöpeliköt
- 1.7 Kasvetaanko ylöspäin?
- 1.8 Palveluita lähellä

2. KAUPUNKILUONTO

- 2.1 Vapaat rannat ja pieniä viheralueita lähellä
- 2.2 Viheralueet vaikuttavat terveyteen ja ilmastoon
- 2.3 Lisää selvityksiä luonnosta
- 2.4 Tutkimuksia tutustuttavaksi

3. ILMASTONMUUTOKSEN VUOKSI YLEISKAAVASSA TÄYTYY...

4. LIIKENNENÄKEMYKSIÄ RAITEISTA JA VÄYLISTÄ

- 4.1 Motareista bulevardeja – vai tuovatko ne ruuhkia?
- 4.2 Robottiautot ja muita huomioita liikenteen suunnitteluun
- 4.3 Yhteysideoita pikaratikalle, metrolle ja muille

5. VINKKEJÄ YLEISKAAVAPROSESSIIN JA VUOROVAIKUTUKSEEN



1. TIIVIS JA URBAANI HELSINKI

Hienoa. Sanoisin että aivan fantastista, mutta se kuulostaa jo hieman kuluneelta. Toivottavasti visio tavoitteineen ja toimenpiteineen todella toteutuvat.

Bulevardia ja Rööperiä rakennettava lisää jos halutaan mahdollistaa samalle alueelle lisää väkeä.

Hienoa jos Helsinkiä ruvetaan taas kehittämään ja rakentamaan, niin kuin kaupunkia pitääkin. Kaupunkia suunnitellaan ja rakennetaan ihmisiä eikä autoja varten.

Hienoa, että urbanismi on otettu näin isolla painoarvolla mukaan. Vaatii suunnittelijoilta ja päätöksentekijöiltä taitoa ja rohkeutta. On erittäin helppo vastustaa tiivistämistä ja vastustukselle on helppo saada poliittista kannatusta. Kaupunkirakenteen tiivistämistä kannattavilla on todistustaakka - heidän on aina todistettava miten synnytetään parempaa ja elinvoimaisempaa kaupunkia ja jossa palvelut voidaan turvata jne. Minusta todistustaakka pitäisi säilyttää tiivistämisen vastustajille - miten he argumentoivat sen, että vanha väljä kaupunkirakenne koituu pitkällä aikajänteellä asukkaiden hyväksi?

Painopiste pitäisi olla elinympäristön laadussa ja viihtyvyydessä, ei määrässä ja tehokkuuden maksimoinnissa.

1.1 Kasvaako Helsinki?

- Onko olemassa kustannushyöty laskentaa siitä, onko kasvusta hyötyä Helsingille vai enemmän kuluja?
- Miten asumispreferenssien muuttuminen ja metropolisoituminen huomioidaan? Ei kaikki kasvu kohdistu Helsinkiin eikä Helsinki voi asuttaa kaikkia.
- Helsinki kasvaa niin kauan, kun ihmisiä pakotetaan muuttaman Kehä III:n sisäpuolelle.
- Eihän Helsingin tarvitse asuttaa kaikkia suomalaisia, ulkomaalaisista puhumattakaan. Kaupunki tarvitsee myös viheralueita, puistoja ja rakentamattomia merenrantoja.
- Eihän kaavoituksessa ole kyse siitä, mitä on tulossa, vaan se on vain yksi väline, jolla on tarkoitus toteuttaa, mitä haluamme tulevaisuuden olevan.
- Miksi 2050? Eikö 2030 olisi realistisempi?
- Suunnittelu näyttää keskittyvän Helsingin rajojen sisäpuolelle. Miten on varauduttu kuntaliitoksiin?

1.2 Onko Helsinki muka urbaani?

- Urbaani sana ei sovi nyky-Helsinkiin. Urbaani kaupunki on sellainen, mikä on tiiviisti rakennettu eikä nuku koskaan. Helsingin asukastiheys on kovin alhainen, sekä sijainti niemellä vain korostaa kaupungin uneliaisuutta.
- Urbaaniin kaupunkiin kuuluvat myös puistot, lähimetsät ja rakentamattomat merenrannat.
- Olen yleisesti hyvin tyytyväinen uuden yleiskaavan urbaaniin otteeseen ja aika rohkeisiin ratkaisuihin. Mutta luonnon toimintakykyä en halua pääkaupunkiseudulla heikentää.
- Helsinki voisi kehittää omanlaisensa urbanismin, jossa yhdistyvät jo rakennetun keskeisen Helsingin tiivistäminen ja vahvojen vihersormien poimiminen yhä selkeämmin osaksi toimivaa kaupunkirakennetta.
- Kuuluuko (urbaaniin) viihtyisään kaupunkiin ylileveät (nykynormien mukaiset) kadut, katujen varrella olevat risukot (miksi Keskuspuiston kadun varrella olevilla reunoilla ei voisi olla asuinrakennuksia), pellot (miksi Viikin lähiö on peltojen päässä) epämiellyttävät pöheiköt (joissa ei iltaisin uskalla kukaan liikkua)?



1.3 Tiivis, omaleimaisten kaupunginosien verkostokaupunki

- Monikeskuksinen verkostokaupunki kuulostaa hyvälle: keskukset, asemien seudut ja verkoston solmukohtat tulee rakentaa tiiviisti.
- Helsinkiä (ja seutua) kannattaa kehittää tiiviinä, yhtenäisenä ja sekoittuneena korttelikaupunkina. Tiivis kaupunki on maankäytön kannalta tehokas (luontoarvot säästyvät kaupungin ulkopuolella) ja tuottaa kivijalkaan palveluita.
- Sekoittunutta kaupunkirakennetta lisää: motareiden maankäyttöratkaisut, raitioverkon laajentaminen, ympäristönormien tulkinnassa joustaminen, ylivoimaisesti autopaikoista ja pistetaloista luopuminen. Riittävästi liiketiloja eikä pelkästään ostoskeskuksia.
- Tiivistäkää vanhaa, sen sijaan, että rakennatte aina vain uusia metsälähiöitä motarien varsille (kuten Honkasuo, Alppikylä, Viikinmäki, Latokartano).
- Tiiviit asuinalueet säästävät tilaa myös viheralueille. Jos rakennetaan harvasti, ympärillä on kyllä paljon pusikkoa, mutta oikeaa metsää ei oikein jää minnekään. Löyhästi rakentamalla myös autoistuminen kiihtyy, joten metsiä joudutaan uhraamaan enemmän myös liikenteen tarpeisiin.
- Kasvun tulee pääkaupunkiseudulla olla nopeiden raideliikenneyhteyksien varrella ei vähäisillä viheralueilla.
- Etu-Töölöä, samoin kuin Punavuorta ja Alppiharjua saisikin rakentaa reippaasti lisää, lähiörakentaminen ostareineen on jo kokeiltu ja huonoksi todettu.
- Miksi erilaisia asuin ympäristöjä asetetaan vastakkain? Keskustassa on keskustan vahvuudet ja elinvoimaiset luontoalueet ovat lähiöiden vahvuus.
- Tilaa kaupunkiviljelyyn.
- Voisitteko kehittää Helsinkiä kylinä?
- Tiiviit, laadukkaat ,toimivat, monipuoliset, omaleimaiset, kaupunkimaiset, keskustamaiset aluekeskukset.
- Kaupunginosien omaleimaisuus, erityispiirteet ja kulttuuriympäristöt huomioitava!
- "Haittavyyhyke" - Klusteroidaan suuren haitan toiminnot lähekkäin, puskuriksi vähemmän herkkää toimintaa, joten asuminen voi olla "hankalissakin" paikoissa.



1.4 Kantakaupunkiinkin mahtuu uutta rakentamista

- Kampista, Töölöstä, Kalliosta, Alppilasta, Hakaniemestä, Meilahdesta jne. osasta parkkikenttiä, puistoista ja kallioista, ylisuurista ja tuulisista aukioista löytyy tilaa
- Marian sairaalan tienoo
- Kallion ja Töölön yhdistäminen (puistoa unohtamatta) ja kaikki muut hukkatilat
- Töölönlahti, Eläintarha, Rajasaari, Sibeliuspuike (ylisuuri), Mäntymäki, Meilahden rantapuistot
- Keskuspuistosta osa (järkyttävän suuri keskellä kaupunkia)
- Mannerheimintien, Mäkelänkadun, Sörnäisten rantatien ja Paciuksenkadun varret
- Helsinginkadun varrelle kallioille ja ryteiköihin (Josafatinkallioilta rautatiesillalle)
- Linnanmäellä ja Alppilassa on loistavia paikkoja, Porvoonkadun pohjoispäässä
- Manskun ja Hakamäentien koko risteysalue
- Merihaan tiivistäminen.
- Väinö Tannerin kenttä
- Kulosaaren metroaseman tienoo,
- Munkkivuorella ja Munkkiniemessä asuustiheyden pitäisi olla vähintään 3-4 -kertainen
- Kerrostaloja merenrannalle
- Savonkadun, Viipurinkadun, Karjalankadun ja Porvoonkadun rajaama alue

1.5 Miksi keskustamainen alue ei ole kasvanut vuosikymmeniin?

- Keskustasta 500 m etelään (Suomenlinna, Vallisaari, Kuninkaansaari, Santahamina)
- Munkan pohjoispuolinen metsä ja Talin golfkenttä
- Haagan, Kivihaan ja Ruskeasuon kulmat (voisi olla portti kaupunkiin)
- Koko Huopalahdentien varsin suunnilleen vanhan Carrollsien paikkeilta Pohjolan talolle saakka
- Staran konepaja/varikkoalue Hämeentien varressa Arabiassa
- Käpylän urheilupuisto, Mäkelänkadun varsi (velodromilta Koskelantielle) Koskelan varikko, Koskelan sairaalan alue
- Kumpulän kyläpuskat, loputtomat liikennevihreät
- Herttoniemen ja Roihupellon teollisuusalueet
- Malmin lentokenttä
- Huopalahden ja P-Haagan juna-asemien väli
- Siirtolapuutarhat mm. Marjaniemessä
- Autoilulle varattuja alueita ¼ Helsingin maa-alasta. Käytetään se rakentamiseen niin säästyy viheralueet.

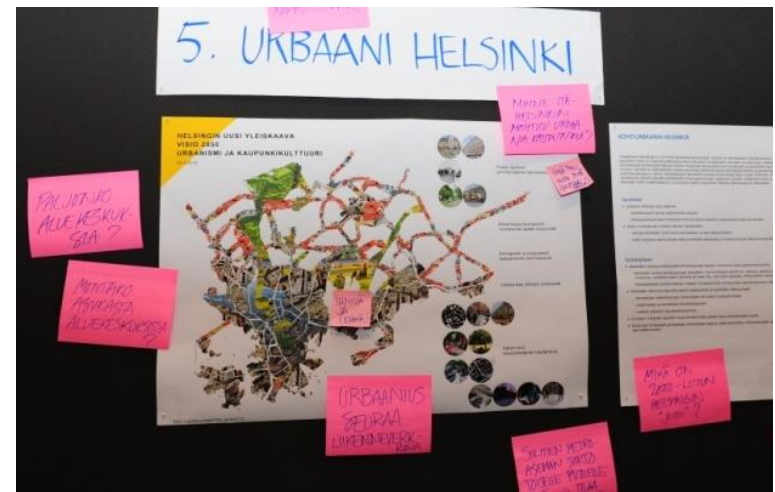


1.6 Rakennetaan eka pöpeliköt

- Kaikki metsittyneet entiset pellot ym. pusikkoläntit teiden varsilla, tonttien ja lähiöiden välissä oikeiksi puistoiksi tai asuinalueiksi.
- Muutkin pienet, eristyneet metsäpläntit (jotka eivät ole osa laajempaa ekologista verkostoa) ovat aika heikkoja luontoarvoiltaan, esim. Patolan metsä.

1.7 Kasvetaanko ylöspäin?

- Helsingin on hyvä kehittyä jo rakennetuilla alueilla ylöspäin.
- Ullakkorakentaminen/lisäkerrokset kanta-kaupungin lisäksi lähiöihin
- Tiivistä rakentamista ja korkeat tehokkuudet! Moni helsinkiläinen kaipaa "kaupunki"- tai "kahvilakulttuuria", jonka edellytyksenä on tiheys. Asuinkanta tornitaloalueilla voisi olla vähäautoisia, jolloin autopaikat eivät painaisi tehokkuuden kannalta niin paljon. Kaupunki hengittää julkisesta tilasta.
- Tutkimusten mukaan ihmiset eivät halua asua korkeassa ja tiiviissä.



1.8 Palveluita lähellä

- Onko työpaikkaennustetta vuodelle 2050?
- Onko Helsingissä strategista näkemystä kaupan rakenteellisesta keskityksestä?
- Helsingin 160 000 yksityrittäjää on hieno potentiaali kivijalkatoimintaa "high streetille".
- Hyvä että määritellään palveluiden keskukset.
- Älkää keskittäkö kaikkia palveluita keskustaan.
- Lähipalvelut ja joukkoliikenne pärjäävät parhaiten, kun asukastiheys joukkoliikennekäytävissä on riittävä. Tämä vaatii mm. tonttimaata tuhlaavista taloyhtiökohtaisista pysäköintikentistä ja pistetaloista ja matalista liikerakennuksista luopumista.
- Hyvässä kaupungissa on ihmisiä ulkona, puistoissa ja julkisissa tiloissa. Pieniä liikkeitä, kauppia ja kahviloita siellä missä on myös asuntoja, ei mammuttikauppakeskuksia.
- Yleiskaavassa yläraja kauppajen koolle, ei enää yhtään suurmyymälää.
- Ei enää marketteja kaupungin ulkopuolelle. Mieluummin ostoskeskuksia keskustaan.
- "Lähipalvelut" kaupunginosatasolle; alueellisissa keskuksissa ne eivät ole lähipalveluita suurimmalle osalle helsinkiläisistä.



2. KAUPUNKILUONTO

Villejä visioita, jos viheralueet ja rantojen täytöt nähdään kaupungin rakennusmaan reserviksi.

Tutkimustietoa lähiluonnon ja hiljaisten alueiden merkityksestä asukkaiden hyvinvoinnille on. Kysymys ei ole tiedon puutteesta vaan siitä että Ksv ottaisi nämä tutkimukset huomioon.

Olisi helpompi niellä luontoalueiden uhraaminen, jos kaavoittajatkin tunnustaisivat, että "joo, tämä on lajistoltaan rikas paikka, mutta muut seikat huomioiden ja kokonaiskuvan kannalta tämä olisi parempi rakentaa.

Tällä hetkellä luontoväki haluaa suojella kaiken ja kaavoittajat kaavoittaa kaiken. Tarvitaan tieteellistä debattia siitä, mikä olisi Helsingin kaupunkiluonnon tulevaisuus ja mitä me kaupunkiluonnolta haluamme.

Miksi kaupunkiluonto ja urbaani kaupunki asetetaan vastakkain? Useat kaupunkimetsien puolustajat kannattavat kaupungin tiivistämistä - vastustus kohdistuu rakentamiseen luontoalueille. Pystyisin esimerkiksi kotilähiöstäni nimeämään useitakin tiivistämiseen sopivia paikkoja, mutta tuntuu, että urbaaniuden puolesta puhujat eivät haluakaan tiivistä kaupunkirakennetta, vaan he haluavat poistaa kaupungin keuhkot.

On outoa, että Helsingin virkamiehet eivät tunnu arvostavan luontoa! Kaavoittajien tulisi aidosti kuunnella asukkaiden ja ympäristöasiantuntijoiden kommentteja, eikä vain jääräpäisesti toteuttaa ja ajaa päättäjille läpi omia visioitaan. On pääkaupunkiseutumme valtti, että täällä on luonnonvaraisia alueita - niitä arvostavat myös vauraammat veronmaksajat, joita Helsinki tavoittelee.

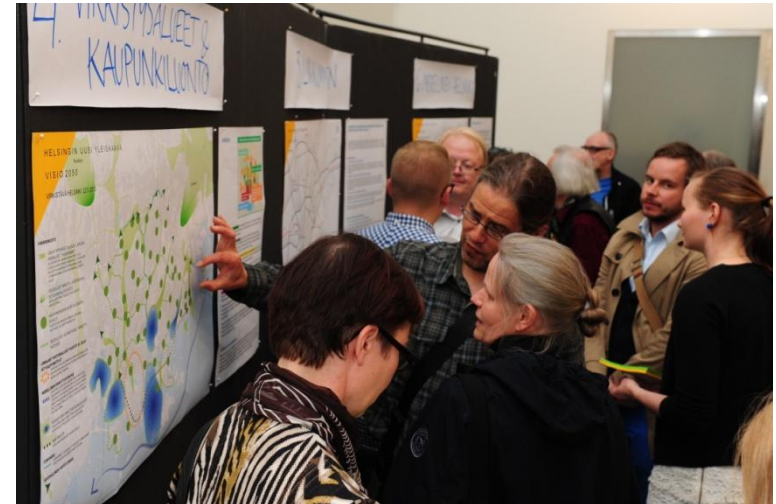
2.1 Vapaat rannat ja pieniä viheralueita lähellä

- Kaavoituksella voidaan vaikuttaa paljon enemmän biodiversiteetin säilymisedellytyksiin kuin ilmastonmuutoksen pysäyttämiseen.
- Monimuotoisuuden hupeneminen on valtava ympäristöongelma. Kaupungissa on loistavat mahdollisuudet luoda reservaatteja erilaisille lajeille ja biotoopeille (mm. kedon perhoset, metsäkorven kukat, haavarungon käävät).
- Hyvät ja vakiintuneet ratkaisut (mm. vihersormet).
- Kaupunkimetsät, alueet, joilla on "metsän tuntua" tulee suojata kaavamerkinnöillä.
- Keskuspuistolle suojelukaava. Mäntymäen alueesta vihreä puisto. Kivinokka, Keskuspuisto, Sipoonkorpi, Paloheinä, Viikki, Vartiosaari, Uutela, Meri-Rastilan metsä säilytettävä.
- Missä ovat poikittaiset viheralueet?
- Vapaat rannat - Helsingin sielu löytyy rannoilta urbaanin ja luonnon kainalosta.
- Ei merenrantojen täyttöjä ja viheralueiden nakertamista.
- Merialue ja rannat pitäisi ottaa paremmin huomioon. Mitä vesiliikunta tarvitsee?
- Pitäisikö Itämeren suojelun olla paremmin esillä? Ettei kaupunki rasita rantarakentamisella, ruoppauksilla ja meriläjityksillä Itämerta samalla kun säästää tonttikuluissa.
- Lapselle metsän tuntu syntyy pienetäkin alueesta. Luontoa päiväkotien ja koulujen lähelle.
- Lähiviheralueita. Lapsiperhe ei ehdi arki-iltana matkustaa kauemmaksi vihersormeen.
- Pieniä tasokkaita "picnickpuistoja" ja laajoja viheralueita. (pienet esim. 10 m, hiihtoladun ja pyörätien levyisiä ja suuret useampi km).
- Riittävän suuria viheralueita, jotta monimuotoisuus säilyy.
- Lähipuisto saakin olla pieni. Tiiviit kaupunki-alueet sallivat vihersormien säästämisen.
- Kun jalan tai bussilla pääsee Keskuspuistoon, Paloheinään tai Haltialaan, tarve autoiluun viikonlopuksi mökeille pienenee. "Nurmijärveläistymistä" ruokkii myös se, jos luonnosta ei voi nauttia lähellä kotia.
- En kannata ajatusta: tiivistä rakentamista ja väleihin viheralueita. Lähiömalli ei ollut hyvä.
- Houkuttelevatko kaupunginosat viihtymään vai joudutaanko hakemaan luontoa kauempaa ja liikenne lisääntyy?
- Nautin metsässä liikkumisesta, mutta en tee sitä kotini lähellä vaan kaupungin ulkopuolella siellä missä on riittävän laaja alue aidon luontoelämyksen tarjoamiseksi.



2.2 Viheralueet vaikuttavat terveyteen ja ilmastoon

- Mikään muu kaupunkisuunnitteluun liittyvä tekijä ei vaikuta yhtä voimakkaasti asukkaiden viihtyvyyteen ja hyvinvointiin kuin viheralueet.
- Kaupunkimetsät ovat tärkeitä: viihtyisyyden, luonnon monimuotoisuuden, mikroilmaston ja hulevesien luonnollisen hallinta; kuumenemiseen herkän kaupunkialueen viilentäminen; hiilinieluja, jotka parantaa hengitysilman laatua.
- Viheralueiden merkitys tulee ilmastonmuutoksen seurauksena jatkossa kasvamaan.
- Luonnonvaraisten alueiden säilyminen on myös kansanterveydellinen kysymys: lähiluonto vaikuttaa terveyteen tutkitusti enemmän kuin puisto (mm. Tyrväinen) ja tasaa sosioekonomisten ryhmien välisiä terveyseroja ja monimuotoinen luonto vähentää allergioita (Haahtela, Hanski).
- Onko tutkittu palaudutaanko stressistä "hoitamattomassa" lähimetsässä vai hoidetussa puistossa, kesämökillä, hiihtämällä tai ulkoilemassa laajemmalla viheralueella kaupungin ulkopuolella? Kuinka paljon stressiä aiheuttaa kaupunkirakenteen pirstoutuneisuus (ja arkimatkojen pidentyminen)?

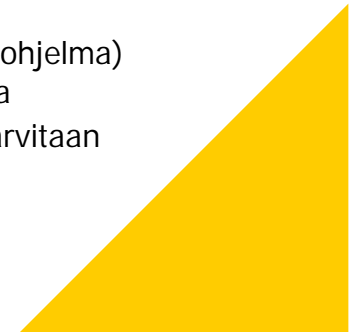


2.3 Lisää selvityksiä luonnosta

- Strateginen kehityskuva (mm. ekologiset käytävät, naapurikuntien maankäyttö, kaupunkiluonnon kehittämissuunta, mitä eliöitä huomioidaan). Yliopiston kaupunkiekologeilta kannattaa kysyä vinkkejä.
- Pitkän aikavälin biodiversitettistrategia yhteistyössä ympäristökeskuksen kanssa.
- Visio ekologisesta verkostosta, Helsingin vahvuuksista biotooppimielessä, eri lajien ja ekosysteemien tilatarpeesta, metapopulaatiodynamiikasta, eri ympäristötyyppien sukkesiokehityksestä ja tulevaisuudesta.
- Metsien ekologinen verkosto pitää mallintaa.
- Ekosysteemidynaaminen visio (luontoarvojen kehityksestä, hyödynnettävyydestä, tulevaisuudesta, luontoalueista osana kaupunkirakennetta).
- Ekosysteemipalvelutarkastelun yhdistäminen kaavatyöhön: hulevedet (ja lumet); vihreä ilman laatu, pienilmasto, viihtyvyys; luonnon monimuotoisuus (lajistolle aidot mahdollisuudet levitä).
- Yleiskaavamerkintöihin uusia sl -varauksia ja LUO- merkinnän käyttö.
- Luonnon hinnoittelu ja arvottaminen on tärkeää, jotta luontoarvoja voidaan verrata muihin arvoihin. Luonto tukee psyykkistä ja fyysistä terveyttä, auttaa hulevesiongelmassa, tarjoaa suojan lämpösaarekeilmiötä vastaan, parantaa ilman, maaperän ja veden laatua, viilentää ilmastoa.
- On laskettava arvo myös sille kuinka paljon asukkaiden työmatkat ja muu arkiliikkuminen pidentyy, kun on luontoarvojen takia rakentamattomia kaupunkialueita. Liikkuminen tiiviissä sekoittuneessa kaupungissa on tehokkainta, kun työpaikat ja palvelut ovat lähellä, jolloin kävely ja joukkoliikenne ovat kilpailukykyisiä vaihtoehtoja autoilulle.

2.4 Tutkimuksia tutustuttavaksi

- Planetary Boundaries (Stockholm Resiliende Centre)
- Kuntametsäopas
- Helsingin luonnon monimuotoisuuden turvaamisen toimintaohjelma (LUMO - ohjelma) - tavoitteet ja toimenpiteet huomioitava
- Luontotietojärjestelmä (lintutietoihin tarvitaan tuoreempaa tietoa)



3. ILMASTONMUUTOKSEN VUOKSI YLEISKAAVASSA TÄYTYY...

- Suosia selvästi joukkoliikennettä (mm. ruuhkamaksut, mild mobility – kävelyvauhdilla ajaminen, toimiva joukkoliikenne (poikittaisyhteydet, metron laajennus, lisää pikaraitioiteitä).
- Suosia pyöräilyä (seudulliset pyöräilyliityntäpaikat radan ja metron varteen, pyöräilyn pikateitä ja "moottoritie" rautatien varteen).
- Vähentää liikennettä: epäviihtyisä kaupunki lisää vapaa-ajan liikennettä eli täydennysrakentamista joukkoliikenneväylien varteen.
- Säilyttää viheralueet vaikka täydennysrakennetaan (Brownfield-kehitystä, liikennealueille lisäkierroksia).
- Turvata lähiluonto ilman viilentäjänä.
- Keskittää yritysalueet (=työpaikat), varasto- ja teollisuustilaa hyvin saavutettaville paikoille.
- Varata alueita kaupunkiviljelylle.
- Välttää rannoille rakentamista (meren nousu).
- Varata tilaa uusiutuvalle energialle mm. tuulipuistoille, aurinkovoimaloille (vrt Barcelona/Diagonal) ja aaltoenergialle.
- Varautua merenpinnan nousuun (tulvarakentaminen) ja +4 asteen ilmastonmuutokseen.

Muista myös nämä...

- Hiilineutraalius edellyttää radikaaleja päätöksiä. Mitä ne ovat?
- CO₂ –päästöjen pääasialliset lähteet ovat: rakennusten käyttö, liikenne ja ruokatuotanto.
- Yhteistuotantoa (biokaasu, puubiomassa, aurinko, tuuli, maalämpö, jäähdytysvesi,, mereen sitoutunut energia, aallot).
- Helsinki profiloituu ja on edelläkävijä maailman mittakaavassa ilmaston muutoksen huomioivassa energiakaavoituksessa (mm. energia-innovaatioalue, energiasaneeraukset, energiaravinnekierto).



4. LIIKENNENÄKEMYKSIÄ RAITEISTA JA VÄYLISTÄ

Liikennevisio näyttää lupaavalta! Paras visio.

Motareiden bulevardisointi on erinomainen askel, ja sen luokan hanke, että aika moni muu kalpenee sen rinnalla.

Varataan riittävästi alueita teille ja väylille, jotta liikenne sujuu eikä seiso ja saastuta!

Toivottavasti raideliikenneverkko on tulevan yleiskaavan punainen lanka, hienoa työtä!

Haluaisin todella nähdä kantakaupungissa edes pienen uuden alueen, jossa ei olisi ollenkaan autopaikkoja ja kadunvarsipysäköintiä.

Kannatan suurta joukkoliikenteen kehittämistä, mutta autoverkkoa on kehitettävä yhtä mittavasti.

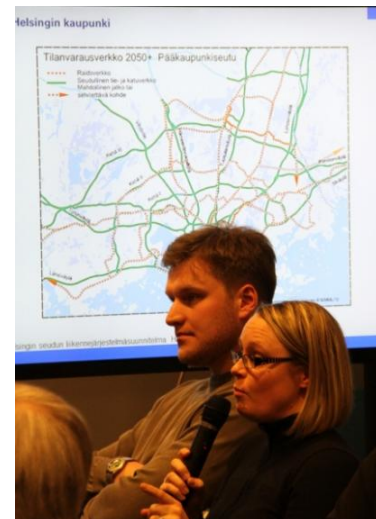
4.1 Motareista bulevardeja – vai tuovatko ne ruuhkia?

- Moottoriteiden bulevardisointi vaatii myös raideliikenteeseen panostamista. Bussiliikenteen tehokkuus perustuu siihen, että ne voivat käyttää moottoritienopeuksia.
- Bulevardit tarkoittavat vähemmän estevaikutusta muulle liikenteelle: pyöräilylle, jalankululle, risteäville autoille. Bulevardit tarkoittavat kymmeniä tuhansia ihmisiä kaupunkirakenteen sisäpuolelle, kuluttamaan toistensa tuotteita ja palveluja.
- Kaupunkia halkovat moottoritiet ovat kuin valtavia muureja, raja-aitoja, joiden ohittaminen tapahtuu vain tietyistä harvoista paikoista. Jos nämä muutettaisiin tavallisiksi kaduiksi, muuttuisi kaupungin liikennöinti täysin.
- Erittäin kannatettava ajatus ja mahdollistaneen asuinrakentamisen noin 50 000-100 000 asukkaalle.
- Siitä vaan bulevardisoimaan, jos vastaavasti nopea liikenne saadaan Keskustatunneliin.
- Länsiväylä ja Itäväylä bulevardiksi.
- Bulevardit tarkoittavat kaasuttavia autoja, haisevaa ilmaa sekä jalankulkijoiden ja autojen jatkuvaa pysähtymistarvetta valoissa.
- Jos isot väylät puretaan, tulee ruuhkaa, matkat ajat pitenevät ja päästöt lisääntyvät.



4.2 Robottiautot ja muita huomioita liikenteen suunnitteluun

- On tulossa nopeasti liikenteen viides vallankumous: 2020 alkaa robottiautojen sarjatuotanto, autojen itseohjautuvuus, hoiva-autot. Taksit saattaa jäädä historiaa.
 - Suunnittelussa huomioitava, että kutsupohjaiset, yhteiskäyttöiset robottiohjatut sähköautot voivat olla 2050-luvulla ihan toimiva konsepti.
 - Helsingin liikennettä pitäisi suunnitella saavuttavuuden ei yksityisauton nopeusmittarin näkökulmasta: mahdollisimman moni pääsisi mahdollisimman helposti ja ennustettavasti mukavia liikennevälineitä käyttäen perille.
 - Lentoliikenteen määrän Euroopassa ennustetaan kasvavan huomasti vuoteen 2035 mennessä (EUROCONTROL). Helsinki-Vantaan kenttä ei riitä, jos reittiliikenne kasvaa ennusteiden mukaan. Kevyelle liikelentokalustolle Malmilla on valmiina infrastruktuuri.
 - Kaikki laivojen rekkaliikenne myös Tallink ja Viking voisivat siirtyä Vuosaareen.
 - Kaupunkipyöräksi Segway.
 - Taksi mukaan täydentämään joukkoliikennettä
 - Toimiva vesijoukkoliikennereitistö.
 - Raitiotieväyliä ei pitäisi rakennella viheralueiden läpi tai kävelykaduille.
 - Varaudutaanko yleiskaavassa raideliikenteeseen Helsingin ja Tallinnan välillä?
- Liikennevisiossa keino 3: "Rakennetaan kattava raideliikennejärjestelmä, jossa pikaraitiotiet täydentävät raskasta raideliikennettä" pitäisi olla toisin päin: "Rakennetaan kattava raideliikennejärjestelmä, jossa raitioiteitä laajennetaan ja pikaraitiotiet täydentävät bussilinjastoa koko seudulla.
 - Kaupunki pitää olla ihmistä varten tehty, ei autoa. Vähemmän motareita ja eritasoliittymiä, ja enemmän joukkoliikennettä, pyöräilyä ja kävelyä. Miksi siis Veturitien motarin ja Koivusaaren eritasoliittymän kaltaisia hankkeita yhä tehdään?
 - Miksi selvityksistä ja suunnitelmista puuttuu jalankulkuliikenne?



4.3 Yhteysideoita pikaratikalle, metrolle ja muille

Pikaratikka

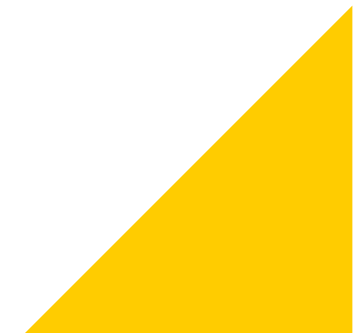
- Kehä 1:lle, joka muutettava bulevardiksi.
- Itäisestä kantakaupungista (Sörnäisestä tai Kalasatamasta) Lahdenväylää Viikkiin, Malmin lentokentälle ja mahdollisesti myös koilliseen Helsinkiin aina Vantaan Hakunilaan asti
- Raidejokeri-0: Laajasalo-Sompasaari- Kalasatama-Kumpula-Pasila-Tullinpuomi-Munkkiniemi-Munkkivuori.
- 9-linjan reittiä Jätkäsaaresta etelään eli rakennetaan maailman pisin raitiovaunusilta Suomenlahden yli Tallinnaan.
- Kantakaupungissa pikaraitiolinjat Töölön metrolle varattuun maanalaiseen reitille, koska sen toteutuminen epätodennäköistä.

Metro

- Pasilaan (Pisaran sijasta).
- Hakunilasta/Hyrylästä Kampin kautta Espalle
- Espoon Kalajärveltä Kampin kautta Viiskulmaan
- Vuosaaren satamaan sinne tarvittavaan matkustajaterminaaliin.
- Kulosaaresta Laajasaloon ja Santahaminaan
- Jakomäkeen.
- Lentoasemalle.
- Pohjois-Espooseen.

Muita

- Turunväylän linjaus Talinrannan pohjoispuolelta Vihdintien liikenneympyrään, ja tarvittaessa kehitetään risteystä.
- Pohjoisrannan voisi tunkea kaukaloon, ja päälle rantabulevardi.
- Paciuksenkatu-Länsiväylä välille uusi ohitusväylä upeine siltoineen ja maisemineen.
- Voitaisiinko Helsinki-Tallinna-liikenne siirtää Vuosaareen?
- Moottoritiet tunneliin myös aluekeskuksissa ja yleensä esikaupungeissa - erityisesti raide-liikenneasemien vieressä.
- Mitä järkeä on Pisara-radassa, keskusta-tunnelissa, parkkipaikkainormissa ja esteettömyysmääräyksissä, jos tulevaisuuden visio on Linturin ennustama?
- Raitiotielinjoja pitää jatkaa nykyistä kauemmaksi. Mitkä ovat tarvittavat henkilöliikenneyhteydet sataman ja lentoaseman välillä?)



5. VINKKEJÄ YLEISKAAVAPRO- SESSIIN JA VUOROVAIKUTUKSEEN

Mielenkiintoista nähdä esityksiä.
Vuorovaikutus on ollut hurmaavaa.

Suuri kiitos luennon ja luentomateriaalien tuomisesta verkkoon! Tämä on aivan korvaamatonta meille, jotka olimme kiinni hellan ja taaperon välissä.

Onko tarkoituksena suunnitella vuorovaikutus niin, että asukkaiden mielipiteet häiritsevät mahdollisimman vähän kaupunkisuunnitteluviraston suunnitelmia - palautetta kyllä kerätään auliisti, mutta palautteella ei ole mitään vaikutusta?

Eri asiantuntijoita kuuleva ja "tosissaan ottava" vuorovaikutteinen kaavoitusprosessi. Hallintokuntien välinen todellinen yhteistyö. Uudet työtavat jotta kaikki tieto saadaan tosissaan käyttöön!

Prosessi on tärkeä - pitää kysyä kaupunkilaisilta, millaisia asioita he haluavat.

Vuorovaikutus ei ole aitoa, jos kaupunkisuunnitteluvirasto ottaa itselleen viimeisen sanan.

Vinkkejä yleiskaavaprosessiin ja vuorovaikutukseen

- Sosiaalisten vaikutusten arviointi.
- Syrjäytymisen ehkäiseminen? Esteetön kaupunki?
- Selvitys siitä, miten erilaisilla alueilla viihdytään? Miksi ei viihdytä? Miksi muutetaan muualle? Miten on yhdistettävissä korkeat tiiviisti rakennetut kerrostalot ja ihmisten todelliset asuintarpeet ja toiveet?
- Visio siitä minkälainen kaupunkikokonaisuus tukisi asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia parhaiten vuonna 2050?
- Prosessi on tärkeä!
- Ottakaa ideoita startup kulttuurin prosesseista (Eric Riesin "The Lean Startup").
- Miten kootaan yhteisessä prosessissa Helsingin alueelliset ja paikalliset visiot? (vrt. Amsterdam, Vancouver)? Tilaisuudet alueille.
- Kysytään asukkailta ideoita paikoista, joihin voisi sijoittaa täydennysrakentamista (esim. iso kilpailu).
- Miten suunnitteluun otetaan aidosti mukaan asukkaat, asukasyhdistykset, lapset, nuoret ja maahanmuuttajat? Miten voimistetaan ei-aktiivisten osallisuuden voimistamista?
- Osallistavaa suunnittelua! Asukkaat ovat oman alueen asiantuntijoita ja heiltä saatu tieto auttaa suunnittelun ammattilaisia.
- Lisää osallistumista verkon kautta: Helsingin suunnittelupeli, avoin yleiskaavadata analysoitavaksi, ristiriitaisiakin näkökulmia keskusteltavaksi, numeroiden avaaminen ymmärrettäväksi, fb-sivu (blogimerkinnöistä ja tapahtumista sinne viestit), virkistysaluetta koskeva blogi nuorille.
- Miten hyödynnetään toiveet, näkemykset ja käyttäjäkokemus?

