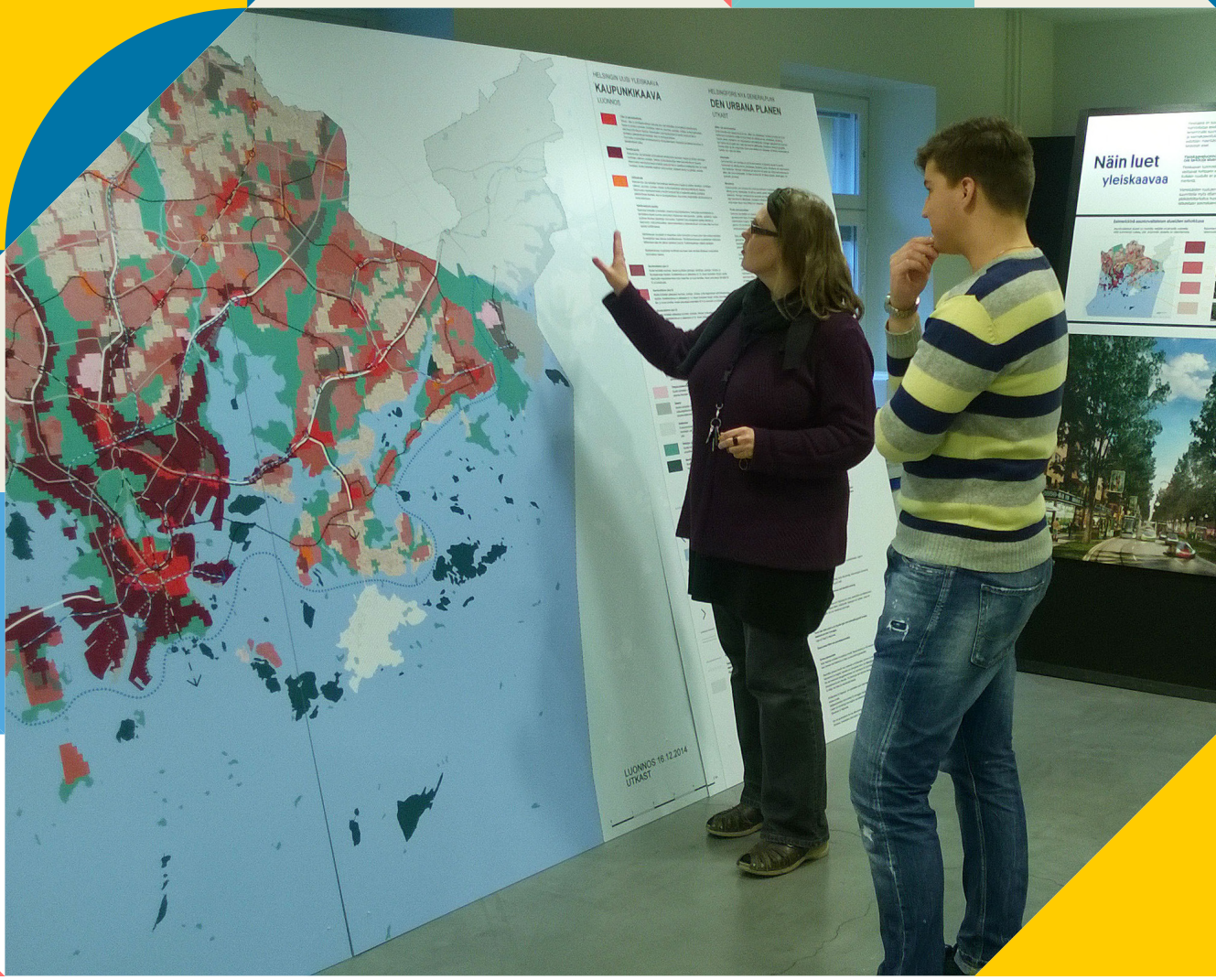

HELSINGIN YLEISKAAVA

Vuorovaikutusraportti III, 6.10.2015

Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2015:4

HELSINGIN YLEISKAAVA

Vuorovaikutusraportti III, 6.10.2015

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2015

Teksti: Yleiskaavatoimisto, teknistaloudellinentoimisto ja liikennejärjestelmätoimisto;
lausuntojen ja mielipiteiden pohjalta

Kannen graafinen suunnittelu: Tsto
Kansikuva: Kaupunkisuunnitteluvirasto / Aki Antinkaapo

Sisältö

VASTAUKSET YLEISKAAVALUONNOKSESTA TULLEISIIN LAUSUNTOIHIN

Johdanto 7

Lausuntojen referaatit sekä vastineet 8

ELY-keskus ja Uudenmaan liitto 8

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) 8
Uudenmaan liiton maakuntahallitus 20
Espoon kaupunki 25
Vantaan kaupunki 26
Sipoon kunta 28
Järvenpää 29
Kauniaisten kaupunki 30
Kirkkonummi 30
Nurmijärven kunta 31
Tuusulan kunta 33

Hallintokunnat, lautakunnat, virastot ja laitokset 35

Asuntotuotantotoimikunta 35
Helen Oy 36
Helen Sähköverkko Oy 38
Helsingin satama Oy 38
HKL-liikelaitoksen johtokunta 40
Kaupunginkirjasto 40
Kaupunginmuseo ja Keski-Uudenmaan maakuntamuseo 41
Kiinteistölautakunta 43
Korkeasaaren eläintarhan johtokunta 49
Kulttuurikeskus 49
Liikuntalautakunta 49
Nuorisolautakunta 54
Opetusvirasto 54
Pelastuslaitos 55
Rakennuslautakunta 55
Sosiaali- ja terveysvirasto 57
Taidemuseo 58
Teknisen palvelun lautakunta 58
Tietokeskus 59
Työväenopisto 60
Varhaiskasvatusvirasto 60
Yleisten töiden lautakunta 61
Ympäristölautakunta 65

Muut lausunnon antajat ... 71

Finavia Oyj ... 71
Fingrid Oyj ... 71
Gasum Oy ... 72
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) ... 72
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY ... 75
Liikenne- ja viestintäministeriö ... 77
Liikennevirasto ... 79
Museovirasto ... 82
Puolustusvoimat ... 86
Senaatti-kiinteistöt ... 88
Suomenlahden merivartiosto ... 90
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) ... 90
VR yhtymä Oy ... 90

Sidosryhmiltä pyydetyt kannanotot ... 91

Rakli ... 91
Helsingin kauppakamari ... 93
Helsingin yrittäjät ... 97
Herttoniemen yritysalueen kehittämisyhdistys HYRY ... 98
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ... 99
Helsingin yliopisto ... 102

VASTAUKSET YLEISKAAVALUONNOKSESTA TULLEISIIN MIELIPITEISIIN

Johdanto ... 105

Mielipiteiden alueellinen kohdentuminen (eniten yksittäisiä kannanottoja saaneet alueet) ... 106
Luontoalueet ... 106
Virkistys- ja viheralueet sekä harrastustoiminta ... 108
Helsinkipuisto - Kansallinen kaupunkipuisto - kulttuuriympäristöt ... 109
Liikenne ... 111
Toimitila- ja elinkeinoalueet ... 115
Keskustat ja kauppa ... 116
Väestöennuste ja rakentamisen määrä ... 117
Yleiskaavan esitystapa ... 118
Muut koko yleiskaava-aluetta koskevat mielipiteet ... 118
Vuorovaikutus ... 119
Aluekohtaiset mielipiteet ... 119
- Malmi ... 119
- Tuomarinkylä, Pakila ... 120
- Oulunkylä, Veräjämäki, Pirunkallio ja Vantaanjoen varsi ... 121
- Taivaskallio ... 122
- Käpylä ... 122
- Maunula ... 123
- Katajanokka ... 123
- Herttoniemi ja Länsi-Herttoniemi, Roihupelto, Myllypuro ... 125
- Viikki ... 127

Tali, Munkkivuori ja Pajamäki 128
Keskuspuisto 129
Vuosaari ja Mustavuori 131
Puistola 131
Kivinokka 131
Laajasalo 131
Vartiosaari 132
Lauttasaari ja Melkki 133
Malminkartano 134
Pornaistenniemi 135
Koskela 135

Lausunnot

VASTAUKSET YLEISKAAVALUONNOKSESTA

TULLEISIIN LAUSUNTOIHIN

Johdanto

Yleiskaavaluonnoksesta saatiin 46 lausuntoa ja 1041 mielipidettä. Tässä raportissa esitetään keskeisimmät lausunnoissa tulleet kommentit vastineineen sekä kootusti vastaukset mielipiteistä tulleisiin asiakokonaisuuksiin.

Yleiskaavan tavoitteita kaupunkirakenteen tiivistämisestä ja raideliikenteen verkostokaupungista pidettiin palautteessa pääsääntöisesti hyvinä. Osassa palautetta yleiskaavan väestösuunnitetta pidettiin ylimitoitettuna. Pääosassa sekä lausuntoja että mielipiteitä kiinnitettiin huomiota luonto- ja virkistysalueiden riittävyyteen ja turvaamiseen sekä kulttuuriympäristöjen säilymiseen. Myös kaupunkibulevardien toteuttamisedellytyksiä on arvioitu sekä kriittisesti että kannustavasti. Huomionarvoista on, että asuntotuotannon edellytysten riittävyyteen kiinnitettiin varsin vähän huomiota.

Yleiskaavan esitystapaan ja tarkkuuteen suhtauduttiin palautteessa vaihtelevasti. Kaavan strategisuutta ja yleispiirteisyyttä pidettiin toisaalta hyvänä valintana sekä joustavana ja erilaiset kaavan toteuttamisen tavat mahdollistavana, toisaalta kaavan esittämistapaa pidettiin vaikeaselkoisena. Useissa mielipiteissä tuotiin esille oletettuja tekijöitä ja reunaehtoja, jotka rajoittavat kaavan toteuttamista.

Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteinen suunnitelma. Siihen liittyvät selvitykset vastaavat yleiskaavan tarkkuustasoa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Lausunnoissa nostettiin esille lukuisia aiheita tai asiakokonaisuuksia, joita lausunnonantajan mielestä tulisi selvittää tarkemmin. Kaavan yleispiirteisyys huomioiden on kuitenkin selvää, että useimmat yksityiskohtaisemmat asiat voidaan selvittää vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Oletettavasti yleiskaavaan liittyvän materiaalin laajuus kokonaisuudessaan on aiheuttanut haasteita lausuntojen ja mielipiteiden antajille. Osa palautteesta käsitteli asioita, jotka eivät suoraan ole yleiskaavalla ratkaistavia. Esimerkkeinä voidaan nostaa esille kaupungin hulevesistrategian toteuttaminen tai seudullinen liityntäpysäköinnin järjestäminen. Osa pyydetyistä jatkoselvityksistä sisältyy jo aiempaan valmisteluaineistoon.

Tässä raportissa vastaukset ja vastineet esitetään yleiskaavallisella tarkkuudella. Yleiskaavan aikataulutusta koskeviin lausuntoihin tai mielipiteisiin vastataan yleiskaavan toteuttamisohjelmassa.

Lausuntojen ja mielipiteiden sisältö on vaikuttanut yleiskaavakarttaan ja selostukseen. Molempia on päivitetty ja täydennetty yleiskaavaluonnoksesta ehdotusvaiheeseen. Muutamia asioita on lausuntojen perusteella nostettu kaavaehdotusvaiheessa selkeämmin esille kaavaselostukseen tai niiden huomioimista on edellytetty kaavamääräyksiä tarkentamalla.

Yleiskaavaprosessi on ollut avoin ja vuorovaikutteinen. Palautteen kirjo on erittäin laaja. Skaala vaihtelee kansainvälisistä, rajat ylittävistä näkökulmista aina yksittäisen asukkaan lähimetsään. Palautetta on saatu yleiskaavaprosessin aikana useasta eri lähteestä virallisen nähtävillä oloajan lisäksi. Internetissä ja sosiaalisessa mediassa sekä lehtikirjoituksissa on käyty jatkuvaa keskustelua. Useisiin palautteisiin on vastattu suoraan asianosaisille.

Lausuntojen referaatit sekä vastineet

ELY-keskus ja Uudenmaan liitto

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

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että teemakartoille tulee antaa oikeusvaikutus kaavamääräyksellä, koska teemakartan merkitys jää epäselväksi varsinkin kun kaavakartalla on päädytty jossakin tapauksissa erilaiseen ratkaisuun kuin teemakartalla.

Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan selostuksesta ei käy riittävästi ilmi, miten Uudenmaan maakuntakaava on ollut ohjeena ja missä on merkittävästi poikettu maakuntakaavan ratkaisuista. Selostuksessa on selkeästi arvioitava maakuntakaavan ohjeena oloa ja poikkeamien osalta osoitettava, onko kyse suunnittelun tarkentumisesta, perustellusta poikkeamasta vai maakuntakaavan muutosta vaativasta ratkaisusta.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaavaselostuksessa tulee käydä tarkemmin ilmi väestökehitysarvion Helsingin osuudet suhteessa muiden Helsingin seudun asukasmäärätavoitteisin ja erityisesti Espoon ja Vantaan asukasmäärätavoitteisiin. Vaihtoehtoisia väestömäärän kehityspolkuja tulee myös tarkastella ja näiden seurauksia yleiskaavaratkaisuihin vaihtoehtotarkasteluina.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että korttelitehokkuuden kaavamääräystapa on ristiriidassa strategisen yleiskaavan ajatuksen kanssa. Kaavamääräystä tulee kehittää sellaiseksi, että se myös tehokkuuden osalta on strateginen. Esitystavasta voi todeta, että eri asuntovaltaisten alueiden värisävyt ovat vaikeasti erottuvia.

Uudenmaan ELY-keskus pitää erityisen hyvänä asiana, että yleiskaavassa liikenne- ja maankäyttö on sovitettu entistä tiiviimmin toisiinsa.

Keskusta-alueet

Keskusta-alueet on osoitettu huomattavan laajoille alueille verrattuna maakuntakaavaan. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että yleiskaavan laajat keskusta-alueet ja kaupan tarkentavien määräysten puuttuminen johtaa siihen, että yleiskaava ei riittävästi ota huomioon maakuntakaavan ratkaisua. Keskustatoimintojen alueiden välille tulee jatkotyössä määräyksin saada aikaan eroavaisuuksia enemmän. Kaupan osalta tämä eroavaisuus voisi tulla esiin mitoittamalla. Kaupan laatu on tarvittavilta osin määriteltävä niin, että maakuntakaavan sisältö välittyy ratkaisuun.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo olevan tärkeää, että yleiskaava mahdollistaa keskustoissa ja toimitila-alueilla maankäytön merkittävän tehostamisen ja kaavavarannon toimitilojen osalta.

Virkistys- ja viheralueet verkostoksi

kaavamääräystä tulee tarkentaa liikenneväyliä koskevalta osin. Pääkäyttötarkoituksen ollessa virkistys- ja viheralueen liikenneväylien toteuttamisen salliminen kaavamääräyksellä on ristiriidassa pääkäyttötarkoituksen kanssa. Ekologisena yhteytenä toimivat virkistysyhteydet ja pelkät virkistysyhteydet on syytä merkitä eritavoin. Melkin rakentamisen salliminen on ristiriidassa niin maakuntakaavan kuin virkistys- ja viheralueverkosto 2050 teemakartan kanssa. Samoin voi todeta pikaraitioyhteyksien ja teemakartan osalta. Viheralueiden laajuuden ja jatkuvuuden määrittely siirtyy seuraaville kaavatasoille mm. kaupunkibulevardien ja raideyhteyksien osalta. Kaavakartan esitystavasta johtuen on mahdollista, että viheralueet kaventuvat tai kuroutuvat umpeen.

Viheralueille osoitettua uutta rakentamista tulee vähentää. Ongelmallisia uusia rakentamisalueita ovat varsinkin Keskuspuiston länsiosa ja Vartiosaari Ramsinniemi-Meri-Rastila vihersormi, Talin, Munkkiniemen ja Pitäjänmäen viheralueet sekä Vantaanjokivarsi ja Vanhankaupunginlahden ympäristö.

Luonnonsuojelu

Vaikutukset Natura 2000 -alueisiin on arvioitava luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisesti. Arvioinnissa on kiinnitettävä erityistä huomiota hankkeiden ja suunnitelmien yhteisvaikutuksiin.

Liito-oravan elinympäristöistä, ydinalueista ja niiden välisistä tärkeistä kulkuyhteyksistä on tehtävä koko yleiskaava-alueen kattava selvitys.

Natura-alueet ja luonnonsuojelulain nojalla perustetut tai rajatut suojelualueet on osoitettava asiamukaisin suojelumerkinnöin ja määräyksin oikeusvaikutteisella kaavakartalla. Samoin tulee osoittaa Helsingin ympäristökeskuksen valmisteleman uuden luonnonsuojeluohjelman kohteet sekä muut luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet.

Luontovaikutusten arvioinnin perusteella jää epävarmaksi aiheuttaako kaavaratkaisu liito-oravan ja vuollejokisimpukan osalta luonnonsuojelulain 49 § 1 momentissa tarkoitettuja kiellettyjä vaikutuksia. Vaikka luontovaikutusten arviointi on varsin laaja, ei esim. uhanalaisten luontotyyppien osalta vaikutuksia ole arvioitu.

Kulttuuriympäristö

ELY-keskus esittää mainittua määräystä tarkennettavaksi seuraavasti: "Valtakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristöalueilla valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina. Muiden kulttuuriympäristöjen piirteet ja arvot on kuvattu erillisessä Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt -julkaisussa (KSV yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:17) sekä Missä maat on mainioimmat -julkaisussa (Uudenmaan liiton julkaisuja 201 2:E1 14). Alueiden yksityiskohtaisempi suunnittelu ja toteuttaminen on sovitettava siten, että kulttuuriympäristökokonaisuuden arvoja ei heikennetä."

Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt on syytä osoittaa ma -rajauksella. Unescon maailmanperintökohde Suomenlinna tulee osoittaa un - Unescon maailmanperintökohdemerkinnällä riittävine määräyksineen. Kaavamääräyksestä on neuvoteltava Museoviraston kanssa.

Kriittisimpinä kohteina ELY-keskus pitää Malmin lentoasemaa ja Vartiosaarta. Ensin

mainitusta laaditun selvityksen perusteella kentän kehittäminen asuinalueeksi vaikuttaa mahdolliselta. ELY-keskus korostaa lentoasemalle tyypillisten piirteiden säilymisen tärkeyttä. Vartiosaaressa, kuten Malmin lentoasemallakin, alueidenkäytön tulee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan soveltua niiden historialliseen kehitykseen. Vartiosaaren valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilyminen tulee turvata.

Valtakunnallisesti merkittävän Korkeasaaren kulttuuriympäristön halki on osoitettu varaus pikaraitiotielle. Ratkaisussa tulee osoittaa, että se ei vaaranna valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön arvoja.

Hulevesi-, vesistö- ja meritulvat sekä pohjavesien suojelu

kaavaluonnoksesta ei käy selkeästi ilmi, onko kaavassa varattu riittävästi alueita tulvien ja hulevesien hallintaan. Pintavesi- ja tulva-asiat on ELY-keskuksen mielestä huomioitu kaavaluonnoksessa puutteellisesti. Tulvariskialueille rakentamista tulee lähtökohtaisesti välttää. Yleiskaavaan tulee liittää määräys hulevesien viivyttämisestä niiden muodostumisalueille. Viivyttämiselle voidaan antaa maankäyttömuodoittain ohjearvoja, jotka tarkentuvat myöhemmissä kaavavaiheissa.

Yleiskaavaluonnoksesta ei aukea helposti ne periaatteet, mitä pohjavedensuojelussa pidetään tärkeänä. Pohjavesialueista ei ole karttaa eikä niiden rajauksia ole merkitty kaupunkiluonnon karttakuvaan, jossa ne osana ekosysteemipalveluverkkoa voisivat olla. Pohjavesialueille on suunniteltu lisää rakennettua aluetta, mikä tulee vaikuttamaan pohjaveden määrään ja myös laatuun. Rakentamisen ja toimintojen sijoittumisen vaikutukset pohjavedelle tulee arvioida täsmällisemmin.

Tulvasuojelusta, hulevesien hallinnasta ja pohjavesien suojelusta tulee lisätä kaavan yleispiirteisyys huomioon ottaen kaavaan sopivat määräykset. Pelkästään viittaamalla ekosysteemipalveluihin eivät suojelutavoitteet täyty.

Melu ja ilmanlaatu

Yleiskaavan laadinnan tueksi on tehty kaupunkibulevardien ilmanlaatuselvitys. Selvityksen perusteella on epävarmaa, että kaupunkibulevardit pystyttäisiin toteuttamaan siten, että niiden varsilla saadaan turvattua riittävän hyvä ilmanlaatu.

Yleiskaavan vaikutusten arviointi ei sisällä meluvaikutusten arviointia. Kaupunkibulevardien toteutettavuuden kannalta on olennaista arvioida sekä niiden ilmanlaatu- että meluvaikutuksia. Uudenmaan ELY-keskus edellyttää, että yleiskaavan jatkotyössä arvioidaan kaupunkibulevardien toteuttamisen yhteisvaikutukset ilmanlaatuun ja meluun.

Melun lisäksi myös tärinän vaikutukset ovat käsittelemättä. Tärinävaikutuksia tulee arvioida yleiskaavan jatkotyössä. Yleiset ilmanlaadun, melun ja tärinän torjuntamääräykset tulisi lisätä kaavamääräyksiin.

Yleiskaavan liikennejärjestelmä

Yleiskaavan tavoitteena on luoda Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki, mitä Uudenmaan ELY-keskus pitää erittäin hyvänä tavoitteena.

On hyvä, että kävelyä ja pyöräilyä on tarkoitus priorisoida kulkumuotoina joukkoliikenteen ohella. Laadukkaiden pyöräteiden verkon (baanaverkon) osoittaminen yleiskaavan laadinnan yhteydessä on kannatettavaa. Yleiskaava-

aineistosta ei selviä, mihin teemakartalla osoitettu baanaverkko perustuu.

Kaupunkibulevardit

Yleiskaavan ongelmana on sen perustuminen kaupunkibulevardiratkaisuun, jonka pohjaksi ei ole laadittu riittäviä selvityksiä.

Kaupunkibulevardien toteuttamisen vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ei ole selvitetty. Vaikutusalue on kuitenkin paljon laajempi kuin Helsingin kaupungin alue ja liikenteelliset vaikutukset on selvitettävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Seudulliseen liikennejärjestelmään kohdistuvien vaikutusten lisäksi myös väylien kaupunkibulevardeiksi muuttamisen kustannusvaikutukset ovat selvittämättä.

Liityntäpysäköinnin sijoittumista tai järjestämisvastuita ei ole käsitelty.

Yleiskaavan vaikutusten arvioinnin perusteella jää myös avoimeksi, miten riittävä ilmanlaatu pystytään varmistamaan bulevardien varsille rakentuvalle maankäytölle.

Yleiskaavassa ei ole käsitelty tavaraliikennettä, eikä arvioitu kaupunkibulevardien vaikutusta siihen.

Yleiskaavan liikenneselvitykset ja vaikutusten arviointi

Uudenmaan ELY-keskus pitää välttämättömänä, että yleiskaavaratkaisun pohjaksi laaditaan selvitys, jossa tarkastellaan väylien kaupunkibulevardeiksi muuttamisen vaikutukset seudulliseen liikennejärjestelmään. Selvityksen laadintaan tulee osallistua Helsingin kaupungin lisäksi ainakin HSL, seudun kunnat, Uudenmaan liitto, Uudenmaan ELY-keskus ja Liikennevirasto ja selvitys tulee tehdä yhteisesti hyväksytyin lähtökohdin. Vaiheittain toteuttamisen tulee olla mukana tarkastelussa. Vaikutukset seudullisen liikennejärjestelmän toimivuuteen, väylästön välityskykyyn, liikenneturvallisuuteen sekä ilmanlaatuun ja meluun tulee selvittää perusteellisesti. Kaupunkibulevardien vaikutukset logistiikkaan ja elinkeinoelämän kuljetuksiin sekä keskustan saavutettavuuteen tulee myös selvittää. Lisäksi tulee selvittää kaupunkibulevardien toteuttamisen kustannusvaikutukset. Pääväylien hallinnollisen luokan tarkastelun tulee sisältyä selvitykseen.

Kaavaa laadittaessa tulee tarkastella myös sellaista kaupunkibulevardiratkaisun vaihtoehtoa, jossa niille sijoitetut uudet asukkaat pyritään sijoittamaan muualle Helsinkiin ja sitä, miten kaavan tavoitteet kantakaupungin laajentamisesta ja raideliikenteeseen perustuvasta verkostokaupungista olisivat toteutettavissa tällä vaihtoehdolla.

Sekä kaupunkibulevardeista että Malmin alueesta tulee laatia perusteelliset liikenneselvitykset, joissa vaikutukset arvioidaan huolellisesti koko vaikutusalueelta.

Maakuntakaavan ja maantielain ohjausvaikutus

Helsingin yleiskaavan laadintaa ohjaa maakuntakaava. Maantielain 4 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä. Helsingin kaupunki ei voi ratkaista sen alueella sijaitsevien valta- ja kantateiden hallinnollista luokkaa, eikä yksinään päättää niistä periaatteista, joilla kyseisiä väyliä kehitetään. Sama koskee seututeitä, joista puolestaan määrää liikennevirasto.

Jos kaavakartalla voidaan selvityksiin perustuen ehdotusvaiheessa esittää kaupunkibulevardeja, tulee kaavamerkinnän määräyksestä poistaa sana tiealue. mikäli kaupunkibulevardeja voidaan osoittaa yleiskaavassa, tulee niiden kaavamääräykseen todennäköisesti sisällyttää toteuttamista koskevat ajoitusmääräykset.

VASTINE:

Keskusta-alueet

Maakuntakaavan keskeinen periaate on, että merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt sijoittuvat ensisijaisesti keskusta-alueelle. Yleiskaavassa keskustoja on kolmenlaisia: Liike- ja palvelukeskusta, kantakaupunki ja Lähikeskusta. Niitä koskevien määräysten sisältö poikkeaa jonkin verran toisistaan. Lähikeskustan alueelle ei saa esimerkiksi sijoittaa yksittäisiä seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan myymälöitä.

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. valtaosassa keskustoista lähialueen väestömäärä kasvaa, mikä turvaa keskustojen kaupan toiminta- ja kehittämisedellytykset myös tulevaisuudessa. Keskusta-alueille sijoittuva kauppa on yleensä saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla. 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.

Yleiskaavan mukaan vähittäiskaupan suuret yksiköt (yli 2000 k-m2) sijoittuvat keskusta-alueille ja merkitykseltään seudulliset tilaa vaativan kaupan suuryksiköt maakuntakaavan osoittamille alueille Roihupelto-Herttoniemeen, Konalaan ja Suutarilaan alueille, jotka on yleiskaavaehdotuksessa merkitty toimitila-alueiksi. Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei näillä alueilla sallita. Uudenmaan 2. vaihekaavan ja Helsingin yleiskaavan kaupan vaikutusten arvioinneissa todetaan, että lähiostovoima riittäisi myös vähittäiskaupan suuryksikköalueille, jos alue toteutuu enimmäismitoituksen mukaisena.

Yleiskaava mahdollistaa keskustoissa merkittävän maakäytön tehostamisen. 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. Lähikeskusta-merkintään on tehty lisäys, joka rajaa yksittäisten maakuntakaavassa seudullisesti merkittäväksi määriteltyjen vähittäiskaupan myymälöiden rakentamisen pois. Yleiskaavan tavoitteena on keskittää kaupan palveluyksiköiden sijoittuminen keskustoihin ja erityisesti esim. asemanseuduille. Kaikkia keskustoja koskevissa yleismääräyksissä korostetaan kadunvarsien liiketiloja ja kaupan palvelujen sitomista muihin toimintoihin kuten asumiseen ja palvelurakentamiseen. Kaupan palveluiden edellytetään jatkosuunnittelussa tukeutuvan kestäviin liikennemuotoihin ja suuryksiköiden mitoituksen lähtökohtana tulee olla paikallinen kysyntä. Yleiskaavan väestö- ja työpaikkakasvuun suhteutettuna kaupan palveluille on runsaasti potentiaalia pelkästään paikallisen ostovoiman kasvun suhteen joten kaupan palveluiden mahdollisuuksia keskusta-alueilla ei haluta mitoituksella rajoittaa. Näin mahdollistetaan myös riittävä kaupan kilpailu.

Virkistys- ja viheralueet verkostoksi

Kaavakartan yleispiirteisyydestä johtuen viheraluemerkintään sisältyy jo olemassa olevia liikenneväyliä. Väyliä saa kaavamääräyksen mukaan rakentaa vain alueen arvot ja virkistysyhteyksien jatkuvuus huomioon ottaen. Helsingissä ekologiset yhteydet toimivat myös virkistysyhteyksinä. Kaavamääräyksen mukaan viheryhteyksien suunnittelussa yhteyksien jatkuvuuden ja arvojen säilymisen lisäksi on turvattava luonnon monimuotoisuuden, ekosysteemipalvelujen kehittämisen, luonnonsuojelun ja ekologisen verkoston sekä metsäverkoston kannalta tärkeät alueet. Teemakartalla on osoitettu keskeisimmät ekologiset yhteydet ja metsäverkosto. Teemakarttojen ja pääkartan välillä voi olla päällekkäisyyksiä, koska teemakartoilla on esitetty alueiden ominaispiirteitä ja arvoja, jotka tulee kaavamääräysten mukaan ottaa huomioon suunnittelussa. Koko kaava-aluetta koskee kaavamääräys: seudullisen ja paikallisen viheralueverkoston jatkuvuus tulee turvata, jolla voidaan varmistaa se, etteivät viheralueet kuroudu umpeen.

Luonnonsuojelu

Vaikutukset Natura 2000 -alueisiin on arvioitu luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisesti. Arvioinnissa on kiinnitetty huomiota hankkeiden ja suunnitelmien yhteisvaikutuksiin. Ensimmäiset liito-oravahavainnot saatiin vasta vuonna 2014, siinä vaiheessa kun yleiskaavan luontovaikutusten arviointi oli jo käynnissä. Liito-oravan elinympäristöt on kartoitettu vuonna 2014 Luoteis-Helsingin alueelta, jolla liito-oravan esiintyminen oli todennäköisintä. Keskuspuiston itäpuolelta ei ole tullut esiin liito-oravahavaintoja. Liito-oravien elinympäristövaatimukset on otettu huomioon samaan aikaan yleiskaavan laatimisen yhteydessä koko Helsingin yleiskaava-alueelle laaditussa luonnonsuojeluohjelmassa ja metsäverkostoselvityksessä. Metsäverkostoselvityksen säteittäiset ja poikittaiset metsäiset yhteydet sisältyvät yleiskaavan virkistys- ja viheralue- sekä viheryhteysvarauksiin ja ne turvaavat liito-oravan elinolosuhteet yleiskaavatasolla. Yleiskaavaan sisältyy kuusi säteittäistä vihersormea ja yleiskaavassa on osoitettu poikittaiset viheryhteydet.

Natura-alueet ja luonnonsuojelulain nojalla perustetut tai rajatut suojelualueet on osoitettu yleiskaavan Kaupunkiluonto-teemakartalla, joka on näiltä osin oikeusvaikutteinen. Kaupunkiluonto-teemakartalla on osoitettu myös Helsingin luonnonsuojeluohjelman 2015–2024 ehdotuksen kohteet ympäristölautakunnan kesällä 2015 lausunnoille lähettämän aineiston mukaisesti. Kaupunkiluonto-teemakartta esittää myös kytkeytyneisyyden kannalta tärkeän metsäverkoston, niittyverkoston ja siniverkoston kehittämisen sekä rakennettavien alueiden sekä viheralueiden ekologisen laadun kehittämistavoitteen.

Yleiskaavamääräysten mukaan koko kaava-alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet ja turvata arvojen säilyminen. Määräykset turvaavat siten luontoarvojen säilymisen yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Luontodirektiivin liitteessä IV (a) tarkoitettuihin eläinlajeihin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on myös suoraan luonnonsuojelulain mukaan kielletty.

Yleiskaavan luontovaikutusten arviointi on laaja. Yleiskaavan luonto- ja Naturavaikutusten arvioinnissa todetaan, että yleiskaavan vaikutukset luontodirektiivin liitteessä IV (a) tarkoitettuihin lajeihin ovat vähäisiä tai kohtalaisia. Arviointi perustuu siihen, että liito-oravan ja vuollejokisimpukan elinolosuhteet otetaan tarkemmin huomioon yksityiskohtaisemmassa jatkosuunnittelussa. Selvitysten mukaan näiden lajien elinolosuhteiden turvaaminen on mahdollista kaupunkiolosuhteissa hyvällä suunnittelulla. Yleiskaava sisältää vuollejokisimpukan elinolosuhteiden turvaamisen

osalta mm. määräyksen, jonka mukaan suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota hulevesien hallintaan ja merkittäviä vaikutuksia aiheuttavien muutosten yhteydessä tulee laatia hulevesien hallintasuunnitelma.

Yleiskaavan luontoselvitykset ovat kaavan tehtävän ja tarkkuuden edellyttämät ja kaavan merkittävien vaikutusten arvioimiseksi riittävät.

Kulttuuriympäristö

Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt on osoitettu kaavaan liitettävällä Kulttuuriympäristö-teemakartalla, joka on näiltä osin oikeusvaikutteinen. Kaavamääräyksen mukaan suunnittelussa on otettava huomioon merkittävät kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet ja sovitettava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot. Suomenlinnan alue ja sitä koskevat määräykset on osoitettu kaavakartalla.

Lausunnossa esitetyt tarkennukset kulttuuriympäristöjen arvojen huomioon ottamisesta on lisätty kaavaselostukseen selventämään kaavamääräystä. Valtakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristöalueilla valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelussa. Muiden kulttuuriympäristöjen piirteet ja arvot on kuvattu erillisessä Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt -julkaisussa (Ksv:n yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:17) sekä Missä maat on mainioimmat -julkaisussa (Uudenmaan liiton julkaisuja E114-2012)

Katajanokalta Korkeasaareen ja edelleen Kruunusilloille jatkuva pikaraitiotieyhteys on tarkoitettu kulkevan maan alla aina Kruunusilloille saakka. Näin ollen raitiotiestä ei aiheudu haittoja valtakunnallisesti merkittävälle kulttuuriympäristölle. Maan alle sijoittuva osuus on esitetty teemakartalla ”Joukkoliikenteen runkoverkko 2050”.

Malmin lentokenttäalueen tarkemmassa suunnittelussa laaditaan perusteelliset liikenneselvitykset ja arvioidaan vaikutukset koko vaikutusalueella. Jatkosuunnittelussa huomioidaan lentokentälle tyypillisten piirteiden säilyminen osana uutta kaupunkirakennetta.

Hulevesi-, vesistö- ja meritulvat sekä pohjavesien suojelu

Kaavakarttaa on täydennetty tulvasuojelua ja hulevesiä koskevilla kaavamääräyksillä. Tulvasuojelua, hulevesiä ja pohjavesiä koskevat tarkastelut sisältyvät kaavaselostukseen ja sen liiteraportteihin.

Kaavan luontovaikutusten arviointiraportissa on arvioitu hulevesien vaikutus luontoarvoihin kohtalaiseksi tai vähäiseksi. Helsingin kaupungin hulevesistrategian mukainen toiminta antaa hyvät edellytykset ympäristön kannalta kestäville hulevesiratkaisuille.

Melu ja ilmanlaatu

Yleiskaavaan aikatähtäin on vuodessa 2050, ja koska määräykset melun, ilmanlaadun ja tärinän osalta tulevat todennäköisesti muuttumaan, ei ole tarkoituksenmukaista määrätä näitä kaavamääräyksillä. Kyseiset määräykset otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksen aikana. Yleiskaavamääräys terveellisestä ja turvallisesta kaupungista kattaa ilmanlaatuun, meluun ja tärinään liittyvät asiat (ks. tulkintataulukko/selostus). Määräys on yleiskaavan strategisen tarkoituksen ja tarkkuuden mukainen.

Yleiskaavan perusperiaatteena on, että liikennettä kehitetään erityisesti jalankulkuun, pyöräilyyn ja julkiseen liikenteeseen tukeutuen. Yleiskaavassa esitetty laaja raideliikenneverkko on edellytyksenä yleiskaavassa esitetyn maankäytön toteutumiselle. Nämä toimenpiteet vähentävät osaltaan liikennemääriä kaupunkibulevardeilla. Ruuhkautumiseen voidaan vaikuttaa liikennejärjestelyillä. Tarkkoja liikennejärjestelyitä ei kuitenkaan suunnitella vielä yleiskaavavaiheessa.

Lisäksi edistetään keinoja, joilla liikennemäärää voidaan vähentää, kuten ruuhkamaksut, liityntäpysäköinti ja pysäköintimaksujen korotus.

Yleiskaavan ehdotusvaiheessa laadittiin selvitys ”Liikenteen haitta-alueiden rakentamisen uudet konseptit”, jossa käsiteltiin kaupunkibulevardien melukysymyksiä, Työssä mallinnettiin melun leviämistä kaupunkibulevardeilla ja pyrittiin löytämään rakentamiskonsepteja, joilla meluhaittoja voitaisiin ehkäistä.

Tarkemmat suunnitelmat ilmanlaatu- ja meluhaittojen ehkäisemiseksi tehdään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa yleiskaavan hyväksymisen jälkeen. Kaupunkibulevardeilla tämä käsittää niin liikennemäärään ja liikenteen koostumukseen vaikuttavia keinoja, korttelirakenteen sekä rakennusten ja sen osien käyttötarkoituksen suunnittelua sekä rakenneteknisiä keinoja.

Yleiskaava mahdollistaa jatkosuunnittelussa useanlaisia maankäytön suunnitelmia tietylle yksittäiselle alueelle. Tärinän ja runkoäänen siirtyminen lähteestä häiriökohteeseen riippuu voimakkaasti paikallisista olosuhteista ja suunnittelun myötä syntyvistä rakenteista. Runkoäänen ja tärinän hallintasuunnitelmat on mahdollista laatia vasta asemakaavavaiheessa.

Yhdyskuntateknistä huoltoa hoitavilla laitoksilla ei pääsääntöisesti ole pitkän tähtäimen strategisia tilavaraussuunnitelmia, minkä johdosta yhdyskuntateknisen huollon teemakartta ei voi olla oikeusvaikutteinen.

Yleiskaavan liikennejärjestelmä

Yleiskaavassa esitettävä pyöräilyn baanaverkko perustuu kaupunkisuunnittelulautakunnan 5.3.2013 hyväksymään pyöräliikenteen laatukäytävien verkkosuunnitelmaan. Baanaverkon tarkoituksena on lisätä pyöräilyn osuutta pidempien matkojen liikenneratkaisuna, joten koko verkon priorisoinnin kohteina on ensisijaisesti Helsingin esikaupungista toiseen ja niistä kantakaupunkiin suuntautuvat osuudet.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymää ja yleiskaavaluonnoksen teemakartalle esitettyä baanaverkko on päivitetty yleiskaavaehdotukseen. Baanaverkko on luonnosvaiheessa saatujen palautteiden perusteella nostettu yleiskaavaehdotuksen kaavakartalle. Yleiskaavaehdotuksessa esitetty baanaverkko palvelee luonnosvaiheen verkkoa paremmin yleiskaavan maankäytön painopistealueita ja liikenteen solmukohtia. Baanaverkko palvelee erityisesti pitkämatkaista pyöräliikennettä.

Kaupunkibulevardit

Yleiskaavatyössä on tehty yleiskaavan visio- ja luonnosvaiheessa useita kaupunkibulevardeja koskevia selvityksiä, ja niitä on ehdotusvaiheessa täydennetty kahdella työllä. Toisessa yleiskaavaehdotusta varten laaditussa työssä on paneuduttu erityisesti kaupunkibulevardien seudullisiin vaikutuksiin niin liikenteellisestä, kaupunkitaloudellisesta kuin kaupunkirakenteellisestakin näkökulmasta ja toisessa tarkemmin esimerkkikohteena Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin paikallisiin

vaikutuksiin. Lisäksi HSL on laatimassa ajoneuvoliikenteen verkkoselvitystä, jossa paneudutaan myös kaupunkibulevardikysymyksiin. Em. selvitykset täydentävät jo tehtyjä kaupunkibulevardeihin liittyviä selvityksiä ja vaikutusarviointeja 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.

Liityntäpysäköinti on mitä suurimmissa määrin 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 käynnistämässä Liityntäpysäköinti-pilottihanketta, jonka tavoitteena on kehittää seudullista liityntäpysäköintijärjestelmää ja sen kustannusjakomallia sekä tarkastella tarkemmin kahden pilottikohteena olevan yhteysvälin liityntäpysäköintijärjestelyjä.

Tavaraliikennettä tullaan tarkastelemaan HSL:n laatimassa ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksessä. Kaupunkibulevardien vaikutusta tavaraliikenteeseen tullaan arvioimaan jatkotöissä, kun bulevardeja suunnitellaan tarkemmin ja vaikutuksia voidaan tarkastella bulevardikäytäväkohtaisesti.

Yleiskaavan bulevardeihin tehdyt keskeiset taustaselvitykset vuosina 2012–2015 ovat seuraavat:

Yleiskaavan työohjelmavaiheen materiaalit vuonna 2012:

1. Arjen saavutettavuus pääkaupunkiseudulla – Makrotaso

Yleiskaavan visio-vaiheen selvitykset vuonna 2013:

1. Helsingin moottoritiealueiden maankäytön muutosten kaupunkitaloudelliset vaikutukset.

2. Helsingin uuteen yleiskaavaan liittyvien liikennehankkeiden vaikutusten arviointi, OSA A. Moottoritiemäisten alueiden tarkastelut – keskeiset tulokset.

3. Loppuraportti: Automaattisen liikenteen metropolivisio.

4. Helsingin kantakaupungin laajentaminen – Moottoritiemäisten ympäristöjen maankäytön tehostaminen ja muuttaminen urbaaniksi kaupunkitilaksi.

Yleiskaavan luonnosvaiheen selvitykset vuonna 2014:

1. Kaupunkibulevardien ilmanlaatuselvitys. Ilmatieteenlaitos.

2. Kaupunkibulevardien tavoitelähtöinen vaikutusten arviointi. WSP Finland Oy.

3. Asuinkorttelit kaupunkibulevardien varrella – Rakentamisen konsepteja. Serum Arkkitehdit Oy.

4. Kaupunkibulevardien rakenneteknisiä tarkasteluja – Esimerkkejä väyläalueiden kattamisesta.

5. Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi.

Yleiskaavan ehdotusvaiheen aikana teetetyt selvitykset vuonna 2015:

1. Helsingin yleiskaavaan sisältyvien kaupunkibulevardien seudullisten vaikutusten arviointi

2. Hämeenlinnan kaupunkibulevardin liikenteellinen toimivuustarkastelu

3. Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arviointi, sisältäen bulevardien kustannustarkastelun

4. Keskuspuiston länsireunan suunnitteluperusteet - tarkastelu

Yleiskaavan liikenneselvitykset ja vaikutusten arviointi

Vuoden 2015 aikana on laadittu selvitys kaupunkibulevardien vaikutuksista seudulliseen liikennejärjestelmään yhteistyössä ELY-keskuksen, HSL:n, Liikenneviraston ja Uudenmaan liiton kanssa (raportti on yleiskaavaehdotuksen liitteenä). Työhön on kutsuttu mukaan myös seudun kuntien edustajia. Työssä tutkitaan vaikutuksia mm. liikenteen ruuhkautumiseen, kulkumuotojakaumiin, yhdyskuntatalouteen, kaupunkitalouteen, asumisen hintoihin ja seudun houkuttelevuuteen.

Seudullisessa selvityksessä kaupunkibulevardeille vaihtoehtoisessa tilanteessa Helsinkiä täydennysrakennetaan hieman yleiskaavaehdotusta enemmän, mutta muu väestönkasvu sijoittuu muualle seudulle. Yleiskaavaa laadittaessa on Helsingistä etsitty mahdolliset tiivistämisen paikat ja nämä on lähes täysimääräisesti esitetty kaavakartalla. Vaihtoehtoa, jossa kantakaupunki laajenee ilman kaupunkibulevardeja, ei käytännössä ole, sillä moottoritiemäiset sisääntuloväylät rajoittavat jatkuvan tiiviin kaupunkirakenteen kasvua, jos laajoihin tunneliratkaisuihin ei ryhdytä. Yleiskaavan mukaiselle väestönkasvulle ei ole ilman kaupunkibulevardeja Helsingistä löydetty tilaa ilman räikeää viheralueille rakentamista, meritäyttöjä tai rakennusten radikaalia korottamista.

Raideliikenneverkon toteutettavuutta ilman kaupunkibulevardeja ei ole arvioitu, sillä kaupunkibulevardit tarjoavat käytävät, johon säteittäiset raideyhteydet voidaan sijoittaa. Kaupunkibulevardien ansiosta tiivistyvä maankäyttö luo edellytykset säteittäisille runkoraideyhteyksille, kun yhteyden varrelle saadaan paljon käyttäjiä. Poikittaiset, HLJ:n mukaiset raideliikenneyhteydet lienevät toteutettavissa myös ilman kaupunkibulevardeja, mutta tällöin raideliikenneyhteydet eivät muodosta kattavaa, koko kaupunki palvelevaa verkkoa.

Kaupunkibulevardien liikenneturvallisuutta arvioidaan tarkemmin loppuvuodesta 2015 valmistuvassa diplomityössä.

Pääväylien hallinnollisen luokan tarkastelut kuuluvat yleiskaavaehdotuksen käsittelyn jälkeisiin työvaiheisiin, jos kaupunkibulevardit hyväksytään tutkittavan tulevan kaupunkikehityksen pohjaksi. Hallinnollisen luokan selvitykset tehdään yhteistyössä tienpitäjän kanssa. Kaupunkibulevardien kaavamääräystä on täsmennetty ja määräyksestä on poistettu ELY-keskuksen lausunnossaan esittämän toiveen mukaisesti sana tiealue.

Vaiheittain toteuttamista tarkastellaan yleiskaavaehdotuksen käsittelyn jälkeen yleiskaavan toteuttamisohjelmassa. Toteuttamisohjelmaa laadittaessa tarkastellaan eri kaupunkibulevardien ja raideyhteyksien toteuttamisesta saatavia hyötyjä ja kustannuksia sekä riippuvuussuhteita esimerkiksi maankäytön ja liikennejärjestelmän

kehittämiseen. Tarkastelussa tullaan pohtimaan, minkälaisina kokonaisuuksina esimerkiksi kaupunkibulevardeja kannattaa suunnitella tarkemmin ja toteuttaa. Toteuttamissuunnitelmaa tehdään seudullisessa yhteistyössä ja seudullisia suunnitelmia hyödyntäen.

Raideliikenteen toteuttamissuunnittelun pohjaksi on jo laadittu Raideliikenteen verkkoselvitys (Liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2015:2), jossa on myös tarkasteltu karkeasti raideliikenneverkon kustannusvaikutuksia.

Yleiskaavan Maakuntakaavan mukaisuus

ELY:n lausunnon johdosta on kaavaselostuksessa selostettu luvun 8.4.2 alla yleiskaavan maakuntakaavan mukaisuutta ja sitä, miten mm. Vartiosaaren, Ramsinniemen, Melkin ja puolustusvoimien saarien suunnitelmien osalta on kyse suunnittelun tarkentumisesta.

Voimassa olevien maakuntakaavojen keskeiset tavoitteet ja periaatteet sekä maakunnalliset ja seudulliset kaavaratkaisut ovat olleet uuden yleiskaavan suunnittelun lähtökohtana, ja ne on otettu huomioon sekä niitä on täsmennetty yleiskaavassa. Yleiskaava välittää maakuntakaavojen ohjaamat keskeiset periaatteet ja kaavaratkaisut asemakaavoitukseen ja muuhun yksityiskohtaisempaan suunnitteluun.

Yleiskaavan tavoitteet ovat yhteneväisiä voimassa olevien ja valmisteilla olevan 4. vaihemaakuntakaavan maakunnallisten ja seudullisten tavoitteiden kanssa, vaikka joidenkin alueiden osalta yleiskaavan ratkaisut ovat täsmentyneet maakuntakaavojen merkinnöistä.

Vartiosaaren osalta suunnittelu on edennyt osayleiskaavavaiheeseen. Osayleiskaavatyössä Vartiosaareen on suunniteltu raideliikenteen piiriin tukeutuva 5000-7000 asukkaan asuntoalue. Vartiosaaren tekeillä olevan osayleiskaavan mahdollistama uusi kaupunginosa keskustasta Vuosaareen johtavan raitiotieyhteyden varrella on Helsingin mittakaavassa paikallisesti merkittävää rakentamista. Osayleiskaavatyön yhteydessä on tehty osayleiskaavatasoiset selvitykset kaikkien merkittävien suunnitteluratkaisujen ja vaikutusten osalta. Selvitykset ovat riittävät koko kaupunkia koskevan huomattavasti yleispiirteisemmän uuden yleiskaavan selvityksinä.

Yleiskaavan mukainen maankäyttö Ramsinniemen osalta on Vartiosaaren tavoin maakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Kyseessä on rakentaminen tulevan raideliikenneyhteyden varaan, ja siten tiivistetään kaupunkia kestävästi joukkoliikenneyhteyksien äärellä. Yleiskaava turvaa myös virkistys- ja viheryhteydet Laajasalon, Vartiosaaren, Ramsinniemen ja Meri-Rastilan kautta koko Itä-Helsingin kulttuuripuiston alueella.

Ramsinniemen osalta on 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 on kysymys myös hyväksyttävästä eroavuudesta maakuntakaavasta. Yleiskaavan mukainen ratkaisu ei ole ristiriidassa maakuntakaavan maakunnallisten ja seudullisten tavoitteiden ja kehittämisperiaatteiden kanssa. Yleiskaavassa noin puolet saaren alueesta on merkitty virkistys- ja viheralueeksi, joten myös maakuntakaavan virkistysnäkökulma on otettu huomioon yleiskaavassa. 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. Useita muita Helsingin edustan saaria on myös osoitettu yleiskaavassa merellisen virkistyksen ja matkailun alueiksi.

Yleiskaavaratkaisu toteuttaa ja täsmentää Helsingin alueella maakuntakaavoituksen tavoitteita. Vantaanjokivarressa, Vanhankaupunginlahden ympäristössä ja Hämeenlinnanväylän varrella sekä Malmin lentokentän alueella on kyse suunnittelun tarkentumisesta. Yleiskaava toteuttaa näiden osalta Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita, joiden mukaan mm. ”aluerakennetta kehitetään monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena. Yleiskaavassa on uutta poikittaista raideverkostoa, joka ei näy maakuntakaavassa ja joka poikittaisuutensa takia risteää myös viheralueiden ja vihersormien alueella. Jatkosuunnittelussa ne voidaan suunnitella viheralueiden tavoitteet huomioon ottaen siten, että maakuntakaavan tavoitteet toteutuvat myös näiltä osin. Munkkiniemessä, Talin ja Pitäjänmäen alueilla yleiskaavaratkaisu sisältyy maakuntakaavan tarkkuuteen.

Voimassa olevan 2. vaihemaakuntakaavan perusrakenne jakautuu neljään osaan: Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, metropolialueen kilpailukyvyn 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-aluetta koskee määräys, jonka mukaan suunnittelussa tulee turvata vihersormien ja viheralueverkoston jatkuvuus.

Teemakartat

Teemakarttojen osalta voidaan todeta, että ne ovat oikeusvaikutteisia siltä osin kuin niissä käsitellään Natura- ja muita luonnonsuojelualueita sekä valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöjä. kaavamääräykset kuuluvat siten seuraavasti: ”Valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kulttuuriympäristöt -teemakartalta. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on sovitettava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot. Natura 2000-verkostoon kuuluvat alueet, luonnonsuojelualueet ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015-2024 suojeltavat alueet on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kaupunkiluonto-teemakartalta.” Muilta osin teemakartat toimivat lisäinformaation antajana jatkosuunnittelussa.

Uudenmaan liiton maakuntahallitus

Uudenmaan liitto laatii neljättä vaihemaakuntakaavaa yhtäaikaisesti Helsingin yleiskaavan kanssa. Yhteistyö kaavoittajien kesken on ollut hedelmällistä. Uudenmaan liitto toivoo, että molempien kaavojen ehdotusvaiheeseen mennessä löydetään ratkaisuja vielä avoinna oleviin kysymyksiin.

Tiivistelmä lausunnon keskeisestä sisällöstä:

Esitystapa ja tulkinta

- Positiivista on uusi ennakkoluuloton, ratkaisuhakuinen ja strateginen ote sekä monipuolinen ja laaja selvitysaineisto
- Yleispiirteisyys ja väljä tulkinta voivat kuitenkin ääritapauksessa johtaa maakuntakaavan tavoitteiden vastaiseen lopputulokseen: vaikutuksia on vaikea ennakoida
- Valtakunnallisten ja maakunnallisten arvojen välittyminen asemakaavoitukseen on epävarmaa, kun vain kaavakartta on sitova: laadittujen teemakarttojen tulisi olla oikeusvaikutteisia

Bulevardisointi

- Voi edellyttää ratkaisuja Helsingin ulkopuolella: seudulliset vaikutukset liikennejärjestelmään ja joukkoliikennejärjestelmään on selvitettävä, samoin kustannukset, rahoituspohja ja vastuunjako
- Bulevardeja voi reunustaa asuntorivi virkistysalueellakin, mutta ei kuitenkaan usean korttelin laajuisena ilman maakuntakaavan muutosta. Muuttamiselle ei toistaiseksi ole riittäviä perusteluita

Virkistysverkko ja luontoarvot

- Varmistettava viher- ja virkistysverkon säilyminen riittävän laajana, yhtenäisenä ja hyvin saavutettavana kasvavan väestön virkistystarpeiden ja seudullisten ekologisten yhteyksien takia

Uudet asumiseen osoitetut alueet

- Malmin ratkaisu on maakuntakaavan mukainen
- Vartiosaareen ja Melkkiin esitetään niin paljon asumista, että ne tulisi osoittaa maakuntakaavassa taajamana, kuten muutkin vastaavat kohteet. Maakuntakaavan muuttamiselle tarvitaan riittävät perustelut.

Muut asiat

- Keskusta-alueiden ja kaupan ohjauksen suhdetta sekä mitoitusta tulee selkiyttää
- Kulttuuriympäristöt on käsiteltävä vähintään oikeusvaikutteisella teemakartalla
- Teemakarttojen tulisi olla oikeusvaikutteisia. Yhdyskuntateknisestä huollosta kaava toteaa vain nykytilan; vaikuttaa, ettei varsinaista suunnittelua tästä teemasta ei ole tehty. Yleiskaava on puutteellinen yhdyskuntateknisen huollon osalta.

Lausunnon tiivistelmään sisältyy muun muassa pohdintaa kaavakartan esitystavasta. Esitystapaa toisaalta kiitetään innovatiivisesta otteesta, toisaalta todetaan vaikeaksi arvioida sen pohjalta maakuntakaavan mukaisuutta. Tuikintatapaa pidetään liiankin väljänä. Etenkin vaikutusarvioinnin kannalta yleiskaavan toteuttamisohjelmalla tulee olemaan tärkeä rooli.

Lausunnon mukaan uusille asuntoaluevarauksille tarvitaan lisäperusteluja. Vartiosaaren ja Melkin lisäksi Ramsinniemi, Tuomarinkylä, Läntisen vihersormen alueet sekä Lauttasaari ja Hämeenlinnanväylän itäpuoli mainitaan lausunnossa kohteina, joiden uusien aluevarausten katsotaan olevan ongelmallisia viher- ja virkistysverkon turvaamiseksi riittävän laajana.

Lausunnossa todetaan, että väylä- ja raideverkko täsmentyy yleiskaavassa. Esimerkkeinä ovat Tallinna tunneli, Hakamäentien ja Koskelantien tunneliosuudet, Raideliikenteen yhteystarvemerkintä (ns. Töölön metron jatkeet) sekä Vuosaaren sataman metron linjaus.

Lopuksi lausunnossa viitataan kaavavalmisteluyhteistyöhön ja korostetaan 4. vaihemaakuntakaavan sekä uuden yleiskaavan yhteisten ratkaisujen löytymisen välttämättömyyttä molempien kaavojen ehdotusvaiheeseen mennessä.

VASTINE:

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

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 laatimassa ajoneuvoliikenteen verkkoselvitystä, jossa paneudutaan myös kaupunkibulevardikysymyksiin. Em. selvitykset täydentävät jo tehtyjä kaupunkibulevardeihin liittyviä selvityksiä ja vaikutusarviointeja 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.

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.

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 käynnistämässä Liityntäpysäköinti-pilottihanketta, jonka tavoitteena on kehittää seudullista liityntäpysäköintijärjestelmää ja sen kustannusjakomallia sekä tarkastella tarkemmin kahden pilottikohteena olevan yhteysvälin liityntäpysäköintijärjestelyjä.

Kaupunkibulevardit mahdollistavat tiiviin kaupunkirakenteen kasvun nykyisen kantakaupungin reunoilla. Kasvu tapahtuu monin paikoin kuromalla nykyisiä kaupunginosia yhteen bulevardien varsilla. Viheralueiden reunustamilla väylillä, kuten Hämeenlinnanväylällä, tarkemmassa suunnittelussa ratkaistaan yksityiskohteisemmin rakentamisen ja viheralueiden yhteensovittaminen. Hämeenlinnanväylän varrella on tehty kaavaehdotusvaiheessa yleispiirteinen tarkastelu Keskuspuiston virkistys- ja luontoalueiden eheyden ja jatkuvuuden näkökulmasta. Kaupunkibulevardien jatkosuunnittelussa tullaan selvittämään myös väylien hallinnollisiin kysymyksiin ja kustannusjakoon liittyviä kysymyksiä.

Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen jatkuu yleiskaavan toteuttamisohjelmaa työstettäessä sekä muissa jatkotöissä. Joukkoliikenteen kehittäminen edellyttää tiiviin yhteistyön jatkamista HSL:n ja seudun toimijoiden kanssa. Joukkoliikennelinjastoa ja siten vaihtotarvetta esimerkiksi bussista raideliikenteeseen ei ole vielä suunniteltu. Raideliikenneverkon edellytyksiä ja laajuutta on tutkittu yleiskaavaehdotuksen liitteenä olevassa raportissa Raideliikenteen verkkoselvitys.

Uudet asumiseen osoitetut alueet

Tässä vastineessa viitataan edellä Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle annettuun vastineeseen koskien maakuntakaavan mukaisuutta Vartiosaaren, Ramsinniemen, Melkin, Hämeenlinnanväylän itäpuolen ja Talin-Pitäjänmäen viheralueiden (Läntinen vihersormi) osalta. Hämeenlinnanväylän itäpuolen ja Talin-Pitäjänmäen viheralueiden osalta kyse on suunnittelun tarkentumisesta. Melkin osalta yleiskaavassa osoitetulla maankäytöllä ei ole seudullista merkitystä ja yleiskaava turvaa Melkin 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.

Vartiosaari on Yleiskaava 2002:ssa alue, jonka maankäyttö ratkaistaan yleiskaavalla tai osayleiskaavalla. Uudessa yleiskaavassa Vartiosaari on osoitettu asuntovalatsieksi alueeksi ja virkistys- ja viheralueeksi. Vartiosaaren osayleiskaavatyö on käynnissä ja aluetta suunnitellaan asumisen ja virkistyksen saareksi jatkosuunnittelun pohjaksi 26.11.2013 lautakunnassa muutoksin hyväksyttyjen suunnitteluperiaatteiden mukaan. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 12.5.2015 hyväksyä 28.4.2015 päivätyn Vartiosaaren osayleiskaavaluonnoksen osayleiskaavaehdotuksen laatimisen pohjaksi ja asettaa osayleiskaavaluonnoksen nähtäville. Osayleiskaavaehdotus valmistunee syksyllä 2015. Vartiosaaren yleiskaavan mukainen maankäyttö on 2. vaihemaakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Kyseessä on rakentaminen tulevan raideliikenneyhteyden varaan. Kaupunkia tiivistetään kestävästi joukkoliikenneyhteyksien äärellä. Vartiosaaren rakentamisella ei ole seudullista merkitystä.

Tuomarinkylän osalta on kyse suunnittelun tarkentumisesta. Yleiskaava toteuttaa Tuomarinkylän osalta Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita, joiden mukaan mm. ”aluerakennetta kehitetään monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena. Yleiskaavassa on uutta poikittaista

raideverkostoa, joka ei näy maakuntakaavassa ja joka poikittaisuutensa takia risteää myös viheralueiden ja vihersormien alueella. Jatkosuunnittelussa ne voidaan suunnitella viheralueiden tavoitteet huomioon ottaen siten, että maakuntakaavan tavoitteet toteutuvat myös näiltä osin. Tuomarinkylän kulttuuriympäristö on yhteensovitettavissa uuden rakentamisen kanssa. Yleiskaavassa on kulttuuriympäristöt turvaava kaavamääräys: ” Valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kulttuuriympäristöt -teemakartalta. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on sovitettava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.”

Lauttasaaressa uudet aluevarukset liittyvät Länsiväylän bulevardiin. Kantakaupunkimerkintä on ulotettu rantaan, mutta merkintätapa on sama myös useissa kohdin muualla yleiskaavakartan kantakaupunki-merkinnän alueella ja johtuu kaavakartan tarkkuudesta. Kaikkia kaupungin rantaan rajoittuvia alueita koskee määräys: ”Rantaviiva on ohjeellinen. Rannat suunnitellaan julkisina uusilla rakentamisalueilla” sekä määräys rantaraitista. Rannan suuntaiset yhteydet ovat turvattu yleiskaavassa kaikilla uusilla rakentamisalueilla.

Virkistysverkko ja luontoarvot

Viher- ja virkistysverkon säilyminen riittävän laajana, yhtenäisenä ja hyvin saavutettavana kasvavan väestön virkistystarpeiden ja seudullisten ekologisten yhteyksien takia on turvattu osoittamalla pääkartalla Helsingin seudulle jatkuvat vihersormet ja määräämällä seudullisen ja paikallisen viherverkoston jatkuvuudesta. Seudullisesti ja paikallisesti tärkeä poikittainen viherverkosto on osoitettu myös pääkartalla. Lisäksi Virkistys- ja viherverkosto -teemakartalla osoitetaan kaupunginosapuisto- ja liikuntapuistoverkosto, lähipuistoverkosto, keskustan historialliset puistot, rantaraitti sekä Helsingin edustan virkistyssaarten vyöhyke.

Keskusta-alueet ja kaupan ohjaus

Yleiskaava mahdollistaa keskustoissa merkittävän maankäytön tehostamisen. 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. Lähikeskusta-merkintään on tehty lisäys, joka rajaa yksittäisten maakuntakaavassa seudullisesti merkittäväksi määriteltyjen vähittäiskaupan myymälöiden rakentamisen pois. Kaikkia keskustoja koskevissa yleismääräyksissä korostetaan kadunvarsien liiketiloja ja kaupan palveluiden sitomista muihin toimintoihin, kuten asumiseen ja palvelurakentamiseen. Kaupan palveluiden tulee myös tukeutua kestäviin liikennemuotoihin ja suuryksiköiden mitoituksen lähtökohtana tulee olla paikallinen kysyntä. Yleiskaavan väestö- ja työpaikkakasvuun suhteutettuna kaupan palveluille on runsaasti potentiaalia pelkästään paikallisen ostovoiman kasvun suhteen, joten erilaisten kaupan palvelöuiden mahdollisuuksia keskusta-alueilla ei haluta mitoituksella rajoittaa. Näin mahdollistetaan myös riittävä kaupan kilpailu.

Yhdyskuntatekninen huolto

Yhdyskuntateknistä huoltoa hoitavilla laitoksilla ei pääsääntöisesti ole pitkän tähtäimen strategisia tilavaraussuunnitelmia, minkä johdosta yhdyskuntateknisen huollon teemakartta ei voi olla oikeusvaikutteinen. Samasta syystä 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 kaavaselostusta on täydennetty liiteraportilla, jossa yhdyskuntateknistä huoltoa käsitellään kaavaluonnosvaihetta tarkemmin.

Naapurikunnat

Espoon kaupunki

Espoon kaupunki pitää yleiskaavan yleisiä lähtökohtia oikean suuntaisina ja kaavan keskeisiä periaatteitakin pääosin myönteisinä. Bulevardisointi osana yleiskaavaratkaisua on kuitenkin mitä suurimmassa määrin seudullinen asia ja siten se tulee käsitellä osana HLJ-työtä ja vaikutustenarviointia yhteistyössä erityisesti pks-kuntien kesken. Seudullisia jatkoselvityksiä tulisi käynnistää, jolloin selvitettäisiin mm. vaikutukset seudun liikennejärjestelmään ja elinkeinopolitiikkaan. Selvityksiin tulee myös kytkeä kuntien ja valtion rooli liikenneverkon omistajina sekä omistajuuden muutoksiin liittyvä aikataulutus ja sen vaikutukset maankäytön kehittämisen vaiheistukseen. Espoo toivoo yhteistyön jatkuvan MAL-hengen mukaisesti.

Helsingin sisääntuloväylien bulevardisointi ei saa heikentää Länsimetron, Espoon kaupunkiradan ja Raide-Jokerin tulevien asemaympäristöjen olosuhteita. Bulevardisoinnissa tulee joka tapauksessa edetä hallitusti. Liikkumiskäyttäytymiseen on syytä vaikuttaa liikennepolitiikalla kuten liikenteen hinnoittelulla, rajoittamalla työpaikkojen ja palveluiden pysäköintiä sekä edistämällä pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty kolme eri keskustatyyppiä: Liike- ja palvelukeskusta, Kantakaupunki ja Lähikeskusta. Kaavamääräyksen mukaan vähittäiskaupan ja päivittäistavarakaupan suuryksikön voi sijoittaa mille tahansa keskusta-alueelle. Tätä lähestymistapaa tulee tutkia tarkemmin vaikutustenarvioinnissa ja lähestyä asiaa seudullisesta näkökulmasta. Suuryksiköt tulee keskittää pks-kokonaisuuden kannalta mielekkäisiin kaupunkikeskuksiin eikä suosia lähikeskuksia. Espoo esittää, että lähikeskustat tulisi rajata suuryksikkömääritelmän ulkopuolelle tai rajoittaa lähikeskustojen määrää.

VASTINE:

Kaupunkibulevardeja on ehdotusvaiheessa käsitelty tarkemmin kahdessa konsulttityössä, joista toisessa on paneuduttu erityisesti kaupunkibulevardien seudullisiin vaikutuksiin niin liikenteellisestä, kaupunkitaloudellisesta kuin kaupunkirakenteellisestakin näkökulmasta ja toisessa tarkemmin Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin paikallisiin vaikutuksiin. Lisäksi HSL on laatimassa ajoneuvoliikenteen verkkoselvitystä, jossa paneudutaan myös kaupunkibulevardikysymyksiin. Em. selvitykset täydentävät jo tehtyjä kaupunkibulevardeihin liittyviä selvityksiä ja vaikutusarviointeja.

On selvää, että 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.

Kuten Espoon kaupunki lausunnossaan toteaa, liikkumiskäyttäytymiseen vaikuttamisessa ovat keskeisessä roolissa liikenteen ja pysäköinnin hinnoittelu sekä kestävien kulkumuotojen edistäminen. Näiden toimenpiteiden edistäminen vaatii kaikkien seudun kuntien sekä seudullisten ja valtakunnallisten viranomaistahojen hyvää yhteistyötä.

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 kestävillä 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. Lähikeskusta-merkintään on tehty lisäys, joka rajaa yksittäisten maakuntakaavassa seudullisesti merkittäväksi määriteltyjen vähittäiskaupan myymälöiden rakentamisen pois.

Vantaan kaupunki

Vantaan kaupunki toteaa lausuntonaan, että Helsingin uusi yleiskaava on rohkea julistus urbaanin kaupunkirakentamisen ja elämäntavan puolesta. Kantakaupungin laajentamisen tavoite on kannatettava, mutta esitetyssä mittakaavassa kysymys on seudullinen.

Yleiskaavaluonnoksen vaikutusten arviointien laadinta on vielä kesken. Tarvetta on täydentää elinkeinopoliittista näkökulmaa sekä saavutettavuuteen ja liikenteeseen liittyvien vaikutusten arviointia. Seudullinen näkökulma puuttuu lähes kaikista teemoista. Yleiskaavaratkaisu heikentää Helsingin kantakaupungin työpaikkojen seudullista saavutettavuutta. Tämä ei ole seudun kilpailukyvyn kannalta hyvää kehitystä. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue ulottuu alueelle Lohja-Riihimäki-Porvoo, ja vaikutuksia koko työssäkäyntialueeseen tulee tarkastella. Tutkittava on esimerkiksi suorien bussiyhteyksien karsimisesta ja joukkoliikenteen hidastumisesta aiheutuvat muutokset muun seudun joukkoliikenteen käyttöön.

Selvyyden vuoksi selostuksessa tulee esittää sujuvan liikenteen matka-aikojen muutoksien lisäksi myös ruuhkaliikenteen muutokset. Yleiskaavan selvityksistä puuttuvat joukkoliikennevälineiden kapasiteettitarkastelut, jolloin epäselväksi jää, riittääkö raideliikenteen kapasiteetti kattamaan kaiken joukkoliikenteen käytön lisääntymisestä sekä suorien seutubussien karsimisesta aiheutuvan tarpeen. Yleiskaavassa ei myöskään ole esitetty seudullisen liikenteen vaihtopaikkoja henkilöautoista ja busseista raideliikenteeseen.

Yleiskaavaluonnos ohjaa vähittäiskaupan suuryksiköt keskusta-alueille, lukuun ottamatta Roihupelto-Herttoniemen, Konalan ja Suutarilan toimitila-alueita. Lisäksi vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan integroitumaan muihin toimintoihin ja rakennukset avautumaan katutilaan. Vantaa pitää linjauksia hyvinä. Vantaan kaupunki esittää Kehä II:n varren lähikeskustamerkinnän poistamista sekä lähikeskustojen mitoittamista tai niiden määrän vähentämistä.

Vantaa korostaa Kehä II:n jatkeen varauksen säilyttämistä yleiskaavan mukaisesti, koska Kehä II mahdollistaa Myyrmäen aluekeskuksen läpikulkuliikenteen hillitsemisen tulevaisuudessa.

Lausunnon lopuksi todetaan, että Helsingin uuden yleiskaavaluonnoksen valmisteluaikataulu on tiukka, kun tavoitteena on saada yleiskaava ehdotuksena hyväksytyksi jo 2016. Tästä johtuen kaavaehdotuksen käsittelyaikataulu on

niin lyhyt, että Vantaan kaupungin on ohitettava lausunnonannossa oma asiantuntijalautakuntansa, kaupunkisuunnittelulautakunta, jotta lausunto ehtii annetussa ajassa. Kaupunkisuunnittelulautakunta on aiheellisesti paheksunut menettelyä.

VASTINE:

Liikenteen vaikutuksia on ehdotusvaiheessa käsitelty tarkemmin kahdessa konsulttityössä. Toisessa on paneuduttu erityisesti seudullisten vaikutusten arviointiin niin liikenteellisestä, kaupunkitaloudellisesta kuin kaupunkirakenteellisesta näkökulmasta. Toisessa on keskitytty tarkastelemaan esimerkinomaisesti Hämeenlinnanväylän muuttamista kaupunkibulevardiksi ja sen liikenteellisiä vaikutuksia.

Seudullista saavutettavuutta on tarkasteltu myös yleiskaavaehdotuksen liitemateriaalina olevassa Raideliikenteen verkkoselvityksessä. Selvityksen mukaan yleiskaavaehdotuksen mukainen liikennejärjestelmä lisää monien alueiden saavutettavuutta kestävillä liikkumismuodoilla, eli kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä. Erinomaisen saavutettavuuden alue kantakaupungissa kasvaa nykyisestä ja saavutettavuus seudulla yleisesti paranee, erityisesti ratojen varrella sijaitsevat alueet ja laajenevan kantakaupunki hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta.

Matka-aikojen muutoksia on tutkittu ehdotusvaiheen konsulttitöissä. Hämeenlinnanväylän osalta kaupunkibulevardi hidastaa henkilöautoliikennettä aamuruuhkassa suunnitteluratkaisuista riippuen pahimmillaan 1,5 minuuttia bulevardittomaan vertailutilanteeseen nähden. Kaupunkibulevardien seudullisen tarkastelun mukaan matka-aikojen henkilöautolla ennustetaan kasvavan pääkaupunkiseudun sisällä tarkastelluilla matkoilla alle kaksi minuuttia ja seudulta Helsingin keskustaan suuntautuvilla säteittäisillä matkoilla 3-6 minuuttia.

Raideliikenteen rooli joukkoliikenteessä tulee vahvistumaan. Raideliikenteen verkkoselvityksessä saatujen matkustajamääräarvioiden mukaan raideliikenneverkon kapasiteetti riittää vastaamaan yleiskaavan kuvaamaa väestönkasvua seudulla ja liikkumiskäyttäytymisen muutoksia. Maanpäälliseen pikaraitiotieverkkoon perustuvan joukkoliikennejärjestelmän kapasiteetti vaikuttaa riittävän kaikilla suunnilla. Yleiskaavassa varaudutaan kuitenkin maanalaisiin osuuksiin kantakaupungin alla (nk. Töölön metron) sekä Lahdenväylän ja Tuusulanväylän suunnissa, jos joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvavat ennustettua nopeammin.

Raideliikenteen verkkoselvityksen mukaan raideliikenteeseen painottuva joukkoliikennejärjestelmä luo aika- ja palvelutasohyötyjä bussiliikenteeseen perustuvaan vaihtoehtoon verrattuna. Yleiskaavaratkaisun mukaisessa liikennejärjestelmässä matkavastukset ovat Helsingissä matkan suuntautumisesta riippuen nykyisen kaltaisia tai hieman nykyistä alhaisemmat. Matkavastus kuvaa matka-aikoja, jossa kävely- ja odotusaikoja on painotettu ja vaihtotapahtumalle on annettu 3 minuutin lisävastus. Laajan pikaraitiotieverkon yhteiskuntataloudelliset hyödyt vaikuttavat selvityksen perusteella jäävän selvästi positiivisiksi.

Seudullisen liikenteen vaihtopaikkoja henkilöautoista ja busseista raideliikenteeseen tulee tutkia seudullisena yhteistyönä. Liityntäpysäköinti on ennen kaikkea seudullinen kysymys, jota HSL tutkii parhaillaan HLJ:n jatkotyönä. Vaihtopaikkojen tarvetta on sekä Helsingissä, että muualla seudulla. Joukkoliikennejärjestelmää tarkastellaan kokonaisuutena niin, että lyhyiden, keskipitkien ja pitkämatkaisen joukkoliikenteen

edellytyksistä huolehditaan. Joukkoliikenteen jatkotyössä seudullinen yhteistyö on tärkeässä roolissa.

Yleiskaavaehdotuksen mukainen raideliikenneverkko koostuu säteittäisistä ja poikittaisista raideyhteyksistä. Nämä yhdessä muodostavat verkon, joka palvelee lähes koko kaupunkia ja laajentuessaan myös naapurikuntien puolelle sitäkin laajempaa aluetta. Kauempaa seudulta tuleville joukkoliikennematkustajille raskas raideliikenne on jatkossa houkuttelevin vaihtoehto. Pikaraitioteiden myötä Helsingin keskustaan suuntautuvien bussilinjojen tarve vähenee, jolloin kauempaa tuleville suorille bussilinjoille on tarvittaessa mahdollista järjestää terminaalikapasiteettia Helsingin ydinkeskustassa myös jatkossa.

Kaupunkibulevardien toteuttamisen edellytyksenä on vahva joukkoliikenne bulevardin käytävässä, jotta saavutettavuus myös Helsingin keskustaan säilyy hyvänä. Tavoitteena on, että bulevardien kyky välittää matkustajia kasvaa nykyisiin moottoritiemäisiin sisääntuloväyliin verrattuna, vaikka henkilöautokapasiteetti vähenee. Joukkoliikennejärjestelmän kehittämistarpeiden selvittäminen jatkuu vielä yleiskaavaehdotuksen laatimisen jälkeenkin.

Kehä II:n jatkeen varaus tulee säilymään yleiskaavaehdotuksessa. Poikittaisten liikenneyhteyksien parantaminen on Helsingin yleiskaavan tavoitteiden mukaista.

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. Lähikeskusta-merkintään on tehty lisäys, joka rajaa yksittäisten maakuntakaavassa seudullisesti merkittäväksi määriteltyjen vähittäiskaupan myymälöiden rakentamisen pois. Kehä II:n ja Vihdintien risteyskohdan lähikeskusta-merkintä on muutettu asumisvaltaisen alueen A2-merkintään.

Sipoon kunta

Yleiskaavan tavoitteet ovat kaikin puolin hyviä ja kannatettavia. Olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistäminen on ehdottomasti suositeltavampaa kuin rakenteen hajauttaminen uusin alueliitoksin.

Östersundomin ja Etelä-Sipoon maankäytön kehittämisen tulisi heijastua Itä-Helsinkiin, jonka yhdyskuntarakenteellinen asema muuttuu olennaisesti vuoteen 2050 mennessä. Itä-Helsinkiin on yleiskaavan luonnoksessa kuitenkin osoitettu kantakaupunkimaista aluetta ja lähikeskusta-aluetta hyvin niukasti. Yleiskaavaluonnoksen mukaan metrorataan tukeutuva Itä-Helsinki säilyy väljänä ja asuntovaltaisena alueena, jota halkovat laajat viheraluevyöhykkeet. Kivinokka ja Santahamina on jätetty edelleen rakentamisen ulkopuolelle, mikä ei voi olla tavoitteellista näin pitkällä aikajaksolla. Erityisesti Santahaminan rakentamiseksi tulisi luoda paineita laatimalla alueelle yleiskaava.

Työpaikka-alueiden, teollisuuden ja logistiikan toimintojen sijoittamisessa olisi syytä tarkastella pääkaupunkiseudun itäistä laajentumissuuntaa kokonaisuutena yli kuntarajojen. Tilaa vaativille toiminnoille löytyy uusia sijainteja liikenteellisesti hyviltä, mutta edullisemmilta paikoilta etäämmältä. Tiivistyvää ja urbaania kaupunkirakennetta korostava suunnitteluparadigma ei ole nähtävissä viheraluerakenteen käsittelyssä. Mitä uutta ja kiinnostavaa viheralueet voisivat tarjota kaupunkilaisille tiivistyvässä Helsingissä? Kaupunkirakenteen voimakas tiivistäminen on haaste niin liikennesuunnittelulle kuin viheraluesuunnittelullekin.

Kaupunkibulevardit ja pikaraitiotieverkko ovat merkittäviä ja kunnianhimoisia uudistuksia liikennejärjestelmän suunnittelussa. Mikäli tähän vielä yhdistetään jatkuva katuverkko, se täydentäisi uuden liikkumiskulttuurin luomista. Yleiskaavan toteuttamisohjelma laaditaan vasta ehdotusvaiheessa. On toivottavaa, että toteuttamis- ja investointiohjelmalla pystytään kehittämään kaupunkia tasapainoisesti ja erityisesti edistämään Itä-Helsingissä kaupunkirakenteen kehitystä ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

VASTINE:

Vaikka yleiskaavan Kantakaupunki-merkintä ei jatku varsinaisesti Itä-Helsinkiin, on siellä kuitenkin runsaasti kerrosalapotentiaalia etenkin nykyisillä kerrostaloalueilla. Myös Liike- ja palvelukeskustojen verkko on melko tiheä.

Kivinokan merkitseminen Virkistys- ja viheralueeksi perustuu kaupunginhallituksen päätökseen 9.6.2014 Kivinokan osayleiskaavan jatkosuunnittelusta, joka pohjautuu kesämaja- ja virkistyskäyttöön ja sen laajentamiseen. Päätöksen mukaan asumista tulisi jatkossa kohdentaa Itäväylän ympäristöön taloudellisesti kestävällä tavalla. Yleiskaavaa on laadittu tämän mukaisesti.

Santahamina on yleiskaavassa puolustusvoimien aluetta, eikä puolustusvoimat ole luopumassa sen käytöstä. Yleiskaava mahdollistaa Santahaminan osoittamisen asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön, jos alueella oleva toiminta siirtyy alueelta pois.

Yleiskaavassa esitetty viherrakenne mahdollistaa viheralueiden kehittämisen vastaamaan kaupunkilaisten erilaisia tarpeita. Yleiskaavan Virkistys- ja viherverkosto- ja Kaupunkiluonto -teemakartat tuovat esiin helposti saavutettavan virkistysverkoston, joka koostuu monimuotoisesta virkistyspalvelutarjonnasta ja korostaa ekologisten verkostojen kehittämistä.

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 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.

Järvenpää

Järvenpään kaupunki katsoo Helsingin uuden yleiskaavaluonnoksen edistävän hyvin koko Helsingin seudun yhteisissä suunnitelmissa, maankäytön suunnitelma MASU 2050:ssa, liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ-2015:ssa sekä Helsingin seudun asuntostrategia 2025:ssa tehtyjä linjauksia ja strategisia tavoitteita. Helsingin kaupunkirakenteen tiivistäminen ja tasapainoisen liikennejärjestelmän luominen yhteistoiminnassa muun seudun kanssa on kaikkien seudun kuntien etu.

Yleiskaavan ratkaisuista voi kaupunkibulevardihankkeilla olla laajimmin seudullisia vaikutuksia, mikäli seudun liikennejärjestelmää ei onnistuta samanaikaisesti kehittämään merkittävästi joukkoliikennepainotteisemmaksi koko seudun mittakaavassa. Bulevardisoituminen on sellaisenaan vahva Helsinkiin suuntautuvan henkilö- ja hyötyautoliikenteen jarrutekijä, jota mahdolliset ruuhkamaksut vielä lisäävät. Huonoimmillaan tuloksena voisi olla merkittäviä häiriöitä työmatkaliikenteen ja kuljetusten sujumiselle ja sitä kautta seudun työmarkkinoiden ja elinkeinojen

toiminnalle. Parhaimmillaan ratkaisu edistää hyvää suurkaupungin ympäristökehitystä. Bulevardiratkaisut edellyttävät paljon lisäsuunnittelua ja yhteistyötä kaikkien seudun kuntien kesken.

VASTINE:

Yleiskaavatyössä on pyritty tekemään laajaa yhteistyötä niin seudullisten suunnittelutahojen kuin seudun muiden kuntienkin kanssa. Yhteistyötä tullaan jatkamaan ja erityisesti kaupunkibulevardeja jatkotyöstettäessä ja niiden toteuttamisaikataulua mietittäessä yhteistyön on oltava toimivaa. Laadittavan yleiskaavan maankäyttötiedot ovat olleet seudullisen MASU-työn pohjana.

Kaupunkibulevardeja on ehdotusvaiheessa käsitelty tarkemmin kahdessa konsulttityössä, joista toisessa on paneuduttu erityisesti kaupunkibulevardien seudullisiin vaikutuksiin niin liikenteellisestä, kaupunkitaloudellisesta kuin kaupunkirakenteellisestakin näkökulmasta ja toisessa tarkemmin Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin paikallisiin vaikutuksiin. Lisäksi HSL on laatimassa ajoneuvoliikenteen verkkoselvitystä, jossa tarkastellaan eri yhteyksien roolia ja palvelutasoa sekä toimintaympäristön muutoksia. Työssä on tarkasteltu myös kaupunkibulevardien vaikutuksia esimerkiksi tavaraliikenteen luotettavuuteen. Em. selvitykset täydentävät jo tehtyjä kaupunkibulevardeihin liittyviä selvityksiä ja vaikutusarviointeja.

Kauniaisten kaupunki

Ei lausuttavaa

Kirkkonummi

Länsiväylän kohdalla moottoritie muuttuu kaupunkibulevardiksi, joka hidastaa liikennettä. Bulevardi-ratkaisu vaikuttaa mm. kirkkonummelaisten työmatkaliikenteen sujuvuuteen heikentävästi. Helsingin tulisi ottaa paremmin huomioon liikenteen sujuvuus kehyskunnista Helsinkiin.

VASTINE:

Kirkkonummen kunnan lausunnossa kannetaan huolta Länsiväylän välityskyvyn säilymisestä, mikäli väylä muutetaan kaupunkibulevardiksi Helsingin alueella. Tehtyjen vaikutustarkastelujen perusteella sujuvan liikenteen aikana alentuvat ajonopeudet ja tasoristeykset hidastaisivat väylällä kulkevaa liikennettä hieman. Ruuhka-aikana liikenne on nykytilanteessa jonoutunutta, sillä mitoittavana kohtana ovat ensimmäiset liikennevalot väylän päässä. Kaupunkibulevardin toteuttaminen siirtäisi näitä liikennevaloja hieman kauemmas ydinkeskustasta. Yleiskaavan aluevarausten aikataulutus linjataan yleiskaavan toteuttamisohjelmassa. Tarkemmalle suunnittelutasolle siirryttäessä hyvä yhteistyö eri kuntien kesken on tärkeässä asemassa. Tehtävien ratkaisujen tulee tukea koko seudun yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän tavoitteidenmukaista kehitystä.

Yleiskaavassa varaudutaan seudullisten suunnitelmien tasoiseen väestönkasvuun, jossa Helsingin seudun väestö kasvaa merkittävästi lähivuosikymmeninä. Keskeisenä tavoitteena on, että henkilöautoilun määrä ei kasva väkiluvun kasvun suhteessa, vaan

kestävien kulkutapojen osuus kasvaa merkittävästi. Tähän tavoitteeseen pääseminen vaatii tiiviin kaupunkirakenteen toteuttamista, jossa pyöräily, kävely ja joukkoliikenne ovat kilpailukykyisiä. Käytännössä parhaat edellytyksen tähän on Helsingin kantakaupungin laajenemisalueella.

Saatujen lausuntojen perusteella kaupunkibulevardeista on tehty ehdotusvaiheessa tarkempaa vaikutusten arviointia. Muuttuvia väyliä on käsitelty tarkemmin kahdessa konsulttityössä, joista toisessa on paneuduttu erityisesti kaupunkibulevardien seudullisiin vaikutuksiin niin liikenteellisestä, kaupunkitaloudellisesta kuin kaupunkirakenteellisestakin näkökulmasta ja toisessa tarkemmin Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin paikallisiin vaikutuksiin. Lisäksi HSL on laatimassa ajoneuvoliikenteen verkkoselvitystä, jossa paneudutaan myös kaupunkibulevardikysymyksiin. Em. selvitykset täydentävät jo tehtyjä kaupunkibulevardeihin liittyviä selvityksiä ja vaikutusarviointeja.

Nurmijärven kunta

Myönteistä yleiskaavaluonnoksessa on, että Helsinki varautuu merkittävään asuntorakentamiseen myös jatkossa. Kuitenkin kolmasosa uusista asuntorakentamisvarauksista sijoittuu nykyisille liikennealueille muuttamalla Helsingin sisääntuloväyliä kaupunkibulevardeiksi. Ratkaisu vaikuttaa haitallisesti koko Helsingin seudun liikennejärjestelmään ja seudun asukkaiden liikkumiseen. Tätä kaupunkibulevardeihin perustuvaa osaa asuntorakentamista ei voida pitää riittävästi perusteltuna, eikä kaava-aineistoon liitettyä tavoitelähtöistä vaikutusten arviointia voida pitää missään tapauksessa riittävänä tai lähtökohdiltaan riittävän objektiivisena.

Yleiskaavaluonnoksesta puuttuvat laskelmat siitä, ovatko bulevardeista saatavat maankäyttöhyödyt suuremmat kuin niistä joukkoliikenteelle ja koko liikennejärjestelmän toimivuudelle aiheutuvat haitat.

Kaavaselostuksessa tulee esittää sujuvan liikenteen matka-aikojen muutoksien lisäksi myös ruuhkaliikenteen muutokset. Yleiskaavan selvityksistä puuttuvat myös joukkoliikennevälineiden kapasiteettitarkastelut ja epäselväksi jää, riittääkö raideliikenteen kapasiteetti kattamaan kaiken joukkoliikenteen käytön lisääntymisestä sekä suorien seutubussien karsinnasta aiheutuvan tarpeen. Yleiskaavassa ei myöskään ole esitetty seudullisen liikenteen vaihtopaikkoja henkilöautoista ja busseista raideliikenteeseen.

Koska kaupunkibulevardien vaikutuksia koko seudun liikennejärjestelmään ja sen toimivuuteen ei ole riittävästi tutkittu, ei Helsingin yleiskaavaluonnosta tule tällä yleiskaavakierroksella kehittää yleiskaavaehdotukseksi siten, että merkittävä osa uudesta asuntorakentamisesta kytkeytyy niihin. Kaupunkibulevardeihin liittyy niin paljon epävarmuustekijöitä, että niiden tarkempi tutkiminen tulee tehdä seuraavalla yleiskaavakierroksella. Silloinkin tulee ottaa huomioon, että seudullisesti merkittäviä säteittäisiä liikenneyhteyksiä koskevat ratkaisut eivät ole yksin Helsingin asia, vaan ratkaisujen tulee olla seudullisia ja seudun kilpailukyvyn kannalta perusteltuja.

VASTINE:

Suureen osaan yleiskaavan kaikista uusista aluevarauksista liittyy erilaisia epävarmuustekijöitä, joita täytyy tutkia tarkemmin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavoitus on leimallisesti erilaisten risteävien arvojen yhteensovittamista, eikä Helsingistä löydy montaa aluetta, jonne rakentamista ei

voisi jostain tietystä näkökulmasta tarkasteltuna pitää epätoivottavana. Helsingissä yleiskaavan laatiminen on varsin vaativa ja pitkä prosessi, ja merkittävien aluevarausten jättäminen kaavan ulkopuolelle vaarantaisi määrällisten tavoitteiden toteutumisen. Yleiskaavan aikajänne on hyvin pitkä, joten suuren osan aluevarauksista hyödyntäminen tulee ajankohtaiseksi vasta pitkän ajan kuluttua.

Saatujen lausuntojen perusteella kaupunkibulevardeista on tehty ehdotusvaiheessa tarkempaa vaikutusten arviointia. Muuttuvia väyliä on käsitelty tarkemmin kahdessa konsulttityössä, joista toisessa on paneuduttu erityisesti kaupunkibulevardien seudullisiin vaikutuksiin niin liikenteellisestä, kaupunkitaloudellisesta kuin kaupunkirakenteellisestakin näkökulmasta ja toisessa tarkemmin erityisesti Nurmijärven kunnan näkökulmasta tärkeän Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin paikallisiin vaikutuksiin. Lisäksi HSL on laatimassa ajoneuvoliikenteen verkkoselvitystä, jossa paneudutaan myös kaupunkibulevardikysymyksiin. Em. selvitykset täydentävät jo tehtyjä kaupunkibulevardeihin liittyviä selvityksiä ja vaikutusarviointeja. Yleiskaavan raideliikenteeseen perustuvaa joukkoliikennejärjestelmää on tutkittu yleiskaavaehdotuksen liitteenä olevassa Raideliikenteen verkkoselvityksessä.

Yleiskaavan yhteydessä tehdyissä vaikutustenarvioinneissa on havaittu, että kaupunkibulevardeilla on sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia liikenteeseen. Kaupunkibulevardeihin perustuva liikennejärjestelmä parantaa saavutettavuutta eri puolilla seutua. Kävellen ja pyöräillen tehdään yhä enemmän matkoja ja joukkoliikenteen käyttö lisääntyy erityisesti laajentuvaan kantakaupunkiin suuntautuvilla matkoilla. Matkat lyhyenevät tiivistyvän maankäytön ansiosta, jolloin tieliikennesuorite vähenee bulevardittomaan vertailutilanteeseen nähden. Bulevardisointi aiheuttaa kuitenkin autoliikenteen kapasiteetin vähenemistä ja nopeusrajoitusten laskua tietyillä väyläjaksoilla ja heikentää sitä kautta seudullisella tasolla esimerkiksi Helsingin keskustan saavutettavuutta henkilöautolla. Joukkoliikenteen matka-ajat säilyvät kilpailukykyisenä henkilöautoiluun nähden myös bulevardeilla. Yleiskaavan joukkoliikennejärjestelmä luo aika- ja palvelutasosäästöjä nykyisenkaltaiseen bussiliikenteeseen perustuvaan vaihtoehtoon nähden.

Yleiskaavan taloudellisia vaikutuksia ja bulevardien kannattavuutta on arvioitu selvityksessä ”Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arviointi”. Kaupunkibulevardien yhteiskuntaloudellisia vaikutuksia on lisäksi arvioitu seudullisessa bulevarditarkastelussa. Bulevardeista syntyvät kustannukset riippuvat suuresti bulevardista ja sen suunnitteluratkaisuista. Perinteisellä yhteiskuntataloudellisen arvioinnin menetelmällä bulevardien aiheuttamat kustannukset ovat ruuhkien takia tuloja suuremmat. Kokonaistalouden arvioimiseksi tulee huomioida myös investointikustannukset, maankäytöstä saatavat tulot, kestävien liikkumismuotojen käytön lisääntymisestä syntyvät muut terveys yms. edut sekä kaupunkirakenteen tiivistymisestä syntyvät kasautumisedut ja urbaanin kapasiteetin kasvun edut. Raideliikennejärjestelmä on selvitysten perusteella yhteiskuntataloudellisesti kannattava busseihin perustuvaan bulevardittomaan vaihtoehtoon nähden.

Matka-aikojen muutoksia on tutkittu ehdotusvaiheen konsulttitöissä. Hämeenlinnanväylän osalta kaupunkibulevardi hidastaa henkilöautoliikennettä aamuruuhkassa suunnitteluratkaisuista riippuen pahimmillaan 1,5 minuuttia verrattuna vaihtoehtoon, jossa ei ole bulevardeja. Kaupunkibulevardien seudullisen tarkastelun mukaan matka-aikojen ennustetaan henkilöautolla kasvavan pääkaupunkiseudun sisällä tarkastelluilla matkoilla alle kaksi minuuttia ja seudulta Helsingin keskustaan suuntautuvilla säteittäisillä matkoilla 3-6 minuuttia. Yleiskaavaratkaisun mukaisessa liikennejärjestelmässä joukkoliikenteen matkavastukset ovat Helsingissä matkan suuntautumisesta riippuen nykyisen kaltaisia tai hieman nykyistä alhaisemmat. Matkavastus kuvaa matka-aikoja, jossa kävely- ja odotusaikoja on painotettu ja vaihtotapahtumalle on annettu 3 minuutin lisävastus.

Raideliikenteen verkkoselvityksessä saatujen matkustajamääräarvioiden mukaan raideliikenneverkon kapasiteetti riittää vastaamaan yleiskaavan kuvaamaa väestönkasvua seudulla ja liikkumiskäyttäytymisen muutoksia. Maanpäälliseen pikaraitiotieverkkoon perustuvan joukkoliikennejärjestelmän kapasiteetti vaikuttaa riittävän kaikilla suunnilla. Yleiskaavassa varaudutaan kuitenkin maanalaisiin osuuksiin kantakaupungin alla (nk. Töölön metron) sekä Lahdenväylän ja Tuusulanväylän suunnissa, jos joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvavat ennustettua nopeammin.

Seudullisen liikenteen vaihtopaikkoja henkilöautoista ja busseista raideliikenteeseen tulee tutkia seudullisena yhteistyönä. Liityntäpysäköinti on ennen kaikkea seudullinen kysymys, jota HSL tutkii parhaillaan HLJ:n jatkotyönä. Vaihtopaikkojen tarvetta on sekä Helsingissä että muualla seudulla. Nurmijärveltä Helsingin keskustaan suuntautuvan liikenteen kannalta optimaalinen vaihtopaikka henkilöautoista ja busseista raideliikenteeseen on Kehäradan Kivistön asema, joka sijaitsee Vantaalla, ei kaupunkibulevardin päätypiste Kehä I:n rajalla. Kivistön aseman saavutettavuus Nurmijärveltä parantuisi olennaisesti, jos Hameenlinnanväylällä muutettaisiin aamu- ja iltaruuhkassa yksi autokaista bussikaistaksi. Joukkoliikennejärjestelmää tarkastellaan kokonaisuutena niin, että lyhyiden, keskipitkien ja pitkämatkaisen joukkoliikenteen edellytyksistä huolehditaan. Joukkoliikenteen jatkotyössä seudullinen yhteistyö on tärkeässä roolissa.

Tuusulan kunta

Tuusulan kannalta merkittävin asia yleiskaavassa on Tuusulanväylän osoittaminen kaupunkibulevardina Kehä I:ltä etelään. Tuusulan kuntakehityslautakunta pitää erittäin hyvänä tavoitteena vahvaa panostamista joukkoliikenteeseen ja joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä verkostomaisesti. Yleiskaavassa on kiinnitettävä jatkossa erityistä huomiota Helsingin ydinkeskustan saavutettavuuteen nopeilla ja mahdollisimman suorilla yhteyksillä myös tulevaisuudessa. Mikäli Tuusulanväylän suunnan suorat yhteydet Helsingin keskustaan muuttuvat vaihdollisiksi, tulee liityntäasemat suunnitella sujuvat vaihdot ja liitynnän mahdollistaviksi sekä joukkoliikennevälineen vaihdon että liityntäpysäköinnin suhteen.

Tuusulanväylän alkujaksoa kuvataan kaavamateriaalissa yhtenä kaupunkiintuloporttina ja Tuusulanväylää yhtenä bulevardimaisesti kehitettävänä kohteena. Nyt suunnitelmissa väylän luonne uusine linjauksineen välillä Käpylä - Hartwall-areena näyttää jääneen vielä kaupunkikuvan ja myös maankäyttöpotentiaalien osalta puolitiehen ja perusluonne ratapihamaiseksi. Tuusula toivoo, että jatkosuunnittelussa kiinnitetään huomioita myös tämän alueen kaupunkikuvaan ja maankäyttöpotentiaaliin kaupunkimaisena osana kokonaisuutta.

VASTINE:

Tuusulanväylän käännön mahdollistaminen Pohjois-Pasilan ratapiha-alueelle on ollut mahdollinen jo vuoden 2002 Helsingin yleiskaavassa sekä maanalainen kääntö tunnelissa vuoden 2011 maanalaisessa yleiskaavassa. Kumpaakaan ei ole toteutettu. Vuosina 2015-2023 rakentuvan Länsi- ja Itä-Pasilan yhdistävän keskuksen toteutuminen sekä myös Yleiskaava 2002:ssa olevan Hakamäentien tunnelivarausten jatkokehittäminen perustelevat väylän käännön mahdollistamisen.

Kokonaisuudeltaan käännölle mahdollistettu alue on monin paikoin liikenteen lievealuetta, johon kuitenkin liittyy tulevaisuuden maankäytön ja liikenneverkon muutosten yhteisvaikutuksen myönteistä ja merkittävää tehostamispotentiaalia.

Tuusulanväylän kääntö Veturitielle ei jatkossakaan poissulje olevan ja entuudestaan bulevardimaisen yleiskaavan teema- ja pääkaavakarttaan pääkaduksi tarkentuneen Mäkelänkadun liittymistä Tuusulanväylän bulevardiin. Tuusulanväylän bulevardin kaupunkikuvallinen kehittäminen Käpylän aseman kohdalla on sisääntuloväylän, pääradan ja suurvoimalinjan estevaikutusten vuoksi haasteellinen.

Maankäytön suunnittelulla on vaikutuksia seudullisesti ja yhteistyön merkitys yli kuntarajojen korostuu tulevaisuudessa aiempaa enemmän. Joukkoliikenteen painopisteen siirtyminen raideliikenteeseen voi osaltaan nopeuttaa matkoja myös kehyskunnista ydinkeskustaan ja parantaa matkojen luotettavuutta. Tuusulasta nopea yhteys niin Helsingin ydinkeskustaan kuin muihin radanvarren keskustoihin ja työpaikka-alueille syntyy esimerkiksi järjestämällä hyvät liityntäpisteet jo kesällä 2015 toimintansa aloittaneeseen tiheästi liikennöivään Kehärataan. Hyvä liityntämahdollisuus tulisi järjestää omalla autolla, pyörällä tai muulla joukkoliikenteellä saapuville raideliikenteen solmukohtiin, ja liityntäpaikat tulee ratkaista seudullisesti. Kaupunkibulevardin suuntaiset pikaraitiotiet palvelevat matkoja, jotka eivät suuntaudu aivan keskustaan saakka ja pikaraitiotieverkko kokonaisuudessaan lisää nopeita joukkoliikenneyhteyksiä myös kaupungin muihin osiin. Joukkoliikenteen kokonaisuuden ja seudullisten vaihtopaikkojen suunnittelussa seudullinen yhteistyö on tärkeässä roolissa Helsingin yleiskaavan hyväksymisen jälkeisissä jatkotöissä.

Hallintokunnat, lautakunnat, virastot ja laitokset

Asuntotuotantotoimikunta

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 täydennysrakentamispaikoilla 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 koordinointia infran ja rakennuskelpoisuuden valmistumiseksi oikea-aikaisesti. Suuremmissa kokonaisuuksissa se on tehokkaampaa kuin yksittäisissä täydennysrakentamishankkeissa.

VASTINE:

Yleiskaavaluonnoksen mahdollistama kaupunkirakenteen tiivistäminen lisää työpaikkojen ja palvelujen saavutettavuuden kannalta suotuisasti sijaitsevien asuntojen suhteellista osuutta asuntomarkkinoista ja hillitsee niiden hinta- ja vuokratason nousua myös pikaraitioteiden varrella sijaitsevissa bulevardikaupunginosissa. Bulevardikaupunginosat sijaitsevat rakentuessaan keskeisillä paikoilla risteävine joukkoliikenteen solmukohtineen, joissa niihin sijoittuvan elinkeinotoiminnan, mm. kadunvarsiliiketilojen, edellytykset ovat turvatut. Joukkoliikenteellä, kävellen ja pyörällä saavutettavissa olevien palvelujen ja muiden elinpiiriin kuuluvien kohteiden suurempi määrä ja aiempaa parempi saavutettavuus vähentävät asukkaiden liikkumisen kustannuksia, ennen kaikkea auton omistamisen tarvetta. Tavoiteltava bulevardikaupunginosien kehitys edellyttää jatkossa myös sitä tukevaa asunto-, maa-, kiinteistö- ja pysäköintipolitiikkaa. Bulevardikaupunginosien korttelirakenteet ja -tyypit huomioidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Mahdollisten erikoisratkaisujen osalta on oleellisinta toimia ennakoivasti lisäkustannusten välttämiseksi. Muun muassa väylien kattaminen on erikoisratkaisu ja erittäin kallista.

Yleiskaavan tavoitteena on tehokas maankäyttö myös jo rakentuneilla alueilla. Yleiskaava sallii nykyisten asuinalueiden tiivistymisen kaikkialla Helsingin alueella. Kaavan strategisena tavoitteena on taata Helsinkiin korkeatasoinen julkisen liikenteen verkosto, jolloin tarve yksityisauton omistamiseen muodostuisi pienemmäksi. Tiivis maankäyttö on toisaalta myös tehokkaan raideliikenneverkon edellytys.

Maankäytön tehostuminen voi joissakin tapauksissa tarkoittaa myös lisääntyvää pysäköintitarvetta. Pysäköintipaikkojen järjestäminen ei saisi muodostua täydennysrakentamisen esteeksi. Kaupunkisuunnitteluvirastossa on parhaillaan vireillä asuinrakennusten pysäköintipaikkojen mitoitusohjeen päivittäminen.

Kohtalaisen laajoja uusia asuinalueita on Helsingistä enää vaikea löytää kaavoitettaviksi. Suurimpana tällaisena asuinaluevarauksena on yleiskaavassa mukana Malmin lentokenttäalue.

Helen Oy

Kaupunkirakenteen tiivistymisellä on merkittävän positiivisia vaikutuksia energiatehokkuuteen. Lämmitysverkostojen näkökulmasta samalla, kun olevia verkostoja saneerataan täydennysrakentamisen mahdollistamiseksi, ne myös rakennetaan erittäin energiatehokkaiksi. Täydennysrakentamisella on toinenkin vaikutus: Olevan verkoston vaikutusalueella teho- ja energiatiheys kasvavat. Ts. käyttöaste paranee, jolloin helsinkiläisen kaukolämpöjärjestelmän korkea kokonaistehokkuus paranee entisestään.

Yleiskaavakartassa on vain Vuosaaren voimalaitosalue esitetty omalla merkinnällään. Salmisaaren ja Hanasaaren voimalaitosalueet sisältyvät keskustatoimintojen aluemerkintään. Tämä on riittävä merkintä vain, jos sillä voidaan taata alueiden pysyminen energiahuollon käytössä ja mahdollistaa energian tuotannon toimintaedellytykset. Ehdotamme, että molempien voimalaitosten alueet merkitään yleiskaavakarttaan kuten Vuosaaren voimalaitosalue.

Haluaisimme, että Helsingin energiahuollon kannalta keskeisten voimalaitosten ja lämpökeskusten sekä muuhun energiahuoltoon kiinnitettyjen alueiden toimintaedellytykset varmistetaan yleiskaavassa oikeusvaikutteisella kaavadokumentilla.

Yleiskaavassa tulee antaa ylätason ohjeistus katutilan mitoitukseen myös yhdyskuntatekniikan tilantarpeiden näkökulmasta.

Yleiskaavan yhteydessä tulee pohtia Helsingin maanalaisen yleiskaavan tarkistamistarve. Energiahuollon maanalaiset verkostot, muut tilat ja niiden varaukset olisi hyvä esittää teknisen huollon teemakartassa.

Yleiskaavassa voisi, mikäli mahdollista, ohjata kiinteistökantaa hyödyntämään tehokasta kaukolämpöä ja -jäähdytystä. Yleiskaavan jatkovalmistelussa on syytä tarkastella, miten yleiskaavaratkaisu toteuttaa energiatehokkuusdirektiivin (EED) ja uusiutuvan energian direktiivin (RES) velvoitteita. Yleiskaavassa voisi olla ylätason ohjeistuksena alueiden energiamallinnukset, ei pelkästään tämän hetken ilmastoon, vaan myös pääkaupunkiseudun tulevien vuosikymmenten paikallisilmastoon.

Helsingin uudessa yleiskaavassa tulisi osoittaa paikkoja yli kymmenen yksikön tuulivoima-alueille maakuntakaavasta poiketen. Tämä tukisi osaltaan Helenin ja kaupungin päästövähennystavoitteita. Esitämmekin, että teknisen huollon

oikeusvaikutteiseen teemakarttaan tai yleiskaavakarttaan lisätään tuulivoiman rakentamisalueita mm. Helsingin merialueelle Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä selvitetyille potentiaalisille alueille, jotka karsiutuivat maakuntakaavasta pois.

Yleiskaavatason tavoitteeksi voisi ottaa cleantech-energiaklusterin luominen Vuosaari-Östersundom alueelle, jossa yhdistyvät suuren kokoluokan cleantech-ratkaisut, kiertotalous ja tehokas logistiikka. Klusterin avulla Helsingillä on mahdollista tuoda esille maailman parhaimpiin kuuluvaa energiajärjestelmien kokonaisuutta.

VASTINE:

Yleiskaavan keskeisenä ajatuksena on nykyisen kaupunkirakenteen tiivistäminen, joka osaltaan tukee energiatehokkaiden kaukolämpö- ja kaukojäähdytysratkaisujen toteuttamista uudessa ja saneerattavassa rakennuskannassa. Toisaalta yleiskaavaratkaisu mahdollistaa myös entistä hajautetumman energiantuotannon sekä erilaiset energiansäästöratkaisut, mikäli näitä tarvitaan kaupungin ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Yleiskaava ei ohjeista energiamallinnusten ym. energian käytön ja tuotantotavan arviointiin tähtääviin menettelyihin jatkosuunnittelun yhteydessä, mutta pyrkimys vähähiiliseen kaupunkirakenteeseen on yksi tärkeimmistä uuden yleiskaavan ylätason tavoitteista.

Uusi yleiskaava ei ota, nykyisestä lainvoimaisesta yleiskaavasta poiketen, kantaa Helsingin alueelle suunniteltavaan tuulivoimaan. Merellinen Helsinki-teemakartassa on esitetty Yleiskaava 2002:n selvityksiin perustuva tuulivoimaviiva. Tarkempi määrittely tuulivoiman sijoittamisperiaatteista esitetään yleiskaavatyön kanssa samanaikaisesti käynnissä olevassa Tuulivoiman sijoittamisperiaatteet -työssä. Tässä työssä tuulivoiman sijoittamisen vaihtoehtoja pyritään tarkastelemaan mahdollisimman monipuolisesti. Vahvoina tekijöinä sijoittamisperiaatteita määrittää kaupungin tahtotila vähähiilisten energiaratkaisuiden kehittämiseksi sekä toisaalta Helsingin maisemalliset ja toiminnalliset erityispiirteet. Työssä on mukana tuulivoiman sosiaalisen hyväksyttävyyden näkökulma, liiketaloudellinen näkökulma sekä tuulivoiman imagovaikutusnäkökulma. Vuoden 2015 lopulla hyväksyttäviksi esitettävien tuulivoiman sijoittamisperiaatteiden avulla Helsinki voi aiempaa paremmin reagoida tuulivoimaan liittyviin kysymyksiin.

Cleantech-klusterin vahvistaminen on kannattava tavoite, ja yleiskaavaratkaisu mahdollistaa tällaisen kehityksen. Teemallisesti asian kehittäminen ei kuitenkaan ole yleiskaavatasoisen kaupunkisuunnittelun asia, ja lisäksi Östersundomin alue on yleiskaavan rajauksen ulkopuolella.

Kaavamääräyksiä on täydennetty niin, että kantakaupungissa saa sijaita suuria energiantuotantoon liittyviä laitoksia.

Katutilan mitoitus voidaan tehdä vasta osayleiskaava- ja asemakaavavaiheissa, kun tiedetään tarkemmin mm. kysyntäperusteisesti alueille rakentuvista energia- ja jätehuollon verkostoista.

Helsingin maanalaisen yleiskaavan päivittämistarve arvioidaan yleiskaavasta erillisenä, ja siinä otetaan huomioon uusi valmisteltava yleiskaava. Energiahuollon maanalaiset teknisen huollon verkostot ja niiden varaukset esitetään maanalaisessa yleiskaavassa ja sen teknisen huollon teemakartassa.

Helen Sähköverkko Oy

Sähkönkäyttö kasvaa ja siitä johtuen tarvitaan siirtoverkkotasolla uusia ratkaisuja.

Suurvoimansiirron maankäytön edellyttämien aluevarausten maakuntakaavassa esitetyt EN-merkinnät tulee esittää myös yleiskaavassa. Tällaiset EN-merkinnät ovat Vuosaaren, Herttoniemen, Viikinmäen ja Suvilahden alueilla.

Maakuntakaavassa esitettävien voimansiirtojohtojen ja niiden syöttämien solmupisteasemien tulisi näkyä yleiskaavassa yleismerkintää selkeämmin esimerkiksi siten että liitekartta on lainvoimainen asiakirja. Suvilahden energiakorttelista on maakuntakaavassa EN-merkintä, jonka kaavamääräys on ”Mikäli Helsingin Hanasaaressa alueen käyttö voimalaitosalueena lakkaa, se varataan taajamatoimintojen alueeksi. Alueella säilyy suurmuuntoaseman varaus voimalaitoksen mahdollisesta siirtymisestä huolimatta”.

Mahdollinen voimajohtojen muutostarkastelu on tehtävä seudullisena kokonaisuutena teknisine reunaehtoineen ja rahoitusratkaisuineen, jossa kaavatalouden rahoitusosuudella on merkittävä rooli. Mahdollisen hankeen toteuttaminen edellyttää selkeää vaiheittaista toteuttamissuunnitelmaa. Tällainen tarkastelu voi olla osa yleiskaavan valmistelua taikka yleiskaavan toteuttamisohjelmaan perustuvaa esim. vaihekaavaa. Jotta yleiskaavalla olisi aidosti ohjaava vaikutus, tulee toteutussuunnittelun johtaa sitoviin pitkäjänteisiin sopimuksiin. Toteuttamissuunnitelmaan tulee sisällyttää kokonaistarkastelu, joka johtaa tarvittaviin rahoitus- tms. sopimuksiin, vain tätä kautta yleiskaavalle saadaan todellista ohjaavaa vaikutusta.

VASTINE:

Kaavamääräyksiä on täydennetty määräyksillä kantakaupungissa sijaitsevista suurista energiantuotantoon liittyvistä laitoksista ja seudullisista energiahuoltoverkostoista.

Voimajohtojen seudullinen muutostarkastelu tulisi tehdä yleiskaavan jälkeen erillisenä tarkasteluna.

Helsingin satama Oy

Helsingin satama Oy esittää lausunnossaan kantakaupungin satamien toimintaedellytysten turvaamista. Helsingin Satama Oy:n mukaan Katajanokan eteläreunan uusi rakentaminen on selvässä ristiriidassa alueen satamatoimintojen jatkuvuuden kanssa. Erityisesti ongelmia aiheuttaa liikenteen kasvava määrä sekä lähelle asutusta tulevat laivat ja niistä aiheutuva melu. Länsisataman ja Hernesaaren toimivuuden osalta on yleiskaavassa on varmistettava satamien toiminnan mahdollistavat hyvät liikenneyhteydet. Hernesaareen on risteilylaiturin osalta yleiskaavaan lisättävä satamamerkintä.

Kaupunkibulevardien liikenteelliset vaikutukset tulee selvittää ja perustella, sillä ne voivat haitata merkittävästi satamiin kohdistuvaa liikennettä. Kauppamerenkulun väylät ja yhteydet tulee esittää sekä kaavakartassa että merellisen Helsingin teemakartassa. Nykyiset satama-alueet tulee turvata koko laajuudessaan.

VASTINE:

Nykyiset satama-alueet on turvattu kaavakartalla satama-merkinnöin. Hernesaaressa oleva kantakaupunkia osoittava kaavamerkintä ei poissulje Hernesaaren satamatoimintoja. Kaavaselostuksessa kantakaupunkia koskevan kaavamerkinnän tulkintaan sisältyy Hernesaaren risteilysatama. Sataman jalankulku-, bussi- ja huoltoliikenne otetaan huomioon koko alueen suunnittelussa.

Lisäinformaatiota antavassa merellisessä teemakartassa Hernesaari on osa satama-aluetta, jota kehitetään kansainvälisten yhteyksien ja satama-, työpaikka-, teollisuus- ja palvelutoimintojen alueena. Kauppamerenkulun reitit sekä vesiliikenteen yhteystarpeet esitetään Merellinen Helsinki -teemakartassa.

Yleiskaavan lähtökohtana on turvata satamatoimintojen jatkuvuus myös Katajanokalla. Maankäyttötarkasteluja on jatkettu yleiskaavan ehdotusvaiheessa. Uusi maankäyttö ja satamatoimintojen jatkuminen ovat yhteensovitettavissa. Hyvä lopputulos edellyttää yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tiivistä yhteistyötä sataman sekä muiden yhteistyötahojen kanssa.

Helsingin kantakaupungissa sijaitseviin satamiin kuljetaan jo nykyään kaupungin katuverkkoa pitkin. Nykyisenkaltaiset ajoreitit satamiin, jossa moottoriajoneuvojen sujuvuus on priorisoitu ympäristön sallimissa rajoissa, on tarkoituksenmukaista säilyttää myös jatkossa. Ajoreitit satamiin tulee huomioida jatkosuunnittelussa myös kantakaupungin täydennysrakentamisessa. 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.

Satamien lähialueita suunniteltaessa liikenteen välityskyky tulee ottaa huomioon asemakaavoihin liittyvissä liikennesuunnitelmissa.

Raideyhteys Vuosaaren metroasemalta itään on yleiskaavassa merkitty raideliikenteen runkoyhteydeksi, eli pikaraitiotieksi tai metroksi. Pikaraitiotien jatkamista Vuosaaren metroasemalta itään tutkitaan yleiskaavan jatkotöissä, kun pikaraitiotieverkon laajuutta ja toteuttamisjärjestystä suunnitellaan tarkemmin. Raideliikenteen verkkoselvityksessä tarkasteltiin myös metron jatkamista Vuosaaren asemalta satama-alueelle. Yleiskaavan mukaisella maankäytöllä matkustajamäärät jäivät hyvin pieneksi, joten metron jatkaminen saattaa edellyttää matkustajasataman tai muun merkittävän maankäytön lisäystä satama-alueen tuntumaan. Pikaraitiotien kannattavuuden kannalta kevyempi maankäytön lisäys saattaa olla riittävä raideyhteyden toteuttamiseksi.

Kaupunkibulevardien hyötyjä ja haittoja on tarkasteltu tarkemmin kahdessa yleiskaavaehdotuksen laadinnan aikana tehdyssä selvityksessä. Toisessa on paneuduttu erityisesti seudullisten vaikutusten arviointiin kun taas toisessa on keskitytty tarkastelemaan esimerkinomaisesti Hämeenlinnanväylän muuttamista kaupunkibulevardiksi. Kaupunkibulevardit hyödyttävät elinkeinoelämää kasautumisetujen kautta, kun entistä enemmän asukkaita ja työpaikkoja sijaitsee lähekkäin. Kaupunkibulevardeihin perustuva liikennejärjestelmä parantaa saavutettavuutta monessa osassa seutua, kuten Aviapoliksen alueen saavutettavuutta. Bulevardisointi aiheuttaa kuitenkin autoliikenteen kapasiteetin vähenemistä ja nopeusrajoitusten laskua tietyillä väyläjaksoilla ja heikentää sitä kautta seudullisella tasolla esimerkiksi Helsingin keskustan saavutettavuutta henkilöautolla. Matka-

aikatarkastelun mukaan säteittäiset matkat seudulta Helsingin keskustaan hidastuvat noin 3-6 minuuttia ruuhka-aikaan. Tavaraliikenteen toimivuutta ja kehittämistarpeita tarkastellaan HSL:n käynnistämässä ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksessä. Bulevardien liikenneturvallisuutta tutkitaan parhaillaan ksv:ssä käynnissä olevassa opinnäytetyössä. Bulevardien turvallisuuteen voidaan vaikuttaa parhaiten tarkempien suunnitteluratkaisujen kautta.

Yleiskaavan tavoitteiden mukaista on kehittää liikenteen solmukohtia sujuviksi ja toiminnallisiksi vaihtopaikoiksi. Kansainväliset matkojen solmukohdat ovat yhtä lailla tärkeitä kuin seudulliset ja valtakunnalliset solmukohdat. Helsinki-Tallinna raideyhteys on esitetty yleiskaavakartalla ja siten osoittaa tahtotilaa Helsinki-Tallinna yhteyksien ja yhteistyön kehittämiseksi.

HKL-liikelaitoksen johtokunta

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) antoi lausunnon Helsingin yleiskaavan luonnoksesta, ja toteaa, että laadittu kaavaluonnos on etenkin raideliikenteen kehittämisen kannalta merkittävä. HKL:n mielestä kaavaluonnos on perusteltu ja sen toteutuminen mahdollistaa Helsingin kasvun sekä sen aiheuttaman liikkumisen tarpeiden toteutumisen kustannustehokkaalla tavalla. Kaupunkitilan tiivistäminen raideliikenteen solmukohdissa ja bulevardisoinnilla sekä liikkumisen painopisteen siirtäminen entistä vahvemmin joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn suuntaan ovat edellytys Helsingin kestävälle kasvulle.

Runkolinjamaisten raitioteiden toteutuminen edellyttää muutosta siihen tapaan jolla raitioteitä on viime vuosikymmeninä Helsingissä suunniteltu ja toteutettu. Raitioliikenteelle on varattava nykyistä enemmän tilaa katutilassa ja sen toimintaympäristö on muutenkin suunniteltava siten, että se palvelee tavoitettaan nopeana yhteytenä. Tämä aiheuttaa myös vastaavia muutostarpeita nykyiselle raitiotieverkolle. Laajeneva raitiotiejärjestelmä tarvitsee lisäksi uusia varikoita, joiden tarvitsemaan tilaan tulee kaavoituksessa jatkossa varautua.

VASTINE:

Yleiskaava esittää raideliikenteen roolin huomattavaa vahvistumista erityisesti kaupungin ja seudun sisäisessä liikkumisessa. Jotta raideliikenne on kilpailukykyistä myös nykyistä raitiotieverkkoa laajemmalla toiminta-alueella, tulee sille turvata riittävät tilavaraukset sekä etuudet ja siten riittävä liikennöintinopeus. Raideliikenteen verkkoselvityksessä on pikaraitiotieliikenteen nopeustavoite tunnistettu keskeiseksi tekijäksi, jotta laajan pikaraitiotieverkko on yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

Varikkokapasiteetin lisäämisen tarve on tunnistettu yleiskaavaa laadittaessa. Tavoitteet varikkoverkon kehittämiselle ja jatkoselvitykset varikkokapasiteetin lisäämisestä tulee laatia jatkotyönä yhdessä Helsingin kaupungin, HSL:n ja HKL:n kesken.

Kaupunginkirjasto

Kirjastoverkon kehityksestä kaupungissa on pidettävä huolta. Kirjastot tulee sijoittaa ja tarvittaessa siirtää helposti ja turvallisesti saavutettaviin paikkoihin, kuten yleiskaavaluonnoksessa mainittuihin joukkoliikenteen verkostokaupunkien solmukohtiin. Kirjastot tarjoavat yleiskaavaluonnoksen tausta-aineistoissa mainittua julkista tilaa yhteisön toiminnalle.

VASTINE:

Yleiskaava mahdollistaa kirjastoverkon kehittymisen. Kirjastojen, kuten muidenkin palveluiden sijoittamisen periaatteena on, että ne sijaitsevat keskustoissa ja ovat hyvin saavutettavissa kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.

Kaupunginmuseo ja Keski-Uudenmaan maakuntamuseo

Kaupunginmuseo nostaa esiin sekä kantakaupungin että esikaupunkialueiden osalta kaupunkiympäristön laadun, joka on uhattuna, kun kaupunkia aletaan järjestelmällisesti tiivistää. Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan kulttuuriympäristöt, rakennuskannan kerroksellisuus, rakennustaiteellisesti arvokkaat asuntoalueet, merelliset maisemat, puistot ja aukiot ovat niitä Helsingin tunnustettuja laatutekijöitä, joiden tulee olla lähtökohtana yleiskaavan ratkaisuista päätettäessä.

Olemassa olevan kaupunkirakenteen säilyminen tunnistettavana on uhattuna, jos yleiskaavan tehokkaimman mitoituksen mukainen rakentaminen toteutuu. Yleiskaavamääräyksillä tulee varmistaa, että täydennysrakentaminen toteutetaan alueiden arvot ja ominaispiirteet huomioon ottaen.

”Merellinen Helsinki” -teemakartalla on tuulivoimamerkintä, jonka eteläpuolelle voidaan selvittää tuulivoimaloiden sijoittamista. Kaupunginmuseon huolta herättää tuulivoimaloiden mahdollisen rakentamisen vaikutukset kaupungin edustan maisemallisesti herkkään merelliseen ympäristöön.

Helsingin yleiskaavaluonnos ei täysin seuraa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan tavoitteita vaan esim. Tuomarinkylän kartanon yhteyteen kaavaillun rakentamisen ja Vartiosaaren keskiosan täydennysrakentamisen yhteydessä on näillä eri kaavatasoilla ristiriita.

Kaupunginmuseo esittää huolensa yleiskaavan ohjauksen riittävyydestä kulttuuriympäristöjen ja kulttuurimaiseman vaalimisen osalta tarkemmassa suunnittelussa. Selostuksen mukaan Suomenlinnan maailmanperintökohteen rajaus, valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, Vantaanjoen valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, muinaismuistolain suojaamat kohteet ja muut lainsäädännöllä suojellut kohteet sekä maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt sekä helsinkiläiset kulttuuriympäristöt ja helsinkiläinen maisemakulttuuri otetaan huomioon asemakaavoituksessa. Yleiskaavakarttaan niitä ei ole merkitty, mitä museo pitää puutteena.

Kaavakartalla on yleisluontoisia mainintoja kulttuuriympäristön säilyttämisestä, mitä kaupunginmuseo ei kuitenkaan pidä kulttuuriympäristön arvojen turvaamiseksi riittävänä. Helsinkiläiset kulttuuriympäristöt -arvotihentymäkartta tulisi tuoda omana teemakarttanaan yleiskaava-aineistoon ja kaavamääräyksissä viitata em. karttaan.

Yleiskaavassa esitetty rakentamistehokkuus on esimerkiksi Tuomarinkylän ja Vartiosaaren osalta räikeästi ristiriidassa RKY-2009 -rajaukseen ja kulttuuriympäristön sietokykyyn nähden. RKY 2009 -listaukseen kuuluu myös Helsingin manneralueella 14 ensimmäisen maailmansodan aikana linnoitettua aluetta. Kaikki säilyneet linnoitteet ovat muinaismuistolain suojaamia. Aiemmat maastoinventoinnit ja yleiskaavaa varten tehty linnoitusvyöhykkeen inventointitilanteen tarkistusraportti eivät ole riittäviä, jotta osattaisiin arvottaa kohteita ja antaa ehdotuksia rakentamisen sijoittamisesta siten, ettei merkittäviä linnoituskohteita liian suuressa mitassa tuhoutuisi. Maastoinventointi tulee tehdä vähintäänkin muuttuvilla maankäytönalueilla, jotta saadaan riittävä

ajantasainen tieto kaavaratkaisujen pohjaksi. Yleiskaavassa esitetty selvitysten tekeminen asemakaavavaiheessa ei turvaa kohteita.

Kaupunginmuseo esittääkin maltillisempaa ja kulttuuriympäristöt paremmin huomioon ottavaa mitoitusta. Suunnittelumääräyksiin tulee lisätä määräys kulttuuriympäristöistä yksilöidymmin. Edellä mainittuun viitaten yleiskaavaluonnos ei täysin täytä MRL:n määrittelemiä yleiskaavan kulttuuriympäristön vaalimiseen kohdentuvia sisältömäärityksiä. 39 §:n mukaan yleiskaavaa laadittaessa on maakuntakaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään. Yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen. 41 §:n mukaan, jos jotakin aluetta tai rakennusta on maiseman, luonnonarvojen, rakennetun ympäristön, kulttuurihistoriallisten arvojen tai muiden erityisten ympäristöarvojen vuoksi suojeltava, yleiskaavassa voidaan antaa tarpeellisia määräyksiä (suojelumääräykset). Myöskin valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät kulttuuriperinnön huomioon ottamista eri kaavatasojen ratkaisuissa.

Kaupunginmuseo esittää, että RKY-2009:stä ja maakunnallisesti merkittävistä kulttuuriympäristöistä sekä arkeologisesta perinnöstä tulee kaava-aineistossa olla teemakartta/-karttoja. Selkeyden vuoksi olisi harkittava kahta erillistä teemakarttaa muinaisjäännöksistä; erillinen teemakartta maalinnoituksen kohteista ja toisella teemakartalla muut muinaisjäännökset (myös vedenalaiset). Kiinteiden muinaisjäännösten osalta kohteet on esitettävä pisteinä ja aluerajauksina Museoviraston muinaisjäännösrekisterin mukaan. Sekä kulttuuriympäristöä että arkeologista perintöä koskevien teemakarttojen tulee olla oikeusvaikutteisia.

VASTINE:

Kulttuuriympäristöjä koskevaa määräystä on tarkennettu ja se koskee koko kaava-aluetta. Valtakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristöalueilla valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon suunnittelussa. Koko kaava-aluetta koskeva kaavamääräys kuuluu: ” Valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on otettava huomioon oikeusvaikutteisina kulttuuriympäristöt -teemakartalta”. Kulttuuriympäristöjen piirteet ja arvot on kuvattu erillisessä Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt -julkaisussa (KSV yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:17) sekä Missä maat on mainioimmat -julkaisussa (Uudenmaan liiton julkaisuja 201 2:E1 14).

Kulttuuriympäristöjä koskeva teemakartta on lisätty yleiskaavamateriaaliin. Muinaismuistoja koskevat tiedot perustuvat Museoviraston muinaismuistorekisteriin, johon viitataan teemakartalla. Suomenlinnan alue määräyksineen on osoitettu yleiskaavakartalla. Kulttuuriympäristöt-teemakartta on oikeusvaikutteinen valtakunnallisesti merkittävien maisema- ja kulttuuriympäristöjen osalta. Pääkartan kaavamääräyksellä viitataan teemakartalla osoitettaviin valtakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin.

Yleiskaavassa esitetyt tehokkuustavoitteet ottavat huomioon keskeisimpien kulttuuriympäristöjen suojelutavoitteet. Yleiskaava esittää pääkäyttötarkoitusmerkinnöin alueen pääasialliset maankäyttöratkaisujen mahdollisuudet ja pääasiallisen kortteliaueiden tehokkuustason. Yleiskaavamerkinnöissä on huomioitu kulttuuriympäristöarvot sillä tarkkuudella jolla yleiskaava ohjaa jatkosuunnittelua. Osa kulttuuriympäristöistä on suojeltu asemakaavalla.

Tuomarinkylän rakentamisalue on otettu yleiskaavaan kaupunginhallituksen vuonna 2012 tekemän päätöksen mukaisesti. Tuomarinkylässä yleiskaavan määräykset ja

merkinnät edellyttävät RKY-2009 alueen huomioon ottamisen asemakaavoituksessa. Vartiosaaren osalta on osayleiskaavan selvityksin osoitettu, että kulttuuriympäristön arvoja voidaan säästää.

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. 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.

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 muinaismuistorekisterin tiedot edustavat jatkossa ajantasaisinta tietoa.

Yleiskaava ei ota, nykyisestä lainvoimaisesta yleiskaavasta poiketen, kantaa Helsingin alueelle suunniteltavaan tuulivoimaan. Uusi yleiskaava mahdollistaa tuulivoiman sijoittamisen Helsinkiin ja tarkempi määrittely tuulivoiman sijoittamisperiaatteista esitetään yleiskaavatyön kanssa samanaikaisesti käynnissä olevassa Tuulivoiman sijoittamisperiaatteet -työssä. Tässä työssä tuulivoiman sijoittamisen vaihtoehtoja pyritään tarkastelemaan mahdollisimman monipuolisesti. Vahvoina tekijöinä sijoittamisperiaatteita määrittää kaupungin tahtotila vähähiilisten energiaratkaisuiden kehittämiseksi sekä toisaalta Helsingin maisemalliset ja toiminnalliset erityispiirteet. Työssä on mukana tuulivoiman sosiaalisen hyväksyttävyyden näkökulma, liiketaloudellinen näkökulma sekä tuulivoiman imagovaikutusnäkökulma. Vuoden 2015 lopulla hyväksyttäviksi esitettävien tuulivoiman sijoittamisperiaatteiden avulla Helsinki voi aiempaa paremmin reagoida tuulivoimaan liittyviin kysymyksiin.

Kiinteistölautakunta

Uudelle yleiskaavalle asetetut tavoitteet ovat sekä kunnianhimoisia että kannatettavia. Yleiskaavan tavoitteiden toteuttamiseen liittyy kuitenkin monia haasteita ja riskejä, sillä yleinen taloussuhdanne ja myös kaupungin taloudellinen tilanne säilynevät heikkoina ainakin lähivuosina. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulisikin selvittää kattavasti yleiskaavan maankäyttöratkaisujen toteuttamisesta aiheutuvat kaupungin investointitarpeet, jotta asuntotuotantomahdollisuuksien realistisuutta voidaan arvioida sekä rajallisia investointiresursseja kohdentaa ja ajoittaa oikein.

Yleiskaavan valmistelussa on myös onnistuneesti lähdetty siitä, että uusi yleiskaava toimisi voimassa olevaan yleiskaavaan nähden huomattavasti strategisempana ja yleispiirteisempänä maankäytön ohjausvälineenä. Omaksuttu lähestymistapa antaakin voimassa olevaan yleiskaavaan nähden enemmän tilaa asemakaavatasoiselle suunnittelulle, mitä voidaan pitää perusteltuna. Kunnianhimoiset tavoitteet tuottavat myös haasteita tulevien vuosien asemakaavoitukselle, tontinluovutukselle, tonttien rakentamiselle ja kaupungin taloudelle.

Yleiskaavaluonnos antaa hyvät lähtökohdat yleiskaavan jatkosuunnittelulle. Kiinteistölautakunta pitää tärkeänä, että investointien ja kaupungin budjetin suunnittelussa mm. julkisen liikenteen ja lähipalveluiden osalta huomioidaan riittävät ja oikea-aikaiset investoinnit, jotta yleiskaavan rakentamismahdollisuudet toteutuvat odotetulla tavalla.

Kaupunkibulevardit

Lautakunta pitää po. ratkaisumallia kannatettavana, mutta kaupunkibulevardien toteutumiseen sisältynee kuitenkin merkittäviä teknistaloudellisia haasteita ja riskejä, joiden johdosta näiden alueiden toteutuminen saattaa pitkittyä. Yleiskaavan laadinnan yhteydessä tulisikin laajemmin selvittää nykyisen lainsäädännön ja rakentamisen nykymääräysten soveltuvuus bulevardisoinnista johtuvaan korttelirakenteeseen sekä tästä muodostuvaan asuntotypologiaan. Teknisten haasteiden lisäksi lautakunta pitää tärkeänä, että kaupunkibulevardien kustannukset arvioidaan niiden todellisen toteutuskelpoisuuden arvioimiseksi.

Asuntorakentamisen mahdollisuuksien selvittäminen eräillä alueilla

Kaupunkibulevardialueiden ja esikaupunkialueiden toteutumiseen liittyy nykyinen rakentamista ohjaava lainsäädäntö, kaupungin taloudellinen tilanne ja asuntojen paikalliset markkinat huomioiden riskejä, jotka hidastavat näiden rakentumista merkittävästi. Vaarana onkin, että uusi yleiskaava ei tarjoa lähivuosille riittävästi uusia asuntorakentamisen mahdollisuuksia. Lyhyen ja keskipitkän aikavälin asuntorakentamisen mahdollisuuksien turvaamiseksi tulisi yleiskaavan laadinnan yhteydessä avoimesti ja rohkeasti tarkastella myös sellaisia alueita, joiden toteutuminen olisi halvempaa, helpompaa ja nopeampaa. Tällaiset alueet voitaisiin merkitä yleiskaavassa vähintään selvitysalueiksi (esim. Kivinokka ja Tuomarinkylän Tuusulantiehen rajoittuvat alueet). Edelleen Taivalsaareen ja Hevossalmeen voitaisiin sijoittaa merellistä asumista.

Pysäköintiä koskevat kaavamääräykset

Yleiskaavaluonnokseen on sisällytetty keskusta-alueiden tulevaa asemakaavoitusta ohjaavana määräys, jonka mukaan näillä alueilla pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadun varsiin. Kiinteistölautakunnan näkemyksen mukaan tonttien pysäköintiratkaisu tulisi ratkaista vasta asemakaavoitusvaiheessa kunkin alueen ja tontin tekniset ja taloudelliset realiteetit huomioiden. Jatkosuunnittelussa voitaisiinkin harkita mainitun määräyksen väljentämistä tai jopa poistamista. 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).

Palvelutilaverkko kaavoituksessa

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.

Yritysalueet

Uusien yritysalueiden osoittaminen tiivistyvän kaupunkirakenteen alta poistuvien tilalle

olisi niin kaupungin strategian kuin elinkeinopolitiikankin näkökulmasta perusteltua. Viime vuonna toimitilatonteista noin 26 000 k-m² muutettiin asuinkäyttöön.

Toimistoalueet

Lautakunta pitää hyvänä, että yleiskaavaluonnoksessa osoitetaan lisärakentamismahdollisuuksia muun muassa Käpylän aseman lähelle. Epäkurantin ja vanhentuneen toimistotilan muuttaminen asuinkäyttöön edesauttaa uusien tarkoituksenmukaisten ja sijainniltaan kiinnostavien toimistotalojen rakentamista Helsingin kaupungin alueelle sekä edistää kaupungin tiivistämistä ja kehittymistä elävämmäksi.

Kivikon yritysalueen laajentaminen pohjoiseen

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

Latokartanonkaaren toimitila-alue

Latokartanonkaaren pohjoispuolelle on voimassa olevissa asemakaavoissa merkitty toimitilatontteja. Yleiskaavaluonnoksessa alue on kuitenkin merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi (A3). Lautakunta ehdottaa, että alueen kaavamerkintä mahdollistaisi myös toimitilarakentamisen (A1).

Pitäjänmäen yritysalue

Lautakunta pitää hyvänä, että Pitäjänmäen yritysalueen toiminta on pääosin turvattu yleiskaavassa.

Rastilan leirintäalueen siirto Vuosaaren sataman läheisyyteen

Rastilan leirintäalueelle olisi kuitenkin mahdollisuus kaavoittaa asuntorakentamista, koska leirintäalue olisi siirrettävissä Vuosaarenlahden rannalle, joka ei sataman läheisyydestä johtuen sovellu asuntorakentamiseen. Rastilan leirintäaluetta voitaisiin kiinteistölautakunnan näkemyksen mukaan kehittää aidosti alueena, jossa yhdistyisivät niin asetetut asuntotuotannon määrälliset, laadulliset ja toiminnalliset tavoitteet kuin myös kulttuuriympäristölliset ja virkistykselliset arvot. Erityistä huomiota tulee kiinnittää siihen, että leirintäalue ei kavenna kaupunkilaisten ulkoilualuetta ja olemassa oleva huvila-alue säilyy. Leirintäalue palvelisi myös entistä paremmin Vuosaareen sataman kautta molempiin suuntiin kulkevaa matkailuajoneuvoliikennettä.

Päivittäistavarakaupan mitoitus

Kysyntää päivittäistavarakaupan suuryksikölle (yli 2 000 m²) riittäisi kuitenkin esimerkiksi Pukinmäessä hyvien kulkuyhteyksien vuoksi, jolloin alue olisi perusteltua suunnitella keskustatoimintojen alueeksi.

Pääkaupunkiseudun linnoitteet

Linnoituslaitteet rajoittavat yhdyskuntarakenteen tiivistämistä varsin monissa paikoissa. Linnoituslaitteet ovat useimmiten huonossa kunnossa ja vaarallisia ulkoilijoille. Lautakunta ehdottaa, että Helsinkiin tehtäisiin muutamia laajempia museoalueita, joissa linnoituslaitteet olisivat kunnostettu yleisölle turvalliseen kuntoon ja joissa voisi olla infotauluja ja opastusta linnoituslaitteiden historiaan. Muilta osin

linnoituslaitteiden alueita voisi huolellisen harkinnan ja dokumentoinnin jälkeen suunnitella myös muuhun käyttötarkoitukseen.

Täytöt

Kiinteistölautakunta esittää yleiskaavaan lisättäväksi merkinnän alueista, joissa puhtaita maamassoja saatetaan tarvita seuraavien 10 - 20 vuoden aikajänteellä (esim. bulevardeiksi kaavailtujen väylien läheisyydestä vapautuvat tonttialueet, kuten Länsiväylän kupeessa olevat merelliset kohteet, erityisesti Lapinlahden alueeseen liittyvät Iso-Pässin ja Morsiamen niemekkeet sekä Lemislahti, jossa täyttöalue tulisi osoittaa yleiskaavaluonnosta laajempana). Merkintä voisi olla vastaava kuin Östersundomin yhteisen yleiskaavan merkintä et3 (Esirakentamisalue).

Yleiskaavassa tulisi esittää aluevaraukset myös meriläjitystoimintaan soveltuvista alueista.

VASTINE:

Yleiskaavan taloudelliset vaikutukset on selvitetty kaavaehdotusvaiheessa. Työssä esitetään sekä kaupungille että muille toimijoille kohdistuvat kustannukset ja tulot. Lisäksi työssä on selvitetty kaupungin investointitarpeet. Riittävien ja oikea-aikaisten investointien tekemisen tueksi yleiskaavan toteuttamisohjelmassa on mahdollista esittää kohteiden vaiheistus ja yhtenäisinä kokonaisuuksina toteutettavat aluekokonaisuudet. Toteuttamisohjelmassa otetaan huomioon myös palvelutilaverkon pidemmän aikavälin suunnittelu yhdessä muiden hallintokuntien kanssa. Yleiskaavan toteuttamisohjelman laatiminen käynnistyy syksyn 2015 aikana.

Toteuttamisohjelman yhteydessä on varmistettava sen seuranta. Tällöin voidaan arvioida karkeasti alueittain, onko niiden tuleva asemakaava- että asuntotuotantotarjonta riittävää. Jos alueilla jäädään tavoitteesta jälkeen, se voidaan usein korvata muilta lähialueilta. Yleiskaavamääräysten mitoitusta koskeva tehokkuushaarukka jättää suunnitteluun siltä osin tarvittavaa joustoa.

Yritys- ja toimistoalueet

Helsinki ja pääkaupunkiseutu ovat maan tuottavimmat alueet, tuottavuus työpaikkaa kohti on 30 % ja asukasta kohti 80 % muuta maata korkeampi. Helsinki tuottaa vuosittain yli 30 000 miljoonaa € arvonlisäystä. Siksi yleiskaavassa on erityisesti tuottavimmilta alueilta pyritty saamaan riittävästi toimitilatilatarjontaa. Samalla suhtaudutaan pidättyvästi tilojen muuttamiseen asumiseen.

Toimistotilojen vajaakäyttöaste vaikuttaa taloustaantuman aikana korkealta, mutta se on muita alempi, verrattuna EU:n ja USA:n vastaavaan aineistoon. Jos vajaakäytöstä muutettaisiin asumiseen esim. puolet, se tuottaisi uusia asuntoja 0,5 m.k-m2. Se vastaisi vain n 6 % pks:n seuraavan 10 vuoden asuntotuotantotarpeesta. Se vähentäisi hyvin vähän Helsingin asunto-ongelman suuruutta, mutta saattaisi heikentää merkittävästi yritysten ja talouden toimintaedellytyksiä. Yritystoiminnan dynaamisuus on suurta ja vuosittain toimipisteiden lopettamiset ja perustamiset ovat yli 10 % niiden määrästä. Tuon sujuvuus ja uudistuminen tarvitsevat riittävän suurta vapaata toimitilavarantoa. Samalla se pitää tilojen vuokratason kohtuullisena.

Kun tilat vanhenevat ja niiden käyttökelpoisuus heikkenee, niiden uusiminen ja jopa käyttötarkoituksen muutokset ovat järkeviä. Erityisen pidättyvästi tulee suhtautua toimitilakannan vähentämiseen korkeimman tuottavuuden alueilla, erityisesti

keskustassa, kantakaupungissa ja sen laajennusalueilla. Helsingin aiempi kokemus on, että talouskasvun alkaessa kohtuullisen lyhyessä ajassa hyviltä alueilta tilojen saanti on vaikeaa ja vuokrataso on korkea. Kun tilat on menetetty, on alueille hyvin vaikeaa saada uutta tarjontaa.

Helsingissä on myös runsaasti tuotannollista toimintaa, joiden toiminnan laatu tai logistiikka ei salli asuntorakentamista lähellä. Tällaisten yritysten toimiminen Helsingissä tulee myös mahdollistaa.

Kaupunkibulevardit

Kaupunkibulevardien toteutuskelpoisuuden arvioimiseksi on yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnin yhteydessä laadittu erillinen kaupunkibulevardien kustannustarkastelu huomioiden kaupunkibulevardien vaikutusalueen lisärakentamisen (rakentamisoikeuden) suuruus sekä osaratkaisut, kuten pikaraitiotiet, kadut ja erityisratkaisut. Saatuja bulevardikustannuksia käytetään kaupunkibulevardien toteutusjärjestyksen suunnittelussa.

Nykyinen lainsäädäntö ja rakentamisen nykymääräysten ääneneristävyys- sekä ulko- ja sisäilmanlaatuvaatimukset asettavat tärkeimmät reunaehdot bulevardien suunnittelulle. Raja-arvot koskevat niin asuinhuoneistoja kuin oleskelualueita, mutta myös ajoratoja ja teiden keskialueita, mikäli ihmisillä on pääsy keskialueelle. Melulta ja ilman epäpuhtauksilta suojautumisen keinot ovat osin ristiriitaisia keskenään.

Yleiskaavan selvityksessä Asuinkorttelit kaupunkibulevardien varrella 2014:28 tutkittiin ja melumallinnettiin bulevardeille soveltuvia asuinkortteleita erilaisin asuntotypologioin. Selvityksessä todettiin, että nykyisillä rakennustavoilla ja -tekniikoilla on mahdollista sijoittaa monimuotoista asumista vilkkaasti liikennöityjen väylien varrelle. Liikenteen haitoilta edellytetään suojautumista kaavoitus- ja asuntosuunnittelun keinoin sekä nykymääräyksiin ja -käytäntöihin perustuvilla rakennusratkaisuilla olettaen, että tulevaisuudessa teknologian kehittyminen, liikennemuotojen jakautuminen enemmän joukkoliikenteen hyväksi sekä yhteiskunnan asettamien normien ja asetusten vaikutus tulevat vähentämään liikenteestä johtuvia haittavaikutuksia. Oleellisena nähdään vaikuttaminen hiukkaspäästöjen ja melun lähteeseen.

Kaupunkibulevardien ilmanlaatuselvityksessä 2014:29 on käsitelty ilmanlaatuun vaikuttavaa nykylainsäädäntöä yksityiskohtaisemmin.

Asuinrakentamisen sekä välittömästi tähän liittyvän oleskelualueen tulee muodostaa elinympäristö, jossa ilman epäpuhtaudet eivät kuormita asukkaita, tämä koskee myös bulevardityyppisiä katualueita. Kaupunkibulevardien yhteydessä asuntotuotanto on suunniteltava sekä pienhiukkasia että liikennemelua vastaan siten että asetetut määräykset ja raja-arvot tulevat huomioiduksi. Lisäksi bulevardisoinnin yhteydessä mahdollisesti tapahtuva ruuhkautumisen siirtymä alemmalle katuverkolle voi kohdistaa ilmalaatuongelmia laajemmalle alueelle.

Yleiskaavassa esitetyt bulevardisointiratkaisut suunnitellaan tarkemmin jatkosuunnittelussa, jolloin ratkaistaan myös ilmanlaatuun ja meluun liittyvät asiat. Suunnittelu tullaan tekemään siten että asuinalueille muodostuu elinympäristö joka ei kuormita asukkaiden terveyttä.

Yleiskaava tähtää pitkälle tulevaisuuteen aina vuoteen 2050 saakka. Erilaiset määräykset ja raja-arvot tulevat todennäköisesti muuttumaan tänä aikana. Tarkempiasteinen suunnittelu tehdään vastaamaan sillä hetkellä voimassa olevia määräyksiä ja raja-arvoja.

Pysäköintiä koskevat kaavamääräykset

Pysäköintiin liittyvät kysymykset on havaittu täydennysrakentamista pahiten rajoittavaksi tekijäksi. Yksitasoinen maantasopysäköinti vie tilaa tiivistämiseltä, joissain tapauksissa estää sen kokonaan. Tästä johtuen pysäköinti tulee sijoittaa ensisijaisesti laitoksiin ja kadun varsiin etenkin tehokkaimmin rakennettavilla ja muilla liikennemuodoilla hyvin saavutettavissa olevilla keskusta-alueilla. 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). Kaupunkisuunnitteluvirastossa ollaan myös uudistamassa pysäköintipaikkojen laskentaohjetta.

Kivikon yritysalueen laajentaminen pohjoiseen

Kivikon yritysaluetta ei ole laajennettu yleiskaavaehdotuksessa Maratontielle asti. Porvoonväylän eteläpuolella on linnoituslaitteita, ja Viikki-Kivikon vihersormi jatkuu Porvoonväylän pohjoispuolelle. Kivikon yritysalueen pohjoispäähän on valmisteilla asemakaava sisäampumarata- ja agilityhalleille.

Latokartanonkaaren toimitila-alue

Kivikon toimitila-aluetta on laajennettu etelään Viikinkaaren pohjoispuolelle. Alue on voimassa olevassa asemakaavassa toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY). Kiinteistölautakunnan tälle paikalle ehdottamaa A1-merkintää on käytetty pääosin keskustojen yhteydessä ja raideliikenteen solmukohdissa.

Rastilan leirintäalueen siirto Vuosaaren sataman läheisyyteen

Yleiskaavaehdotuksessa Rastilan leirintäalue on muutettu lausunnon pohjalta asuntovaltaiseen rakentamiseen ja vastaavasti leirintäalueelle on osoitettu korvaava paikka Uutelan koillisosasta. (Katso tarkemmat perusteet kohdassa Liikuntalautakunta).

Palvelutilaverkko ja päivittäistavarakaupan mitoitus

Jatkosuunnittelussa voidaan poikkihallinnollisessa yhteistyössä selvittää olemassa olevan palvelutilaverkon hyödyntäminen sekä uusien alueiden suunnittelussa että täydennysrakentamisessa. Yleiskaavan toteuttamisohjelma ja siihen liittyvä suunnittelu on luonteva yhteistyöalusta.

Yleiskaavassa vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentaminen sallitaan keskusta-alueilla. Pukinmäen asemanseutu on merkitty yleiskaavassa lähikeskusta-merkinnällä, joka mahdollistaa päivittäistavarakaupan suuryksikköjen rakentamisen, ei kuitenkaan yksittäisen, seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan myymälän rakentamista.

Pääkaupunkiseudun linnoitteet

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.

Täytöt

Yleiskaava mahdollistaa useanlaisten maankäyttösuunnitelmien laatimisen yksittäiselle alueelle, jolloin täyttötöiden toteuttamiskelpoisuus voidaan selvittää vasta tarkempien maankäyttö- ja täyttösuunnitelmien perusteella.

Yleiskaavan jälkeisessä suunnittelussa voidaan hyödyntää yleiskaavan mitoitus- ja laajuustietoja mm. laadittaessa tarkasteluja meriläjitykseen soveltuvista alueista.

Korkeasaaren eläintarhan johtokunta

Yleiskaavan tavoitteet ja merkinnät ovat pitkälti yhteneväisiä Korkeasaaren kehittämistavoitteiden kanssa. Merellisen joukkoliikenteen yhteyttä ei ole merkitty Korkeasaareen. Korkeasaari pitäisi kuitenkin huomioida merellisen joukkoliikenteen yhteyspisteenä. Tällä hetkellä Korkeasaareen liikennöi lautta Kauppatorilta sekä Hakanimestä, mutta laajemman reittiliikenteen pysähdyspaikka olisi tervetullut ja sellainen sopisi hyvin merellisen Helsingin kehittämiseen.

VASTINE:

Merellisen joukkoliikenteen yleiskaavatasoinen yhteysverkko on kuvattu sekä Merellisen Helsingin että Joukkoliikenteen runkoverkko 2050 -teemakartoissa. Korkeasaaren liittyminen joukkoliikenteen verkostoon on havainnollistettu myös Meri-Helsinki yleiskaavassa -raportin vesijoukkoliikenteen sekä saaristoraitiolinjan idealuonnoksissa (sivuilla 16 ja 19) omina joukkoliikenteen solmukohtinaan ja vesiliikenteen kuin myös rantaraitin yhteyspisteinään.

Kulttuurikeskus

Kulttuurikeskus näkee yleiskaavan myönteisenä mahdollisuutena Helsingille kehittyä sekä kaupunkina että kulttuurikaupunkina. Kulttuurikeskus huomioi, että Helsingin kulttuuriset instituutiot sijoittuvat keskustaan, mutta kansalaislähtöinen toiminta suurelta osin sen ulkopuolelle. Kulttuurisesti tasa-arvoisen Helsingin varmistamiseksi tulee mahdollistaa sekä keskustan saavutettavuus että alueiden elävyys, jota yleiskaavan pyrkimykset vaikuttavat pitkälti tukevan.

VASTINE:

Yleiskaavan keskeisenä tavoitteena on kaupungin tiivistäminen, kaupunkirakenteen monipuolistaminen ja toimintojen sekoittaminen. Kasvava asukasmäärä ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen vaikuttavat positiivisesti kansalaislähtöisen toiminnan lähtökohtiin ja kulttuuripalvelujen kysyntään niin ydinkeskustassa kuin muillakin kehittyvillä alueilla. Esikaupunkivyöhykkeelle on lisätty lähikeskustamerkintöjä sekä liike- ja palvelukeskustoja, jotka mahdollistavat monipuoliset toiminnat, kuten kulttuuripalvelut, tiivistyvässä esikaupungissa.

Liikuntalautakunta

Pikselimuotoinen esitystapa vaikeuttaa kaavakartan tulkintaa. Lautakunta esittää, että teemakarttojen merkitystä tulee lisätä mainitsemalla ne lainvoimaisella kaavakartalla.

Liikkuminen ja liikuntapalvelut

Liikunnan ja fyysisen aktiivisuuden edistäminen tulee ottaa huomioon Helsingin kaupungin kaavoituksessa sekä muussa päätöksenteossa ja kaupungin kaikilla toimialoilla. Lautakunta katsoo, että kävelyn ja pyöräilyn priorisoinnista on yleiskaavassa pidettävä kiinni ja kaavalla on mahdollistettava kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen ja kehittäminen. Lautakunta pitää erityisen tärkeänä suunnittelutapaa, jossa asuinympäristöä kehitetään siten, että se houkuttelee liikkumaan jalan ja polkupyörällä. Lähtökohta kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvulle on muun muassa eheytyvä ja turvallinen yhdyskuntarakenne, jossa asuminen, opiskelu- ja työpaikat sekä palvelut sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan. Olemassa olevien merkittävien reittien säilyttäminen yleiskaavassa nähdään erityisen tärkeänä ja mahdollisuudet uusien reittien luomiselle on kaavassa turvattava.

Vihersormet ja viherverkosto

Keskeiset ja merkittävät vihersormet, kuten Keskuspuisto, Helsinkipuisto, Länsipuisto, Viikki-Kivikko, Itä-Helsingin kulttuuripuisto ym., sekä niiden muodostama viherkäytävien verkosto tulisi kyetä säilyttämään uudessa yleiskaavassa. Lautakunta suhtautuu mainittuihin vihersiltoihin ja -alikulkuihin epäillen, sillä niiden kustannukset tulevat luultavasti olemaan korkeat eikä toteuttaja ole selvillä. Kaupungin alueella tulisi myös jatkossa kyetä turvaamaan avoimien alueiden ja tilojen säilyminen.

Merelliset- ja ranta-alueet

Luonnonrantoja sisältävien ranta-alueiden määrän on oltava maankäytön suunnittelussa riittävän suuri sekä palveluiden sijoittumiseen ja alueilla tapahtuvaan käytön ja kulkemisen ohjaamiseen panostettava jatkosuunnittelussa. Merialueiden rantojen ohella tulee viher- ja virkistysalueiden osana huomioida myös muut vesi- ja kosteikkoalueet.

Mitä tiiviimmäksi kaupunkirakenne muodostuu, sitä merkittävämpi vaikutus on kaupungin alueella olevilla luonto-, viher- ja virkistysalueilla. Nämä alueet toimivat hyvin suunniteltuina, turvattuina ja hoidettuina myös erinomaisena ilmastonmuutoksen vaikutusten pienentäjänä ja helpottajana tulevaisuuden Helsingin kaupunkirakenteessa.

Liikuntapuistot, lähiliikuntapaikat ja sisäliikuntapaikat

Erityisesti lähiöliikunta, lähiliikuntapaikat ja liikuntapuistot tulisi huomioida osana eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Nämä liikuntapaikat luovat kattavan liikuntapaikkaverkoston, ja sen merkitys tulee huomioida yleiskaavoituksessa. Yleiskaavassa jotkut liikuntapuistot tai osat niistä (esimerkiksi Pirkkolassa, Jakomäessä, Laajasalossa, Mellunmäessä ja Lauttasaaressa) on merkitty kaavamerkinnällä ”asuntovaltainen alue A3” ja ”asuntovaltainen alue A4”. Näillä merkinnöillä merkityt alueet kehitetään ”pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön.” Tämä ei anna selkeää kuvaa liikuntapuistojen tulevaisuudesta, sillä niiden säilyttäminen ei ole taattu.

Lautakunta esittää, että Malmin kentän seudulle tulisi löytää kaavoitus- ja toteutusratkaisu, joka mahdollistaisi asuntojen lisärakentamisen, yksikiitorataisen lentotoiminnan, mikäli kentälle löydetään lentotoiminnan operoitsija, sekä monimuotoisen luonnon säilymisen.

Lautakunta ei myöskään tue yleiskaavaluonnokseen merkittyä asuinrakentamista Suurmetsäntien pohjoispuolelle.

Liikuntaviraston toimialueilla yleiskaava poikkeaa merkittävästi tuoreista, vastavalmistuneista asemakaavoista Tuomarinkylässä (ak 12072), Talissa (ak 11120), Keskuspuistossa (ak 12185) sekä Myllypurossa (ak 11420).

Tuomarinkylä

Tuomarinkylän koirakeskus on ainoa suuret ulkonäyttely- ja vinttikoiratoiminnat mahdollistava keskus pääkaupunkiseudulla. Yleiskaavaluonnoksen astuessa voimaan muun muassa tämä koiraurheilulle erittäin tärkeä ja vireästi toimiva alue olisi uhattu.

Tuomarinkylän ratsastuskeskukselle on kaavoitettu valtakunnallisen tason kriteerit täyttävä kisamaneesin tontti. Aiotut suurtapahtumien varapaikoitusalueet sijaitsevat kuitenkin 'asuntovaltainen alue' merkinnän alla eikä niitä vahvistettu asemakaavoituksen yhteydessä vuonna 2013. Maneesihanke on tämän vuoksi pysähdyksissä ja uhkaa toteutua vain paikalliseksi ratsastushalliksi näivettyneenä.

Talin kartanon alue ja Talin liikuntapuisto

Jos osa Talin alueista, jotka ovat liikunta- ja virkistyskäytössä rakennetaan, tulee kaava valmistella hyvissä ajoin niin, että liikuntavirastolle jää aikaa suunnitella ja toteuttaa mahdollisia korvaavia harjoitusmahdollisuuksia jo ennen alueen nykyisten vuokrasopimusten päättymistä. Alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida sen merkitys ulkoilureittinä ja talvisena ajanviettopaikkana.

Rastilan leirintäalue

Leirintäalueen nykyinen sijainti on siis oleellinen sen toiminnan kannalta ja vaikuttaa positiivisesti sen ympäröivään alueeseen ja kaupunkirakenteeseen. Lautakunta toteaa tyydytyksellä, että leirintäalue on merkitty yleiskaavaan omalla merkinnällään, mikä mahdollistaa sen edelleen kehittämisen. Liikuntavirasto on vuosina 2010 – 2014 investoinut noin 3 000 000 euroa Rastila Camping Helsinkiin.

Keskuspuisto ja Pirkkola

Lautakunta pitää ehdottoman tärkeänä, että keskuspuistoa ei kavenneta, eikä viheralueyhteyttä katkaista. Yleiskaavaan liittyvissä maankäyttötarkasteluissa ja selvityksissä Hämeenlinnanväylän ja Keskuspuiston väliselle käytävälle on meluesteiden tilaan suunniteltu asuinaluetta. Tämä ei juurikaan kavenna Keskuspuistoa, mikäli suunnitelma toteutuu piirustuksien mukaan. Tilanteessa, jossa pelkästään talot tulevat keskuspuiston puolelle ja kaupunkibulevardi ei toteudu, niin alueelle tarvitaan myös katu, joka leventää aluetta ja lohkaisee näin osan keskuspuistosta. Lautakunta ei näe perustelua tällaiselle ratkaisulle. Jos Pirkkolan länsireunaa rakennetaan kaavaluonnoksen mukaan, se kaventaa oleellisesti Pirkkolan viheraluetta ja alueen virkistys- ja liikkumismahdollisuuksia. Lautakunta ei puolla tällaista ratkaisua.

Merelliset alueet ja palvelut

Liikuntalautakunta esittää, että uuden yleiskaavan hyväksymisen yhteydessä selvitetään vesijoukkoliikennereitin jatkamista Herttoniemestä Kivinokkaan.

Tiivistyvässä kaupungissa talvisäilytyspaikkojen saatavuus vaikeutuu ja niiden kokoa ja määrää on rajoitettu. Uusien talvisäilytysalueiden kaavoittamisen ohella tulee tarkastella olemassa olevien alueiden yhteis- ja vuorokäytön kehittämistä ja venesijoittelun tehostamista esimerkiksi päällekkäissijoittamisella.

Liikuntalautakunta näkee, että Helsingin edustan saaria pitää kehittää yhdessä matkailuyrittäjien sekä muiden palveluntarjoajien kanssa niin, että mahdollisimman moni saarista toimii tulevaisuudessa virkistyssaarina. Riittävän infrastruktuurin sekä toimivien palveluiden varmistaminen virkistyssaarille hyödyntää liikuntaviraston vastuulla olevan vesireittiliikenteen kehittämistä. Lautakunta esittää, että Melkki ja Vartiosaari tulee merkitä yleiskaavaan muiden jo kaavassa merkittyjen virkistyssaarten lisäksi virkistys- ja matkailupalveluiden alueeksi.

Selvityksessä ymmärretään ja huomioidaan ansiokkaasti merialueen huollon tukikohtatarve, joka sekin kasvaa jatkossa huomattavasti saariston käytön lisääntyessä. Erityisesti Kruunuvuorenrannan merellisten palveluiden keskuksen sijainti saariston tulevan käytön painopistealueen välittömässä läheisyydessä on erinomainen.

VASTINE:

Yleiskaavassa on säilytetty keskeiset vihersormet sekä esitetty niitä yhdistävät viheryhteydet. Viheryhteyksien toteuttamistapa voi vaihdella alueesta riippuen, ja se selvitetään tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Liikkumisen edistäminen, lähiliikunta ja liikuntapuistot ja merelliset virkistyspalvelut on otettu huomioon yleiskaavassa. Lähiliikuntapalvelut ja liikuntapuistot sisältyvät kaupunkirakenteeseen. Rakentamisalueita koskevissa kaavamääräyksissä on määrätty virkistys- ja liikuntapalveluista: ”kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön”. Liikuntapuistoverkosto on tällä hetkellä jakautunut suhteellisen tasaisesti palvelemaan koko kaupunkia. Yleiskaavassa varaudutaan kasvavan asukasmäärän asuntotarpeeseen. Rakentamismahdollisuuksia on löydetty myös vakiintuneiden harrastusalueiden liepeiltä kuten Tuomarinkylässä ja Talissa, joissa rakentaminen pyritään sovittamaan niin, että harrastusmahdollisuudet säilyvät.

Mikäli Malmin lentokentän itä-länsisuuntainen kiitotie jäisi pois käytöstä, supistaisi se tämän kiitotien suuntaisia melukäyriä mutta toisaalta laajentaisi pohjois-etelä -suuntaisen pääkiitotien käytöstä aiheutuvia melukäyriä nykyisestä arviosta tilanteessa, jossa liikennemäärät säilyvät nykyisen kaltaisina. Käytännössä asuntorakentamiseen soveltuvaa maa-aluetta ei saataisi lisää verrattuna tilanteeseen, jossa molemmat kiitoradat ovat käytössä.

Tuomarinkylä

Raide-Jokeri II:n reitillä sijaitsevia asuinkäyttöön soveltuvia uusia alueita on hyvin vähän. Raide-Jokeri ja kartanonmäen eteläpuoliselle pellolle sijoitettu asuinalue lisäävät myös kartanon palveluiden kysyntää ja parantavat sen elinvoimaisuutta. Alueen hyvät ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet, mahdollisuus parantaa alueen kaupallista ja julkista palvelutasoa väestömäärän kasvun myötä sekä tuleva hyvä raideliikenteen saavutettavuus edesauttavat miellyttävän, hiilineutraaliuteen pyrkivän elinympäristön syntymistä uusille asukkaille.

Myös yleiskaavan tavoitteena on harrastusmahdollisuuksien säilyttäminen ja lisääminen kasvavalle väestölle. 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.

Talin kartanon alue ja Talin liikuntapuisto

Talin osalta yleiskaava pyritään turvaamaan olemassa olevat liikuntapaikat mahdollisimman hyvin. Rakentaminen on yhteensovitettavissa jatkosuunnittelussa uuden asuntorakentamisen kanssa.

Rastila

Yleiskaavaehdotusta on Rastilan leirintäalueen osalta muutettu siten, että leirintäalueen paikka lähiympäristöineen voidaan tulevaisuudessa muuttaa asumiseen ja virkistykseen. Vastaavasti leirintäalueelle on osoitettu korvaava paikka Uutelan koillisosasta. Siirto Uutelaan veisi leirintäaluetta hieman etäämmälle keskustasta, mutta se olisi edelleen raideliikenteellä saavutettavissa (mahdollinen sataman raideyhteys). Samalla leirintäalue sijoittuisi paremmin virkistystoimintojen yhteyteen muodostaen niiden kanssa suuremman kokonaisuuden.

Rastilan metroaseman seudun rakennuskanta tiivistynee pitkällä tähtäimellä merkittävästi nykyisestä. Tämän kaltainen raideliikennepysäkkien ympäristön tiivistyminen on yleiskaavan periaatteiden mukaista kehitystä. Keskustamaiseksi kehittyvä kaupunkirakenne saattaa muuttaa myös leirintäalueen toimintaympäristöä. Rastilan leirintäalueen paikan merkitseminen asuinkäyttöön ei heikennä leirintäalueen nykyisiä toimintamahdollisuuksia, mutta avaa useamman tyyppiset kehityspolut niin Rastilan metroaseman seudulle kuin leirintäalueellekin.

Keskuspuisto ja Pirkkola

Keskuspuisto on koko Helsingin kannalta tärkeä metsäinen ulkoilupuisto. Yleiskaavalla pyritään turvaamaan edellisissä yleiskaavoissa osoitetun Keskuspuiston virkistys-, maisema- ja luontoarvot sekä ulkoilureittien jatkuvuus virkistysympäristössä. Pirkkolan kohdalla kaavaa on tarkennettu vähentämällä rakentamisaluetta. Keskuspuiston liikunta- ja ulkoilutoimintojen suunnittelu vaatii erityistä huomiota Pirkkolan liikuntapuiston kohdalla.

Merelliset alueet ja palvelut

Säännöllisen vesijoukkoliikenteen kehittyminen edellyttää riittävää kysyntää reitin varrelle. Helsingin ranta-alueiden rakentuminen mahdollistaa vesijoukkoliikenteen kehittämisen, sillä tarvittava määrä asuntoja ja työpaikkoja sijaitsee rannan tuntumassa. Sujuvat yhteydet mantereiseen joukkoliikenteeseen edistävät vesijoukkoliikenteen toimivuutta, minkä vuoksi vesijoukkoliikenteen pysäkkejä on mielekästä sijoittaa esim. metroasemien läheisyyteen. Kivinokka vesijoukkoliikenteen kohteena voisi toimia osana säännöllisen työpaikka- ja virkistysvesijoukkoliikenteen reittiä, kysyntää sille on erityisesti kesäkuukausina. Estettä tällaisen reitinosan kehittämiselle ei ole, liikennöinti taas edellyttää kysyntää reitille.

Melkin ja Variosaaren osalta viitataan aiemmin jo ELY-keskukselle ja Uudenmaan liiton maakuntahallitukselle annettuihin lausuntoihin. 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. Vartiosaari on yleiskaavassa osoitettu kytkettäväksi raideliikenteeseen ja se on siten hyvin saavutettavissa oleva paikka kestävälle mutta myös houkuttelevalle merelliselle asumiselle.

Nuorisolautakunta

Nuorisoasiainkeskuksen näkökulmasta yleiskaavan ja sen prosessin toimintatavat ja linjaukset ovat myönteisiä. Asumisen ja palvelujen keskittäminen liikenteen solmukohtiin raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen varrelle on nuorisoasiainkeskuksen pitkäaikaisen palveluverkon kehittämisen ja myös kaupungin toiminta- ja tilastrategian mukaista. Nuorisolautakunta korostaa, että yleiskaavan tulee mahdollistaa jokaiselle asuinalueelle julkisia tiloja, joihin nuoret ovat tervetulleita viettämään aikaa.

Toinen nuorisoasiainkeskuksen mielestä merkittävä yleiskaavan periaate tukee nuorten täysivaltaista kansalaisuutta ja laajaa osallistumista. Se on tulevan verkostokaupungin ytimeen kuuluva liikennejärjestelmä.

Nuorten lähiliikkumista yleiskaava tukee vahvasti, kun sillä luodaan turvallista kävely- ja pyöräily-ympäristöä. Nuorisoasiainkeskus pitää tärkeänä pyöräilyn ja jalankulun erottelua, koska tavoitteiden mukainen pyöräilyn lisääntyminen ei saa aiheuttaa kasvavaa turvattomuutta jalankulkijoille ja toisaalta kaistojen erottaminen parantaa myös pyöräilyn helppoutta ja turvallisuutta.

Myönteisenä valintana nuorisoasiainkeskus pitää asunto- ja muun rakentamisen keskittämistä suurten liikenneväylien varteen ja aluekeskustoihin, jolloin voidaan säästää mahdollisimman paljon nykyisiä viheralueita. Nuoret on otettava huomioon erityisryhmänä uusia asuinalueita kaavoitettaessa palveluiden lisäksi myös asumisen osalta.

Nuorisoasiainkeskus pitää erittäin tärkeänä, että nuorten osallisuudesta pidetään monipuolisesti huolta yleiskaavan jatkovaiheiden ja käytäntöön viemisen kaikissa vaiheissa. Yleiskaavan tähänastinen valmistelu on ollut esimerkillistä toimintaa siinä, miten kaupunkisuunnitteluvirasto toteuttaa nuorisolain 8. pykälää nuorten kuulemisesta heitä koskevissa asioissa.

Yleiskaavan jatkotyöskentelyssä on tärkeää tehdä sosiaalisten vaikutusten arviointi.

VASTINE:

Yleiskaava mahdollistaa julkisten tilojen, mukaan lukien nuorisotilojen, rakentamisen asuinalueille tai keskustoihin. Yleiskaavatyössä on ollut periaatteena sijoittaa palvelut keskustoihin, hyvin saavutettaville paikoille. Kuten nuorisolautakunta toteaa, raideliikenteen verkostokaupunki sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen ovat myös nuorten etu. Lisäksi verkostomainen viherrakenne mahdollistaa lähivirkistysalueiden hyvän ja turvallisen saavutettavuuden.

Vuorovaikutteinen työskentely nuorten kanssa on ollut myös yleiskaavasuunnittelijoille antoisaa. On hienoa, että kaupungin tulevat käyttäjät ovat osallistuneet aktiivisesti yleiskaavaprosessiin.

Sosiaalisten vaikutusten arviointiraportti on tehty jo luonnosvaiheessa (Yleiskaavan ihmisiin kohdistuvat sosiaaliset ja viihtyisyyteen liittyvät vaikutukset. 2014:16.)

Opetusvirasto

Yleiskaavan keskustaverkko julkisine liikenneyhteyksineen tukee palvelujen sijoittumista keskusta-alueille. Muilta osin yleiskaavassa ei erikseen osoiteta julkisten

palvelujen alueita. Julkisten palvelujen verkkoa suunnitellaan palveluja tuottavissa hallintokunnissa ja niiden tarkempi sijainti määritellään asemakaavoituksessa.

Kouluverkon tarve lähtee väestöennusteesta ja toimipisteiden sijainti suunnitellaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Koko kaupunkia palvelevat toiminnot halutaan sijoittaa helposti saavutettaviin paikkoihin. Kouluverkossa tavoitellaan monikäyttöisyyttä muiden palvelujen kanssa ja rajapintojen joustavuutta.

Opetustoimi on osallistunut yleiskaavatyön valmisteluun kuvaten mm. palvelujen jakautumista lähipalveluihin ja koko kaupunkia palveleviin palveluihin, ylläpidettävää tilasto- ja suunnitteluaineistoa, mitoitusperiaatteita suhteessa väestöön, palvelujen sijaintiperiaatteita sekä hahmotellut tulevaisuutta hankekokojen ja hallintokuntien yhteistyötarpeiden kautta.

Lausuntonaan opetustoimi toteaa, että yleiskaavassa on otettu huomioon hallintokunnan näkemykset. Yleiskaavaluonnos mahdollistaa toivotunlaisen kehityksen.

VASTINE:

On hienoa, että opetustoimi kokee hallintokunnan näkemykset huomioonotetuiksi yleiskaavassa. Yleiskaava mahdollistaa toivotun laisen kehityksen, ja kouluverkkoa tullaan jatkossakin suunnittelemaan yksityiskohtaisemmin opetusvirastossa. Toteutusohjelmavaiheessa tullaan esittämään vaiheistusta tarkemmalle jatkosuunnittelulle, mikä vaikuttaa myös palvelujen jatkosuunnitteluun. Toteutusohjelmassa otetaan huomioon myös palvelutilaverkon pidemmän aikavälin suunnittelu yhdessä muiden hallintokuntien kanssa.

Pelastuslaitos

Yleiskaavassa tulee huomioida muuttuvien liikennejärjestelyiden vaikutuksia pelastusajoneuvojen tavoiteaikoihin. Sisään tulevien moottoriteiden muuttamisessa kaupunkibulevardeiksi tulee huomioida pelastusajoneuvojen kulkureitit ja ajomahdollisuudet. Suunnittelun edetessä teiden kattamisessa ja muuttamisessa kaupunkibulevardeiksi tulee pelastustoimen toimintamahdollisuudet varmistaa suunnitelmissa.

VASTINE:

Pelastustoimen toimintaedellytykset varmistetaan jatkosuunnittelussa.

Rakennuslautakunta

Yleiskaavaluonnoksen lähtökohtana strategisuus on oikea ja perusteltu. Avainroolissa tulee olemaan yleiskaavaan liittyvä toteuttamisohjelma, jossa otetaan kantaa asemakaavoituksen ohjelmointiin yleiskaavassa hyväksyttyjen strategisten painoarvojen mukaisesti. Toteuttamisohjelman juridinen status on toistaiseksi epäselvä. Yleiskaavan laatimisen yhteydessä paljon huomiota on saanut ajatus kaupunkibulevardeista. Bulevardien osalta ongelmia on lähinnä aiheutunut vaatimuksesta turvata siedettävä ulko-oleskelualueiden melutaso. Jatkotarkastelussa tuleekin arvioida meluhaittojen torjunta. Myös tulee ottaa huomioon kaupunkibulevardien ja vastaavien liikennejärjestelyjen vaikutukset pelastustoimen

toiminta-aikaan. Erityisen hyödyllisenä rakennuslautakunta pitää pikaraitiotieverkoston kytkemistä osaksi kaupunkibulevardiratkaisua. Lisäksi tieliikennemaksujen käyttö liikkumista ohjaavana tehokkaana keinona tulee huomioida.

Huomattava osa kaupungin alueesta on merkitty keskusta-alueeksi. Tälle keskusta-alueelle (kantakaupunki) ei ole esitetty mitoitusta. Tätä voi pitää puutteena, ja voi myös kysyä, täyttääkö luonnos tältä osin lain yleiskaavalle asetetut sisältövaatimukset. Maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n 4 momentin, jonka mukaan yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa.

Rakennuslautakunta huomauttaa, ettei tehokkuusluku aukea kovin hyvin yleisölle, vaan tulisi harkita esitystapaa, josta ilmenisi paremmin tavoiteltu muutos. Liike- ja palvelukeskustan alueella ei luonnoksen mukaan pääsääntöisesti sallita muutoksia toimitiloista asumiseen. Alueen ollessa maantieteellisesti laaja rakennuslautakunta esittää harkittavaksi, että määräystä lievennetään niin että muutokset olisivat mahdollisia muissa kuin kahdessa alimmassa kerroksessa.

Mikä on teemakarttojen todellinen status ja merkitys. Rakennuslautakunta esittää harkittavaksi, että ainakin tärkeimmistä teemakartoista on maininta myös itse pääkartalla. Toivottavana voi pitää sitä, että erityisesti juuri energiahuoltoon liittyvät kysymykset pystytään riittävällä tavalla koordinoimaan osaksi strategista yleiskaavaa.

Jätehuolto on myös esimerkki kysymyksestä, jolla on strategista ja seudullista ulottuvuutta. Jätehuoltoa koskevat tarkastelut tulisi liittää yleiskaavaan mukaan, lisäksi rakennuslautakunta esittää harkittavaksi hule- ja tulvavesiä koskevan määräyksen sisällyttämistä yleiskaavan pääkarttaan ja toteaa johtopäätöksenä, että tiivistämisellä on mahdollista kasvattaa Helsingin viihtyisyyttä.

VASTINE:

Yleiskaava on strateginen. Tarkkoja aluerajauksia ei ole esitetty. Mitoituksen avulla on tuotu esiin Yleiskaavan tavoitetta raideliikenteen verkostokaupungista ja laajenevasta kantakaupungista. Hyvän joukkoliikenteen äärellä on tavoitteellista tiivistää kaupunkia. Teemakartat toimivat lisäinformaationa, joissa joitakin tavoitteellisia teemoja on käsitelty tarkemmin. Ne ovat tietyiltä osin oikeusvaikutteisia. Oikeusvaikutteisuutta on selostettu aiempien vastineiden yhteydessä.

Yleiskaava ei ota kantaa Helsingin energiahuollon järjestämiseen tulevaisuudessa. Yleiskaavaratkaisu kuitenkin mahdollistaa erilaisia energianhuollon kehityspolkuja erityisesti ajatellen tiivistyvän kaupungin energian tarvetta sekä toisaalta tiiviin kaupunkirakenteen mahdollisuuksia energiantuotannon kehittämisessä.

Pääkaupunkiseudulla alueidenkäytöllisestä jätehuoltosuunnittelusta vastaavat HSY:n jätehuolto sekä jätepakkausten ja muiden jätemateriaalien tuottajat. HSY ei ole toimittanut yleiskaavan lähtökohdaksi pitkän tähtäimen strategista tilavaraussuunnitelmaa ja on ollut tyytyväinen yleiskaavaluonnoksen jätehuoltoalueita koskevaan materiaaliin. Tuottajavastuista jätehuoltoa koskeva uusi lainsäädäntö on astunut voimaan vasta keväällä 2015. Jätehuoltosuunnittelusta vastaavat tahot voivat jatkossa hyödyntää yleiskaavan mitoitus- ja laajuustietoja pitkän tähtäimen suunnitelmia laatiessaan.

Meluhaittojen torjuminen asettaa omat haasteensa. Meluhaittoja voidaan kuitenkin torjua suunnittelemalla korttelirakenteet siten, että niiden avulla voidaan muodostaa ulko- ja oleskelualueita, joilla melutasot ovat riittävän alhaiset. Myös tukeutuminen

jalankulkuun, pyöräilyyn ja kattavaan julkisen liikenteen verkkoon vähentää melusta aiheutuvia haittoja. Yleiskaavassa on tutkittu periaatteellisella tasolla kortteliesimerkkejä, vaikka siinä ei esitetä tarkkoja suunnitelmia kortteli-rakenteista eikä liittymäratkaisuista. Jatkosuunnittelussa tehdään yhteistyötä muiden hallintokuntien kanssa, ja huolehditaan siitä, että asumiselle ja oleskelulle taataan terveelliset ja turvalliset olosuhteet. Pelastustoimen toimintaedellytykset varmistetaan jatkosuunnittelussa.

Kantakaupunki on yksi keskusta-aluemerkintä, joita ei ole mitoitettu yleiskaavassa kantakaupungin kaupunkibulevardeihin rajautuvia alueita lukuunottamatta. Maankäyttö- ja rakennuslaki ei edellytä rakentamisen määrän ja tehokkuuden esittämistä yleiskaavan määräyksissä. Sen sijaan keskustamääräykset on siten muotoiltu, että ne johtavat uudisrakentamisen yhteydessä tiiviiseen rakentamiseen keskeisillä paikoilla. Määräykset vastaavat kantakaupungin ja muiden keskusta-alueiden ohjaustavoitetta ja yleiskaavan tehtävää yleispiirteisenä ja strategisena kaavana

Liike- ja palvelukeskustan osalta kaavamääräystä on tarkennettu siten, että lause: ”muutoksia toimitiloista asumiseen ei pääsääntöisesti sallita” on korvattu lauseilla: Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava keskustalle ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu.”

Selostusta on täydennetty kaavamerkintöjen ja -määräysten tulkintaohjeella, joka helpottaa kaavan tulkintaa.

Sosiaali- ja terveysvirasto

Yleiskaavassa esitetty verkostokaupunkirakenne on monikeskustainen. Verkostorakenne tukee sosiaali- ja terveysviraston palveluverkkosuunnitelmaa 2030, jossa palveluja keskitetään liikenteen solmukohtiin ja samalla luovutaan hajallaan sijaitsevista yksittäisistä palvelupisteistä. Liike- ja palvelukeskukset ovat luontevia terveys- ja hyvinvointikeskusten, perhekeskusten sekä monipuolisten palvelukeskusten sijaintipaikkoja.

Yleiskaavassa merkittävä rakentamispotentiaali osoitetaan nykyisten moottoriteiden tai moottoritiemäisten alueiden ympäristöstä muuttamalla moottoriteitä kaupunkibulevardeiksi. Samalla tavalla tulisi kehittää myös idässä Herttoniemen ja Itäkeskuksen välistä aluetta. Lännessä säteittäiset ja poikittaiset raideliikenneyhteydet muodostavat tiheän verkoston. Idän alueen painotukset ovat keskeneräisiä. Myös idän alueet tulee koota yhteen vastaavalla liikenneverkolla kuin lännessä, jossa kaupunkibulevardit jatkuvat Kehä I saakka. Idän palvelujen kehittämisen kannalta on tärkeää, että palvelukeskukset liittyvät hyvillä yhteyksillä toisiinsa. Alueet jäävät esityksessä erillisiksi saarekkeiksi, kuten Laajasalo, Kruunuvuorenranta, Vuosaari. Idän osalta on tärkeää hahmottaa myös Östersundomin liittyminen fyysisesti verkkoon ja raideliikenteen yhteyksiin.

Miten kaavan toteutumisen alueellinen aikataulu vaikuttaa sosiaali- ja terveyspalvelujen verkoston kehittämiseen? Miten rakentuvat esim. kaupunkibulevardit, pikaraitiotiet ja miten kehittyvät liikenteen solmukohtiin sijoittuvat liike- ja palvelukeskukset. Kuinka palvelut sijoittuvat kaupunkibulevardien varrelle? Kokonaisuuden kannalta on tärkeä liittää verkostokaupunki myös naapurikuntien rakenteisiin.

VASTINE:

Itäväylälle on esitetty kaupunkibulevardia vastaavalla tavalla kuin lännessä, mutta metrolinja ei mahdollista sen toteuttamista muiden kaltaisena kaupunkibulevardina. Metroradan estevaikutus jää joka tapauksessa jäljelle. Itäväylän osalta kaupunkibulevardiratkaisut ovat väylän ja metron kattavia kansia ja tunneleita sekä katuympäristön parantamistoimenpiteitä.

Toteuttamisohjelmavaiheessa tullaan esittämään vaiheistusta tarkemmalle jatkosuunnittelulle, mikä vaikuttaa myös palvelujen jatkosuunnitteluun. Esimerkkeinä mainitut Laajasalo, Kruunuvuorenranta ja Vuosaari ovat maantieteellisesti saarekkeita, mutta niihin on esitetty sujuvia raideliikenneyhteyksiä. Väestöpohjaltaan Laajasalo ja Vuosaari vastaavat keskisuuria suomalaisia kaupunkeja, ja molempiin on esitetty lisärakentamispotentiaalia. Toteutusohjelmassa otetaan huomioon myös palvelutilaverkon pidemmän aikavälin suunnittelu yhdessä muiden hallintokuntien kanssa.

Yleiskaavassa on tehty seutuyhteistyötä, ja liikennejärjestelmä jatkuu luontevasti seudulle.

Taidemuseo

Taidemuseolla ei virastona ole varsinaisesti lausuttavaa yleiskaavaehdotuksesta, mutta toteaa, että kaavaprosessin edetessä ja ennen kaikkea alueen rakennusvaiheen suunnittelussa ja toteutuksessa se on valmis toimimaan julkisen taiteen osalta asiantuntijaroolissa.

Teknisen palvelun lautakunta

Kaupunkibulevardeille yleiskaavassa pyritään sijoittamaan kaikkien liikennemuotojen päävirrat ja liikennemäärien odotetaan kasvavan nykyisestä. Tällöin korostuu näiden väylien ympärivuorokautisen liikenteen sujuvuuden turvaaminen. Kaupunkibulevardien huoltoliikenteeseen ja mahdolliseen pysäköintiin tulee kiinnittää huomiota, jotta esimerkiksi ilmanlaadun hallinta katupölyä vähentämällä onnistuu aiempaa paremmin. Kaupunkibulevardien talvikunnossapito korostuu.

Lisääntyvän citylogistiikan ja joukkoliikenteen ympärivuorokautisen toimivuuden merkitys tulee korostumaan yleiskaavan toteutuksen aikana. Ahtaiden pääväylien kunnossapitotöitä joudutaan tulevaisuudessa tekemään enemmän yöaikana, jottei liikkumista häiritä.

Pysäköinnin tehostuminen ja pysäköintipaikkojen väheneminen osana pysäköintipolitiikan toteuttamista tulee osaltaan helpottamaan talvikunnossa- ja puhtaanapitoa.

Viheralueiden käyttö lisääntyy, mikä kuluttaa niitä ja aiheuttaa todennäköisesti roskaantumista. Tämä mitä todennäköisimmin lisää kustannuksia nykyisestä.

Rakentamispalvelun toimintaan kuuluu rantojen ja merialueen puhdistus, mikä kustannustehokkaasti toteutettuna vaatii rantaan sijoittuvan pienen tukikohdan ja varustellun laiturin Helsingin alueelta. Mantereelle tieyhteydessä oleva huoltotukikohdan paikka on löydettävä, jottei huoltotoiminta pääty.

Teknisen palvelun lautakunta kiinnittää huomiota, ettei huoltoalueiden riittävyydestä nyt tai tulevaisuudessa ollut tehty erillistä selvitystä yleiskaavan luonnosta valmistellessa. Tämän kaltainen selvitys olisi elintärkeää tehdä ennen yleiskaavan toteuttamista, jotta kaupungista saadaan tulevaisuudessa yleiskaavaluonnoksessa tavoiteltu turvallinen, toimiva ja viihtyisä.

Vastaavasti, kuten yleiskaavaluonnoksessa on todettu varikkoalueiden lisätarpeista joukkoliikenteen lisääntyessä, tulisi yleiskaavassa todeta teknisten huoltoalueiden ja varsinkin hajautettujen teknisten tukikohtien lisätarpeista yleisten alueiden ja ylläpitotarpeen lisääntyessä. Tukikohtien oikeaoppinen hajauttaminen vähentää siirtokustannuksia ja suurten, kaupunkirakennetta katkovien ja ympäristöön vaikuttavien tukikohta-alueiden tarvetta.

Lumen loppusijoituspaikkojen riittävyys on runsaina lumitalvina ollut ongelma. Lautakunta näkee hyvänä, että kantakaupunkia palvelevan Hernesaaren lumen loppusijoituspaikan on esitetty säilyvän yleiskaavaluonnoksessa.

Yleiskaavaluonnoksessa 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.

Rakentamisen ja ylläpidon teknisen huollon pitkän tähtäimen välivarasto- ja varikkoverkostosta on rakennusvirastossa käynnissä selvitys, joka perustuu yleiskaavaluonnoksen mitoitus- ja laajuuslukuihin.

Yleiskaavan pääkartta ei ota kantaa Hernesaaren lumen loppusijoituspaikan säilymiseen, vaan kohde on esitetty yhdyskuntateknistä huoltoa koskevalla nykytilanteen teemakartalla. Rakennusvirastossa on käynnissä pitkän tähtäimen lumen vastaanotto- ja käsittelypaikkojen vaihtoehdoista selvitys, joka perustuu yleiskaavaluonnoksen mitoitus- ja laajuuslukuihin.

Yleiskaavaselostusta täydennetään liiteraportilla, jossa esitetään Staran nykyiset toimipisteet.

Tietokeskus

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

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.

Varhaiskasvatusvirasto

Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteena on kaupungin asukasmäärän merkittävä kasvu. Asukasmäärän kasvu tarkoittaa asukkaille keskeisten palveluiden, kuten varhaiskasvatuspalveluiden tarpeen kasvua, johon on varauduttava. Kunnalliset päivähoitopalvelut ovat pääosin lähipalveluita ja tällöin yleiskaavan keskustaratkaisun ansiosta suurin osa palveluista on mahdollista toteuttaa kävelyetäisyydelle. Samalla on oltava mahdollista toteuttaa riittävän suuria päivähoitoyksiköitä, joiden toteuttaminen ja ylläpito on taloudellista, ja toiminta laadukasta. Osa varhaiskasvatuspalveluista palvelee koko kaupunkia. Esimerkiksi kunnallinen ympärivuorokautinen päivähoito on tarkoitettu perheille, joissa vanhemmat ovat vuorotyössä. Sen tulee olla hyvin saavutettavissa eri puolilta kaupunkia.

Kaupunkibulevardien varsien päiväkotirakentamiseen liittyen on otettava huomioon liikenteen melun ja pienhiukkasten vaikutusten haittojen ennakointi jatkossa asemakaavoituksessa. Tärkeää on lasten mahdollisuus ulkoiluun osana varhaiskasvatusta.

Yleiskaavaluonnoksen mukaan täydennysrakentaminen on keskeisin keino ylläpitää ja parantaa kaupunginosien palvelutarjontaa. Viimeistään asemakaavoituksen käynnistyessä tulisi poikkihallinnollisessa yhteistyössä selvittää mahdollisuudet olemassa olevan palvelutilaverkon hyödyntämiseen vanhojen alueiden tiiviistämisessä sekä uusien alueiden suunnittelussa.

Varhaiskasvatusvirasto pitää tärkeänä, että yleiskaavassa lasten ja lapsiperheiden vapaa-ajan viettomahdollisuuksina tulee säilyttää riittävät ja helposti julkisen liikenteen avulla saavutettavat viher- ja virkistysalueet eri puolilla kaupunkia.

VASTINE:

Yleiskaavan verkostokaupunkiperiaate ja vahvistuvat keskusta-alueet tukevat myös varhaiskasvatuspalveluiden sijoittamista hyvin saavutettavissa oleville alueille.

Kaupunkibulevardeilla sekä ilmanlaadun kannalta kriittisillä ja herkillä alueilla ilmanlaatuvaikutuksia ja -ratkaisuja selvitetään yksityiskohtaisen kaavoituksen vaiheessa.

Yleiskaavan toteutusohjelmaa laadittaessa tullaan esittämään vaiheistusta tarkemmalle jatkosuunnittelulle, mikä vaikuttaa myös palvelujen jatkosuunnitteluun. Toteuttamisohjelmassa otetaan huomioon myös palvelutilaverkon pidemmän aikavälin suunnittelu yhdessä muiden hallintokuntien kanssa.

Yleiskaavassa esitetty viherrakenne mahdollistaa viheralueiden kehittämisen vastaamaan kaupunkilaisten erilaisia tarpeita. Parantuvat joukkoliikenneyhteydet mahdollistavat viher- ja virkistysalueiden paremman saavutettavuuden.

Yleisten töiden lautakunta

Lautakunta haluaa, että viheralueet luokitellaan oikeusvaikutteisella kartalla Natura- ja luonnonsuojelualueisiin, luo-alueisiin ja muihin viheralueisiin.

Yleispiirteinen ja strateginen pikselimuotoisena esitetty yleiskaava on aiempiin yleiskaavoihin verrattuna vaikeaselkoinen ja siten ristiriitainen lähtökohta oikeusvaikutteiseksi maankäytön kartaksi. Nopeasti muuttuvassa maailmassa yleispiirteinen ja joustava esitystapa taannee sen, ettei kaava vanhene ennen aikojaan. Rakennusviraston toimialan kannalta monet asiat jäävät ratkottaviksi tarkemmassa suunnittelussa.

Lautakunnan mielestä luonto- ja kulttuuriarvot tulee olla merkittynä pääkarttaan tai sitä täydentäviin oikeusvaikutteisiin liitteisiin. Teemakarttojen painoarvoa kannattaa lisätä mainitsemalla ne lainvoimaisen pääkartan kaavamääräyksissä. Yleiskaavan voimassaolon aikana teemakartat vanhentuvat ainakin osittain.

Uudessa yleiskaavaluonnoksessa lähivirkistysalueita on merkitty kantakaupunkialueiksi, mikä ei takaa asukkaille tärkeiden lähivirkistysalueiden säilymistä.

Rakennusvirasto pitää tärkeänä eri hallintokuntien yhteistyötä toteuttamisohjelmatyössä.

Kulttuurihistoriallisten ympäristöjen kehittäminen tarvitsee tuekseen selkeämmät määräykset. Tärkeimmät kulttuurihistorialliset ympäristöt tulee rajata yleiskaavaan selkeästi, jotta niihin kohdistuvien toimenpiteiden vaikutuksia voidaan arvioida ja arvottaa. Yleiskaavan tulee esittää tavoitteet ja strategiat Helsingin vetovoiman kannalta merkittävien historiallisten kaupunkitilojen käytöstä, kehittämisestä ja kulttuurihistoriallisesta merkityksestä. Suomenlinnan suoja-alue -merkintä tulisi lisätä oikeusvaikutteiseen karttaan.

Liikenneratkaisut

Joukkoliikenteen runkoverkon vahvistaminen uusilla säteittäisillä ja poikittaisilla yhteyksillä mahdollistaa Helsingin kaupungin väestön sekä liikenteen kapasiteetin kasvun. Esitetyssä liikennejärjestelmässä haastavinta on rahoitus.

Väylien muuttaminen kaupungin omistamiksi kaupunkibulevardeiksi aiheuttaa suuren haasteen investointi- ja käyttötaloudelle. Kaupunkibulevardien rakentamisen teknistaloudelliset ja yhteiskuntataloudelliset selvitykset tulee tehdä perusteellisesti. Ilmanlaatu- ja meluhaittojen minimointi tulee olemaan haaste, kun pääväylien varteen rakennetaan. Kaupunkibulevardien rakentaminen edellyttää investointikaton nostoa tai muita rahoitusmalleja.

Baanaverkostosuunnitelmien lisäksi on tärkeää kiinnittää huomiota pyöräilyyn liittyvän muun infran tilavarauksiin. Pyöräily tulee kytkeä kokonaisvaltaisemmin joukkoliikenteeseen liityntäpysäköinnillä ja muun muassa vaihtoasemille johtavan infrastruktuurin kautta.

Tekninen huolto, maamassat, hulevesijärjestelyt

Teknisen huollon verkoston tavoitetila koko kaupungissa tulee selvittää yhteistyössä rakennusviraston kanssa ennen kaavaehdotuksen valmistumista. Yleiskaavassa tulee esittää teknisen huollon verkoston tavoitetila niin mantereella kuin saaristossakin

riittävällä tarkkuudella sisältäen myös massojen käsittelyalueet ja lumen vastaanottopaikat. Tulvavaara-alueet ja rakentamisalueiden tärkeimmät hulevesireitit on syytä selvittää ja merkitä karttamateriaaliin, sillä hule- ja tulvavesijärjestelyillä on merkittävät ympäristö- ja kustannusvaikutukset.

Virkistys- ja viheralueista

Teemakarttojen viimeistely yhteistyössä eri hallintokuntien kanssa on tarpeellista. Teemakartat ovat osittain ristiriitaisia pääkartan kanssa. Teemakarttoihin kannattaa lisätä merkinnät paljon tilaa vaativista toiminnoista, esimerkiksi urheilupuistoista ja siirtolapuutarhoista.

Kaavaehdotuksessa nykyinen mittava viheralueille levittäytyminen tulee korvata todellisella tiivistämisellä eli jo rakennettujen alueiden tiivistämisellä, korkeampana rakentamisena ja harkittuna liikenneväylien lievealueiden rakentamisena.

Toteutusohjelmaa laadittaessa on syytä arvioida myös viheralueiden toteutus- ja ylläpitokustannukset, sillä rakennetut, intensiivisesti hoidettavat viheralueet lisääntyvät kaupunkirakenteen tiivistyessä.

Yleiskaavaluonnos säilyttää nykyiset ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2008 - 2017 perustettavaksi esitetyt luonnonsuojelualueet ja mahdollistaa uusien luonnonsuojelualueiden perustamisen virkistys- ja viheralueille. Haitallisia vaikutuksia kohdistuu muun muassa Ramsinniemeen, Vartiosaareen, Mustavuoreen, Vartiokylänlahden ympäristöön, Malmin lentokentän viheralueisiin sekä Viikin pelloille ja niityille.

Tärkeimmät metsäverkoston yhteydet sijoittuvat yleiskaavaluonnoksessa vihersormien alueille. Nykyisten vihersormien kaventuminen ja metsäverkoston reuna-alueiden rakentuminen heikentävät metsäverkoston ekologista laatua ja lisää rakentamisen reunavaikutusta esimerkiksi Vuosaaressa, Vartiosaaressa, Viikissä ja Tuomarinkylässä sekä Keskuspuistossa Maunulassa ja Pirkkolassa.

Keskuspuisto

Vaikutustarkastelun rajaaminen ramppi- ja melualueeseen on liian suppea – jopa harhaanjohtava. Rakentamisen vaikutusta tulee arvioida suhteessa Keskuspuiston nykyisiin virkistysarvoihin, metsäisen maiseman ja luonnonarvojen säilymiseen. Keskuspuiston, Helsingin tärkeimmän vihersormen reunojen rakentamisesta tulee luopua. Mikäli keskuspuistoon kuitenkin rakennetaan, rakentaminen tulee rajata Kivihaan ja Pasilan kohdalla alueen pohjoisosassa uudelleen korkeuskäyrien mukaisesti kapeammaksi mäen alareunaan, jolloin Keskuspuiston raitti ympäristöineen säästyy. Maunulassa metsäverkoston yhteys on säilytettävä riittävän leveänä sekä pohjoiseen, että itään. Pirkkolan uimahallin länsipuolelle ja metsässä oleville ulkoilureiteille on jätettävä enemmän tilaa.

Merellinen Helsinki

Erityisen hyvin on osoitettu tarve kehittää saaristoa monipuolisesti muun muassa virkistysalueena, matkailullisena nähtävyytenä, loma-asutusalueena ja jopa pysyvän asutuksen kehittämisalueena saariston ainutlaatuista luontoa unohtamatta. Melkin saaren osoittaminen rakentamiselle tulee tarkastella uudelleen.

Metsäverkosto katkeaa Laajasalon ja Vuosaaren väliltä, sillä Vartiosaaren ja Ramsinniemen arvokkaat metsäalueet on osoitettu rakentamisalueiksi.

Oikeusvaikutteiseen kaavakarttaan tulee lisätä nykyiset merialueelle sijoittuvat Natura 2000 -kohteet: Vanhankaupunginlahden lintuvesi, Kallahden harju-, niitty-, ja vesialueet sekä Mustavuoren lehto- ja Östersundomin lintuvedet.

- Merellisestä teemakartasta ei ilmene mikä ero on huoltopisteellä ja merellisellä tukikohdalla
- Seudullinen Helsingin Rantaraitti on merkitty teemakarttaan ja yleiskaavan pääkarttaan. Teemakartalla raitti on merkitty eri kohtaan kuin yleiskaavakartalla.
- Yleiskaavakartassa saaristoratikan länsipäässä on osoitettu yhteys Korkeasaaresta Katajanokalle, mikä puuttuu teemakartasta.
- Merellisen Helsingin teemakartalla koko Melkin saari on merkitty ympärivuotisen sekoittuneen asumisen alueeksi kun taas Virkistys- ja viherverkostokartalla saari on pääasiallisesti virkistyskäyttöön tarkoitettu saari.

Lopuksi yleisten töiden lautakunta esittää, että Malmin lentokentälle kaavailluista tämänhetkisistä merkittävistä maankäyttövarauksista sekä alueelle kaavailluista asuinrakentamisesta luovutaan, sekä selvitetään kentän osalta maankäytön uudet mahdollisuudet.

VASTINE:

Kaavan esitystapa

Yleiskaava on strateginen kaava, jonka yleispiirteisyyttä on haluttu korostaa esitystavalla. Kaavan rajauksia ei tule lukea tarkkaan vaan rajaukset tarkentuvat vasta seuraavalla suunnittelutasolla. Teemakartat auttavat kaavakartan tulkinnassa ja antavat lisäinformaatiota. Myös selostukseen on liitetty kaavamerkintöjen ja määräysten tulkintataulukko.

Kaavamääräyksiin on tehty lisäys, jonka mukaan Valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kulttuuriympäristöt -teemakartalta. Suomenlinna on merkitty kartalle omalla merkinnällään.

Liikenneratkaisut

Tie- ja katuverkon hallinnollisia kysymyksiä tarkastellaan yleiskaavaehdotuksen jatkotyönä. Yleiskaavan taloudelliset vaikutukset -selvityksessä on arvioitu bulevardeista 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.

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. Liityntäpysäköintikysymykset ratkaistaan seudullisella tasolla, Helsingissä tulee panostaa erityisesti pyöräpysäköintiin liityntäpaikoilla.

Yleiskaavassa esitettyjen kaupunkibulevardien toteutuksessa on useita haasteita, kuten ilmalaatu- ja meluhaittojen ratkaiseminen. Kaikkia vastauksia ei saada yleiskaavavaiheessa, vaan suunnittelua ja ratkaisujen etsimistä tullaan jatkamaan tarkemmassa suunnittelussa. Yleiskaavan aikatähtäin on pitkä, ulottuen aina vuoteen 2050 saakka ja vaihtoehtoisia toteutumispolkuja saattaa löytyä suunnittelun edetessä.

Tekninen huolto, maamassat, hulevesijärjestelyt

Rakentamisen ja ylläpidon teknisen huollon pitkän tähtäimen välivarasto- ja varikkoverkostosta ja lumen vastaanotto- ja käsittelypaikkojen vaihtoehdoista on rakennusvirastossa käynnissä selvitykset, jotka perustuvat yleiskaavaluonnoksen mitoitus- ja laajuuslukuihin. Kaavakarttaa täydennetään kaavamääräyksillä tulvasuojelusta ja hulevesistä. Kaavaselostusta täydennetään liiteraportilla, jossa tulvasuojelusta kerrotaan tarkemmin.

Kaavan luontovaikutusten arviointiraportissa on arvioitu hulevesien vaikutus luontoarvoihin kohtalaiseksi tai vähäiseksi. Helsingin kaupungin hulevesistrategian mukainen toiminta antaa hyvät edellytykset ympäristön kannalta kestäville hulevesiratkaisuille.

Virkistys- ja viheralueet ja kulttuuriympäristö

Teemakarttoja ja kaavamääräyksiä on täydennetty siten että Kaupunkiluonto- ja Kulttuuriympäristöt - teemakartat ovat osittain oikeusvaikutteisia.

Kulttuuriympäristöjä koskeva teemakartta on lisätty kaavaan. Teemakartta on oikeusvaikutteinen valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen osalta. Suomenlinna on osoitettu kaavan pääkartalla.

Natura- ja luonnonsuojelualueet osoitetaan Kaupunkiluonto-teemakartalla, johon viitataan kaavamääräyksissä ja joka on niiltä osin oikeusvaikutteinen. Kaavamääräys määrää luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden kohteiden huomioon ottamisesta. Koko kaava-aluetta koskee määräys: ”Vihersormien ja muiden seudullisten viheralueiden sekä paikallisen viheralueverkoston jatkuvuus tulee turvata.”

Kantakaupunkimerkintä tai muukaan rakentamisaluemerkintä ei tarkoita sitä, että puistoihin rakennetaan. Puistot ovat osa sekoittunutta rakennetta. Hyvällä suunnittelulla taataan asukkaille viihtyisä asuinympäristö ja laadukkaat helposti saavutettavat virkistysalueet. Laadukkaan ulkoympäristön suunnitteluun ja toteutukseen tarvitaan jatkossa enemmän voimavaroja.

Teemakarttojen viimeistely on tehty yhteistyössä. Viheralueita ei ole luokiteltu pääkartalla, mutta kaavaa on täydennetty siten, että Kaupunkiluonto-teemakartalla on esitetty suojeluverkostot. Helsingissä virkistysalueet on asemakaavoitettu ja luokittelu on tehty asemakaavoissa käyttötarkoituksen mukaan. Kaavaan kuuluu Virkistys- ja viherverkosto -teemakartta ja Kaupunkiluonto- ja Kulttuuriympäristö -teemakartat. Virkistysalueilla on useita luonnonsuojeluun, virkistykseen ja kulttuuriympäristöön sekä maisemaan liittyviä arvoja. Tarkemmassa suunnittelussa on mahdollista ottaa huomioon virkistyskäytön ja luonto- ja kulttuuriarvojen yhteensovittaminen. Virkistys- ja viherverkosto -teemakarttaa on täydennetty virkistystoimintojen osalta siten, että liikuntapuistoverkosto on osoitettu. Kaavan viheraluemerkintä sisältää monipuolisen viheralueverkoston.

Keskuspuisto

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

Merellinen Helsinki

Merellistä teemakarttaa on kehitetty eteenpäin siten, että määritelmät ovat luettavissa myös karttatulosteelta. Teemakartoilla esitetään useita yksityiskohtaisia ratkaisuja, joihin yleiskaava perustuu, tai jotka antavat lisäinformaatiota. Rantaraitin määräys, joka koskee kaikkia Helsingin rantoja, on merellisellä teemakartalla kuvattu yleiskaavakarttaa tarkemmin, mutta edelleen yleiskaavan tarkkuudella. Teemakartalla saaristoraitiotien läntistä päätepistettä on esitetty Hakaniemeen, jolla on potentiaali kehittyä merkittäväksi ja monipuoliseksi joukkoliikenteen solmukohdaksi. Yleiskaavan pääkartta mahdollistaa raidelinjauksen myös kantakaupunkiin. Mahdollisuus on kuvattu myös joukkoliikenteen runkoverkko 2050 - teemakartalla. Lopullinen linjaus ratkeaa tarkemmassa suunnittelussa. Melkin saaren osalta merkinnät sekä Merellisessä teemakartassa että Virkistys- ja viherverkosto 2050 -kartassa ja Kaupunkiluonto -teemakartassa on korjattu yhteneväisiksi Kaupunkiluonto-teemakartan kanssa, ja yleiskaavan pääkartan mukaisiksi.

Malmin lentokenttä

Malmin lentokenttäalue on keskeinen rakentamisaluevaraus yleiskaavassa, ja sen merkitseminen asuinalueeksi perustuu Suomen hallituksen 3.4.2014 tekemään kehyspäätökseen luopua lentokenttätoiminnasta. Valtio luopuu lentokenttäalueesta viimeistään vuoden 2017 alussa.

Malmin lentokenttää nykyisin ympäröiviin viheralueisiin kohdistuvat vaikutukset selvitetään jatkosuunnittelussa. Lentokenttäalueen aukeaminen mahdollistaa uudenlaisia reittejä ja viherverkostoa myös nykyisen aidatun alueen sisäpuolella. Kaupunkisuunnitteluvirastossa on käynnissä alueen kaavarunkotyö.

Ympäristölautakunta

Yleiskaavaluonnoksen mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen on kannatettavaa. Ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta yleiskaavaluonnos tukee hyvin seudullista maankäyttöä.

Yleiskaavaluonnos tukee laajojen yhtenäisten viheralueiden säilymistä, vihersormien ylläpitämistä ja viheryhteyksien vahvistamista. Kuitenkin osa uusista rakentamisalueista sijoittuu nykyisille viher- ja virkistysalueille. Keskuspuistoon rakentamisesta tulee luopua.

Kaavan toteutusohjelman valmistelun yhteydessä on tarpeen pyrkiä konkretisoimaan visioon tähtäävää kehityspolkua asettamalla sille välietappeja. Liikenteen haittojen arviointi edellyttää esimerkiksi vuoden 2030 tai 2035 tarkastelua, jolle kuvataan liikennejärjestelmän tavoitevaihe ja siihen liittyvät liikennemääräennusteet.

Ilmasto

Yleiskaavan tulisi luoda mahdollisimman hyvät edellytykset Helsingille vähentää päästöjä ja sopeutua ilmastonmuutokseen sekä osoittaa kaupungin aktiivinen rooli päästöjen vähentämisessä. Mahdollistamalla mittavan väestönkasvun Helsinkiin yleiskaavaluonnos vähentää tehokkaasti liikenteen seudullisia päästöjä. Vaikutusten arviointia tulisi täydentää päästövaikutusten määrällisellä arvioinnilla, joka selventäisi yleiskaavaan sisältyvien ratkaisujen osuuden päästöjen vähentäjänä.

Yleiskaavaan tulisi merkitä alueita, joilla tähdätään mahdollisimman suureen energiaomavaraisuuteen ja hiilineutraalisuuteen. Yleiskaavassa tulisikin esittää lähivuosikymmenien merkittävimmät energiatehokkuuden parantamisalueet.

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole osoitettu alueita tuulivoimatuotannolle. Yleiskaavassa tulee tunnistaa myös merivesien tulvariskialueille sijoittuvat maankäytön muutosalueet ja rakentamiselle aiheutuvat vaatimukset.

Luonto ja virkistys

Viheralueita heikentää paitsi kokonaispinta-alan supistuminen myös niiden pirstoutuminen. Yleiskaavaluonnoksen vaikutuksia saavutettavuuteen tulisi arvioida. Viheralueille rakentamista tulee kompensoida parantamalla viheralueiden toiminnallisuutta ja ekologista laatua, ennallistamalla luontokohteita tai luomalla uusia lähiviherympäristöjä. Bulevardisoinnin ja muun tiivistämisrakentamisen yhteydessä on mahdollista lisätä erilaisin viherkansi-, viherkatto- ja viherseinäratkaisuin kasvillisuuden peittämää pinta-alaa.

Vihersormirakenteen kannalta Keskuspuiston ohella koillinen vihersormi alueella Vartiosaari-Ramsinniemi-Meri-Rastila uhkaa kaventua merkittävästi. Arvokkaille luonto- ja virkistysalueille rakentamista tulee välttää niin kauan kuin mahdollista.

Muutostarpeita

- Keskuspuistoon rakentamisesta tulee luopua
- Koillinen vihersormi Vartiosaari-Ramsinniemi-Meri-Rastila tulisi säilyttää nykyisellään
- Turunväylän bulevardisointiin liittyvä rakentamisalue on liian laaja
- Malminkartanossa Kartanonmetsä tulee suojella ja rakentaminen ohjata keskusta-alueen ja junaradanvarren merkittävään tiivistämiseen, eikä Malminkartanonkaaren ympärille
- Viikintien lisärakentaminen tulisi rajata Viikinojan länsipuolelle Viikinojaa säästäen
- Torpparinmäki: Rakentamisen todellinen tarve ja vaikutukset virkistykseen, maisemaan ja luontoon on syytä selvittää perusteellisesti.
- Vantaanjokivarsi: Lisärakentamisen suunnittelussa tulee ottaa huomioon mm. Helsinkipuiston turvaaminen ja rakentamisen sijoittuminen osittain vesistötulvien riskialueelle.
- Melkin rakentamisalue tulisi poistaa kaavasta.

Kaavamerkinnöistä

Kaavamääräyksiin tulisi lisätä asianmukaisiin kohtiin viittaukset teemakarttoihin. Luonnonsuojelu-, luonto-, virkistys- ja viheralueet on merkittävä selkeästi kaavan lainvoimaisiksi tuleviin osiin.

Maankäytön tiivistäminen ja liikennejärjestelmä

Merkittävät joukkoliikenteen parantamistoimet tulee ehdottomasti ajoittaa ennen väylien varsien asuin- ja työpaikka-alueiden rakentamista. Kauempaa seudulta ja pääkaupunkiseudulta tulevien liityntäyhteydet bulevardien pikaraitioteihin tulee suunnitella huolellisesti.

Autoliikenteen hinnoittelu, erityisesti sujuvuusmaksut, on tehokkain autoliikennemäärien vähentämiskeino. Autoliikenteen hinnoittelun suunnittelu tulisikin aloittaa pikaisesti ja se tulisi tehdä avoimesti ja yhteistyössä eri toimijoiden kesken.

Liikenteen haittavaikutusten kohdentumisen arviointi edellyttää karttaesityksiä katuverkon liikennemääristä sekä nykyisessä että tulevassa ennustetilanteessa. Jatkotyössä tulee arvioida kaupunkibulevardien ja alemman katuverkon todennäköisiä liikennemääriä sekä raskaan liikenteen osuuksia.

Luonnoksessa ei ole esitetty liikennemeluvaikutusten arviointia. Yleiskaavassa on tärkeää tunnistaa alueet, joiden meluntorjunnan suunnittelussa asemakaavatasolla on odotettavissa suuria haasteita. Kaupunkibulevardien toteuttamisen edellytyksenä olevia erityisratkaisuja tulee edelleen kehittää aktiivisesti yhteistyössä ympäristöterveyden asiantuntijoiden ja viranomaistahojen kanssa. Jatkotyössä tulisi arvioida esim. karttatarkasteluna maankäytön muutosalueiden ja liikennejärjestelmän vaikutuksia kaupunkimaisiin hiljaisiin alueisiin.

Merialuesuunnittelu

Olennaisia luontoarvoja omaavat saaret, luodot ja ranta-alueet on syytä huomioida omilla kaavamerkinnöillään. Helsingin yleiskaavaselostukseen olisi hyvä sisällyttää tarkastelu Helsingin edustan merialueen eri toiminnoista ja siitä, miten nykyiset ja tulevat erilaiset toiminnot aiotaan sovittaa Helsingin edustan merialueelle merialuesuunnittelun avulla.

Ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot

Helsingin yleiskaava 2002 valmistelun yhteydessä laadittiin erillisselvitys ympäristöhäiriöitä aiheuttavista toiminnoista ja niiden haitoista. Tämä selvitys on tarpeen päivittää.

HSY:n Sorttiasemien säilyminen Konalassa ja Kivikossa tukee kotitalouksien ja pienyritysten jätehuoltoon liittyviä tarpeita.

Helikopterikentän toiminnan aiheuttamien meluvaikutusten vuoksi helikopterikenttä ei sovellu Kivikkoon.

Yleiskaavoituksessa tulisi huomioida myös rakentamista palvelevien erilaisten massojen välivarastointi-, läjitys- ja hyötykäyttöalueiden sekä huoltoalueiden tarve ja sijoitusmahdollisuudet. Yleiskaavan yhteydessä tulisi esittää toiminnoille alustava tilavaraus- ja sijoitussuunnitelma.

Kaavavalmistelun yhteydessä tulee huolehtia siitä, että rakentamisessa ja muussa yritystoiminnassa syntyvien jätteiden siirtokuormaus-, välivarasto- ja käsittelypaikkoja on jatkossakin käytössä. HSY:n Sorttiasemien säilyminen Konalassa ja Kivikossa tukee kotitalouksien ja pienyritysten jätehuoltoon liittyviä tarpeita.

VASTINE:

Ilmasto

Energiatehokkuuden alueellinen parantaminen on jatkossa yksi merkittävistä keinoista pyrittäessä kaupungin asettamiin ilmastotavoitteisiin. Alueellisen energiankulutuksen vähentämisen mahdollisuuksia ei kuitenkaan ole yleiskaavan mittakaavassa mahdollista arvioida siten, että kaavaan voitaisiin merkitä erityisesti energiatehokkuuden parantamista vaativat alueet. Huomattavaa kuitenkin on, että mahdollistamalla olemassa olevan kaupunkirakenteen huomattava täydennysrakentaminen yleiskaava luo edellytyksiä myös alueellisille energiasaneeraustoimenpiteille, jotka luontevimmin ovat osa kokonaisvaltaista kaupunkikehitystä.

Yleiskaavatyön luonnosvaiheessa tehty ilmastovaikutusten arviointi on käyttökelpoinen edelleen ehdotusvaiheen pieniltä osin muutetun kaavaratkaisunkin osalta. Ilmastovaikutusten arviointi ja pyrkimys mahdollisimman ilmastotietoisten suunnitteluratkaisujen tekemiseen on osa vuoden 2016 aikana tehtävää yleiskaavan toteuttamisohjelmaa. Toteuttamisohjelmassa esitetään maankäytön ja liikennehankkeiden prioriteetteja, joiden määrittämisessä kaupungin ilmastotavoitteiden huomiointi on yksi vahva näkökulma.

Yleiskaava ei ota, nykyisestä lainvoimaisesta yleiskaavasta poiketen, kantaa Helsingin alueelle suunniteltavaan tuulivoimaan. Uusi yleiskaava mahdollistaa tuulivoiman sijoittamisen Helsinkiin, ja tarkempi määrittely tuulivoiman sijoittamisperiaatteista esitetään yleiskaavatyön kanssa samanaikaisesti käynnissä olevassa Tuulivoiman sijoittamisperiaatteet -työssä. Tässä työssä tuulivoiman sijoittamisen vaihtoehtoja pyritään tarkastelemaan mahdollisimman monipuolisesti. Vahvoina tekijöinä sijoittamisperiaatteita määrittää kaupungin tahtotila vähähiilisten energiaratkaisuiden kehittämiseksi sekä toisaalta Helsingin maisemalliset ja toiminnalliset erityispiirteet. Työssä on mukana tuulivoiman sosiaalisen hyväksyttävyyden näkökulma, liiketaloudellinen näkökulma sekä tuulivoiman imagovaikutusnäkökulma. Vuoden 2015 lopulla hyväksyttäviksi esitettävien tuulivoiman sijoittamisperiaatteiden avulla Helsinki voi aiempaa paremmin reagoida tuulivoimaan liittyviin kysymyksiin.

Luonto ja virkistys

Viheralueiden pirstoutumista on pyritty vähentämään välttämällä vihersormien katkaisemista ja säilyttämällä laajat viheralueet. Virkistysalueiden saavutettavuutta on arvioitu yleiskaavan valmistelun yhteydessä. Saavutettavuus on tällä hetkellä hyvä ja tiivistymisen myötä on tarpeen kehittää poikittaisia viheryhteyksiä. Poikittainen joukkoliikenneverkko parantaa virkistysalueiden saavutettavuutta. Kaavassa on osoitettu viheryhteysverkosto, joka palvelee virkistys- ja ekologisena yhteytenä.

Luonnonsuojelua koskevia kaavamääräyksiä on tarkennettu. Luonnonsuojelua koskeva kaavamääräys viittaa teemakartoilla esitettävään suojeluverkostoon. Kaupunkiluonto -teemakartalla on osoitettu oikeusvaikutteisena suojeluverkosto sekä lisäksi esitetty LUMO-ohjelmaan ja kaupunkiekologiseen selvitykseen perustuvat tavoitteet kehittää metsäverkostoa, niittyverkostoa ja siniverkostoa sekä parantaa viher- ja rakennetuilla alueilla ekologista laatua.

Maankäytön tiivistäminen ja liikennejärjestelmä

Yleiskaavaan liikennejärjestelmää on ehdotusvaiheessa tutkittu kolmessa selvityksessä: Raideliikenteen verkkoselvityksessä, kaupunkibulevardien seudullisessa vaikutustenarvioinnissa sekä Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa. Selvityksissä kaupunkibulevardien myötä tapahtuvalla liikenteen kapasiteetin vähentymisellä sekä tiivistyvän kaupunkirakenteen ansiosta lyhentyvillä matkoilla on merkittävä vaikutus tieliikennesuoritteen vähentymiselle. Yleiskaavan ulkopuolisista liikkumiseen vaikuttavista tekijöistä liikenteen hinnoittelulla on suurin vaikutus kulkumuodon valintaan. Lisäksi joukkoliikenteen palvelutason ja laajan runkoverkon sekä pyöräilyn edistämistoimilla pyritään tarjoamaan aidosti kilpailukykyinen vaihtoehto autoliikenteelle yhä useammalla matkalla. Henkilöautomatkojen kasvun hillitseminen on kuitenkin myös seudullinen kysymys, jota ei voida Helsingin yleiskaavalla kokonaan ratkaista.

Joukkoliikenneverkon kehittämistoimet ovat edellytys kaupunkibulevardien toteuttamiselle, jotta vähenevälle henkilöautoliikennekapasiteetille saadaan korvaavaa liikkumiskapasiteettia. Yleisaavan toteuttamisohjelman laadinnassa tullaan kiinnittämään huomiota joukkoliikennehankkeiden toteutukseen suhteessa maankäytön kehitykseen. Liityntäyhteyksiin liittyvät kysymykset tulee ratkaista seudullisena yhteistyönä ja niitä tarkastellaan yleiskaavan jatkosuunnittelussa.

Yleiskaavan jatkotyössä tullaan arvioimaan kaupunkibulevardien ja ympäröivän katuverkon liikennemääriä, sekä tarvittavilta osin raskaan liikenteen osuuksia. Yleiskaavaehdotuksen liitteeksi laaditussa selvityksessä on arvioitu liikennemääriä Hämeenlinnanväylällä ja sen ympäristössä kaupunkibulevardin toteuduttua. Yleiskaavan toteuttamisohjelman laadinnassa tarkastellaan mahdollista toteuttamispolkua ja siten myös mahdollisia välivaiheita kuten runkobussiyhteyksiä pikaraitiotien sijasta.

Liikenteen vaikutukset ilmanlaatuun ovat hyvin riippuvaisia kaupunkibulevardien liikennemääristä, 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.

Yleiskaavaan toteuttamisohjelmassa 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.

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.

Merialuesuunnittelu

Kaavamääräyksiin on lisätty määräys, jonka mukaan Natura 2000-verkostoon kuuluvat alueet, luonnonsuojelualueet ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015-2024 suojeltavat alueet on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kaupunkiluonto-teemakartalta. Muut saaristo-, meri- ja ranta-alueiden olennaiset luontoarvot on huomioitu Kaupunkiluonto-teemakartalla sekä luonnonsuojelualue- että luonnonsuojelualueiksi perustettaviksi tarkoitetut alueet -merkinnöillä.

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.

Ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot

Kaavakarttaa on täydennetty kaavamääräyksellä tulvasuojelusta, ja kaavaselostusta on täydennetty liiteraportilla, jossa tulvasuojelusta kerrotaan tarkemmin.

Kaavaselostusta on täydennetty liiteraportilla, jossa ympäristöhäiriöitä aiheuttavia teollisuustoimintoja käsitellään tarkemmin.

Yleiskaava luo edellytykset jätehuoltoalueiden huomioon ottamiselle yleiskaavan jälkeisessä suunnittelussa. Pääkaupunkiseudulla alueidenkäytöllisestä jätehuoltosuunnittelusta vastaavat HSY:n jätehuolto sekä jätepakkausten ja muiden jätemateriaalien tuottajat. HSY ei ole toimittanut yleiskaavan lähtökohdaksi pitkän tähtäimen strategista tilavaraussuunnitelmaa ja on ollut tyytyväinen yleiskaavaluonnoksen jätehuoltoalueita koskevaan materiaaliin. Tuottajavastuista jätehuoltoa koskeva uusi lainsäädäntö on astunut voimaan vasta keväällä 2015. Jätehuoltosuunnittelusta vastaavat tahot voivat jatkossa hyödyntää yleiskaavan mitoitus- ja laajuustietoja pitkän tähtäimen suunnitelmia laatiessaan.

Yleiskaavassa ei ole osoitettu paikkaa helikopterikentälle. Aiheesta tehdyssä selvityksessä on tarkasteltu erilaisia sijaintipaikkavaihtoehtoja. Selvityksen mukaan parhaat toimintaedellytykset helikopterikentälle olisivat Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydessä. Kivikko oli mukana yhtenä tutkittavana vaihtoehtona, kuten myös mm. Santahamina.

Helikopterikentän sijaintipaikkaselvitystä on laadittu samanaikaisesti Malmin lentokenttäalueen suunnittelun kanssa. Helikopterikentän sijoittaminen Kivikkoon olisi aiheuttanut rajoituksia lentokenttäalueen suunnittelulle, joten keskenään ristiriitaisia vaihtoehtoja ei ole päädytty esittämään.

Rakentamisen ja ylläpidon teknisen huollon pitkän tähtäimen välivarasto- ja varikkoverkostosta ja lumen vastaanotto- ja käsittelypaikkojen vaihtoehdoista on rakennusvirastossa käynnissä selvitykset, jotka perustuvat yleiskaavaluonnoksen mitoitus- ja laajuuslukuihin.

Muut lausunnon antajat

Finavia Oyj

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti valtakunnan päälentoaseman, Helsinki-Vantaan, toimintaedellytysten turvaaminen ja kehittämismahdollisuuksien varmistaminen on välttämätöntä. Tämä merkitsee ympäröivän maankäytön suunnittelussa erityisesti lentoliikenteen meluvaikutusten ja lentoesterajoitusten huomioon ottamista.

Finavia esittää, että yleiskaavan lähdeaineistoon liitettäisiin KHO:n päätöksen perustana oleva Finavian laatima Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemeluselvitys (IImailulaitos Finavia A3/2008, 30.4.2008) ja kaavan liiteaineistossa esitettäisiin lentoliikenteen melukäyrät yleiskaavan maankäytön suunnittelua ohjaavina. Yleiskaavaselostuksen kappaleessa 7 ”Nykytilanne Helsingin seudulla” tulisi Finavian mielestä selkeästi kertoa Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen näkyminen ja kuuluminen nyt ja tulevaisuudessa Helsingin alueella.

Helsingin yleiskaavan yhteensovittaminen ympäröivien kaupunkien ja kuntien kanssa erityisesti liikenneverkon toimivuuden kannalta on välttämätöntä - Helsingin kaupungin yksipuolinen, omia tarpeitaan varten kehittämä kaupunkibulevardisuunnitelma on mahdollisesti kaikille muille ongelmia tuottava ja on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen.

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. Lentomelualueen 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.)

Helsingin bulevardisointisuunnitelmaa on laadittu pitkäjänteisesti ja kaikille avoimena, laajasti ja monipuolisesti osallistavana prosessina vuodesta 2012 alkaen. Yleiskaavan mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen on ilmastonmuutoksen hillinnän ja mittavan väestönkasvun kannalta kannatettavaa. Se tukee myös seudullisesti asetettuja yhteisiä maankäytön tavoitteita. Yleiskaavan mahdollistamana kaupunkibulevardikaupunginosissa voidaan luoda mahdollisimman hyvät edellytykset päästöjen vähentämiseksi ja ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi. Yleiskaava luo edellytykset vähentää tehokkaasti liikenteen seudullisia päästöjä mahdollistamalla Helsinkiin mittavan väestönkasvun hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle.

Fingrid Oyj

Yleiskaava-alueelle sijoittuvat Fingrid Oyj:n 110 kV voimajohto Tammisto-

Myyrmäki, 400 kV voimajohto 400 kV Tammisto -Anttila sekä suunniteltu 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi-Vuosaari.

Suunniteltu 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari olisi hyvä lisätä teemakartalle ”yhdyskuntatekninen huolto”. Yleiskaavan laatimisen yhteydessä tulisi kiinnittää huomiota siihen, että 400 kV kantaverkon laajentuminen Helsingin alueella olisi mahdollista. Yleiskaavaa laadittaessa tulisi huomioida että tarvittavat 400 kV verkon laajenemisen edellyttämät alueiden tilavaraukset säilytetään sellaisina, että alueille voidaan toteuttaa tarvittavat 400 kV kytkinlaitokset ja suurmuunnot.

Osayleiskaavan luonnoksessa ei ole otettu kantaa voimajohtoihin, joten Fingrid Oyj:llä ei ole tarvetta huomauttaa kaavan sisällöstä.

VASTINE:

Lausunnon johdosta teemakartalla voimajohtoja tarkoittava merkkien selitys on muutettu muotoon ”Korkeajännitteisten 110kV- ja 400 kV -sähkökaapeleiden johtokäytävä”, joka teemakartan esitystarkkuudella ottaa huomioon myös Länsisalmi-Vuosaari -voimajohtohankkeen. Teemakartta käsittää merkinnät voimalaitoksista ja kytkinasemista, joihin 400 kV verkon laajenemisen edellyttämät alueet sisältyvät. Kaavaluonnosvaiheen yleismääräystä yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevista tiloista ja laitteista on täydennetty määräyksellä kantakaupungin suurista energiantuotantoon liittyvistä laitoksista ja seudullisista energiaverkostoista ja -laitoksista.

Gasum Oy

Rakennusten ja muiden rakenteiden suojaetäisyyksistä ja muista maakaasun käyttöön ja turvallisuuteen liittyvistä asioista säädetään asetuksessa 551/2009. Alueluokassa 4 asetetaan maakaasuputkelle teknisiä vaatimuksia, joita Helsingin alueella oleva maakaasuputki ei täytä. Alueluokan 4 mukainen rakentaminen lähemmäs kuin 200 metrin päähän maakaasuputkesta ei ole mahdollista. Maakaasuputken DN 400 kokonaispituus Helsingin alueella on noin 24 km.

Tukes voi yksittäistapauksissa myöntää poikkeuksia asetuksen säännöksistä. Menettely tulee käynnistää valmistelevilla neuvotteluilla Gasumin kanssa. Maakaasuputkiston vaikutuspiirissä olevat maankäyttöratkaisut tulee tehdä Gasumin hyväksymällä tavalla maakaasuputkistoa koskevien säännösten mukaisesti.

VASTINE:

Kaupunkisuunnitteluviraston mielestä DN 400 -maakaasuputken maankäyttö- ja kustannusproblematiikka tulisi pitkällä tähtäimellä käsitellä kokonaisvaltaisesti. Lähiaikojen yksittäistapauksissa noudatetaan asetuksen menettelytapoja ja muita hyvän yhteistyön muotoja.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

HSL toteaa lausunnossaan, että Helsingin yleiskaavaluonnoksen tavoitteellinen ote seudun kestävyyden ja kilpailukyvyn lisäämiseksi on hyvin perusteltu ja kannatettava. Seudun ydinalueen tiivistäminen ja kantakaupungin laajentaminen tukevat kestävän liikkumisen toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä autoiluun nähden

monin tavoin. Raideliikenteeseen perustuva joukkoliikennejärjestelmä tukee seudun visiota maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä. Yleiskaavaan sisältyy kuitenkin paljon avoimia kysymyksiä. Yleiskaavassa esitetyt liikennejärjestelmää koskevat merkittävät muutokset ja niistä päättäminen edellyttävät jatkoselvityksiä ja seudullisten vaikutusten täsmentämistä.

Kantakaupungin laajenemisessa yleiskaava tukeutuu voimakkaasti kaupunkibulevardeihin. HSL edellyttää, että seudullisen joukkoliikenteen saavutettavuus ei heikenny bulevardisoinnin seurauksena. Kaupunkialueen tiivistäminen henkilöautolle kilpailukykyisen joukkoliikenteen mahdollistamiseksi ja liikenteen vaatiman tilan tehokkaampi hyödyntäminen tukevat lähtökohtaisesti seudun tavoitteita. Kaupunkibulevardiratkaisuja ja niiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään tulee tutkia seudullisena yhteistyönä. Myös kaupunkibulevardien ympäristövaikutusten, kuten melu ja ilmanlaatu, hallinnassa tulee tutkia keinoja, joilla haitallisia vaikutuksia voidaan hallita tiiviissä kaupunkirakenteessa.

Pikaraitioteillä on yleiskaavan joukkoliikennejärjestelmässä merkittävä rooli. Yleiskaavaluonnoksessa osoitettujen pikaraitiotieverkon tilavarausten pohjalta on jatkoselvityksissä arvioitava, mitkä yhteydet käytännössä toimivat kustannustehokkaasti pikaraitioteinä. Pikaraitioteiden joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kannalta on ratkaisevan tärkeää, että pikaraitioteillä saavutetaan pikaraitiotiemäinen nopeustaso. Tämä edellyttää pikaraitioliikenteen priorisointiin sitoutumista jo yleiskaavan hyväksymisen yhteydessä tiedostaen, että se pidentää muiden liikennemuotojen matka-aikoja. Riittävä nopeustaso on edellytys myös bulevardisoinnille asetettujen kaupunkirakenteellisten tavoitteiden onnistumiselle.

Varikot ja terminaalit ovat toimivan joukkoliikennejärjestelmän edellytys ja niiden tilavaraukset ja toimintaedellytykset tulee varmistaa kaavoituksessa. Töölö-Meilahti alueen joukkoliikenneterminaalille tulee löytää ratkaisu. Seudullisesti ja valtakunnallisesti merkittävän Ilmalan junavarikon toimintaedellytykset tulee varmistaa pitkällä tähtäimellä. Yleiskaavan mukainen liikennejärjestelmä edellyttää pikaraitiotievarikot muun muassa Raidejokerille ja Laajasalon raitiotielle.

Kaavan toteutettavuus on keskeinen asia ja siihen tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkotyössä. Yhdyskuntarakenteen kehittymisen ja tavoitteiden saavuttamisen kannalta toteuttamisohjelman muodostaminen on kriittinen työvaihe. Ensisijaisesti tulee kehittää nykyrakenteeseen tukeutuvia alueita.

VASTINE:

Kaupunkibulevardeja on ehdotusvaiheessa käsitelty tarkemmin kahdessa konsulttityössä, joiden molempien ohjausryhmissä on ollut mukana myös HSL:n edustaja tuomassa seudullista näkökulmaa. Toisessa työssä on paneuduttu HSL:n peräänkuuluttamiin kaupunkibulevardien seudullisiin vaikutuksiin niin liikenteellisestä, kaupunkitaloudellisesta kuin kaupunkirakenteellisestakin näkökulmasta. Toisessa työssä on tutkittu tarkemmin Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin paikallisia vaikutuksia. HSL:n parhaillaan laatimassa ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksessä on mukana myös kaupunkisuunnitteluviraston edustus ja selvityksessä käsitellään useita yleiskaavan keskeisiä teemoja. Em. selvitykset täydentävät jo tehtyjä kaupunkibulevardeihin liittyviä selvityksiä ja vaikutusarviointeja. On myös hyvä muistaa, että kaupunkibulevardit toteutuvat hyvin pitkällä aikavälillä. Ilmanlaatu- ja melukysymyksiä tulee tarkastella jatkossa lisää. Tarkasteluissa on otettava huomioon paitsi katukuilun tilanne, myös vähenevän liikennemäärän kokonais- ja kerrannaisvaikutukset koko seudun tasolla. Tulevaisuudessa se, millaista kaupunkia

haluamme, tulee määrittämään kaupunkiin mahtuvan liikenteen määrää ja kulkutapajakaumaa entistä enemmän.

Yleiskaavan jatkotöissä tullaan tarkastelemaan tarkemmin ja sisääntuloväylä kerrallaan kunkin väylän muuttamisen vaikutuksia liikenteeseen ja esimerkiksi sujuviin satamayhteyksiin. Bulevardikohtaiset ratkaisut valitaan vastaamaan kunkin suunnan tarpeita.

Kaupunkibulevardien ympäristövaikutukset tulevat tuomaan haasteita suunnitteluun. Tarkempitasoinen suunnittelu tulee kuitenkin vastamaan ja etsimään ratkaisuja näihin ongelmiin. Jalankulkuun, pyöräilyyn sekä vahvaan joukkoliikenteeseen tukeutuva kaupunkirakenne vähentää autoliikenteen tarvetta tiiviissä kaupunkirakenteessa, mikä omalta osaltaan auttaa vähentämään liikenteestä syntyviä ilmanlaatu- ja meluhaittoja. Yleiskaavan aikajänne on pitkä ulottuen aina vuoteen 2050 saakka. Tästä johtuen käytettyjä ennusteita tullaan tarkastelemaan uudelleen ja tarkentamaan jatkosuunnittelussa.

Yleiskaavaluonnoksesta saatujen lausuntojen ja mielipiteiden sekä lisäselvitysten perusteella baanaverkko, eli pyöräilyn runkoverkko on nostettu oikeusvaikutteiselle yleiskaavakartalle. Baanaverkkoa on päivitetty vastaamaan yleiskaavan painopistealueita sekä sovitettu seudullisiin yhteyksiin. Pyöräily-yhteyksiin kiinnitetään huomiota tarkemmassa suunnittelussa myös vanhoilla alueilla ja pyörien liityntäpysäköinti liikenteen solmukohdissa on Helsingissä keskeistä. Liityntäpysäköintiä niin autoille kuin pyörille tulee kehittää seudullisena yhteistyönä.

On selvää, että seudullisen joukkoliikenteen saavutettavuus ei saa heikentyä kaupunkibulevardien rakentamisen vuoksi. Tämä vaatii paitsi merkittävää joukkoliikennekapasiteetin lisäämistä sekä bulevardeilla että niiden suuntaisilla raskaan raideliikenteen yhteyskäytävillä, myös pikaraitioteiden riittävästä nopeudesta sekä joukkoliikenteen riittävästä varikkokapasiteetista huolehtimista. Yleiskaavassa Raide-Jokerin varikko osoitetaan yhdyskuntateknisen huollon alueelle Roihupeltoon. Muuten 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 pääkäyttötarkoitusmerkintä ei pääsääntöisesti estä muiden käyttötarkoitusten sijoittamista alueelle.

Kaupungin kasvaessa ja joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvua tavoitellessa joukkoliikennejärjestelmän rakenne tarvitsee uudelleenarviointia. Helsingin keskustaan suuntautuvien suorien bussilinjojen määrä ei voi kasvaa loputtomasti, joten vaihtopaikkojen merkitys kasvaa. Terminaalien tarvetta ja paikkoja tutkitaan lisää yleiskaavan jatkotöissä. Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin kohdalle hahmoteltu uusi lähijunaliikenteen asema, Mannerheimin asema on vaihtoehto yhdeksi tällaiseksi vaihtopaikaksi. Asema tukisi hyvin bussi-juna -matkaketjun toimivuutta ja vaihtoyhteyttä pikaraitiotiehen. Aseman perustamista ja ylipäätään joukkoliikenteen vaihtopaikkoa tutkitaan tarkemmin jatkotöissä.

Yleiskaavan toteutusohjelmassa tullaan arvioimaan, mitkä joukkoliikenteen uudet runkoyhteydet on kannattavaa toteuttaa pikaraitioteinä, ja mitkä ainakin ensi vaiheessa bussiyhteyksinä. Yleiskaavassa varaudutaan laajaan pikaraitiotieverkkoon, jolloin joukkoliikenteen runkoyhteyksillä varataan riittävästi tilaa niin, että yhteyksistä saadaan sujuvia ja nopeita. Raideliikenteen verkkoselvityksessä todettiin, että pikaraitioteiden riittävän nopeustason saavuttaminen on tärkeää pikaraitiotieverkon toimivuuden ja kannattavuuden kannalta. Joillakin yhteysväleillä tämä tarkoittaa muiden liikennemuotojen liikkumisen hidastumista. Helsingin keskustassa säilytetään

varaus maanalaiselle raideliikenteen runkoyhteydelle nopeustason ja kapasiteetin turvaamiseksi myös kauempana tulevaisuudessa.

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. Sekä kaupunkisuunnitteluviraston että HSL:n intresseissä on yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen. Toimiva yhteistyö on näiden tavoitteiden saavuttamisen perustavanlaatuinen edellytys.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY

Helsingin yleiskaavan tavoitteena oleva yhdyskuntarakenteen täydentäminen ja poikittaisen joukkoliikenteen parantaminen sekä ns. intensiivisen joukkoliikennevyöhykkeen laajentaminen ovat seudullisesti kestävän kaupunkikehityksen perusta ja ne tukevat vahvasti Pääkaupunkiseudun ilmastostrategian maankäytön linjauksia. Yleiskaavaluonnoksen aiheuttamia ilmastopäästöjä on arvioitu HSY:n kehittämän Ilmastoveivi-työkalun avulla. Skenaariotarkastelujen perusteella yleiskaava ei lukitse Helsinkiä ilmaston kannalta kestämättömälle kehityspolulle, ja hiilineutraaliustavoite voidaan saavuttaa. HSY esittää, että jatkosuunnittelussa energianäkökulma olisi hyvä liittää kaavatarkasteluun ja vaikutusten arviointiin vahvasti mukaan.

HSY esittää, että jatkosuunnittelussa otetaan huomioon muuttuvan ilmaston vaikutukset rantarakentamiseen, keskustojen tiivistämiseen sekä viheralueiden suunnitteluun. Tulevaisuudessa myös kaupunkialueiden lämpösaarekeilmiö saattaa voimistua.

Kaupunkirakenteen täydentäminen parantaa joukkoliikenteen edellytyksiä, mutta saattaa myös heikentää monien asukkaiden elinympäristöjä Huomattavaa osaa asuinrakentamisesta on suunniteltu vilkasliikenteisten pääväylien varsille ajatuksena tehdä niistä kaupunkibulevardeja. Ilmanlaatuongelmat kärjistyvät, jos väylistä rakentuu suljettuja katukuiluja, joissa tuulettuvuus ja ilman puhdistuminen heikkenevät. Ongelman ratkaisu edellyttää voimakasta panostusta joukkoliikenteeseen ja uusia raideliikenneyhteyksiä. Mikäli asutusta suunnitellaan suojavyöhykesuosituksia lähemmäs väylää, tulee ilmanlaatuvaikutukset ja -ratkaisut selvittää. Herkät kohteet (koulut, päiväkodit, sairaalat, vanhainkodit) tulee sijoittaa riittävän etäälle vilkasliikenteisistä väylistä. Ilmanlaatuvaikutuksia ja -ratkaisuja tulee selvittää tarkempiasteisessa kaavoituksessa myös esim. satamien lähialueilla sekä alueilla, joiden lähellä on puun pienpolttoa.

Yleiskaavassa on syytä ottaa huomioon kaupunkirakenteen tiivistyessä liikenteen aiheuttamien ilmanlaatua heikentävien päästöjen hallinta. Suunnitelmaan olisi hyvä määritellä ympäristövyöhyke tai vastaava, joka kiinnittäisi erityistä huomiota vähäpäästöisen liikkumisen edistämiseen ja ilmanlaatua heikentävien, ajoneuvoista aiheutuviin liikennepolttoaineiden päästöihin ja vähemmän päästöjä aiheuttavien rengasvalintojen tekemiseen.

Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon vesihuoltoverkostojen pitkä elinkaari, mikä edellyttää laaja-alaista ja pitkäjänteistä näkemystä tulevista rakentamisalueista ja niiden vaikutuksesta yksittäisiin investointeihin ja niiden mitoitukseen.

Vesihuoltojärjestelmien toimintaedellytykset tulee turvata jatkosuunnittelussa riittävin tilavarauksin ja alueet tulisi suunnitella siten, että rakennetun vesihuollon siirtotarve olisi mahdollisimman vähäinen. Vuosaaren, Tattarisuon ja Vartiokylän pohjavesialueet on luokiteltu vedenhankinnan kannalta tärkeiksi pohjavesialueiksi. Niillä on edelleen merkitystä Helsingin alueella kriisitilanteiden vedenhankinnassa. Tämä tulee jatkossakin huomioida pohjavesialueluokituksissa ja maankäytössä, vaikka nämä aluevaraukset eivät HSY:n teknisiä tilavarauksia olekaan.

Ilmaston muutoksesta ja kaupunkirakenteen tiivistymisestä johtuen hulevesien määrä tulee lisääntymään. Tästä aiheutuvan tulvariskin minimoimiseksi tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon Helsingin hulevesistrategiassa ja - ohjelmassa esitetyt toimenpiteet.

HSY:IIe on tärkeää, että yleiskaavassa on huomioitu Kivikon ja Konalan jätehuoltoalueet. Laajentuvaa kantakaupunkia palveleva, nykyisiä asemia pienempi, kaupunkiympäristöön soveltuva miehitetty kierrätysasema tulisi huomioida soveltuvin osin yleiskaavassa, jotta asema saadaan mukaan tarkempaan suunnitteluun.

VASTINE:

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. Kaavaselostusta on täydennetty liiteraportilla, jossa pohjavesialueita käsitellään tarkemmin.

Kivikon ja Konalan jätehuoltoalueet esitetään yhdyskuntateknisen huollon teemakartalla. Yleiskaavan yleismääräys yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevista tiloista mahdollistaa kantakaupunkia palvelevan kierrätysaseman rakentamisen yleiskaavan jälkeisessä jatkosuunnittelussa.

Kaupunkibulevardeilla sekä ilmanlaadun kannalta kriittisillä ja herkillä alueilla ilmanlaatuvaikutuksia ja -ratkaisuja selvitetään yksityiskohtaisen kaavoituksen vaiheessa. Hengitettävien hiukkasten raja-arvot eivät ole ylittyneet Helsingissä vuoden 2006 jälkeen, joskin raja-arvot voivat ylittyä katukuiluissa ja vilkkaasti liikennöityjen väylien varrella, mikäli pölyntorjuntaan ei kiinnitetä jatkuvasti huomiota. 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 eniten, koska ne purkautuvat lähelle hengityskorkeutta.

Ilmanlaatua koskevien haasteiden ratkaisemisessa edellytetään kaavoituksen lisäksi kokonaisvaltaista ja monipuolista keinovalikoimaa ongelmalähteeseen vaikuttamiseksi. Näitä ovat mm. liikenteen ja pysäköinnin hinnoittelu ja ajonopeuksien

alentaminen, mutta myös uusien menettelytapojen ja toimenpiteiden käyttöönotto. Ympäristövyöhykkeet ovat olleet Euroopassa hyväksi havaittu ratkaisu vaikuttaa monitahoisesti kaupunkien ilmanlaatuun. Niiden määrittely Helsinkiin edistäisi ilmanlaadullisia tavoitteita ja on luontevinta tarkemman suunnittelun vaiheessa.

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. Lisäksi autoliikenteen määrään voidaan vaikuttaa ruuhkamaksuilla sekä pysäköinnin hinnoittelulla. Pienhiukkasista syntyviä ongelmia voidaan vähentää huomattavasti hyvin toteutetulla kadunpidolla, sekä mahdollisilla rajoituksilla nastarenkaiden käytössä.

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

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

Liikenne- ja viestintäministeriö

Yhteenveto

Maankäytön ja liikennejärjestelmän tiiviillä yhteistyöllä ja vuorovaikutuksella voimme kehittää Helsinkiä viihtyisäksi ja kilpailukykyiseksi pääkaupungiksi.

Helsingin uusi yleiskaavaluonnos on rohkea ehdotus yhdyskuntarakenteen muuttamiseksi laajoilla alueilla kantakaupunkimaiseksi.

Bulevardisoinnissa on kyse koko Helsingin seutuun vaikuttavasta merkittävästä kaupunkirakenteellisesta muutoksesta, jonka täsmällinen vaikutusten arviointi on yleiskaavan luonnoksen perusteella vaikeaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö edellyttää, että varsinkin liikenteellisiä ja taloudellisia vaikutuksia tarkastellaan laajasti ennen kaavan seuraavan vaiheen käsittelyä. LVM ehdottaa, että bulevardisoinnissa edettäisiin kokeilujen kautta ottamalla ensin jokin alueista käyttöön, esimerkiksi jo nyt kaupungin katuverkon osana oleva Itäväylä.

Koska tielain (1242/2009) mukaan liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä sekä miltä osin ne ovat valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä ja Liikennevirasto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä, LVM edellyttää neuvotteluja sisääntuloteiden asemasta liikenneverkossa ennen Helsingin yleiskaavan kaavaehdotuksen esittämistä.

VASTINE:

Bulevardien vaikutuksia on tutkittu yleiskaavaehdotuksen laadinnan yhteydessä kahdessa selvityksessä. Toisessa tutkitaan bulevardien seudullisia vaikutuksia. Toisessa keskitytään esimerkinomaisesti tarkastelemaan Hämeenlinnanväylän

muuttamista kaupunkibulevardiksi ja erityisesti sen liikenteellisiä vaikutuksia. Yleiskaavan taloudelliset vaikutukset on selvitetty kaavaehdotusvaiheeseen. Työssä on selvitetty sekä kaupungin investointitarpeet että kaupungille ja muille toimijoille kohdistuvat kustannukset ja tulot. Bulevardisoinnin osalta kustannuksia tarkastellaan erillisenä kokonaisuutenaan osaratkaisut mukaan lukien.

Koska bulevardisoinnissa on kyse noin 35 vuodelle jaksottuvasta, monitahoisista ja useita toimijoita koskevista muutoksista, on pilotointi siihen sopivimmaksi osoittautuvalla väylällä tai sen jaksolla kannatettavaa. Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa otetaan kantaa bulevardien toteutusjärjestykseen. Vuorovaikutuksen tiivistyminen yhteistyöosapuolien kanssa on tärkeä osa bulevardien kehittämisprosessia.

Neuvotteluja sisääntuloteiden asemasta liikenneverkossa tullaan käymään 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.

Helsingin satamien ajoyhteyksiin kiinnitetään huomiota jatkosuunnittelussa. Ajoyhteydet kulkevat jo nyt osittain pääkatuverkossa ja myös bulevardeille voidaan järjestää vähintään samantasoiset yhteydet. Yleiskaavassa varaudutaan liikennetunneleihin, joita voidaan toteuttaa jos maanpäällinen liikenneverkon kapasiteetti ei riitä ja henkilöautoliikenne kasvaa yleiskaavan tavoitteista huolimatta.

Yleiskaavaluonnoksesta saatujen lausuntojen ja mielipiteiden sekä lisäselvitysten perusteella baanaverkko, eli pyöräilyn runkoverkko on nostettu oikeusvaikutteiselle yleiskaavakartalle. Baanaverkkoa on päivitetty vastaamaan yleiskaavan painopistealueita sekä sovitettu seudullisiin yhteyksiin. Myös eteläisessä kantakaupungissa pyöräilyolosuhteita tulee kehittää, mutta erityisesti pitkämatkaista ja työmatkapyöräily palvelevaa baanaverkkoa ei ole sinne osoitettu, koska alueen läpi kulkevalle nopealle pyöräilylle ei ole tarvetta.

Raideliikenteen runkoyhteyksiä on yleiskaavassa pohjois-eteläsuunnassa kahdessa käytävässä - Tuusulanväylän ja Lahdenväylän suunnissa. Raideliikenteen verkkoselvityksessä pikaraitiotieyhteydet näyttäytyvät myös näissä suunnissa raskaampaa raideliikennettä kannattavimmilta ja kapasiteetiltaan riittäviltä vuoteen 2050 saakka. Tästä syystä yleiskaavan liikennejärjestelmän perusratkaisuksi esitetään pikaraitiotieverkkoa, mutta näillä suunnilla varaudutaan myös raskaampaan raideliikenteeseen.

Liikennejärjestelmän ja liikkumisen kehitystä on mahdotonta ennustaa etukäteen. Liikenteen ohjauksen tehostaminen, digitalisoituminen ja automaatio mahdollistavat nykyinfran tehokkaamman käytön. Yleiskaavan tavoite tukea kaikkien eri kulkutapojen edellytyksiä myös jatkossa mahdollistaa tällaisiin kehityksiin reagoimisen tulevaisuudessa.

Yleiskaavassa pyritään voimakkaasti tiivistämään kaupunkirakennetta, jolloin liikennesuoritteet asukasta kohden vähenisivät lyhentyvien matkojen ja paremman joukkoliikenteen ja jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien ansiosta. Jos kulkumuotojakauman muutos ja liikkumista ohjaavat keinot eivät pure lainkaan kuten kaupungin kasvun mahdollistamiseksi toivottavaa, on koko Helsingin kaupungin kasvua ja kehitystä syytä arvioida uudelleen. Kaupunkibulevardien

turvallisuusvaikutuksia tutkitaan parhaillaan kaupunkisuunnitteluviraston tilaamassa opinnäytetyössä ja vaikuttaa siltä, että turvallisuus on kiinni suunnitteluratkaisuista ja liikennemäärästä.

Liikennevirasto

Yhteenveto

Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteeksi on kiitettävästi otettu pyrkimys yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen sekä joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikennemuotojen edistäminen. Positiivisena todetaan myös uusien junaliikenteen yhteystarpeiden (Lentorata, Pisara) huomioon ottaminen kaavaluonnoksessa.

Kuitenkin etenkin yleiskaavaa tukevan liikennejärjestelmän toimivuuden ja tarkoituksenmukaisuuden varmistamiseksi kaavavalmistelun yhteydessä laaditut taustaselvitykset eivät ole riittäviä ja niitä tuleekin täydentää asianosaisten sidosryhmien yhteistyöllä laadittavilla lisäselvityksillä. Selvitysten tulosten perusteella yleiskaavaluonnoksen ratkaisuja tulee tarvittavilta osin päivittää ennen kaavan kehittämistä ehdotus vaiheeseen 2016.

Keskeisimmät lisäselvitystarpeet ennen kaavan kehittämistä ehdotus -vaiheeseen

Voiko Yleiskaavaluonnoksessa esitettyä maankäytön tiivistämistä kohdistaa suhteellisesti enemmän olemassa olevien ratojen asemien vaikutusalueille. Vain noin kolmannes Helsingin yleiskaavaluonnoksessa suunnitellusta kasvusta on osoitettu olemassa olevien ratojen varteen nykyisiin asemiin tukeutuen. Maankäytön kehittämistä tulee tarkastella myös seudullisesti ja arvioida minkä osuuden Helsinki voi siitä kantaa niin, että samalla varmistetaan liikennejärjestelmän seudullinen toimivuus.

Junaliikenteen varikkotoimintojen tilantarve ja sijoittuminen tulee varmistaa. Ilmala on sekä valtakunnallisen kaukojunaliikenteen, että Helsingin seudun lähijunaliikenteen junakaluston keskitetty huolto-, kunnossapito ja säilytysalue. Liikenneviraston näkemyksen mukaan kaavaluonnoksessa esitetty nykyistä Ilmalan varikkoaluetta vastaava alue ei pitkällä tähtäimellä tule riittämään lisääntyvän junaliikenteen tarpeisiin. Samassa yhteydessä tulee varmistaa ratojen kunnossapidolle riittävät aluetarpeet Helsingin välittömässä läheisyydessä junaliikenteen päivittäisen toimivuuden varmistamiseksi. Liikennevirasto katsoo, ettei nykyään voimassa olevan yleiskaava 2002:n mukainen liikennealuemerkintä Ilmalassa tulee toistaiseksi säilyttää siinä laajuudessaan.

Sisääntuloteiden bulevardisoinnin liikenteellinen toimivuus ja seudullinen vaikuttavuus. Liikennevirasto ei pidä yleiskaavaluonnoksen bulevardisoinnin vaikutusten taustaselvityksiä riittävinä, jotta voitaisiin arvioida bulevardisoinnin paikallisia saatikka seudulIisia vaikutuksia liikenteen toimivuuteen, liikenneturvallisuuteen, liikenteen haitallisiin vaikutuksiin alueen väestölle (päästöt, melu) tai väylien hallinnolliseen luokitukseen. Myös liikennejärjestelmän melko perusteellinen muutos kohti pikaraitioteiden verkkoa ja sen vaiheittain toteutettavuus edellyttävät lisäselvityksiä, mitä ennen Liikennevirasto ei voi hyväksyä esitettyä kaavaratkaisua Helsingin sisääntuloteiden muuttamisesta bulevardeiksi.

Toteuttamisohjelman yhteydessä on laadittava liikenteellisten ratkaisujen osalta investointi- ja käyttökustannusarviot sekä käytävä

alustavat vastuunjakoneuvottelut. Kaavaluonnoksen valmistelun yhteydessä ei ole esitetty kaavan taloudellisia vaikutuksia liikenteen investointitarpeisiin eikä järjestelmän käyttökustannuksiin. Jotta yleiskaavan ratkaisujen toteuttamisen kustannusvaikutukset eri osapuolille saadaan selville, tulee ne arvioida viimeistään kaavan toteuttamisohjelman laatimisen yhteydessä. Kaavan merkittävät liikenteelliset vaikutukset johtavat myös tarpeeseen arvioida uudestaan Helsingin, lähikuntien ja valtion osallistumista liikennejärjestelmän kustannuksiin.

Liikennevirasto edellyttää, että edellä mainitut selvitykset laaditaan ja niiden tulokset otetaan huomioon ennen kaavaluonnoksen kehittämistä kaavaehdotukseksi. Kaikki selvitykset tulee laatia yhteisesti hyväksytyistä lähtökohdista riittävän laajassa yhteistyössä seudun toimijoiden (Helsingin kaupungin kaavoittajat ja liikennesuunnittelijat, HSL, lähikuntien edustajat sekä Liikenneviraston ja Uudenmaan ELY -keskus) kesken. Selvitysten vetovastuu tulee sopia tapauskohtaisesti tarkoituksenmukaisella tavalla.

Liikennevirasto haluaa olla mukana kaavan jatkokehittämisen tueksi tarvittavien liikenteellisten seudullisten taustaselvitysten laatimisessa ja keskustelee mielellään tarkemmin lausunnossaan esitetyistä näkökohdista Helsingin kaupungin asiantuntijoiden kanssa.

VASTINE:

Liikennevirasto toteaa lausunnossaan, että yleiskaavaa tukevaan liikennejärjestelmän toimivuuden ja tarkoituksenmukaisuuden varmistamiseksi tulee tehdä lisää selvityksiä. Tehtyjä selvityksiä on ehdotusvaiheessa täydennetty kolmella työllä. Vuoden 2015 aikana on laadittu selvitys kaupunkibulevardien vaikutuksista seudulliseen liikennejärjestelmään yhteistyössä ELY-keskuksen, HSL:n, Liikenneviraston ja Uudenmaan liiton kanssa. Työssä tutkitaan vaikutuksia niin liikenteellisestä, kaupunkitaloudellisesta kuin kaupunkirakenteellisestakin näkökulmasta. Toisessa työssä on paneuduttu tarkemmin Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin paikallisiin vaikutuksiin ja liikenteellisiin ratkaisuvaihtoehtoihin. Kolmanneksi yleiskaavan joukkoliikennejärjestelmän toteuttamislaajuutta ja edellytyksiä on tutkittu Raideliikenteen verkkoselvityksessä. Lisäksi HSL on laatimassa ajoneuvoliikenteen verkkoselvitystä, jossa paneudutaan myös kaupunkibulevardikysymyksiin. Bulevardien toteuttamisen taloudelliset vaikutukset sekä kaupungille että muille toimijoille selvitetään yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnin yhteydessä. Selvityksiä täydennetään riittävän taustatiedon ja kokonaiskuvan saamiseksi koko suunnitteluprosessin ajan tietoa tarkentaen.

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, mutta yleiskaavan selvitykset tukevat liikenteen uudenlaisen hinnoittelun tarvetta toteutettiin Helsinkiin kaupunkibulevardeja tai ei. Vuoden 2050 liikenneverkon suunnittelussa on pyritty arvioimaan liikennejärjestelmän toimivuutta tulevaisuuden lähtökohdista eikä nykytilanteessa.

Arvioinnit ja selvitykset liikenteen muutoksesta aiheutuvien kustannusten jakautumisesta sekä väylien hallinnollisesta luokituksesta ovat osa tarkentuvaa

yleiskaavaprosessia ja toteutetaan laajassa yhteistyössä kaikkien osallisten kanssa jo toteutusohjelman laatimisen aikana. 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 huomiota jatkosuunnittelussa. Ajoyhteydet kulkevat jo nyt osittain pääkatuverkossa ja myös bulevardeille voidaan järjestää vähintään samantasoiset yhteydet. TEN-T verkko huomioidaan bulevardien jatkosuunnittelussa suunnitteluratkaisuja valittaessa. Yleiskaavassa varaudutaan liikennetunneleihin, joita voidaan toteuttaa jos maanpäällinen liikenneverkon kapasiteetti ei riitä ja henkilöautoliikenne kasvaa yleiskaavan tavoitteista huolimatta.

Yleiskaavassa pyritään voimakkaasti tiivistämään kaupunkirakennetta, jolloin liikennesuoritteet asukasta kohden vähenisivät lyhentyvien matkojen ja paremman joukkoliikenteen ja jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien ansiosta. Kaupunkibulevardien turvallisuusvaikutuksia tutkitaan parhaillaan kaupunkisuunnitteluviraston tilaamassa opinnäytetyössä ja vaikuttaa siltä, että turvallisuus on kiinni suunnitteluratkaisuista ja liikennesuoritteesta. Esimerkiksi merkittävillä jalankulun ja pyöräilyn reiteillä risteäminen voi edelleen tapahtua eri tasossa.

Sisääntuloteiden bulevardisoinnin paikallisia ja seudullisia vaikutuksia liikenteen: liikenteen haitallisiin vaikutuksiin alueen väestölle (päästöt, melu) tullaan selvittämään jatkosuunnittelussa.

Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman ja yleiskaavan mukainen kulkumotojen priorisointijärjestys koskee koko kaupungin liikennejärjestelmää. Merkittävillä seudullisilla ja valtakunnallisilla reiteillä on toki priorisoitava pidempimatkaisia kulkijoita ja esimerkiksi kulku satamiin tulee turvata. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan tilatehokkaita kulkumuotoja, eli joukkoliikennettä ja erityisesti bussiliikennettä suuremman kapasiteetin raideliikennettä kehitetään.

On selvää, että 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 pääkäyttötarkoitusmerkintä ei pääsääntöisesti estä muiden käyttötarkoitusten sijoittamista alueelle.

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 käynnistämässä Liityntäpysäköinti-pilottihanketta, jonka tavoitteena on kehittää seudullista liityntäpysäköintijärjestelmää ja sen kustannusjakomallia sekä tarkastella tarkemmin kahden pilottikohteena olevan yhteysvälin liityntäpysäköintijärjestelyjä.

Junaliikenteen varikkotoiminnoille on varattu tilaa edelleen yleiskaavassa ja esimerkiksi Ilmalan alueen kaavamerkinnöistä on neuvoteltu yhdessä VR-yhtymän kanssa. Junaliikenteen varikkojen kehittämistavoitteet Helsingin seudulla tulee ratkaista yleiskaavaehdotuksen jatkotöinä yhteistyössä valtion, VR:n ja muiden seudun toimijoiden kanssa.

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

Kaavamääräyksiä on päivitetty vastaamaan lausunnonantajien toiveita niin, että sana ”tiealue” on poistettu kaupunkibulevardin kaavamääräyksestä. Rautatien kaavamääräystä on tarkennettu niin, että Tallinnan tunnelia ja suoraa lentokenttärataa koskevana sijainti on ohjeellinen.

Museovirasto

Strateginen yleiskaavaluonnos tuo selkeästi esille kaupungin kehittämisen päälinjat.

Yleispiirteisyys ja suuret kehityslinjat eivät saisi kuitenkaan johtaa menetyksiin, jotka heikentävät olennaisesti helsinkiläisen kaupunkiympäristön tunnistettavuutta ja luontevaa historiallista jatkuvuutta. Periaate kaupunkibulevardeista merkitsee monin paikoin myönteistä kehitystä.

Historiallinen matala keskusta ja merellisen silhuetin säilyttäminen on yksi kaavan myönteisistä tavoitteista. Tavoitetta voisi vielä tarkentaa siten, että Helsingin niemellä sijaitseva kantakaupunki rauhoitettaisiin korkealta rakentamiselta.

”Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt” -selvitys antaa hyvän lähtökohdan kulttuuriympäristöjä koskevan vaikutusten arvioinnin tekemiselle. Yleiskaavan keskeisimmät muutospaineet kohdistuvat useisiin valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Muutosten ja rakentamisen tulee olla sopusoinnussa alueiden kulttuuriympäristöarvojen kanssa.

Vartiosaari: 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. Täydentävä rakentaminen on mahdollista, mutta sen tulisi jatkaa saarelle ominaisen rakentamisen perinteitä ja mittakaavaa luonto ja maisema huomioon ottaen. Sitoutuminen siltojen rakentamiseen ei saisi johtaa siihen, että kustannuksia pyritään kattamaan ympäristön muutoksensietokyvyn raskaasti ylittävällä rakennustehokkuudella, kuten yleiskaavaluonnoksessa on nyt esitetty. Esimerkiksi ilmastonmuutos ja energiakysymykset edellyttävät tulevaisuuden kaupungilta lomailu- ja virkistysmahdollisuuksia. On suunnattoman lyhytnäköistä uhrata kohde lähiörakentamiselle. Saari on valmis, kansainvälisestikin vetovoimainen kulttuuri- ja luontomatkailun kohde, kunhan vain sen saavutettavuutta parannetaan.

Malmin lentoasema: Ilmailukäytön jatkuminen turvaa parhaiten lentoaseman kulttuurihistoriallisten merkitysten säilymisen. Jos toiminta kuitenkin lakkaa, olisi aluetta luontevinta kehittää avoimena virkistys- ja liikuntaympäristönä. Laajan vapautuvan alueen hyödyntäminen asuinrakentamiseen on kuitenkin ymmärrettävää. Myönteistä kaava-aineistoissa esitetyissä kehitysnäkymissä on kentän nykyisten

rakennusten, kenttärakenteiden ja kaupunkitilojen hyödyntäminen uuden alueen identiteetin tekijöinä. Uudisrakentamisen tulisi olla kuitenkin visioitua vähäisempää etenkin rakennuskorkeuksiltaan, jotta ympäristössä voisi säilyä lentokentälle ominainen väljyys ja avaruus.

Tuomarinkylän kartano: Kaava-aineistoissa luonnehdittu tiivis, pikkukaupunkimainen uudisrakentaminen sijoittuisi pääosin, aivan Tuusulanväylän vartta lukuun ottamatta valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön alueelle. Kulttuuriympäristön ja kartanon maisemallisen aseman kannalta tulee harkita uudisrakentamisen sijoittamista etäämmälle kartanonmäestä säilyttäen välissä leveämpi osuus peltoaukeaa. Osoitettaessa alueelle muuttuvaa maankäyttöä on pidettävä huolta siitä, että virkistystoiminnan edellytyksiä ei heikennetä ja sen vaatimat tilatarpeet otetaan huomioon myös peltoaukeilla.

Kaavaluonnos kohdistaa myös kantakaupunkiin, sen lähiympäristöön ja useille 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. Useat ns. metsälähiöt on suunniteltu topografisista lähtökohdista. Matalat rakennukset myötäilevät maaston muotoja ja pistetalot korostavat sen korkeimpia kohtia. Alueiden tiivistäminen tai niiden viereinen, maaston korkeuseroja latistava uudisrakentaminen ei saisi hävittää kaupunkikuvasta tätä suurmaisemallisesti merkittävää elementtiä.

On aiheellista kohtuullistaa muutospaineita erityisesti siellä, missä ne ovat olennaisessa ristiriidassa valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen ominaisluonteen kanssa.

Puolustusvoimilta vapautuville sotilassaarille osoitettu maankäyttö soveltuu niiden kehittämisen lähtökohdaksi.

Suomenlinnan maailmanperintökohde sekä sille hyväksymispäätöksen yhteydessä vahvistettu suojavyöhyke on merkittävä kaavakartalle. Maailmanperintökohteelle ja suojavyöhykkeelle on annettava tarpeelliset kaavamääräykset. UNESCO:n maailmanperintökohdetta tulee hoitaa ja käyttää niin, että alueen maailmanperintöarvo ei heikenny. Suojavyöhykettä koskien alueen suunnittelussa on arvioitava ja otettava huomioon Suomenlinnaan kohdistuvat vaikutukset.

Arkeologinen kulttuuriperintö: Jotta linnoitusvyöhykkeen suojelutavoitteet ja kaupunkirakentamisen tiivistäminen voidaan sovittaa yhteen, on kaavan valmistelussa tarkemmin arvioitava sen toteuttamisen vaikutukset Helsingin maanlinnoitukseen.

Kaava tulee mahdollistamaan monipuolista vesialueiden muuttuvaa käyttöä. Kaavalla voi siten olla vaikutusta vedenalaiseen kulttuuriperintöön.

Yleiskaavaluonnos on periaatteeltaan yleispiirteinen ja strateginen, mutta sen tulisi kuitenkin antaa riittävä lähtökohta hallitulle maankäytön suunnittelulle osayleiskaava- ja asemakaavatasoilla. Esitetyssä muodossaan yleiskaava ei ohjaa riittävästi sovittamaan yhteen eri maankäyttöintressejä, mukaan lukien kulttuuriympäristöt, kaupunkiluonto ja virkistysmahdollisuudet. On varmistettava, että yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa on yleiskaavassa osoitetusta tehokkuudesta huolimatta mahdollisuus päätyä alhaisempaan tehokkuuteen esimerkiksi täydennysrakentamisen sovittamiseksi olevaan kaupunkirakenteeseen. Kaavamääräys, jonka mukaan vierekkäisten ruutujen alue voidaan suunnitella ottamalla huomioon

molempien ruutujen sisältö, johtaa liiankin helposti tehokkaampaa maankäyttöä osoittavan ruudun hyödyntämiseen.

Kulttuuriympäristöjä ei ole esitetty kaavakartalla ja ne on otettu puutteellisesti huomioon myös kaavamääräyksissä. Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen on otettava kattavasti huomioon yleiskaavan eri maankäyttöjä koskevissa määräyksissä. Vastaavalla tavalla kuin keskusta-alueita koskien on erityisesti asuntovaltaisten alueiden kaavamääräykseen tärkeää sisällyttää vaatimus kulttuurihistoriallisten, rakennustaiteellisten ja maisemakulttuurin arvojen huomioon ottamisesta.

Kaavan yleisessä määräyksessä on lisäksi hyvä viitata kulttuuriympäristöjä koskeviin inventointeihin, selvityksiin ja teemakarttoihin. Lisäksi kaava-aineistoon on liitettävä teemakartat valtakunnallisella, maakunnallisella ja paikallisella tasolla arvokkaiksi tunnistetuista kulttuuriympäristöistä sekä arkeologisista muinaisjäännös- ja kulttuuriperintökohteista maassa ja vedessä. Arkeologista kulttuuriperintöä koskevalla kartalla tulee olla merkittynä myös ensimmäisen maailmansodan aikaiset linnoitteet. Lisäksi merellisen Helsingin teemakarttaan on liitettävä seuraava tieto: Yksityiskohtaisempaa muuttuvaa vesialueeseen vaikuttavaa maankäyttöä suunniteltaessa on oltava yhteydessä Museovirastoon vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyvän selvitystarpeen arvioimiseksi.

JOHTOPÄÄTÖKSET

Yleiskaava ei tällaisenaan vielä täytä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kulttuuriympäristöä koskevaa erityistavoitetta eikä yleiskaavan vaikutusten arvioinnin vaatimuksia ja sisältövaatimuksia seuraavilta osin:

- Kulttuuriympäristöjä ja Suomenlinnan maailmanperintökohdetta ei ole esitetty kaava- ja liitekartoilla.
- Kaavamääräykset eivät ota kattavasti huomioon rakennettua kulttuuriympäristöä, maisemaa ja arkeologista kulttuuriperintöä.
- Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuurimaisemaan, rakennusperintöön ja muinaisjäännöksiin on selvitetty ja esitetty puutteellisesti.
- Yleiskaavaluonnos osoittaa useille alueille kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta ristiriitaista tai liian tehokasta maankäyttöä. Näistä Vartiosaareen esitetty maankäyttö on selkeimmin ristiriidassa kulttuuriympäristön arvojen kanssa.

VASTINE:

Valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet kulttuuriympäristön osalta on otettu huomioon siten, että kaavaan on lisätty määräys valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen huomioon ottamisesta. Kaava-aineistoon on lisätty aineistoon jo kuuluvan 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 RKY 2009 -kohteiden lisäksi maakuntainventoinnin kohteet, ja rakennussuojelulailla suojellut ja asemakaavalla suojellut kohteet sekä paikallisesti arvokas kulttuuriperintö. Muinaisjäännösten huomioon ottamisesta on määrätty pääkartan määräyksessä.

Maanpäällisen ja vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta teemakartassa viitataan museoviraston ylläpitämään muinaismuistorekisteriin. Arkeologinen perintö, mukaan lukien vedenalainen perintö, on esitetty myös karttaesityksin Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt -raportissa. Kartoista voi todeta, että arkeologista perintöä on koko Helsingin alueella. Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen tarkempi rajaus ja sisältö on selvitettävä yksityiskohtaisessa suunnittelussa jo senkin takia, että valtakunnallisesti merkittävien maisema-alueiden inventointia koskeva selvitys on kesken ja maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt on esitetty Uudenmaan kulttuuriympäristöt -selvityksen 2012 perusteella maakuntakaavan valmistelun ollessa kesken.

Suomenlinna on osoitettu pääkartalla ja teemakartalla.

Kaavamääräystä on tarkennettu:
Valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kulttuuriympäristöt -teemakartalta. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon maakunnallisesti sekä paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on sovitettava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

Keskeisimmät vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön on esitetty yleiskaavaselostuksessa.

Kaava-aineistoon liittyviä viitesuunnitelmia on muutettu ottamaan paremmin huomioon Tuomarinkylänkartanon valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Yleiskaava mahdollistaa Tuomarinkartanon rakennetun kulttuuriperinnön ja arvokkaan maisema-alueen keskeisten arvojen säilyttämisen.

Kaavaa on korjattu niin, että Suomenlinnan alue on osoitettu pääkartalla ja sitä koskeva määräys kieltää maailmanperintöarvon heikentämisen.

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.

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

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

Puolustusvoimat

Puolustusvoimien 1. logistiikkarykmentti tähdentää lausunnossaan, ettei sotilastoiminta Santahaminassa ja sen välittömässä läheisyydessä ole päättymässä tai vähenemässä. Puolustusvoimat esittää Santahaminan sotilasalue-merkinnän muuttamista EP-merkinnäksi (puolustusvoimien alue). Lisäksi EP-merkintää ehdotetaan yleiskaavassa seuraaviin Santahaminan välittömässä läheisyydessä oleviin saariin:

- Hintholma, Neitsytsaari, Hernesaari, Kuusiluoto ja Viipurinkivi

Suoritettavien ammuntojen vuoksi seuraavia saaria esitetään EP-merkinnälle:

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

Harjoitusten turvaamiseksi varoetäisyydet huomioiden seuraaviin saariin ehdotetaan EP-merkintää:

- Lehmäsaari ja Nuottasaari.

Merellisen Helsingin teemakartasta tulee poistaa Santahaminan huollon tukipisteen merkintä (TK)

Puolustusvoimat esittää seuraavien saarten säilymisen puolustusvoimien aktiivisessa käytössä ja niille esitetään kaavaluonnoksesta poiketen EP-merkintää:

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

Puolustusvoimien alueelle (EP-merkintä) esitetään seuraavaa selitettä:
Merkinnällä osoitetaan puolustusvoimien käytössä olevat tai sellaiseksi suunnitellut varuskunta-, harjoitus- ja varikkoalueet. Alueilla liikkuminen on rajoitettua.

Suunnittelumääräys:

Aluetta kehitetään puolustusvoimien erityisalueena. Alueen käytössä ja jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon yleinen turvallisuus.

Santahaminan raskasaseammuntojen vaara-alue

Puolustusvoimat esittää Santahaminasta kaakkoon suuntautuvaa sektoria ja sen merkitsemistä kaavakarttaan Santahaminan raskaiden aseiden melualueena.

Raskaiden aseiden suositusarvon mukainen 55 dB A-keskiäänitason melualue on lisättävä uuteen yleiskaavaan, ja melualue on huomioitava alueiden käytön suunnittelussa siten, että uusia melulle herkkiä toimintoja ei suunnata Santahaminan ampuma- ja harjoitusalueen melualueelle.

Melualueelle (me-merkintä) esitetään seuraavaa selitettä: Santahaminan raskaiden aseiden melualue. Rajauksen sisäpuolella melun päiväajan keskiäänitaso (LAeq, 7-22) ylittää ajoittain 55 dB. Suunnittelumääräykseksi esitetään: Alueelle ei tule sijoittaa uusia melulle herkkiä toimintoja. Suunniteltaessa rakentamista Santahaminan ampuma- ja harjoitusalueen melualueelle, on puolustusvoimille varattava mahdollisuus lausunnon antamiseen.

Yleiskaavaan pyydetään lisättäväksi seuraavat lauseet: Yli 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeista tuulivoimaloista koko kunnan alueella tulee aina pyytää erillinen lausunto Pääesikunnalta. Yksittäisiä alle 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeita pienvoimaloita saa rakentaa, mikäli ne eivät rajoitu

puolustusvoimien vakituisessa käytössä oleviin alueisiin.

Lisäksi Puolustusvoimat esittää, että kaikki viittaukset Santahaminan toiminnan loppumisesta poistetaan yleiskaavasta ja siihen liittyvistä asiakirjoista.

VASTINE:

Santahaminan saaren pääkäyttötarkoitus on merkitty yleiskaavaan puolustusvoimien alue -merkinnällä puolustusvoimien käytössä olevaksi alueeksi. Mikäli alueella oleva toiminta siirtyy pois, maankäyttötarkoitus muuttuu asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Merkintä on sama, kuin vuoden 2002 lainvoimaisessa yleiskaavassa, myöhemmin tekstissä YK2002.

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

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.

Jänissaari, Itäinen ja Läntinen Haapasaari, Punaluoto, Hietaluoto ja Pitkäsaari ovat uudessa yleiskaavassa virkistys- ja viheralueita (YK2002:ssa luonnonsuojelusaaria.) Virolaislahdenpaasi ja Lohikari sekä Lehmäsaari ja Nuottasaari ovat uudessa yleiskaavassa merellisen virkistyksen 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. Yleiskaavamerkinnät 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. Valmisteilla olevassa yleiskaavassa maankäytön pääkäyttötarkoitukset on päivitetty vastaamaan paremmin saarten todellista pääkäyttötarkoitusta mm. Itä-Villinki merellisen virkistyksen ja matkailun alueena ja Suomenlinnan Pikku-Mustasaari asuntovaltaisena alueena A3, jota voidaan kehittää pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Melkin saarella yleiskaava mahdollistaa asumista sekä virkistys- ja viheralueita. Merkinnät eivät poissulje puolustusvoimien saarilla harjoittamaa aktiivista koulutus-, harjoitus- ja virkistystoimintaa.

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 hyvin asemakaavatasoisen tarkemman suunnittelun maankäyttöä ohjaavaksi merkinnäksi tarkentavine ohjeineen.

Yleiskaavataso on luonteeltaan yleispiirteinen, ei siinä esitetä melualueita eikä vaarasuoja-alueita. Melu- ja suoja-alueet selvitetään tarkemman maankäytön suunnittelun vaiheessa. Santahaminan raskaiden aseiden meluun liittyvät tiedot esitetään raportissa, joka täydentää kaavaselostusta.

Viittauksia puolustusvoimien Santahaminan toiminnan päättymisestä ei ole esitetty yleiskaavan asiakirjoissa. Yleiskaavassa otetaan kantaan ainoastaan maankäytön käyttötarkoituksen muuttumiseen.

Yleiskaava ei ota, nykyisestä lainvoimaisesta yleiskaavasta poiketen, kantaa Helsingin alueelle suunniteltavaan tuulivoimaan. Uusi yleiskaava mahdollistaa tuulivoiman sijoittamisen Helsinkiin ja tarkempi määrittely tuulivoiman sijoittamisperiaatteista esitetään yleiskaavatyön kanssa samanaikaisesti käynnissä olevassa tuulivoiman sijoittamisperiaatteet -työssä. Tässä työssä tuulivoiman sijoittamisen vaihtoehtoja pyritään tarkastelemaan mahdollisimman monipuolisesti. Vahvoina tekijöinä sijoittamisperiaatteita määrittää kaupungin tahtotila vähähiilisten energiaratkaisuiden kehittämiseksi sekä toisaalta Helsingin maisemalliset ja toiminnalliset erityispiirteet. Työssä on mukana tuulivoiman sosiaalisen hyväksyttävyyden näkökulma, liiketaloudellinen näkökulma sekä tuulivoiman imagovaikutus näkökulma. Vuoden 2015 lopulla hyväksyttäviksi esitettävien tuulivoiman sijoittamisperiaatteiden avulla Helsinki voi aiempaa paremmin reagoida tuulivoimaan liittyviin kysymyksiin.

Senaatti-kiinteistöt

Pääpiirteissään Senaatti-kiinteistöt pitää yleiskaavaa perusteellisena pitkän aikavälin maankäytön suunnitelmana, jolla ohjataan hyvin kaupungin yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Yleiskaavan suurpiirteisyyttä Senaatti-kiinteistöt pitää hyvänä.

Kantakaupungin sekä liikenne- ja palvelukeskustojen alueelle sijoittuvien valtion maa-alueiden käsittely yleiskaavassa vastaa pääosin Senaattikiinteistöjen tavoitteita. Seuraavin osin valtion omistuksessa olevien alueiden kaavaratkaisuja olisi ehdotusvaiheeseen kuitenkin tarkistettava:

- 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 jäljestetään.

- Valtion omistuksessa olevan Viikin hoitosopimusalueen osalta, Senaattikiinteistöt suhtautuu myönteisesti tehokkaankin asumisen lisäämiseen alueelle edellyttäen, että mm. yliopiston, valtion tutkimus- ja opetustoiminnan ja niitä tukevien toimintojen sekä alueeseen kohdistuvat suojelutarpeet voidaan turvata

Merellinen Helsinki -teemakartta ei Itä-Villingin alueenkäytön osalta vastaa kaupungin kanssa sovittuja periaatteita.

Kaavoitus ei saa vaikeuttaa Santahaminan sotilaskäyttöä. Erityisesti tulee ottaa huomioon ampumatoiminnan aiheuttaman melun vaikutukset lähiympäristön käyttötarkoitusmerkinnöissä.

Yleiskaavanjatkovalmistelussa tulisi rakennetun ympäristön kulttuuriarvojen säilymisen ja rakennusten korjaamisen varmistamiseksi tarkastella mahdollisuuksia korvata ’Merellisen virkistyksen ja matkailun alue’ Isosaaressa tarvittavin osin ympärivuotisella asumisella, eikä yleiskaavan aluevarauksista saisi muodostua esteitä alueen asemakaavalliselle kehittämiselle. Yleiskaavan eteläreunassa olevan Katajaluodon

osalta on otettava huomioon, että se jää edelleen puolustusvoimien käyttöön. liikenneverkkoon liittyen toivomme vielä selvitettäväksi löytyisikö luontevaa reittiä, jolla Hylkysaari saataisiin paremmin rantaratikan linjauksen tuntumaan.

VASTINE:

Pasilassa pääraiteen ja Veturitien väliin jäävän kantakaupunki-merkityn alueen sekä muun Ilmalan alueen jatkosuunnittelun aikataulutus on sovitettavissa ratapihan varikkotoimintojen sekä huoltoraiteiden tarpeen kokonaistarkasteluiden aikatauluihin. Suunnittelujärjestys huomioidaan yleiskaavan ehdotusvaihetta seuraavassa toteuttamisohjelmassa.

Yleiskaavan ehdotusvaihetta valmisteltaessa Viikin rakentamisen painopistettä on siirretty selkeästi 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.

Helsingin yliopiston kasvintutkimustoiminnan jatkuminen halutaan myös yleiskaavan puolesta taata. Rakentamisen uusilla painotuksilla koeviljelmille on osoitettavissa Viikintien pohjoispuolella vastaavaa aluetta, kuin nykyisin on käytössä Tiedepuistossa ja sen välittömässä läheisyydessä. Myös Viikintien eteläpuolella rakentamisen määrää on vähennetty, jotta yliopiston opetus- ja tutkimusmaatilan toiminta voisi säilyä.

Merellinen Helsinki-teemakartassa olevat yleiskaavatasoiset suunnitteluperiaatteet antavat lisäinformaatiota ja ovat luonteeltaan ohjeellisia. Itä-Villingin kokoisen saaren suunnittelu edellyttää asemakaavatason yksityiskohtaista maankäytön suunnittelua.

Yleiskaavassa Itä-Villingin pääkäyttötarkoitusmerkinnällä mahdollistetaan Itä-Villingin kehittäminen merellisen virkistyksen 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.

Yleiskaavataso on luonteeltaan yleispiirteinen, ei siinä esitetä melualueita eikä vaarasuoja-alueita. Melu- ja suoja-alueet selvitetään tarkemman maankäytön suunnittelun vaiheessa.

Isosaaressa kaavamerkintä ei muodosta esteitä asemakaavalliselle kehittämiselle. Se mahdollistaa toiminnan kannalta oleellisen asumisen jatkumisen, eikä estä rakennetun ympäristön korjaamista.

Puolustusvoimien saarista Vallisaari, Kuninkaansaari, Isosaari ja Kuivasaari ovat vapautumassa Puolustusvoimien käytöstä. Koska Katajaluoto jää puolustusvoimien käyttöön, on Merellinen Helsinki -teemakartalla merkitty vesiliikenteen yhteysmerkintä poistettu teemakartalta.

Saaristoraitiotien sijainti yleiskaavassa on ohjeellinen, jonka toteutustapa ja sijainti ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Santahaminan raskaiden aseiden meluun liittyvät tiedot esitetään yleiskaavan teknistaloudellista suunnittelua koskevassa raportissa, joka täydentää kaavaselostusta.

Suomenlahden merivartiosto

Ei lausuttavaa.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)

Tukes toteaa lausuntonaan, että kaavoitettaessa tulee varmistaa, ettei sellaisten kohteiden läheisyyteen, jossa 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 ja muut merkittävät kokoontumistilat joiden tyhjentäminen onnettomuustilanteissa on vaikeaa.

VASTINE:

Ympäristöriskejä aiheuttavia teollisuustoimintoja käsitellään yleiskaavan teknistaloudellista suunnittelua koskevassa raportissa, joka täydentää kaavaselostusta.

VR yhtymä Oy

Kaupunkirakenteen tiivistäminen merkitsee nykyisten toimintojen sovittamista yhteen monipuolisen maankäytön kanssa tai korvaamista uudella, paremmin yleiskaavan kokonaistavoitteita palvelevalla käytöllä. Näin myös Veturitien varrella Ilmalassa, jonka uuden yleiskaavamerkinnän osalta VR-Yhtymällä ei ole huomautettavaa.

Asemaseutujen kaavoitus mahdollisimman monipuolisiin käyttötarkoituksiin mahdollistaa elävän asemaympäristön muodostumisen ja näiden alueiden kehityspotentiaali onkin otettava ensi vaiheessa käyttöön. Kevyen liikenteen reitit, joustavat kävely-yhteydet ja pyöräilyn laatukäytävät tukevat joukkoliikenteen kasvua ja merkitystä.

Uudet raidehankkeet, jo tänä vuonna valmistuva Kehärata ja tuleva Pisararata, ovat rautatieliikenteen kehittymisen kannalta elintärkeitä. Lentokenttärata on syytä pitää mukana yleiskaavassa niin että yhteys säilyy toteuttamiskelpoisena tulevaisuudessa.

Mahdollisen Pisararadan asemien yhteydessä tulee tarkastella keskustan huoltotunneliverkoston laajentamista keskeisten ydinkeskustan kortteleiden tarpeisiin ja ulottamista päärautatieaseman alueelle. Kasvavien liiketilojen huoltotoiminnat ovat ongelmallista nykyisellään maantasossa tehtynä.

VASTINE:

Raideliikenne tulee tulevaisuudessa olemaan yhä keskeisemmässä asemassa Helsingin seudun liikkumisessa ja rautatiet ovat sen runkoyhteyksiä. Yleiskaavaehdotuksessa on tunnistettu ja määritelty tärkeimmät joukkoliikenteen uudet tai vahvistettavat yhteystarpeet. Vasta jatkosuunnittelussa ja siinä tehtävien tarkempien tarkastelujen myötä määritellään millä kulkumuodolla mitäkin yhteysväliä on parasta liikennöidä. Kulkuyhteydet joukkoliikenteen solmukohtiin pyritään jatkosuunnittelussa tekemään mahdollisimman sujuviksi.

Helsingin keskustan alaisen tilan rajallisuus on yleiskaavavalmistelussa tiedostettu ja tullaan huomioimaan jatkosuunnittelussa.

Sidosryhmiltä pyydetyt kannanotot

(Lähetetty sähköposti nähtävilläolosta)

Rakli

Yleiskaavan tavoitteet ovat oikeansuuntaisia. Yleiskaavaan valittu karkea, pikselimäinen esitystapa korostaa tehokkaasti kaavan strategista luonnetta ja teemakartat esittävät havainnollisesti teemoittaisia yksityiskohtia. Toivomme kuitenkin kaupungin selventävän jatkossa sitä, miten oikeusvaikutteista yleiskaavakarttaa ja ei oikeusvaikutteisia teemakarttoja käytännössä tulkitaan.

Yksityiskohtaisen yleiskaavan toteutusohjelman laatiminen on hyvä asia. Toivomme, että kaupunki järjestää aiheesta keskustelutilaisuuksia kiinteistö- ja rakennusalan yritysten kanssa, koska kiinteistö- ja rakennusalan toimijat käytännössä toteuttavat yleiskaavaa.

Yleiskaavassa pitää olla riittävästi ”tilaa” huomioida käyttäjien tarpeiden muuttuminen ja tämän vaikutukset rakennettuun ympäristöön. Kiveen hakatut, väärin arvioidut sijainnit tai yksityiskohdat eivät saa pitkällä tähtäimellä estää rakennetun ympäristön joustavaa kehittämistä tarpeiden ja kysynnän mukaan. Epäsuotuisan kehityksen estämiseksi pitää yleiskaavan mahdollistaa monikäyttöisyys, eli saman tilan tai tontin useat eri käyttötarkoitukset sekä käyttötarkoituksenmuutokset.

Yleiskaava luo puitteet elinkeinoelämän kilpailukyvylle. Luonnoksessa on kuitenkin elinkeinoelämän näkökulmasta puutteita, jotka tulee selvittää tarkasti yleiskaavan jatkosuunnittelussa. Näitä ovat:

- Elinkeinoelämän tilatarpeet ja -kysyntä: tietotyön, kaupan, logistiikan ja teollisuuden muutosten vaikutus
- Nykyisen toimitilakannan kyky vastata käyttäjien muuttuviin ja kehittyviin tarpeisiin

Tyhjän toimitilan määrä Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla on merkittävä. Tyhjien toimitilojen määrän ennakoidaan jatkavan kasvuaan, sillä yritykset hakeutuvat liiketoimintaa tukeviin, moderneihin, monikäyttöisiin ja tehokkaisiin työympäristöihin. Yritysten tarvitsemien tilojen neliömäärä per työntekijä laskee merkittävästi tilankäytön tehostuessa. Yleiskaavan tulee mahdollistaa monipuolisen toimitilatarjonnan saatavuus ja joustava kehittyminen Helsingissä. Toimitiloja käyttävillä yrityksillä tulee olla mahdollisuus valita tarpeitaan vastaava toimitila sellaiselta sijainnilta, joka parhaiten tukee sen liiketoimintaa ja toiveita.

Kaavaluonnoksen mukaan ”liike- ja palvelukeskustan alueella muutoksia toimitiloista asunnoiksi ei pääsääntöisesti sallita.” Tämä kirjaus on poistettava yleiskaavasta. Tulkintamme mukaan edellä mainittu kaavamääräys estää asuntotuotannon liikenneyhteyksiltään parhaille paikoille, olemassa olevan yhdyskuntarakenteen keskelle. Määräys vaikuttaa ristiriitaiselta näiden Helsingin kaupungin tavoitteiden ja yleiskaavassa esitettyjen kohtien kanssa:

- Kohtuuhintaista asumista edistetään

- Kaikkia keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena
- Yleiskaavassa pyritään toimintojen sekoittumiseen alueiden suunnittelussa kaikilla alueilla.

On hyvä, että kantakaupungin alueella yleiskaava mahdollistaa käyttötarkoituksenmuutosten toteuttamisen.

Bulevardien toteuttaminen on erittäin iso muutos koko pääkaupunkiseudun näkökulmasta, ja sen vaikutuksia tulee arvioida huolella seudullisen maankäytön, väyläverkoston ja liikennejärjestelmän kannalta. RAKLI ehdottaa, että bulevardiratkaisua testataan riittävän pitkällä aikavälillä yhdessä kohteessa, jotta muiden bulevardien toteutettavuutta voidaan arvioida saatujen kokemusten perusteella.

RAKLI nostaa esiin huolen siitä, onko luonnoksessa täysimittaisesti hyödynnetty radanvarren täydennysrakentamispotentiaali? Näemme, että tarvetta etenkin pääradan varren uudistamiseen on, ja tätä hyvään liikenneyhteyteen nojaavaa seutua tulisi kehittää yleiskaavaluonnoksessa esitettyä voimallisemmin. Esitämme, että radanvarren potentiaalin hyödyntämistä korostetaan toteutusohjelmaa laadittaessa.

On hyvä, että yleiskaavaluonnoksessa painottuu tiivis, kaupunkimainen asuntorakentaminen. Asuntopulan jo vaivatessa aluetta on tärkeää, että yleiskaavassa osoitetaan riittävästi nopeasti käyttöön saatavaa tonttivarantoa, jolle rakentamisen kustannukset eivät esimerkiksi perustamisolosuhteiden vuoksi nouse liian korkeiksi. On tärkeää arvioida sitä, kuinka korkeiksi bulevardisoinnin toteutuskustannukset esimerkiksi kansiratkaisujen seurauksena nousevat, ja miten tämä vaikuttaa bulevardien varsille rakennettavien asuntojen hintoihin.

Yleiskaavan aineistoon on kirjoitettu auki suuryksikön tämän hetkinen kokoraja, joka on 2000 m². Kaavahierarkian mukaan maakuntakaava ohjaa yleiskaavan laadintaa, joten tätä lakisääteistä suuryksikön kokorajaa ei ole tarpeellista toistaa yleiskaavan määräyksissä.

Vaikka yleiskaavassa lähtökohtana on luonnollisesti Helsingin alueen kehittäminen, toivomme kuitenkin, että siinä esitettävien ratkaisujen vaikutuksia pohditaan myös seudullisesta näkökulmasta yhteistyössä Espoon ja Vantaan kanssa. Kuntarajoista riippumaton yhdyskunnan kehittäminen on metropolialueella erityisen tärkeää, jotta yhteinen näkemys seudun kehittämisestä vahvistuu.

VASTINE:

Yleiskaavan toteuttamisohjelma tullaan laatimaan yhteistyössä kaupungin hallintokuntien ja vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa.

Yleiskaava on joustava ja mahdollistava suunnitelma, eikä sen tavoitteena ole rajoittaa rakentamismahdollisuuksia. Yleiskaava mahdollistaa elinkeinoelämän kehittymisen ja työpaikkamäärän kasvun. Jos tavoitellaan, että työpaikkojen määrä suhteessa asukasmäärään olisi vuonna 2050 sama kuin nykyisin, on Helsingissä työpaikkoja noin 560 000, jos asukkaita on 860 000. Tämä tarkoittaa noin 180 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä Helsingissä ja karkeasti arvioiden noin 5,4 milj. k-m² lisää toimitilaa. Enemmistön tästä on ennustettu olevan toimisto- ja liiketilaa, loput teollisuus-, varasto- ja muita toimitiloja. Nykyisillä työpaikka-alueilla on mahdollisuus tiivistyä, kasvaa ja kehittyä, vaikka ne yleiskaavassa säilyvät toimitila-

alueina. Keskustojen ja asuntovaltaisten alueiden sekoittunut kaupunkirakenne sekä kantakaupungin laajeneminen mahdollistavat työn ja asumisen yhteensovittamisen. Työn muuttunut luonne, luovien alojen kasvu ja etätyömahdollisuudet ovat yleiskaavassa sisäänrakennettuina.

Yleiskaavan liike- palvelukeskustan määräyksiä on muokattu siten, että näiden keskustojen alueilla toimitilan kokonaismäärää ei lähtökohtaisesti tule vähentää. Kun käyttötarkoituksen muutoksia tehdään, tulee niiden perustua alueelliseen tarkasteluun. Toimitiloja ei voida muuttaa yksipuolisesti asumiseen etenkään keskeisillä kadunvarsilla, sillä ne elävöittävät katutilaa myös keskellä päivää ja luovat kysyntää mm. lounasravintoloille ja kahviloille. Käyttötarkoituksen muutoksien kautta rakentuvat asunnot eivät myöskään ratkaise kohtuuhintaisen asuntotuotannon ongelmia.

Bulevardisoinnin toteutuskustannuksia sekä niistä saatavia hyötyjä arvioidaan Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arviointiraportissa. Vaikka kansi- ja tunnelirakenteet nostavat hintoja paikoitellen, vaikuttavat kaupunkibulevardit tulosten perusteella toteuttamiskelpoisilta ja mahdollistavat nimenomaan tiiviin ja kaupunkimaisen asuntorakentamisen.

Asemanseutujen tiivistäminen ja täydennysrakentaminen kuuluu yleiskaavan periaatteisiin, ja kaavakartta mahdollistaa tehokkaamman maankäytön asemanseuduilla, esimerkiksi Malmilla, Oulunkylässä, Käpylässä, Pitäjänmäellä ja Kannelmäessä.

Yleiskaava mahdollistaa keskustoissa merkittävän maakäytön tehostamisen. Yleiskaavassa on kolmentasoisia keskustoja, joista liike- ja palvelukeskustojen sekä kantakaupungin alueilla vähittäiskaupan rakentamisen määrää ei ole rajoitettu. Yleiskaavan kautta tulee kuitenkin välittyä maakuntakaavan ohjaamat asiat detaljikaavoitukseen, liittyen myös suuryksiköiden kokoon. Yleiskaavan mitoitus kaupan suhteen on maakuntakaavan mukainen.

Yleiskaavoituksessa on tehty seutuyhteistyötä koko kaavatyön ajan.

Helsingin kauppakamari

Kauppakamari pitää Helsingin yleiskaavaa merkittävänä seudun elinkeinoelämän ja kilpailukyvyn kehittämiseen vaikuttavana linjauksena. Siksi yleiskaavatyön tärkeinä lähtökohtina pitää olla joustavuus ja mahdollistaminen, ei rajoittaminen. Helsingin yleiskaavaa ei myöskään voida tehdä erillään muun Helsingin seudun maankäytön suunnittelusta tai ottamatta huomioon yleiskaavan osuutta ja vaikutuksia koko seudun kehittämisessä. Jotta yhdyskuntarakenteesta saataisiin mahdollisimman järkevä ja liikenteestä sujuvaa, on seudun kuntien kyettävä aiempaa huomattavasti parempaan yhteistyöhön sekä vältettävä kokonaisuuden kannalta haitallista osaoptimointia. Asukas- ja työpaikkamäärän suuri kasvu tulee lisäämään erityisesti liikkumista Helsingin seudulla. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja tiivistäminen on pitkällä tähtäimellä paras ja vaikuttavin keino liikkumisen tarpeen vähentämiseksi.

Helsingin väestömäärän kasvaessa ja ostovoiman lisääntyessä tulee yleiskaavan mahdollistaa riittävän palvelu- ja myymäläverkoston syntyminen. Kauppakamari pitää tärkeänä, että myös suurten päivittäistavarakaupan perusmyymälöiden sekä vähittäiskaupan suuryksiköiden toimintaedellytykset turvataan tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Kaavamääräyksissä todetaan suuryksikköihin liittyen kategorisesti, että pysäköintipaikkojen määrää rajoitetaan keskusta-alueilla.

kauppakamari pitää määräystä ylimitoitettuna.

Kaavamääräys rakennusten maantasokerrosten ja kadulle avautuvien tilojen osoittamisesta pääsääntöisesti liiketilaksi on ymmärrettävä kävelypainotteisten liike- ja palvelukeskusten osalta, mutta kauppakamari ei pidä järkevänä määräyksen ulottamista koskemaan myös kaikkia kantakaupungiksi ja lähikeskustoiksi merkittyjä alueita. Kauppakamari ei myöskään pidä hyvänä liike- ja palvelukeskuksia koskevaa määräystä, jonka mukaan muutoksia toimitiloista asumiseen ei pääsääntöisesti sallita.

Helsingin seudun kasvu on koko maan hyvinvoinnin perusta. Seudun kilpailukyvyn kriittisenä tekijänä on työmarkkinoiden, liikennejärjestelmän ja palveluverkon lisäksi asuntomarkkinat. Kauppakamari pitää tärkeänä, että yleiskaavalla mahdollistetaan riittävä asuntotuotanto ja että Helsinki jatkossa toteuttaa oman osuutensa sovitusta asuntotuotannosta. Myös asuntovaltaisten alueiden osalta tulee lieventää määräystä rakennusten maantasokerrosten varaamisesta liike- ja muulle toimitilalle.

Teollisuus- ja varastokäytössä ollut maa-ala on Helsingissä jatkuvasti supistunut. Luonnoksessa 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. Mikäli teollisuusyritysten toimintaedellytyksiä heikennetään, seurauksena voi olla niiden siirtyminen Suomen rajojen ulkopuolelle. Kauppakamari korostaa, että yleiskaavan tulee turvata kaikkien satamanosien toiminnalliset alueet ja sujuvat liikenneyhteydet. Yleiskaavakarttaan tulee merkitä etelään suuntautuvan raideyhteystarpeen lisäksi myös kauppamerenkulun laivaväylät, joilla on vaikutusta mm. niiden läheisyydessä sijaitsevien maa-alueiden käyttöön.

Luonnoksessa korostuu kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosiminen henkilöautoliikenteen kustannuksella. Kauppakamari pitää tärkeänä, ettei liikennemuotoja aseteta vastakkain, vaan kaikkia liikennemuotoja kehitetään tasapuolisesti. Erityistä huolta yrityksissä on herättänyt Helsingin keskusta-alueen saavutettavuuden varmistaminen tulevaisuudessa.

Moottoritiemäisten sisääntuloväylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi luonnoksessa ehdotetulla tavalla vaarantaa selkeästi Helsingin keskusta-alueen saavutettavuuden. Muutos tarkoittaisi ko. väylien välityskyvyn pienenemistä noin puolella ajonopeuksien alentuessa ja eritasoliittymien muuttuessa tasoliittymiksi. Kaupunkibulevardeja harkittaessa on myös muistettava, että niiden vaikutukset eivät koskisi vain Helsinkiä vaan ulottuisivat muulle Helsingin seudulle. Muutoksen vaikutus pääväylien välityskykyyn ja koko seudun liikennejärjestelmän toimivuuteen sekä mahdollisesti myös yhdyskuntarakenteeseen olisi merkittävä, minkä vuoksi Helsinki ei voi päättää asiasta yksipuolisesti.

Liityntäpysäköinti on otettava aiempaa tiiviimmin ja varhaisemmassa vaiheessa osaksi liikenteen ja maankäytön suunnittelua. Mikäli autoilijoiden halutaan siirtyvän joukkoliikenteen käyttäjiksi, on liityntäpysäköintimahdollisuuksia huomattavasti lisättävä myös Helsingissä. Helsingin seudulla on myös jo pitkään ollut pula raskaalle liikenteelle tarkoitetuista pysäköinti- ja palvelualueista, joilla esim. ulkomailta saapuneet kuljettajat voisivat yöpyä ajoneuvoissaan.

Kauppakamarin mukaan on ongelmallista, että arviolta kolmasosan yleiskaavan tuottamasta uudesta asuntotarjonnasta on arvioitu tulevan kaupunkibulevardien varsilta ja niiden lähiympäristöstä ja kauppakamari pitää välttämättömänä, että

asuntorakentamista osoitetaan kaupunkibulevardialueiden sijaan jo rakennetuille alueille.

Seuraavassa on esitetty yksittäisiä alueita koskevia huomioita yrityksiltä saatujen kommenttien perusteella:

- Takkatien-Arinatien pienteollisuusalue erilaisine toimintoineen (mm. kiinteistönhuolto, korjaustoiminta) on tärkeä osa Helsingin yritystoimintaa.
- Kehä I:n Kannelmäen kohdan liike- ja palvelukeskusta -merkintä tulee laajentaa Kehä I:n eteläpuolelle koskettamaan asuntoaluetta etelässä.
- Itäkeskus: Kaavoituksen yhteydessä on varmistettava jo olemassa olevien kaupallisten palveluiden saavutettavuus pääväyliltä (Itäväylä ja Kehä 1).
- Herttoniemi: Yleiskaavan tulisi sallia ehdotettua enemmän tiivistä asuntorakentamista kaikissa suunnissa kävelyetäisyydellä metroasemasta.
- Oulunkylä: Asemanseudun kaavoituksen yhteydessä olisi otettava huomioon mahdollisuus parantaa kaupan palveluita ja edistää päivittäistavarakaupan kilpailua alueella.
- Pukinmäki: Asemanseudun täydennysrakentamisen yhteydessä olisi otettava huomioon aseman ja Kehä I:n välinen alue erillisenä kehityskohteena mahdollistaen kaupan palvelut. Niitä on mahdollista rakentaa siten, että ne palvelevat hyvin lähiasuinaluetta, mutta ovat samalla saavutettavissa hyvin myös Kehä I:ltä.
- Viikki: Alueelle on tulossa merkittävästi lisää rakennusoikeutta ja mittavia liikenneinvestointeja. Tässä yhteydessä tulee erityisesti varmistaa jo olemassa olevien asutusalueiden ja kaupallisten palveluiden saavutettavuus liikenneväylien ja liittymien osalta. Tuomarinkylän alueen kehittämisessä on turvattava olemassa olevan yritystoiminnan edellytykset.

VASTINE:

Helsingin yleiskaava on strateginen suunnitelma, jonka tavoitteena on mahdollistaa kaupungin kehittäminen, ei rajoittaa sitä.

Kaupunkibulevardeihin perustuvan maankäyttöratkaisun tarkoituksena on vetovoimaisen, myös yrityksille houkuttelevan kantakaupungin laajentaminen. Ilman kaupunkirakennetta sektoreihin jakavien moottoriteiden muuttamista kaupunkiympäristöksi tämä ei ole mahdollista. Tarvitaan myös hyvät raideliikenneyhteydet, jotta tästä kaupunkirakenteellisesta ratkaisusta saadaan toimiva.

Yleiskaavatyössä on pyritty tekemään laajaa yhteistyötä niin seudullisten suunnittelutahojen kuin seudun muiden kuntienkin kanssa. Jatkossa yhteistyötä tullaan jatkamaan ja erityisesti kaupunkibulevardeja jatkosuunniteltaessa ja niiden toteuttamisaikataulua pohdittaessa yhteistyön on oltava toimivaa. Laadittavan yleiskaavan maankäyttötiedot ovat olleet seudullisen MASU-työn pohjana.

Kaupunkibulevardeja on ehdotusvaiheessa käsitelty tarkemmin kahdessa konsulttityössä, joista toisessa on paneuduttu erityisesti kaupunkibulevardien seudullisiin vaikutuksiin niin liikenteellisestä, kaupunkitaloudellisesta kuin

kaupunkirakenteellisestakin näkökulmasta ja toisessa tarkemmin Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin paikallisiin vaikutuksiin. Lisäksi HSL on laatimassa ajoneuvoliikenteen verkkoselvitystä, jossa tarkastellaan eri yhteyksien roolia ja palvelutasoa sekä toimintaympäristön muutoksia. Työssä tarkastellaan myös kaupunkibulevardien vaikutuksia esimerkiksi tavaraliikenteen luotettavuuteen. Em. selvitykset täydentävät jo tehtyjä kaupunkibulevardeihin liittyviä selvityksiä ja vaikutusarviointeja.

Yleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa kattavan kaupan palveluverkon rakentaminen kasvavalle väestölle. Yleiskaava mahdollistaa kaupan palvelut kaikilla keskusta-alueilla ja lisäksi erikseen määritetyillä toimitila-alueilla. Lähikeskusta-merkinnän alueelle ei saa sijoittaa yksittäisiä seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan myymälöitä. Yleiskaavan kaupan määräysten tulkintaohjeen mukaan keskusta-alueiden suunnittelussa on otettava huomioon riittävät kaupan rakentamisen mahdollisuudet. Vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentamisen lähtökohtana ovat kuitenkin tiiviiseen kaupunkiympäristöön soveltuvat ratkaisut, myös pysäköinnin osalta. Isojen kaupan yksikköjen tulee tukeutua joukkoliikenteeseen.

Kauppamerenkulun reitit esitetään merellisessä teemakartassa. Veneilyreitit esitetään teemakartassa vesiliikenteen yhteystarpeina

Yksittäisiin kohteisiin liittyvät vastineet:

- Takkatien-Arinatien pienteollisuusalue on yleiskaavaluonnoksessa merkitty suurimmalta osin toimitila-alueeksi ja osin liike-ja palvelukeskustan merkinnällä. Molemmat merkinnät mahdollistavat nykysyisten toimintojen jatkamisen

- Kehä I:n Kannelmäen kohdalla liike- ja palvelukeskusta -merkintä ulottuu Kehä I:n eteläpuolelle. Keskustamerkinnän ja nykyisen asuinaluemerkinnän välinen alue on varattu tehokkaammalle asuinrakentamiselle (A1). Alueella on voimassa Pohjois-Haagan itäosan osayleiskaava.

- Itäkeskuksen kaupallisten palvelujen saavutettavuus pääväyliltä ei ole uhattuna

- Herttoniemen metroaseman lähiympäristö on yleiskaavassa merkitty liike- ja palvelukeskustan merkinnällä, joka mahdollistaa nykyistä huomattavasti tiiviimmän rakentamisen.

- Oulunkylän asemanseutu on merkitty liike-ja palvelukeskustan alueeksi, jonka merkittävyys tulee kasvamaan poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien parantumisen myötä. Liike- ja palvelukeskusta- merkintä mahdollistaa nykyistä huomattavasti tiiviimmän rakentamisen

- Pukinmäen keskusta on merkitty lähikeskusta-merkinnällä, joka mahdollistaa kaupallisten palvelujen kehittämisen.

- Viikin alueella varmistetaan tarkemmassa suunnittelussa olemassa olevien asutusalueiden ja kaupallisten palveluiden saavutettavuus liikenneväylien ja liittymien osalta.

- Tuomarinkylän alueen jatkosuunnittelussa turvataan nykyisen yritystoiminnan edellytykset.

Helsingin yrittäjät

Yrityksille tulee olla kaavoitettuna riittävästi vaihtoehtoisia sijoittautumispaikkoja, jotta kaava mahdollistaa toimivan kilpailun ja kaupungin kasvun. Uuden Pasilan alueen lisäksi on tehokkaampaa rakentamista mahdollista sijoittaa mm. Lauttasaaren, Pitäjänmäen-Konalan, Kulosaaren-Herttoniemen, Itäkeskuksen, Laajasalon, Santahaminan sekä Viikin-Malmin alueille, jonne mahtuu rakentamista, vaikka Malmin lentokenttä säilytettäisiinkin. Kantakaupungin keskustaa ja alakeskustoja onkin mahdollista rakentaa yleiskaavassa esitettyä tiiviimmiksi.

Helsingin yleisen vetovoimaisuuden kannalta on olennaista, että kaupungin keskusta on elinvoimainen ja viihtyisä sekä helposti saavutettavissa erilaisilla kulkumuodoilla. Helsingin keskustan kehittämiseen maan johtavana kaupan, matkailun ja virkistyksen keskittymänä tuleekin panostaa.

Riittävä tilatarjonta erilaiselle liiketoiminnalle ja teollisuudelle luo edellytyksiä erilaisten yritysten sijoittumiselle Helsinkiin. Riittävä tilatarjonta huolehtii myös tilojen hintatason pysymisestä kohtuullisena. Uudet kaupunginosat tulee suunnitella siten, että yritystoiminnan tilakustannukset eivät nouse kohtuuttomiksi ja samoin tulee toimia myös vanhempien alueiden kehittämisessä.

Kaavoituksen tulee mahdollistaa erityisesti katutason tilojen käyttämisen yritystoiminnan erilaisiin käyttötarpeisiin.

Yritysten toimivan kilpailun kannalta on keskeistä, että Helsingissä on riittävä tontti- ja toimitilatarjonta ja eri toimialojen kaiken kokoisilla yrityksillä on mahdollisuus sijoittua kaupunkiin. Teollisuus, varastointi ja logistiikka tarvitsevat suuria tiloja omilla alueillaan hyvien liikenneyhteyksien varrelta. Näille yrityksille on tarjottava mahdollisuus säilyä ja laajentua Helsingissä. Asutuksen kaavoittamista teollisuusalueille ja niiden välittömään läheisyyteen tulee välttää. Esimerkiksi Herttoniemen teollisuusalueelle ei tule rakentaa asuntoja. Myös Talin golfkentän alue on tarpeellista säilyttää nykyisessä virkistyskäytössä.

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa todetaan, että alueidenkäytön suunnittelussa on osoitettava sijaintipaikka Helsingin seudun lentokentälle selvityksiin ja vaikutusarviointeihin perustuen. Tällaista korvaavaa sijaintipaikkaa ei kuitenkaan ole osoitettu. Kentän toimijoista vain Rajavartiolaitokselle on uusi sijaintipaikka. Muille toiminnoille ei ole osoitettu kapasiteetiltaan riittävää tai liiketaloudellisesti kannattavaa korvaavaa paikkaa. Näkemyksemme mukaan Malmin lentokentän alue tulisikin säilyttää ilmailukäytössä.

Asuntotuotanto on jäänyt jo vuosien ajan pienemmäksi kuin väestönkasvu olisi edellyttänyt ja pulaa on erityisesti kohtuuhintaisista vuokra-asunnoista. Helsingissä onkin tarpeellista vauhdittaa asuntojen kaavoitusta rakentamiskäyttöön. Yleiskaavassa tulisi mahdollistaa vielä esitettyä tiiviimpi sekä tehokkaampi rakentaminen ja varmistaa siten kaupungin tulevan kasvun edellyttämä asunto- ja toimitilatuotanto.

Helsingin kilpailukyvyn kannalta on olennaista, että Helsinkiin on helppo tulla niin autolla, joukkoliikenteellä kuin jalan tai polkupyörilläkin. Sisääntuloväylien ajoneuvoliikenteen toimivuus tuleekin varmistaa uutta kaupunkirakennetta luotaessa. Joukkoliikenteen suosiota voidaan kasvattaa vain tekemällä liikkumisesta helppoa, nopeaa ja kustannuksiltaan kohtuuhintaista.

VASTINE:

Yleiskaava mahdollistaa keskustoissa merkittävän maakäytön tehostamisen. Tavoitteena on että, Helsingin keskusta on tulevaisuudessakin metropolin vahvin ja vetovoimaisin ydin, valtakunnan pääkeskus. Kilpailukyvyn säilyttämiseksi ja vahvistamiseksi kantakaupungin aluetta on yleiskaavassa vahvistettu ja laajennettu.

Yleiskaavassa on pääosin säilytetty nykyiset toimitila-alueet, jotka mahdollistavat sellaisen yritystoiminnan, jonka tuotannon luonne tai logistiikka ei mahdollista sijoittumista asuinalueiden yhteyteen.

Malmin lentokenttäalue on keskeinen rakentamisaluevaraus yleiskaavassa, ja sen jatkosuunnittelulle on olemassa hyvät perusteet. Alueen rakentaminen on tärkeää kaupungin tulevan kasvun edellyttämän asuntotuotannon kannalta.

Sisääntuloväylien ajoneuvoliikenteen toimivuustarkastelua on tehty mm. Hämeenlinnanväylän osalta ehdotusvaiheen selvityksissä sekä kaupunkibulevardien seudullisessa vaikutusarviointityössä. Näitä on selostettu aiempien vastineiden kohdalla tarkemmin.

Herttoniemen yritysalueen kehittämisyhdistys HYRY

Herttoniemen yritysalue on murroksessa. Herttoniemeä ei koeta veto voi maisena toimitilasijaintina. Kehityksen myötä alueelle jo rakennettu infrastruktuuri sekä sitoutunut pääoma tuottaa huonosti tai sen arvo jopa laskee. Yritysalueen nykyinen kaava on toteutunut huonosti eikä houkuttele uusia investointeja.

HYRYn näkemyksen mukaan yritysalueen nykyinen kaavatilanne on monella tavalla vanhentunut eikä tue alueen kehittymistä ja täydennysrakentamista. HYRY odottaakin, että uusi yleiskaava ja yritysalueen suunnitteluperiaatteet luovat edellytyksiä ja mahdollisuuksia alueen elpymiselle.

HYRYn mielestä Herttoniemen yritysaluetta pitää rakentaa kaupunkimaisesti niin, että työpaikat, palvelut, asuminen ja liikenne voidaan sovittaa yhteen. Kaupunkimaisen rakentamisen lisääminen parantaisi merkittävästi edellytyksiä niin toimitila- kuin palvelurakentamiselle. HYRY toivoo, ettei Herttoniemeä jätetä muiden kehittyvien keskusten varjoon vaan Herttoniemelle sallittaisiin 2000-luvun kaupunkimainen kehittyminen Helsingin keskustan ja meren läheisyys sekä metroyhteydet huomioiden.

HYRY pitää oikeansuuntaisena sitä, että Herttoniemen yritysalueen liike- ja palvelukeskuksen aluetta on yleiskaavaluonnoksessa laajennettu. Tämä luo edellytyksiä kyseisen alueen tonttien kehittämiseksi ja rakentamiseksi sellaiseen käyttöön, jolle löytyy kysyntää ja sitä kautta myös investointihalukkuutta. HYRYn näkemyksen mukaan liike- ja palvelukeskuksen aluetta tulisi edelleen laajentaa.

Yleiskaavatasolla tulisi välttää liian yksityiskohtaisia kaavamääräyksiä niin liike- ja palvelukeskustan alueella kuin toimitila-alueella. Erityisesti asuntojen rakentamista koskevat kiellot (esim. ”Muutoksia toimitiloista asumiseen ei pääsääntöisesti sallita”) tulisi poistaa, koska nämä helposti estävät Herttoniemeen toivotun kehityksen käynnistymisen. Yksityiskohtainen suunnittelu tulisi jättää asemakaavoittajalle, joka huomioi alueelliset erityispiirteet ja ajan kuluessa syntyvät kehitystarpeet.

VASTINE:

Uusi yleiskaava ja Herttoniemen yritysalueen maankäytön suunnittelun periaatteet luovat pohjan Herttoniemen yritysalueen kehittämiselle. Tämän kehittämisen pääpainona on alueen säilyminen edelleen pääosin toimitilakäytössä. Helsingissä tarvitaan toimitila-alueita hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella tuotannollista toimintaa harjoittavien yritysten käyttöön, jotka eivät toimintansa luonteen tai logistiikkansa vuoksi pysty sijoittumaan asumisen välittömään läheisyyteen.

Herttoniemen liike- ja palvelukeskustan alue on laaja ja mahdollistaa monipuoliset käyttötarkoitukset. Liike- ja palvelukeskusta-merkintää on kehitetty siten, että alueen liike- ja toimitilan kokonaismäärää ei lähtökohtaisesti tule vähentää ja käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri

Tässä tilanteessa olisi tarvetta vielä nykyistä voimakkaammin tiivistävälle ja ”korottavalle” yleiskaavoitukselle. Mallia tähän olisi voitua hakea muun muassa Urban Helsinki ryhmän Pro Helsinki 2.0 -vaihtoehdosta. Valitettavasti yleiskaavaluonnos sisältää nykytilanteessa järkevän tiivistämisen lisäksi runsaasti nykyisille virkistysalueilla levittäytymistä. Edes kaupungin metsäinen ”kruununjalokivi” eli Keskuspuisto ei ole turvassa.

Pikselikaava sekä sen kaavamerkinnät ja -määräykset johtavat kestämättömään tilanteeseen, jossa monet käytännössä korvaamattomat lähivirkistysalueet ja -puistot jäävät rakentavien merkintöjen alle. Helsingin kaavoituksen haastavuuden takia tarvetta olisi harkitulle ja moniarvoiselle, asemakaavoitusta aidosti ohjaavalle yleiskaavalle. Keskeisen tematiikan jättäminen oikeusvaikutuksettomille teemakartoille on vain yksi, joskin kuvaava, esimerkki strategisena yleiskaavana markkinoidun rakennemallin strategisuuden ja epästrategisuuden epäsuhdasta.

Asuntovaltaisten alueiden (A1-A4) kaavamääräykset ovat selvästi ohjaavampia kuin esimerkiksi vuoden 2002 yleiskaavan. Vastaavasti kaavaluonnoksessa luonteeltaan toisistaan suuresti eroavat viheralueet esitetään, manner- ja merialueelle jaettuna, kahtena suurena ”kaatoluokkana”. Määräävyyden ja epämääräisyyden suhde on sietämätön ja tekee yleiskaavaluonnoksesta kovin tasapainottoman.

Tasapainoa voidaan hakea kahta reittiä eli lisäämällä säilyvien viheralueiden määrää ja täsmentämällä ja selkeyttämällä viheraluejärjestelmää oikeusvaikutteisella kaavakartalla tai sitten muuttamalla muun muassa asuntovaltaisten alueiden kaavamääräyksiä ”strategisemmiksi”.

Asuntovaltaisten alueiden, liike- ja palvelukeskusten, lähikeskusten ja kantakaupungin kaavamerkintöjen kaavamääräyksissä kiinnittää kiusallista huomiota myös luontoarvojen huomiointiin liittyvien seikkojen täydellinen huomiotta jättäminen.

Kaavan tavoiteltu aikajänne vuoteen 2050 asti heijastuvasta vaikutuksesta on epärealistinen. Realistisempaa olisi keskittyä luomaan kaavaa, jossa ohjataan Helsingin kehitystä vuoteen 2030 asti.

Kaavan liikenneratkaisuista

Kaavan liikenneratkaisut tukevat voimakkaasti joukkoliikennettä, mikä on

yleisperiaatteena hyvä. Uusien liikenneväylien toteutuksessa tuleekin pyrkiä nykyesitystä voimakkaammin välttämään tärkeiden viheralueiden pirstomista, jolloin tarvetta on mm. tunneliratkaisuihin. Osasta hankkeista on huomattavien luonto- ja virkistyshaittojen takia syytä luopua (ainakin Keskuspuiston länsiosaa pirstova pikaraitiotieyhteys).

Joukkoliikennesaavutettavuuden lisäyksen myötä joukkoliikenteestä tulee joka tapauksessa houkuttelevampi vaihtoehto, mikä parhaassa tapauksessa tarkoittaa yksityisautoilun vähenemistä.

Liikkuminen palveluna (Mobility as a service) kuulostaa hyvältä ja selvittämisen arvoiselta konseptilta. Hyvää on todennäköinen yksityisautojen omistamisen väheneminen, mikä vapauttaa kaupunkitilaa esimerkiksi pyöräilyyn. Pyöräilyväylien suunnittelussa on kuitenkin turvattava myös viherverkosto ja arvokkaat luontoalueet. Uusia pyöräilyväyliä on syytä suunnitella pääsääntöisesti nykyisten katujen yhteyteen pois luonto- ja virkistysalueilta.

Sisääntuloväylien bulevardisoinnit ja niihin tukeutuva merkittävä lisärakentaminen

Keskeistä yleiskaavaluonnoksessa ovat moottoritiemäisten sisääntulovälien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi Kehä 1:seltä etelään päin. Samassa yhteydessä bulevardien ympärille suunnitellaan kuitenkin monin paikoin hyvinkin mittavaa lisärakentamista, joka levittää rakentamista monille merkittäville luonto- ja virkistysalueille. Osasta tästä rakentamisesta on syytä luopua.

Kevyen liikenteen verkosto

Kevyen liikenteen verkostoa ei ole esitetty oikeusvaikutteisella pääkartalla, mikä on ratkaisuna huono. Teemakartoilla esitetty baana-verkosto ei ole sellaisenaan toteuttamiskelpoinen, mikäli hankkeissa aidosti huomioitaisiin tehokkaaseen ja nopeaan pyöräilyyn suunniteltujen pyöräilyväylien vaikutukset viheralueiden luontoarvoihin ja muuhun virkistyskäyttöön.

Rantaraitin toteuttamisen merkittävät vaikutukset edellyttävät sen tarkempaa osoittamista sekä ympäristövaikutusten arviointia.

Kaupan suuryksiköt

Hyvää yleiskaavassa ovat kaupan suuryksiköiden sääntelysuunnitelmat. Helsinki ei tarvitse suuria automarketteja.

Luontoarvojen turvaaminen

Helsingin yleiskaavaluonnos lienee 2000-luvulla valmistelussa olleiden kuntayleiskaavojen heikoin edustaja, mikäli sitä arvioidaan luontoarvojen huomioinnin kannalta. Kaavaa on pakko kehittää niin passiivisten kuin aktiivistenkin suojelukeinojen osalta.

Tärkein passiivista suojelua edistävä toimi on se, että rakentamista tulee vähentää olennaisesti laajoilta tai muuten arvokkailta luonto- ja viheralueilta. Jokaisen yksilöidyn kohteen hävittäminen tai nakertaminen heikentää koko verkoston kykyä säilyttää Helsingin metsäluonto sen nykyisessä rikkaudessaan.

Kaavaan kaivataan myös aktiivisia suojelutoimia. Tärkein kehitystarve on se, että

kaavaehdotuksen pääkartalle tulee ehdottomasti lisätä nykyisten suojelualueiden ja Natura 2000 -alueiden lisäksi merkittävä määrä uusia luonnonsuojelualuevarauksia. Esitettävät kohteet on syytä valita eri biotooppien ja lajiryhmien kannalta keskeisistä valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeistä kohteista.

Aktiivisista suojelukeinoista on syytä ottaa käyttöön myös ns. luo-ominaispiirremerkintä, jolla yksilöidään niitä merkittäviä luontoarvoja, joita ei ole tarkoituksenmukaista suojella luonnonsuojelualueina. Luo-merkinnän käyttöönotto yleiskaavassa olisi myös kaupungin oman LUMO-ohjelman sekä valtuuston metsäisestä suojelualueverkostosta tekemän päätöksen mukaista.

VASTINE:

Kaavan valmistelun pohjana ovat olleet Helsingin ympäristökeskuksen luontotietojärjestelmän tiedot, edellisten yleiskaavavaiheiden viher- ja virkistysverkosto, luontojärjestöjen esitykset metsäisten luontoarvojen huomioon ottamisesta ja valtuustostrategian tavoite metsäisestä verkostosta. Yleiskaavatyön rinnalla ympäristökeskuksessa on tehty Helsingin uusi luonnonsuojeluohjelma ja metsäverkostoselvitys, jotka on otettu kaavatyössä huomioon. Laaja yleiskaavan pohjamateriaaliksi laadittu kaupunkiekologinen selvitys on taustoittanut viherverkoston nykytilaa ja kytkeytyneisyyttä, selvittänyt ulkomaisia käytäntöjä ja antanut ohjeet ekologisten verkostojen kehittämiselle ja ekologisen laadun parantamiselle. Työn rinnalla on laadittu selvitykset mm. lepakoista ja liito-oravista ja tehty luontovaikutusten ja Naturavaikutusten arviointi. Työhön on liittynyt myös asiantuntijatyöpajoja.

Viheralueiden pirstoutumista on pyritty vähentämään välttämällä vihersormien katkaisemista ja säilyttämällä laajat viheralueet. Virkistysalueiden saavutettavuutta on arvioitu yleiskaavan valmistelun yhteydessä. Saavutettavuus on tällä hetkellä hyvä ja tiivistymisen myötä on tarpeen kehittää poikittaisia viheryhteyksiä. Poikittainen joukkoliikenneverkko parantaa virkistysalueiden saavutettavuutta. Kaavassa on osoitettu viheryhteysverkosto, joka palvelee virkistys- ja ekologisena yhteytenä.

Luonnonsuojelua koskevia kaavamääräyksiä on tarkennettu ja kaavaa liittyvä teemakartta on suojeluverkoston osalta oikeusvaikutteinen. Kaavamääräyksen mukaan Natura 2000-verkostoon kuuluvat alueet, luonnonsuojelualueet ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015–2024 suojeltaviksi esitetyt alueet on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kaupunki-luonto-teemakartalta. Luonnonsuojeluohjelmaan ja sitä kautta kaavaan valitut alueet parantavat erityisesti Natura-alueiden luontoarvojen, Helsingin metsäverkoston ja saaristoluonnon (linnuston) suojelutilannetta. Toteutuessaan luonnonsuojeluohjelma kaksinkertaistaa Helsingin luonnonsuojelualueiden pinta-alan.

Kaavamääräyksen mukaan Virkistyspalveluja ja ekosysteemipalveluja kehitetään. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet ja turvattava arvojen säilyminen.

Kaupunkiluonto teemakartalla on osoitettu oikeusvaikutteinen suojeluverkosto sekä lisäksi LUMO-ohjelmaan ja kaupunkiekologiseen selvitykseen perustuvat tavoitteet kehittää metsä-verkostoa, niittyverkostoa ja siniverkostoa sekä parantaa ekologista verkostoa sekä viher- että rakennetuilla alueilla ekologista laatua. Luo-merkinnän käyttö osoittamaan luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita on otettu käyttöön asemakaavoituksessa.

Helsingin yliopisto

Helsingin yliopisto pitää tärkeänä, että kaupunki säilyy elinvoimaisena ja kehittyy yhä houkuttelevammaksi. Kehittyvä kansainvälinen pääkaupunki tarjoaa myös yliopistolle hyvän toimintaympäristön, joka tukee yliopiston tavoitteita kehittyä ja pärjätä myös kansainvälisessä kilpailussa.

Toimiva joukkoliikenne ja hyvät kevyen liikenteen yhteydet ovat merkittävä tekijä yliopistokampusten toimintaedellytysten ja vetovoimaisuuden kannalta. Yliopiston neljän kampusalueen (Meilahti, Kumpula, Viikki ja keskusta-alue) väliset entistä sujuvammat joukkoliikenneyhteydet helpottaisivat kampusten yhteistyötä ja rakentaisivat osaltaan yhtenäistä yliopistoa. Kampusalueiden säilyttäminen ja monipuolinen kehittäminen on yliopiston kannalta ensiarvoisen tärkeää.

Yleiskaavassa esitetyt kaupunkibulevardit ovat kannatettavia. Yliopiston kannalta erityisesti Lahdenväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi liittäisi Viikin kampuksen paremmin kaupunkirakenteeseen.

Yleiskaavan selostuksessa todetaan: …”Joukkoliikennekatu mahdollistaa myös Pasila - Vallila - Kalasatama-yhteyksien kehittämisen.” Olisiko tässä odotettu mahdollisuus parantaa Kumpulan kampuksen yhteyksiä Pasilaan?

Yliopiston kannalta yleiskaavaluonnoksella on vaikutusta erityisesti Viikin kampukselle. Viikin kehittämisessä on ollut tärkeää rakentaa vetovoimainen yliopistokampus ja tiedepuisto, yliopistokaupunginosa, jota leimaavat ekologisen rakentamisen pilottihankkeet, turvata alueella toimivan yliopiston opetus- ja tutkimusmaatilan toiminta ja säilyttää luonnonsuojelualue ja kulttuurihistoriallisesti arvokas maisema. Kaikki nämä tekijät ovat tärkeitä Viikissä edelleen.

Viikin lisärakentamisen suunnittelussa tulee jatkossakin ottaa huomioon tutkimustilan toiminnan turvaaminen. Esimerkiksi kasvinviljelyn koealueiden kannalta on oleellista, että niille löytyy riittävästi oikeanlaista maaperää. Alueella tehtävät tutkimukset ovat usein hyvin pitkäkestoisia, joten koealueiden jatkuvuuden turvaaminen on erittäin tärkeää. Koealueiden mahdollinen siirto tulee aiheuttamaan tutkimukselle huomattavia ylimääräisiä kustannuksia.

Yliopisto on keskittänyt opetus- ja tutkimusmaatilan toiminnan Viikkiin. Toiminnan keskittämisessä Viikkiin vaikutti myös se, että kaupunki piti tärkeänä peltojen viljelyn ja laiduntamisen säilymistä alueella.

Joukkoliikenteen kehittäminen Viikissä on tärkeää. Raideliikenteen suunnittelussa ja rakentamisessa tulee kuitenkin ottaa huomioon yliopistoalueen laboratoriorakennusten herkät laitteistot. Esitetty raideyhteys tulee Viikinkaaren ja Viikintien osalla kulkemaan hyvin lähellä rakennuksia.

Yliopisto toivoo, että yleiskaavaluonnosta kehitettäessä kaupunkisuunnitteluvirasto jatkaisi jo pitkään jatkunutta hyvää yhteistyötä yliopiston kanssa, jotta kaupungin ja yliopiston yhteisesti kehittämän yliopistokaupunginosan erityisluonne tulisi jatkossakin huomioitua.

VASTINE:

Kevyen liikenteen yhteyksiin ja kattavaan raideliikenneverkostoon panostaminen on uuden yleiskaavan päätavoitteita. Erityisesti kampusalueita yhdistämään on

suunniteltu omaa seudullista tiederatikkalinjaa Espoon Otaniemestä Pasilan kautta Myllypuroon. Helsingin yliopiston kampuksista tämän linjan varrelle sijoittuvat Meilahden, Kumpulan ja Viikin tiedekampukset.

Lahdenväylän kaupunkibulevardin kehittäminen ja Lahdenväylän poikittaisen estevaikutuksen poistaminen ovat yleiskaavassa tärkeitä, vaikkakin haastavia tavoitteita. Lahdenväylän muuttaminen katumaiseksi bulevardiksi saattaa olla pitkän tähtäimen hanke, mutta sen raidehankkeet voi olla tarpeen toteuttaa nopeammassa aikataulussa.

Yleiskaavan jatkovalmistelussa Helsingin yliopiston toiveet Viikin kampuksen suhteen on pyritty ottamaan huomioon niin, että rakentamisen painopistettä on siirretty ehdotusvaiheessa selkeästi Tiedepuiston alueelle. Tällöin Viikintien pohjoispuolelle jää luonnosvaihetta enemmän peltoaluetta kasvinviljelyn koealueiden käyttöön. Tavoitteena on, että koeviljelmille on osoitettavissa vastaava alue kuin nykyisin on käytössä. Myös Viikistä saadut asukasmielipiteet tukevat ratkaisua, missä Eko-Viikin eteläpuolen peltojen rakentamista vähennetään. Osoittamalla enemmän rakentamismahdollisuuksia Tiedepuiston alueelle, voi yleiskaava osaltaan tukea Viikin kampuksen kehittämistä vetovoimaisena ja monipuolisena tiedekampuksena. Rakentamisen painopisteen siirtämistä länteen tukevat myös suunnitellun Raide-Jokerin Viikin Tiedepuiston ja Latokartanon pysäkkien sijoitukset sekä pidemmällä tulevaisuudessa Lahdenväylän käytävän raideliikennehankkeet. Myös Viikintien eteläpuolella rakentamisen määrää on vähennetty, jotta yliopiston opetus- ja tutkimusmaatilan toiminta voisi säilyä.

Yleiskaavan ehdotusvaihetta seuraavassa toteuttamisohjelmassa on mahdollista ottaa huomioon Viikin kasvinviljelyn koealueiden siirtojen ajastaminen tarpeellisen pitkillä siirtymäajoilla, jotta häiriöt tutkimustoimintaan olisivat mahdollisimman vähäisiä.

Raideliikenteen aiheuttama tärinä ja mahdolliset muut häiriöt yliopistoalueiden laboratoriorakennusten herkille laitteistoille otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa. Viikinkaaren ja Viikintien osalta ongelmat on tuotu Raide-Jokerin liikennesuunnittelijoiden tietoon.

Yleiskaavan mahdollistaman uuden rakentamisen Viikissä on mahdollista profiloitua erityisesti ekologisuuteen ja siten se tukisi osaltaan Viikin imagoa merkittävänä bioklusterina ja omana erityisluonteisena yliopistokaupunginosana.

Mielipiteet

VASTAUKSET YLEISKAAVALUONNOKSESTA

TULLEISIIN MIELIPITEISIIN

Johdanto

Vuoden 2014 marraskuussa Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta päätti asettaa yleiskaavaluonnoksen nähtäville, jotta kaupunkilaiset voivat tutustua kaavan sisältöön ja haluttaessaan toimittaa kaavan valmistelijoille mielipiteensä kaavaan liittyen.

Yleiskaavaluonnos oli virallisesti nähtävillä 7.1.–27.2.2015 välisen ajan. Yleiskaavaluonnoksesta toimitettiin yhteensä 1041 mielipidettä. Mielipiteen antajista suurin osa oli yksityisiä kaupunkilaisia (848). Erilaisten intressiryhmien, mm. puolueiden tai harrastustoimintaan keskittyneiden yhdistysten osuus mielipiteen antajista oli yhteensä 147 kappaletta. Asunto-osakeyhtiöitä mielipiteen antajista oli kaikkiaan 31 kappaletta. Yhteensä 12 yritystä antoi yleiskaavaluonnoksesta mielipiteen. Yleiskaavan muutosalueiden kohdentumisesta johtuen sekä yhteisöiden että yritysten joukossa korostuivat teemallisesti koira- ja hevosharrastukseen sekä ilmailuun liittyvät toimijat.

Mielipiteiden sisältö koskee hyvin suurelta osin yleiskaavaluonnoksen esittämää muutosta kaupungin maankäytössä. Yleisin kannanotoissa esiintyvä teema koskee viher- ja virkistysalueiden varaamista yleiskaavassa asuntovaltaisiksi alueiksi. Yksittäisten alueiden osalta suurin osa mielipiteistä koski Tuomarinkylän kartanon lähialueita, Munkkivuorta, Käpylästä ja Oulunkylästä erityisesti Vantaanjokilaakson lähellä olevia alueita, Malmin lentokenttää ja Katajanokkaa. Kuitenkin käytännössä lähes kaikki yleiskaavaluonnoksen osoittamista uusista aluevarauksista saivat vastustusta useassa mielipiteessä. Joillakin mielipiteillä oli useita allekirjoittajia. Kansallisen kaupunkipuiston perustamista varten on kerätty adressi. Pro Tuomarinkylä -liike toimitti kootusti 81 mielipidettä. Lisää kaupunkia Helsinkiin -ryhmä puolestaan kiitti yleiskaavaluonnosta urbaanista otteesta ja tiiviin kaupunkirakentamisen tuomisesta takaisin kaupunkisuunnitteluun (295 allekirjoittanutta).

Hyvänä pidettiin kaupunkibulevardeihin liittyvää maankäyttöä, mutta toisaalta myös niistä tuli negatiivistakin palautetta. Positiivinen suhtautuminen bulevardisointikehitykseen korostui erityisesti sellaisissa mielipiteissä, joissa esitettiin kritiikkiä viheralueiden maankäytön muutosta kohtaan. Kaupunkibulevardeja puolestaan kritisoitiin erityisesti liittyen ajoneuvoliikenteen ruuhkautumiseen muuttuvassa liikennejärjestelmässä.

Mielipiteiden alueellinen kohdentuminen (eniten yksittäisiä kannanottoja saaneet alueet)

Seuraavassa on selostettu mielipiteiden pääsisältö teemoittain ja alueittain sekä annettu samassa yhteydessä yhteiset vastineet kaikkiin esitettyihin mielipiteisiin.

Tuomarinkylä	194
Malmi	175
Oulunkylä	130
Veräjämäki	126
Pirunkallio	78
Koskela	61
Katajannokka	49
Taivaskallio	43
Herttoniemi	49
Viikki	46
Maunula	43
Käpylä	42
Vartiosaari	36
Tali	34
Keskuspuisto	33
Vuosaari	31
Mustavuori	28
Metsälä	26
Puistola	25
Kivinokka	21
Laajasalo	21
Länsi-Herttoniemi	19
Lauttasaari	18
Munkkivuori	17
Malminkartano	14
Pajamäki	13

Luontoalueet

Luontoon ja luonnonalueiden muutokseen liittyviä mielipiteitä on suuri osa kaikista mielipiteistä. Kaikkiaan sadoissa mielipiteissä keskeisin viesti on, että yleiskaavaluonnoksen myötä eivät luontoalueet saa kaupungista vähentyä, eikä niiden laatu heiketä. Tyypillisesti luontoa koskevissa mielipiteissä ei luontoarvoja ole juurikaan yksilöity tarkemmin. Useimmissa mielipiteissä mainitaan ”hieno luonto” tai ”rauhallinen luonto”. Tällaisissa tapauksissa vastine näihin mielipiteisiin 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 kaavamerkinnöin ovat tulleet esille mielipiteissä.

Monipuolinen luonto ja luontoarvojen arvotihentymät tarjoavat kaupunkilaisille hyvää virkistysympäristöä. Niinpä huoli lähiympäristön ja koko kaupungin luontoarvojen säilymisestä tulee mielipiteissäkin selvästi esille. Luontovaikutusten lisäksi 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 2014 lopulla käsitellyssä yleiskaavan visiovaiheen mielipidevastineissakin todettiin, on yleiskaavatyön yhtenä keskeisenä tavoitteena kaupungin merkittävimpien luontoarvojen ja -alueiden säilyttäminen yleiskaavan aikatähtäimellä ja tämä periaate on edelleen myös yleiskaavan luonnosvaiheessa suunnittelua ohjaavana periaatteena vahvasti läsnä. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaavan tulee huolehtia myös luontoarvojen vaalimisesta.

Kaavamääräyksiä on tarkennettu niin, että luontoarvot tulevat turvatuksi. Yleiskaavan teemakartta on suojeluverkoston osalta oikeusvaikutteinen ja lisäksi osoitetaan suunnitteluohjeeksi ekologisen kytkeytyneisyyden kannalta tärkeät metsäverkosto, niittyverkosto ja siniverkosto. Lisäksi kaavassa on koko kaava-aluetta koskeva määräys luontoarvojen turvaamisesta.

Yleiskaavatyön yhtenä lähtökohtana on ollut kaupunkiekologinen selvitys. Kaavan viherverkosto ja erityisesti kaupunkiluontoa koskeva teemakartta osoittavat keskeisimmät luontoalueet. Kaavamääräyksin on pyritty varmistamaan luonnon monimuotoisuuden, ekosysteemipalvelujen kehittämisen, luonnonsuojelun ja ekologisen verkoston sekä metsäverkoston kannalta tärkeiden alueiden huomioon ottaminen asemakaavoituksessa. Yleiskaavan luontovaikutukset ja vaikutukset Natura-alueiden luontoarvoihin on arvioitu osana yleiskaavan valmistelutyötä. Luontovaikutusten arviointiraportin (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:39) mukaan yleiskaavan vaikutukset luontoarvoihin ovat rakentamisen aikana ja toteuttamisen jälkeen korkeintaan kohtalaisia. Vaikutukset Natura-alueisiin eivät nouse merkittäviksi.

Tietyiltä osin yleiskaavaluonnos 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 perustelu ratkaisu esimerkiksi uuden intensiivisen joukkoliikenteen vyöhykkeen rakentumisen kannalta.

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

Yleiskaavaluonnosta kritisoidaan mielipiteissä 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 yleiskaavaluonnoksen 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.

Yleiskaavaluonnoksen 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 yleiskaavaluonnos 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, eikä yleiskaavaluonnoksen pyrkimyksenä ole muuttaa tätä tilannetta. Myös viheryhteys - merkintä sisältää tavoitteen poikittaisten virkistys- ja ekologisten yhteyksien kehittämisestä.

Mielipiteiden mukaan keskeisimpiä alueita, joilla luontoarvojen sanotaan yleiskaavaluonnoksen 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 mielipiteissäkin esiin tulleet kohteet.

Näiden alueiden keskeisten luontoarvojen säilyttäminen tulee olemaan osa tarkempiasteista suunnittelua. Kaavamääräystä on tarkennettu ja se edellyttää, että suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet ja turvattava arvojen säilyminen. Koko kaava-aluetta koskevaa kaavamääräystä on tarkennettu siten, että Natura 2000-verkostoon kuuluvat alueet, luonnonsuojelualueet ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015–2024 suojeltavat alueet on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kaupunkiluonto-teemakartalta. Virkistyspalveluja ja ekosysteemipalveluja kehitetään. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet ja turvattava arvojen säilyminen.

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 Naturaselvitysten sekä kaavaan liitetyn Kaupunkiluonto-teemakartan sekä kaavamääräysten lisäksi on yleiskaavan yhteydessä ympäristökeskuksessa valmisteltu yleiskaava-aluetta koskeva luonnonsuojeluohjelma ja metsäverkostoselvitys yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston kanssa. Luonnonsuojeluohjelma keskittyy erityisesti Natura-alueiden luontoarvojen, Helsingin metsäverkoston ja saaristoluonnon ja saariston linnuston säilyttämiseen. Luonnonsuojeluohjelman valmistelussa ja metsäverkostoselvityksessä on otettu huomioon yleiskaavan valmisteluun liittyvä Helsingin arvometsiä koskeva esitys. Uuteen luonnonsuojeluohjelmaan on nostettu arvokkaimmat metsäalueet. Uuden luonnonsuojeluohjelman kohteet on otettu uuteen yleiskaavaan mukaan siten, että ne on esitetty oikeusvaikutteisina Kaupunkiluonto-teemakartalla. Luonnonsuojeluohjelma ja metsäverkostoselvitys turvaavat suojelualueet ja antavat tavoitteet koko Helsingin kattavalle metsäverkostolle ja luonnon monimuotoisuuden vaalimiselle.

Virkistys- ja viheralueet sekä harrastustoiminta

Helsingin viheralueilla on suuri virkistyksellinen merkitys helsinkiläisille ja tämä näkyy erittäin selvästi myös yleiskaavaluonnoksen mielipiteissä. Voi sanoa, että lähes kaikki annetut mielipiteet sisältävät ajatuksia viher- ja virkistysalueisiin liittyen. Useissa tapauksissa on koko mielipiteen sisältö tähän teemaan liittyvää.

Selvästi suurin osa viher- ja virkistysalueisiin kohdistuneista mielipiteistä liittyivät yleiskaavaluonnoksen kohteisiin, jotka muuttuvat yleiskaavaluonnoksen esittämien periaatteiden myötä maankäytöltään 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 yleiskaavaluonnoksen esitystapa mahdollistaa rakennettavaksi merkittyjen alueiden sisäisten viheralueiden säilymisen, vaikka varsinaista viher- ja virkistysaluemerkintää ei alueella olisi. Kyse on pääkäyttötarkoitusmerkinnästä, joka mahdollistaa myös muita määräyksessä lueteltuja toimintoja. Toisaalta, mikäli alueelliset perustelut muutokselle löytyvät, myös niille kohdistuva maankäytön muutos on mahdollista. Tämä on joka tapauksessa asia, joka täsmentyy asemakaavoituksessa. Myöskään voimassa olevassa Yleiskaava 2002:ssa ei pienempiä sisäisiä viher- ja virkistysalueita ja lähipuistoja ole merkitty vaan ne sisältyvät muihin pääkäyttötarkoitusmerkintöihin. Virkistysalueiden käytettävyyden säilyttäminen on osa myös joukkoliikenneväylien tarkempaa suunnittelua.

Virkistys- ja harrastustoimintojen alueille rakentamista vastustetaan. Lukuisa määrä mielipiteitä tuli Malmin lentokentästä ympäröivine viheralueineen, Tuomarinkylän hevos- ja koirakeskuksen alueesta ja Talin golf-kentästä. Mielipiteissä korostuu useissa tapauksissa mielipiteenantajan ja useissa tapauksissa myös laajemman joukon harrastetoiminnan intressi. Yleiskaavaluonnos vaikuttaa merkittävällä tavalla erityisesti juuri harrasteilmailuun ja sen on nähty vaikuttavan myös vinttikoiraharrastuksen ja hevosharrastuksen sekä golf-harrastuksen mahdollisuuksiin kaupungissa tulevaisuudessa, joten näiden harrasteryhmien huoli harrastusmahdollisuuksien puolesta on ymmärrettävää.

Yleiskaavatyön keskeisenä mitoituksellisena lähtökohtana on ollut merkittävän kasvun mahdollistaminen Helsingissä aina vuoteen 2050 asti. Lisäksi tavoitteena on ollut ohjata kasvu nykytietämyksen nojalla mahdollisimman kestävästi, joka käytännössä tarkoittaa entistä enemmän raideliikenteeseen nojaavan verkostokaupungin vahvistamista. Kun käytettävissä oleva maa-ala on kaupungissa tavoitteisiin nähden varsin rajallinen, on yleiskaavaluonnoksessa 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. Ilmailua lukuun ottamatta harrastetoiminnat on myös pyritty mahdollistamaan mahdollisimman hyvin. Tiivistyvässä kaupungissa tarvitaan myös virkistys- ja harrastetoimintoja kasvavalle väestölle.

Muiden alueiden osalta viitataan luvun alussa olevaan vastinetekstiin. Tulee huomata, että myös pääkäyttötarkoitusmerkinnältään rakennettavaksi merkittyihin alueisiin sisältyy paikallisia viher-, virkistys ja luontoalueita. Paikallisesti tärkeitä lähipuistoja ja lähivirkistysalueita sekä lähimetsiä voidaan ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa.

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, keskustamerkinnät ja toimitila-aluemerkinnät sisältävät myös lähipuistoja ja virkistysalueita, joita yleiskaavan tarkkuudella ei ole esitetty, vaikka alueellinen merkintä olisi 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 ja virkistys- ja viherverkosto -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. Kaava sisältää määräyksen myös kulttuuriympäristöjen huomioon ottamisesta.

Helsinkipuisto - Kansallinen kaupunkipuisto - kulttuuriympäristöt

Yleiskaavassa 2002 osoitetun Helsinkipuiston säilymisestä on oltu huolissaan useissa mielipiteissä etenkin Vantaanjokivarren ja Tuomarinkylän kartanon alueiden ympäristössä. Lisäksi 50 yhdistystä on allekirjoittanut esityksen siitä, että Helsingin kaupunki tekisi selvityksen kansallisen kaupunkipuiston (Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.199/132) aluerajauksesta yhteistyössä asukasyhdistysten kanssa ja päätöksen puiston perustamisesta. Järjestöt esittävät yleiskaavassa 2002 osoitettua Helsinkipuistoa laajempaa rajausta. Luonnonsuojeluverkoston, viherverkoston, maailmanperintökohteen ja arvokkaiden kulttuuriympäristökohteiden sulauttamista kansallisen kaupunkipuistoon tulisi selvittää, koska yleiskaavaluonnoksesta puuttuvat luonnonsuojelua ja kulttuuriympäristöä koskevat kaavamerkinnät. Viherkäytävän sulkeutuminen on uhkana.

Kansallinen kaupunkipuisto nähdään tärkeänä myös kaupungin oman identiteetin vaalimisen kannalta.

Kansallisen kaupunkipuiston perustamista on suunniteltu yleiskaavan 2002 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. Yleiskaavassa 2002 päädyttiin osoittamaan Helsinkipuistona kehitettävä alue, joka täyttää edelleen kaupunkisuunnitteluviraston tulkinnan mukaan kansallisen kaupunkipuiston sisällölliset kriteerit. Alue käsittää eteläisen Helsingin saaristoa, kantakaupungin ja itä - Helsingin ranta-alueita, Vantaanjokivartta ja Haltialan metsäalueet. Alueen arvojen säilyminen on turvattu oikeusvaikutteisella yleiskaavalla ja asemakaavoilla. Helsinkipuisto-konsepti on mahdollistanut alueen monenlaisen kehittämisen, mutta Helsinkipuistona kehittäminen ei sulje pois sitä mahdollisuutta, että alueelle haettaisiin tulevaisuudessa myös kansallisen kaupunkipuiston statusta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 7.2.2012 merkitä tiedoksi Helsinkipuiston yleissuunnitelmaraportin ja hyväksyä Helsinkipuiston yleissuunnitelman periaatteet tulevien asemakaavojen sekä alueen muun jatkosuunnittelun ja toteutuksen lähtökohdaksi. Yleissuunnitelman periaatteissa todetaan mm. että Helsinkipuiston alue säilytetään elinvoimaisena ja yhtenäisenä. Yleissuunnitelmassa todettiin, että puiston sitovaa aluerajausta tarkennetaan tarvittaessa yleiskaavojen laatimisen yhteydessä. Helsinkipuistoa kehitetään monipuolisena virkistysaluekokonaisuutena, jonka keskeisiä teemoja ovat merellisyys, historia, luonto, kaupunkikeskeisyys ja toiminnallisuus. Helsinkipuiston alueelle sijoitettava kaupunkirakenne ja teknisen huollon rakenteet sopeutetaan puiston virkistyskäyttöön, tärkeisiin luonnonarvoihin, maisemaan ja kulttuurihistoriallisiin arvoihin.

Yleissuunnitelman yhteydessä todettiin lisäksi, että on perusteltua että jatkossa selvitetään Suomenlinnan linnoituskokonaisuuteen kuuluvien Kuninkaansaaren ja Vallisaaren sekä Kruunuvuorenrannan ja Kalasataman rantojen virkistysaluekokonaisuuksien liittämistä Helsinkipuiston alueeseen.

Helsinkipuistona kehitettävä alue, täyttää kaupunkisuunnitteluviraston tulkinnan mukaan edelleen kansallisen kaupunkipuiston sisällölliset kriteerit. Valmistelu tehtiin vuoden 2002 yleiskaavaa varten vuorovaikutuksessa asukkaiden ja järjestöjen kanssa. Uudessa yleiskaavassa esitetään vihersormien järjestelmä, jossa keskimmäisen ”sormen” muodostaa Helsinkipuisto. Vaikka uusi yleiskaava ei esitä Helsinkipuistolle tarkkaa rajausta, Helsinkipuiston arvojen säilyttäminen ja kehittäminen on mahdollista. Yleiskaavassa 2002 esitettyä Helsinkipuiston merialueen rajausta on tarkennettu yleiskaavatyössä niin, että Kuninkaansaari ja Vallisaari voidaan liittää kokonaisuuteen.

Uuden yleiskaavan kulttuuriympäristöjen suojelua ja luonnonsuojelua koskevia määräyksiä on tarkennettu siten, että koko kaava- alueella kulttuuriympäristöarvot, luontoarvot ja viheryhteyden jatkuminen tulevat turvatuiksi ilman, että arvojen säilyttäminen edellyttäisi uuden kansallisen kaupunkipuistoselvityksen tekemistä. Toisaalta kaava ei estä kansallisen kaupunkipuiston perustamista. Lisäksi luonnonsuojelua ja kulttuuriympäristöä koskevat teemakartat ovat osin oikeusvaikutteisia. Kulttuuriympäristöä koskevassa teemakartassa ja raportissa on valtakunnallisten ja maakunnallisten arvojen lisäksi tuotu esiin Helsinkiläinen kulttuuriperintö kokonaisuudessaan.

Huoli kulttuuriympäristön arvojen säilyttämisestä nousi esiin mielipiteissä eri puolilla

kaupunkia. Kaavaluonnosta on tarkennettu siten, että koko kaava-aluetta koskevassa kaavamääräyksessä Valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kulttuuriympäristöt-teemakartalta. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on sovitettava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

Liikenne

Useat liikenteeseen liittyvistä mielipiteistä koskivat yleiskaavaluonnoksen yhtä keskeistä ideaa, eli kaupungin sisäisten moottoritieväylien muuttamista katuympäristöiksi, joita yleisesti kutsutaan yleiskaavamateriaalissa kaupunkibulevardeiksi. Yleiskaavaluonnoksessa on päädytty ehdottamaan moottoritiealueiden maankäytön muutosta käytännössä siitä syystä, että moottoritiealueiden muutoksella on arvioitu pystyttävän parhaalla mahdollisella tavalla yhdistämään kaupungin kasvuennusteeseen vastaaminen ja kestävän kaupunkirakenteen vahvistaminen. Bulevardisoitavilla alueilla on potentiaalia miljoonien kerrosneliöiden rakentamiseen ja uuden kaupunkiympäristön rakentamiseen jopa 100 000 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 perustuvaa bulevardisointikehitys 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 henkilöautokapasiteetin vähentämistä mutta joukkoliikenteen 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 minuutteja, ruuhka-ajan ulkopuolella vähemmän. Hämeenlinnanväylän osalta kaupunkibulevardi hidastaa henkilöautoliikennettä aamuruuhkassa suunnitteluratkaisuista riippuen pahimmillaan 1,5 minuuttia bulevardittomaan vertailutilanteeseen nähden.

Pääkaupunkiseudun sisällä yhden matkan kesto kasvaa ruuhka-aikaan alle kaksi minuuttia, muualta seudulta Helsingin keskustaan suuntautuvat säteittäiset matkat kestävät 3-6 minuuttia pidempään kuin jos bulevardeja ei olisi. Matka-aikojen pidentyminen johtuu sekä kaupunkibulevardeilla olevista liikennevaloista, että ruuhkasta.

Kaupunkibulevardeista tehtyjä selvityksiä on täydennetty kahdella selvityksellä. Toisessa työssä on tutkittu 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.

Mielipiteissä esitettiin myös ajatus bulevardisointikehityksen vaikuttamisesta liike-elämän toimintaedellytyksiin. Huomattavaa on, että bulevardisointikehitykseen

kuuluu aivan olennaisena elementtinä verkkomaisen raideliikenteen vahvistaminen, jolloin joukkoliikenteen palvelutaso olennaisesti paranee ja tämä palvelee myös elinkeinoelämän tarpeita laajentaen voimakkaasti eri elinkeinoelämän sijaintien kestävillä liikennemuodoilla saavutettavaa vaikutusaluetta.

Moottoritiealueiden maankäyttömuutoksiin liittyvien pikaraitiotielinjojen taloudellista toteutettavuutta kyseenalaistettiin esitetyissä mielipiteissä. Pikaraitiotiet ovat erittäin suuri investointi ja niiden toteutumisen kannattavuus on pitkälti riippuvainen muuttuvasta maankäytöstä saatavista tuloista rakennusoikeuden syntymisen myötä. Joukkoliikenneinvestoinnin kannattavuus määräytyy lopulta käyttäjien määrän perusteella, jolloin riittävän kerrosalan ja siten myös uuden joukkoliikenneväylän riittävän asiakaspotentiaalin osoittaminen on ehto toteutumiselle. Moottoritiealueiden muutosta ja niihin liittyvän raideliikenneverkoston rakentumista tarkennetaan erikseen laadittavassa yleiskaavan toteuttamisohjelmassa.

Useissa mielipiteissä esitettiin huoli läpiajoliikenteen mahdollisesta kasvusta moottoritiealueiden maankäytön muutoksen myötä. Huomio mahdollisesta läpiajoliikenteen kasvusta on oikean suuntainen, sillä seuraavina vuosikymmeninä kaupungin liikennejärjestelmän oletetaan yleiskaavaluonnoksen mukaisesti kehittyvän rakenteeltaan nykyistä verkostomaisemmaksi. Tämä tarkoittaa sitä, että kaupungissa tulee olemaan nykyistä vähemmän päättyviä katuja, joka parantaa alueiden saavutettavuutta ja kaupungin toimivuutta kokonaisuutena. Läpiajoliikenteen määrää voidaan myös tulevaisuudessa säädellä liikennesuunnittelun ratkaisuilla, jolloin osa kaduista voidaan jatkossa säilyttää rauhallisempina.

Erityisenä liikenteellisenä alueellisena kysymyksessä annetuissa mielipiteissä korostui Katajanokan liikennekysymykset. Mielipiteissä 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 vähäautoisempana ja kestäviin liikkumismuotoihin tukeutuvana.

Fyysisiin liikenneväyliin yleiskaava ei tuo Katajanokalla juurikaan muutosta. Muutamissa mielipiteissä toivottua maanalaista autoliikennetunnelia ei ole suunnitelmissa.

Yleiskaavaraportin viitesuunnitelmakuvassa ideoitu rakentaminen taloyhtiöiden hallinnassa oleville AP-tonteille herätti lukuisia vastalauseita. Maanvuokrasopimuksen haltija päättää hallinnassaan olevien tonttien rakentamisesta luonnollisesti itse. Näin on esimerkiksi taloyhtiöiden hallitsemien pysäköintialueiden laita. Kaupunki voi tietenkin tarjota lisärakentamismahdollisuuksia taloyhtiöille, jos pysäköintipaikat pystytään korvaamaan mielekkäästi mutta lopullisen päätöksen tekee taloyhtiö. Rannan täyttömaalla eivät maanalaiset pysäköintilaitokset ole käytännössä mahdollisia. Vaihtoehdoiksi jäävät miljööllisesti haastavat maanpäälliset pysäköintilaitokset tai esimerkiksi mahdollisiin rantakortteleihin sijoitetut pysäköintikannet.

Sataman ja nimenomaan autolauttaliikenteen aiheuttamasta Katajanokan liikenneverkon ruuhkautumisesta kirjoittaa moni mielipiteen jättäjä. Mielipiteissä 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 ruuhkahuippuina uusien asukasmäärän kasvun ei nähdä

aiheuttavan merkittäviä ongelmia Katajanokan liikenneverkolla. Ruuhkaisimpien aikojen liikennejärjestelyihin tulee jatkossa etsiä ratkaisua. Muutamissa mielipiteissä esitetty ratkaisu olisi, jos 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 mielipiteissä. Erityisesti keskustaan suuntautuvien joukkoliikenneyhteyksien koetaan olevan alimitoitettuja. Raide-Jokeri hanke nähdään monissa mielipiteissä positiivisena hankkeena, mutta se saa osakseen kritiikkiä erityisesti siltä osin, että se toimii keskeisinä perusteluna maankäytön tiivistämiselle, jota monissa mielipiteissä pidetään ylitehokkaana. Raide-Jokeri ei myöskään ratkaise yhteyksien parantamista keskustan suuntaan. Joissakin mielipiteissä ehdotetaan koko Raide-Jokerin linjauksen siirtämistä kiertämään Latokartanon pohjoisosa Kehä-1:n reunaa ja Myllypurontietä pitkin Viikin peltojen rauhoittamiseksi. Perusteluina on myös Latokartanon pohjoisosan Viikkiä tehokkaampi rakentaminen ja siten enemmän joukkoliikenteen käyttäjiä pohjoisen raidelinjauksen piirissä kuin Viikintien linjauksella. Lahdenväylän bulevardisointiin suhtaudutaan Viikkiin suuntautuneissa mielipiteissä pääosin myönteisesti. Mielipiteissä korostuu epäily siitä, raidehakkeita ei lopulta toteuteta, vaikka ne olisi yleiskaavaan merkitty.

Raideyhteysmahdollisuus **Laajasalon** keskustasta Herttoniemeen on merkitty kaavakarttaan. Raideyhteys Herttoniemestä Laajasaloon ja siitä eteenpäin nähdään pidemmän aikavälin mahdollisuutena ja 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 asukaslukua ja Vuosaaren asukasmäärä tiivistämisen seurauksena on tätäkin suurempi. Yhteinen asukasmäärä näillä alueille lähenee 100 000 asukasta, jonka lisäksi kaupungissa vierailevat 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 linjausvaihtoehtoja on vuorovaikutettu Laajasalossa osana yleiskaavan ja alueen asemakaavoituksen sisältöjä vuosien 2014 ja 2015 kuluessa. Pitkällä aikavälillä varaudutaan raideyhteyksiin niin Laajasalontiellä, Yliskyläntien yläpuolisella puistoakselilla ja Marunapolun sekä Ilomäentien varsilla sekä Reposalmentiellä. Reposalmentien linjaus tarkentuu Laajasalon keskustan eteläpuolisen alueen mahdollisessa asemakaavoitusvaiheessa, jolloin huomiot 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 liikkumismuotojen monipuolistumisen raideliikenteen osalta. Laajasalon kaupunkibulevardi -selvityksessä tarkasteltu esimerkki uudesta Laajasalon puistokadusta 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 kestävää liikkumista. Kulkumuotojen monipuolistuminen edistää välillisesti myös henkilöautoilijoiden tilannetta, kun lisääntyvästä liikkumisesta osa voi siirtyä joukkoliikenteeseen. Saaste- ja meluhaitat tarkastellaan yleiskaavatarkkuudella tehtyjä selvityksiä yksityiskohtaisemmin ja uudelleen mahdollisten asemakaavoitushankkeiden yhteydessä.

Nykyliikennemäärillä Laajasalontien kapasiteetti on ylimitoitettu. Autoliikenteen kapasiteetti ei kaistamäärän osalta muutu nykytilanteesta. Lisääntyvillä liikennemäärillä kadun kapasiteetti tulee tehokkaammin käyttöön. Kadun ja sen liikenneratkaisujen 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 järjestämisesimerkkiä. 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 kääntyvin liittymäkaistoin risteysalueilla sekä liikennevalo-ohjauksella.

Laajasalon kaupunkibulevardin kehittämiseen liittyy täydennysrakentamisen tarkasteluja sekä uuden liikekeskuksen kehittäminen yhdessä Yliskylän keskustan palvelukokonaisuutta. Lisääntyvä asukaspohja 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 meri-teemassa on käsitelty koko kaupungin huolto- ja tukikohtaverkostoa liittyen merellisen Helsingin kehittämiseen. Yleiskaavan teemakartta ”Merellinen Helsinki” sisältää alustavat, sijainniltaan yleispiirteiset merkinnät vesiliikenteen yhteystarpeista, merellisistä tukikohdista 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.

Samanaikaisesti yleiskaavatyön kanssa on laadittu polkupyöräilyn laatukäytäväverkkosuunnitelmaa. Yleiskaavaluonnoksen mielipiteissä esitettiin ajatus laatukäytävien, ns. Baanaverkoston, merkitsemisestä yleiskaavakarttaan ja todettiin tämän olevan linjassa kaupungin yleisempien kestävää liikkumista koskevien tavoitteiden kanssa. Baana-verkosto on merkitty yleiskaavaehdotukseen.

Mielipiteissä on esitetty huoli **Kivikkoon** suunnitellusta helikopterikentästä. Yleiskaavassa ei ole osoitettu paikkaa helikopterikentälle. Aiheesta tehdyssä selvityksessä on tarkasteltu erilaisia sijaintipaikkavaihtoehtoja. Selvityksen mukaan parhaat toimintaedellytykset helikopterikentälle olisivat Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydessä. Kivikko oli mukana yhtenä tutkittavana vaihtoehtona, kuten myös mm. Santahamina.

Helikopterikentän sijaintipaikkaselvitystä on laadittu samanaikaisesti Malmin lentokenttäalueen suunnittelun kanssa. Helikopterikentän sijoittaminen Kivikkoon olisi aiheuttanut rajoituksia lentokenttäalueen suunnittelulle, joten yleiskaavaehdotuksessa ei ole päädytty esittämään keskenään ristiriitaisia vaihtoehtoja.

Toimitila- ja elinkeinoalueet

Toimitila- ja yritysalueiden tulevaisuudesta ja kehittämisestä annettiin useita mielipiteitä. Suhtautuminen toimitilarakentamiseen ja yritysalueiden tulevaisuuteen on annetuissa mielipiteissä hyvin vaihtelevaa. Asukasmielipiteissä korostuu nykyisten yritysalueiden muuttaminen kokonaan tai osittain asumiseen, muun muassa vaihtoehtona asuinalueiden täydennysrakentamiselle. Kiinteistönomistajilla ja sijoittajilla on mielipiteiden 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.

Useissa yleiskaavaluonnoksen mielipiteissä tuodaan esiin mahdollisuus saada lisää asuntorakentamista muuttamalla nykyisiä yritysalueita asumiseen, mainintoja saivat muun muassa **Herttoniemen, Roihupellon, Konalan ja Vattuniemen sekä Vallilan alueet**. Asuinrakentamista perustellaan mm. hyvällä saavutettavuudella ja alueiden nykyisellä, tehottomaksi koetulla rakentamisella. Esille otetaan sekä kokonaisia yritysalueita, niiden osia ja myös yksittäisiä kortteleita ja tontteja. Herttoniemen yritysalueen osalta toivotaan sekoittuneemman rakenteen keskusta-alueen laajentamista edelleen.

Toisaalta mielipiteissä tulee myös esiin toimitila-alueiden tärkeys ja yritysten toimintaedellytykset jatkossakin. Esim. Roihupellon, Tattarisuon sekä Tattariharjun ja muiden Malmin seudunyritysalueiden säilyttäminen ja kehittäminen nimenomaan työpaikka-alueina katsotaan tärkeäksi. Yritykset ovat investoineet tiloihinsa ja toivovat jatkuvuutta toiminnalleen. Toisaalta myös joissakin asukasmielipiteissä tuodaan esiin työpaikkojen merkittävyys Helsingissä ja erityisesti Itä-Helsingin työpaikka-alueiden

kehittämiseen toivotaan panostusta.

Yleiskaavan yhtenä lähtökohtana on turvata kaupungin elinkeinoelämän toimintaedellytykset jatkossakin. Suuren osan uusista työpaikoista on arvioitu syntyvän yleiskaavan keskustojen 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.

Herttoniemellä ja Roihupellolla on suuri merkitys hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä sijaitsevina 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. Konalan, Vattuniemen ja Vallilan alueilla yritystoiminta on vilkasta, työpaikat monipuolistavat alueensa kaupunkirakennetta ja mahdollistavat myös osaltaan paremmat palvelut. Vattuniemi on viimeisien vuosien aikana kehittynyt voimakkaasti asumisen suuntaan.

Keskustat ja kauppa

Tiivistyvän kaupungin keskustan ja kantakaupungin sekä erityisesti ydinkeskustan toivotaan jatkossakin olevan keskeinen toimintapaikka kaikille helsinkiläisille, paikka, jossa ihmiset 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 mielipiteissä suunniteltavaksi eri lähtökohdista, kuin miten tähän asti on usein tehty. Pasilan ja Kalasataman kaupallisten keskittymien sijaan mielipiteissä 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 mielipiteissä pääosin positiivisena asiana ja kaupan sekä muiden palvelujen keskittämistä joukkoliikenteellä saavutettaville alueille pääasiassa hyvänä tavoitteena.

Keskusta-alueiden merkintöihin toivotaan joustoa erityisesti suhteessa toimitiloista asumiseen muuttamiseen ja ylipäätänsä liian tarkat määräykset koskien keskusta- ja toimitila-alueita koetaan toimijoiden kannalta ongelmallisiksi.

Yleiskaava mahdollistaa keskustoissa merkittävän maakäytön tehostamisen. 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. Kaikissa keskustoissa on kuitenkin tavoitteena monipuolinen ja sekoittunut kaupunkirakenne, joka mahdollistaa sekä julkisten ja yksityisten palvelujen rakentamisen. Keskustoissa halutaan myös pääosin säilyttää nykyinen rakenne toimi- ja liiketiloineen.

Väestöennuste ja rakentamisen määrä

Yksi mielipiteissä toistuva teema on yleiskaavatyössä esitetyn kasvuennusteen kyseenalaistaminen – monissa mielipiteissä pidetään kasvun määrää ja nopeutta liioiteltuna. 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.

Väestösuunnitteen keskeisenä ajatuksena on ollut seudullinen kasvu, sillä Helsingin metropolialue on kuitenkin jo nykyisin toiminnallisesti yhtenäinen kaupunkialue. Ajatellen niin kaupunkituottavuutta kuin kestävää kaupunkirakennettakin, on myös kaupunkiseudun keskeisimmille alueille edelleen hyvin perusteltua rakentaa lisää. Vaikka yleiskaavan lähtökohdaksi valitussa väestöennusteessa Helsingin väkiluvun kasvun arvioidaan olevan tulevaisuudessa merkittävää, on muiden seudun kuntien arvioitu kasvavan suhteessa vielä nopeammin.

Kritisoitaessa yleiskaavaa liian suurista kasvuennusteista on huomioitava, että Helsinki on kasvanut parin viime vuoden 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. Huomattavaa myös on, että mielipiteissä 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.

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.

Keskeisten metropolialueiden rakentaminen on hyvin perustelua myös 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 vahvimmista perusteluista Helsingin sisäänpäin kasvulle.

Useissa yleiskaavaluonnoksen mielipiteissä toistunut teema on se, että tiettyyn

kohtaan kaupungissa ei ole järkevää rakentaa sillä Helsingissä koetaan olevan muualla edelleen huomattavasti helpommin rakennettavia alueita tai alueita, jotka eivät ole samalla tavoin muuten tärkeitä kuin mielipiteen antajan puolustama alue. Yleiskaavan keskeisenä ideana on ollut huomattavan uuden rakentamisen mahdollistaminen kaupunkiin 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 riittävyydestä ja jatkuvuudesta huolehditaan sekä otetaan huomioon kulttuuriympäristöt ja arvokkaat maisemakohteet. Kaavassa nämä on turvattu kaavamääräyksin.

Yleiskaavan esitystapa

Mielipiteissä on esitetty kritiikkiä yleiskaavan esitystavasta. Kaupunkilaiset ovat pitäneet ruutuihin perustuvaa esitystapaa epäselvänä. Tähän aiheeseen on vastattu myös 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.

Yleiskaava on strateginen kaava, jonka yleispiirteisyyttä on haluttu korostaa esitystavalla. Kaavan rajauksia ei tule lukea tarkkaan vaan rajaukset tarkentuvat vasta seuraavalla suunnittelutasolla. Teemakartat auttavat kaavakartan tulkinnassa ja antavat lisäinformaatiota. Myös selostukseen on liitetty kaavamerkintöjen ja määräysten tulkintataulukko. Mm. Merellinen Helsinki -teemakartassa selostettu yksityiskohtaisemmin niistä tavoitteista, mitkä koskevat ranta-alueita. Yksi keskeisiä tavoitteita on ranta-alueiden säilyminen julkisina. Koko kaava-aluetta koskee kaavakartan määräys rantoja kiertävästä rantaraitista ja lisäksi teemakartalla on vielä erikseen tarkennettu merenlahtien virkistyskokonaisuuksia.

Tämän 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 kokonaismitoitus. Mitoitus on esitetty kaavamääräyksissä ja sisältyy ruutualueisiin. Yleiskaavan esitystapa tukee kaavan keskeistä strategista sisältöä.

Muut koko yleiskaava-aluetta koskevat mielipiteet

Useissa yleiskaavaluonnoksen mielipiteissä korostettiin tekeillä olevan yleiskaavan pilaavan tai vähintäänkin kyseenalaistavan jonkin aiemmin asemakaavoitetun alueen keskeisen idean. Voidaan ajatella, että kaupunki kokonaisuutena eikä mikään sen osa-alueista ole koskaan kokonaan valmis. Muutoksen kaupungissa voi nähdä voimavarana, joka on keskeinen osa kaupungin kykyä vastata kunkin ajan haasteisiin. Lisäksi muutos on se, jonka kautta kaupunki hengittää 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 voidaan niin haluttaessa ottaa huomioon aiempien asemakaavojen keskeisiä arvoja. Toisaalta näitä arvoja voidaan yhtä hyvin myös

muuttaa, mikäli ne koetaan sellaisiksi, etteivät ne enää vastaa kaavoitusajankohdan tarpeisiin.

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.

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 pystytty kaikkia tyydyttävällä 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 tiivistämiseksi. 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 lähes kaikissa tapauksissa edelleen mahdollisia.

Laiturin kaikille avoimien tilaisuuksien lisäksi on kevään ja lakusyksyn 2015 aikana käyty kutsuttuina useissa kaupunginosayhdistysten ja muiden sidosryhmien tilaisuuksissa esittelemässä kaavaluonnosta ja keskustelemassa siitä.

Ehdotusvaiheessa yleiskaavan valmistelusta on edelleen kerrottu myös yleiskaava.fi -sivustolla ja pyritty jatkamaan luonnosvaiheessa hyväksi koettua käytäntöä mahdollisimman avoimesta valmistelutyöstä.

Aluekohtaiset mielipiteet

Malmi

Malmin lentokentän alueen maankäytön muutosta vastustetaan lukuisissa mielipiteissä alueen runsaisiin luontoarvoihin vedoten. Mielipiteissä tuodaan esille mm. alueen suokasvillisuutta ja eläimistöä, joiden olemassa olo koetaan vaarantuvaksi Malmin lentokentän muuttuessa pääosin asumiskäyttöön. Malmin kentän maankäytön muutoksen suunnittelu on vasta alkamassa ja tulevassa asemakaavoituksessa voidaan alueen luontoarvot ottaa huomioon. Mikäli alueella on lain mukaan suojeltavia luontoarvoja, tullaan nämä huomioimaan jatkosuunnittelussa lain määräämällä tavalla.

Yleiskaavan uuden kerrosalan kannalta yksi merkittävimmistä alueista on Malmin lentokentän alue, jonka maankäyttöä yleiskaava esittää muutettavaksi lentokenttätoiminnasta asuntopainotteiseksi alueeksi. Yleiskaavaratkaisu perustuu liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2014 tekemään päätökseen valtion

toimintojen lakkauttamisesta Malmin lentokentällä vuoteen 2020 mennessä. Jotta rakentaminen voisi alkaa mahdollisimman nopeasti lentotoiminnan päättymisen jälkeen, on alueen tulevaa maankäyttöä tarpeen alkaa suunnitella yleiskaavaratkaisuun perustuen mahdollisimman nopeasti.

Helsingin tahtotila on ollut jo kauan muuttaa Malmin lentokenttä asuntovaltaiseksi alueeksi, mikäli lentotoiminta alueella päättyy. Yleiskaavaratkaisu on voimassa olevan maakuntakaavan mukainen. 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. Suunnittelu on käynnistynyt kaavarungon laatimisella alueelle

Malmin kentän osalta on esitetty, että tilannetta, jossa toinen kiitorata säilytetäisin tulisi tutkia. Myös alueen maaperää on mielipiteissä pidetty huonona rakentamiseen. 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.

Maaperältään Malmin lentokentän alue on perustamisolosuhteiltaan helsinkiläisittäin keskimääräistä.

Tuomarinkylä, Pakila

Tuomarinkylän tulevaisuus erityisesti hevosharrastuksen ja koiraharrastuksen näkökulmasta tuli esille liki 200 annetussa mielipiteessä ollen näin useimmiten mainittu alue mielipiteiden joukossa. Näiden mielipiteiden lisäksi Pro Tuomarinkylä -liike toimitti kootusti 81 mielipidettä. Keskeinen Tuomarinkylään kohdistunut huoli liittyy hevosharrastuksen ja koiraharrastuksen vaatimiin tiloihin ja siihen miten hyvin näihin liittyvät toiminnot, mm. pysäköinti on yhteen sovitettavissa yleiskaavaluonnoksen alueelle esittämän uuden kaupunkirakenteen kanssa. Mielipiteissä on esitetty huoli myös kulttuuriympäristön säilymisestä.

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. Päätöksessä luki mm. myös, että täydennysrakentamisen yhteydessä tulee turvata ratsastus- ja koiratoiminnan jatkuminen.

Uusi asuntovaltainen alue vahvistaa Helsinkiä raideliikenteen verkostokaupunkina sijoittuessaan tulevaisuudessa hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle, Raide-Jokeri II: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 kestävän elinympäristön syntymistä uusille asukkaille.

Ratsastusreitistön säilyttämistä on tutkittu alueelle yleiskaavan tueksi laaditussa alustavassa maankäyttöluonnoksessa. Reitistö on mahdollista säilyttää alueelle sijoitettavasta rakentamisesta huolimatta vaihtelevana ja monipuolisena.

Vinttikoirakeskus voi ensi vaiheessa pitkälle toimia nykyisellä paikallaan, Pitemmällä aikajänteellä se voi siirtyä pohjoisemmas. 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. Kasvavan kaupunki tarvitsee lisääntyvässä määrin harrastusmahdollisuuksia. Yleiskaavassa on pyritty myös turvaamaan nykyiset harrastustoiminnat mutta myös kehittämään ja laajentamaan niitä.

Hyvien liikenneyhteyksien tuntumaan sijoittuvien, hyvin rakennettavaksi soveltuvien alueiden varaamista varsin vähäisessä käytössä oleviksi maantasoisiksi tilapäispysäköintialueiksi ei kuitenkaan voida pitää mielekkäänä, vaan jatkosuunnittelussa tulee löytää tiivistyvän kaupungin tarpeisiin paremmin soveltuva ratkaisu.

Kulttuuriympäristön keskeisimmät arvot kartanoalueella ja Vantaanjokilaakson maisemaan liittyen säilyvät. Turvallisuusnäkökulma tulee selvittää tarkemmassa suunnittelussa.

Koira- ja ratsastuskeskuksen toiminnan ja etenkin kilpailutoiminnan kannalta tärkeät pysäköintipaikat jäivät vuonna 2012 hyväksytyn asemakaavan ulkopuolelle, koska kaupunginhallitus kehotti tutkimaan asuntorakentamista Uusipellon ja Riihipellon alueille. Samalla kuitenkin todettiin, että hevos- ja koiraharrastuksen toiminnan jatkuminen tulee turvata.

Kulttuuriympäristön keskeisimmät arvot kartanonmäen, ja Vantaanjokilaakson avoimeen maisemaan liittyen voidaan säilyttää. Ratkaisu edellyttää rakentamisen, harrastustoimintojen, pysäköinnin ja kulttuuriympäristöarvojen yhteensovittamista tarkemmassa suunnittelussa. Jokeri 2:n raidevaraus on kaavaratkaisussa sijainniltaan ohjeellinen.

Harrastajajärjestöjen kanssa on järjestetty tapaaminen kaupunkisuunnitteluvirastossa ja pohdittu yhteistyöstä yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä siten, että sekä uusi yleiskaavan mukainen rakentaminen että harrastustoimintojen kehittäminen voidaan sovittaa mahdollisimman hyvin yhteen.

Pakila-Seura on lähettänyt kannanottonsa yhteydessä kehittämisehdotuksen, jota yhdistys on esitellyt myös tapaamisessa kaupunkisuunnitteluvirastossa. Tähän liittyy mm. Tuusulan väylän bulevardin ulottaminen pitemmälle kuin yleiskaavassa on esitetty sekä yhteistyössä pohdittavat pientaloalueen tiivistämisen periaatteet. Vastaavien kehittämisajatusten esittäminen on myönteistä ja suunnittelua eteenpäin vievää. Jatkosuunnittelussa voi olla tarpeen myös muilla pientalovaltaisilla alueilla laatia suunnitteluperiaatteet tai vastaavia yleissuunnitelmia, miten alueiden omista lähtökohdista käsin pohditaan mahdollinen yleiskaavan mahdollistama rakennusoikeuden nostaminen.

Oulunkylä, Veräjämäki, Pirunkallio ja Vantaanjoen varsi

Veräjämäen metsäalueiden rakentamista vastustettiin merkittävässä määrässä mielipiteitä. Eniten perusteltiin alueen virkistysarvojen tärkeyttä ympäristön kaupunginosille. Myös alueen luontoarvot nousivat mielipiteissä voimakkaasti esiin.

Veräjämäki sijaitsee tulevan Raide-Jokerin varrella. Raide-Jokerin välitön vaikutusalue

on valittu yhdeksi tiivistettävän yhdyskuntarakenteen painopistealueeksi uudessa yleiskaavaluonnoksessa muiden yleiskaavassa merkittyjen raidehankkeiden ohella tavoiteltaessa entistä kestävämpää kaupunkirakennetta. Veräjämäen kohdalla Raide-Jokerin vaikutusalue on merkitty asuntovaltaisella A2 merkinnällä, jonka tavoiteltu korttelitehokkuus on kaavaluonnoksessa pääasiassa yli 1,0. Tämä tarkoittaa käytännössä kerrostalokortteleita. Pirunkallion ja Pikkukosken puoli luonnoksessa on merkitty virkistys- ja viheraluemerkinnällä. Huomattavaa on, ettei yleiskaava suoraan tarkoita, että alueelle rakennettaisiin kaikkialle rakentamisen mahdollistamille 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, katuverkon ja muun infrarakenteen toteutusmahdollisuudet. Yleiskaavaehdotukseen on A2 -merkintään lisätty tehokkuustavoitteen ylärajaksi 2,0. Lisäksi viher- ja virkistysalueruutuja on alueella jonkin verran lisätty lähinnä Vantaanjoen varteen. Alueen sisäiset puistot ja metsät sisältyvät alueen pääkäyttömerkintään, jolloin esimerkiksi Toivolanpuistoon ja Itsenäisyydenpuistoon liittyvä mahdollinen rakentaminen suunnitellaan jatkossa siten, että alueiden paikalliset kulttuuri-, virkistys- ja luontoarvot ja Helsinkipuiston yhtenäisyyteen sekä Vantaanjoen varteen liittyvät arvot voidaan säilyttää.

Taivaskallio

Käpylän juna-aseman välittömässä läheisyydessä sijaitseva Taivaskallio on 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 tulee selvästi ilmi mielipiteissä. 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 sivuava kantakaupunki-merkintä kohdistuu Käpylän juna-aseman välittömään lähiympäristöön, eikä uhkaa itse Taivaskallion säilymistä.

Yleiskaavakarttaluonnoksessa 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 verkosto on varmistettu viheryhteysmerkinnöin.

Käpylä

Käpylän alueella yleiskaavassa on merkitty asuntovaltaisen alueen- kaavamerkintä A2, A3 ja A4 eri korttelitehokkuuspainotuksin. Kaavamerkintä mahdollistaa alueiden kehittämisen vastaisuudessakin asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalveluiden sekä lähipalvelujen käyttöön. Käytännössä tämä tarkoittaa alueiden täydennysrakentamisen mahdollistumista ja tiivistymistä alueiden erityisominaisuudet edelleen tarkemmassa suunnittelussa huomioiden. Poikkeuksena on kantakaupunki-merkinnällä merkitty Käpylän asemankohta, jolla mahdollistetaan joukkoliikenteen solmukohdan ja keskustan syntyminen Helsingin sisääntuloportiksi ja Tuusulanväylän bulevardin visuaaliseksi kääntöpisteeksi.

Maunula

Maunulaa koskevissa mielipiteissä tuetaan varsin laajasti yleiskaavan tavoitteita. Kiitosta saavat niin raideliikenteen kehittäminen kuin Tuusulanväylän kaupunkibulevardi - joskin myös vastakkaisia kannanottoja löytyy. Suurin kritiikki kohdistuu Maunulassa – kuten kaikkialla muuallakin kaupungissa – viheralueiden rakentamista vastaan. Mielipiteissä vastustetaan viheralueille rakentamista yleisesti, minkä lisäksi erityisesti Maunulan läheisyydestä nostetaan esiin asukkaille tärkeimpiä viheralueita, jotka tulisi säästää. Keskeisimpinä vaihtoehtoina viheralueille tapahtuvalle täydennysrakentamiselle ehdotetaan olemassa olevien tonttien tiivistämistä sekä esimerkiksi maaliikennekeskuksen alueelle suunniteltujen rakennusten korottamista. Erityisesti kannatetaan työpaikka-alueiden rakentamista asumiseen sekä pysäköintialueiden ottamista rakentamiskäyttöön.

Suurimpina kipupisteinä mielipiteissä näyttäytyvät Maunulanpuiston, Rajametsäntien ja Männikkötien ympäristö rakentamisalueet, Pirttipolun rivitalojen ympäristö, Suursuonpuiston alueen sekä Toivolanpuiston alue. 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 joissain 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. pääkäyttötarkoitusmerkintä. Toisin sanoen asuntovaltaiseksi merkityllä alueella voi sijaita myös rakennettuja tai rakentamattomia viheralueita.

Metsäläntien pohjoispuolelle sijoittuvaa rakentamista vastustetaan eri argumentein. Alue koetaan Keskuspuiston merkittäväksi osaksi ja tärkeäksi linkiksi Keskuspuiston ja Helsinkipuiston välillä. Myös Haaganpuron tulevaisuudesta alueella ollaan huolissaan. Myös Maunulanpuiston itäpuolisen Pirttipolunpuiston säästämisen puolesta kirjattiin useita mielipiteitä. Alue on tärkeä lähivirkistysalue, jossa on mm. talvella hiihtolatu. Vuonna 2014 tehdyssä yleiskaavan valmisteluun liittyvässä liito-oravakartoituksessa Maunulanpuiston alueella on tehty liito-oravahavaintoja. Liito-oravien elinpiirien vaatimukset otetaan huomioon asemakaavatasoisessa suunnittelussa. Yleiskaavassa Pirttipolunpuisto on osa poikittaista viheryhteyttä, joka yhdistää Keskuspuiston ja Vantaanjokilaakson viheralueet. Tuusulanväylän kaupunkibulevardin rakentuessa viheralue tullee 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.

Katajanokka

Yleiskaavassa on Katajanokan etelärannalla asuntovaltaisen kaupunkirakenteen laajentamisen mahdollistava merkintä. Annetuissa mielipiteissä 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. 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 yleiskaavaluonnoksen Katajanokkaa koskeneissa mielipiteissä vaadittiin suunnitelman hylkäämistä ja yleiskaavan uudelleen valmistelua Katajanokan osalta. Mielipiteissä korostettiin viheralueiden ja merellisten näkymien tärkeyttä Katajanokalla. Yleiskaavaa pidettiin Katajanokan osalta suojeluarvot sivuuttavana ja muun muassa maakuntakaavan vastaisena. Huomautettiin myös itäisten kaupunginosien puistoalueiden vähäisestä määrästä verrattuna läntisiin kaupunginosiin. Monet esittivät mieluummin lisärakentamista nykyisiin kortteleihin esimerkiksi rakennuksia ”uudella alueella” korottamalla, kuin rannan lisärakentamista

Yleiskaavaluonnokseen liittyvän ”Kantakaupungin ja ydinkeskustan kehittäminen”-raportissa esitetty ideasuunnitelmakuva 2000 asukkaan lisärakentamismahdollisuuksista herätti voimakasta vastustusta. Useimmat mielipiteen esittäjistä halusivat rantavyöhykkeen kaavoitettavaksi pelkästään puistoalueeksi. Joissakin mielipiteissä pidettiin lisärakentamista mahdollisena vasta huomattavasti pienemmillä asukasmäärillä. 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.

Ideasuunnitelmat ja muu havainnemateriaali on tehty toisaalta kaavoittajan apuvälineiksi, toisaalta havainnollistamaan yleiskaavan rakentamismahdollisuuksia yleisölle. Ne eivät ole kuitenkaan toteutussuunnitelmia, vaan karkeita hahmotelmia. Yleiskaavavaiheessa ei päätetä esimerkiksi korttelirakenteen tyypistä. Vasta asemakaavavaiheessa annetaan todelliset suuntaviivat rakentamiselle asemakaavoitukseen liittyvän yksityiskohtaisen selvitystyön ja osallisten vuorovaikutuksen kera.

Voimassa olevassa yleiskaavassa 2002 Matruusinpuisto 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.

Uudessa yleiskaavaluonnoksessa on käytetty kantakaupunkimerkintää, joka 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. 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 mielipiteiden 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 suojelunäkökulmien kannalta.

Asemakaavavaiheessa ratkaistaan paitsi rakentamisen mitoitus, myös viheralueiden ja rantareittien ja muiden ranta-aktiviteettien tarkempi mitoitus ja sijoitus sekä mahdollinen kaupunginosapuiston rajaus. Täydennysrakentaminen vaikuttaa positiivisesti myös rantojen virkistyskäytön kehittämiseen. Perusperiaate 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 karttamerkintänään.

Katajanokan ranta-alue vanhana täyttömaana ei ole paras mahdollinen pohjarakennukseen mutta ei tämän hetkisen tietämyksen mukaan poikkea olosuhteiltaan merkittävästi Helsingin niemen muista vanhalle täyttömaalle toteutettavista rakentamiskohteista, kuten esimerkiksi Jätkäsaaresta. Laivaväylien läheisyys asettaa ratkaisuille oman haasteensa. Asemakaavoitusvaiheessa pohjarakentamisolosuhteet selvitetään tarkemmin ja niistä seuraavat reunaehdot 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 ole vaihtoehto rakentamisen sijoittamiseen, kuten eräissä mielipiteissä on toivottu. Helsinki on asettanut vuosittaisen asuntokaavoitustavoitteen ja siihen pitää myös uuden yleiskaavan osaltaan vastata mahdollistamalla riittävän yleiskaavavarannon asemakaavoituksen käyttöön.

Herttoniemi ja Länsi-Herttoniemi, Roihupelto, Myllypuro

Herttoniemeä koskevissa mielipiteissä katsottiin tärkeäksi erityisesti länsi-Herttoniemen viheralueiden säilyminen ja joissakin mielipiteissä haluttiin säilyttää Natura-alueen reunavyöhykkeet rakentamattomina. Lisäksi toivottiin mm. laajaa ympäristövaikutusten arviointia ennen rakentamispäätöstä. Herttoniemen kartanoympäristön haluttiin säilyvän.

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 jokerin raiteistamisen kannattavuutta. Kestävän kaupunkisuunnittelun näkökulmasta paikka on erinomainen täydentää ja tiivistää kaupunkia.

Ns. vanhan Herttoniemen alueella pääosa selänteestä on merkinnällä A3 - asuntovaltainen alue, jonka tehokkuusmerkinnässä on huomioitu se, että alue on kulttuurihistoriallisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue. Omakotialue on merkinnällä A4, joka mahdollistaa sen säilymisen pientaloalueena. Alue on suojeltu asemaakaavalla.

Mielipiteissä esitettiin myös Herttoniemen ja Roihupellon työpaikka-alueita

muutettaviksi asumiseen. Herttoniemen ja Roihupellon työpaikka-alueet, kuten pääsääntöisesti muutkin Helsingin nykyiset työpaikka-alueet säilytetään yleiskaavassa toimitila-alueina. 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 kehittäminen ja laajentuminen. 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 perinteisesti 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 synergiahyötyjä tulevaisuudessa lähialueen tuotannollisen yritystoiminnan kanssa ja tätä kehitystä on syytä tukea riittävällä yleiskaavavarannolla toimitilatarpeisiin.

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, mutta kaupunkirakenteen tiivistäminen ja uudisrakentaminen turvaavat myös muita viihtyisyyden kannalta oleellisia tekijöitä.

Roihupellon työpaikka-alueelle osoitetaan 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 Jokeri-raiteen pysäkkien tuntumassa on mielekästä rakentaa tehokkaasti. Tehokas rakentamistapa asettaa kovat 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 ympäristökeskuksen valmistelemassa luonnonsuojeluohjelmassa esitetyt alueet oikeusvaikutteisina yleiskaavan kaupunkiluonto-teemakartalla. Herttoniemen ja Länsi-Herttoniemen liittyvät yleiskaavassa osoitettuun Viikki-Kivikon viheraluekokonaisuuteen. Yleiskaavan tavoitteena ovat helposti saavutettavat virkistysalueet. Kulttuuriympäristön arvot on osoitettu yleiskaavan kulttuuriympäristö-teemakartalla.

Myllypuron Herttoniemeen liittyvien lounaisosien lisäksi mielipiteissä tuotiin esiin läpiajoliikenteen kasvu Hallainvuoren alueella ja korostetaan Jokerin merkitystä myös yhteytenä virkistysalueille. Hallainvuoren pientaloalueen länsipuolelle ei haluta lisää rakentamista. Myllypuro-Seura kannattaa yleiskaavan yleisiä tavoitteita kaupunkirakenteen tiivistämiseksi, mutta toteaa että myös työpaikka-alueita tarvitaan rakenteen monipuolistamiseksi. Uusien työpaikkojen nähdään vahvistavan Myllypuron

liikekeskusta. Samalla esitetään parannusehdotuksia mm. liikenneratkaisuihin ja todetaan, että Helsingin kaupungin kannattaisi ottaa Kivikon liittymän ja Itäkeskuksen välinen osuus Kehä I:stä kaduksi ja muuttaa se ns. kaupunkibulevardiksi.

Hallainvuoren pientaloalueen länsipuolella ei yleiskaavassa ole esitetty uutta rakentamista. Sen sijaan sen Viilarintien ja Hallanvuoren tien eteläpään välisen maastoon on yleiskaavassa esitetty maankäyttövaraus. Alue on jokerilinjan välittömässä läheisyydessä ja siten sen osoittaminen rakentamiskäyttöön on kestävää kaupunkirakentamista.

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.

Teiden ja katujen hallinnollisia luokkia arvioidaan yleiskaavan jatkotyönä, ja tällöin voidaan arvioida myös Kehä I:n itäosan hallinollista luokkaa. Yleiskaava ei vielä määrää onko väylä tie vai katu.

Viikki

Yleiskaavaluonnos esittää uutta rakentamista Viikkiin Raide-jokeri I:n käytävään, Viikin koetilan ja nykyisen Eko-Viikin väliin. Useissa mielipiteissä esitetään huoli Viikin luontoarvojen heikentymisestä uuden rakentamisen myötä. Lisäksi mielipiteissä esitetään 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 Natura-alueeseen kohdistuvat vaikutukset luontotyyppeihin ja lajeihin jäävät vähäisiksi. Rakentaminen ei muuta Natura-alueen ekosysteemien rakennetta ja toimintaa tavalla, joka vahingoittaisi alueen eheyttä.

Viikkiä koskevissa mielipiteissä korostetaan myös alueen peltojen ja Vanhankaupunginlahden virkistyksellisiä ja maisemallisia arvoja. Yleiskaavaluonnoksen rakentamisalueiden koetaan leviävän liian laajalle alueelle ja vaarantavan näitä ja luontoarvoja. Lisäksi korostettiin Eko-Viikin imagoa. Mielipiteissä tuodaan esiin Pro Helsinki 2.0-ryhmän varjokaava ja sen mukaisia rakentamisen painotuksia pidetään yleiskaavaluonnoksen vastaavia parempana. Mielipiteet koskivat pitkälti myös yleiskaavaluonnoksen pohjaksi tehtyä ideasuunnitelmaa ja sen suunnitteluratkaisuja. Erityispiirteenä alueen pelloilla on Helsingin yliopiston kasvintutkimuksen koeviljelytoiminta sekä opetus- ja tutkimustilan vaatima rehutuotanto. Mielipiteissä tuodaan esille se, että peltoalalle on löydyttävä vaihtoehtoinen sijainti toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi, mikäli nykyinen maankäyttö merkittävästi muuttuu.

Yleiskaavan lähtökohta on, että Helsingin yliopiston Viikin laitokset voisivat menestyksellisesti jatkaa toimintaansa alueella. Mielipiteidenkin mukaan on selvästi nähtävissä, että jatkosuunnittelussa kasvinviljelyn koealueiden sekä Viikin opetus- ja tutkimustilan laidunmaiden ja rehutuotannon peltojen sijoitukset muodostavat merkittävät reunaehdot kaavoitettavien rakennusalueiden laajuudelle Viikissä. Toimintojen ajallinen koordinointi ja vaiheittainen järjestely pitäisi olla mahdollista, koska uuden yleiskaavan aikajänne ulottuu 2050-luvulle.

Yleiskaavaehdotuksen valmistelussa rakentamisen painopistettä on siirretty länteen ja Tiedepuiston alueelle lähelle 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 ehdotetaan monissa mielipiteissä rakennettavaksi mieluummin kuin Viikin peltoja. Varsinkaan Maaherranpuistoa ei nähdä juurikaan virkistyksellisenä, maisemallisena tai luonnonsuojelullisena arvona. Tiedepuiston nykyinen käyttö koetaan kampusaluetta hajauttavana. Kampusalueen maankäyttöä onkin ehdotusvaiheessa tehostettu kuten myös Talonpojankorttelin aluetta. Myös Prisman ympäristö ja toteutumattomat toimitilakorttelit ovat mielipiteiden mukaan sopia kaupunkirakenteen täydentämispaikkoja.

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.

Mielipiteissä tuodaan esiin epäilys, 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.

Tali, Munkkivuori ja Pajamäki

Talin, Pitäjänmäen ja Munkkivuoren ja Pajamäen alueilta saaduissa mielipiteissä nousi selkeästi esille kolme pääteemaa: viheralueet ja virkistys, liikuntapaikat ja -palvelut sekä alueen historia.

Päällimmäisenä oli huoli viheralueiden säilymisestä nykyisessä laajuudessaan pääosin koskemattomina ja asukkaiden henkireikänä. Tenniskeskus, Tali-halli, keilahalli, Talin golfkenttä sekä jalkapallokentät nousivat esille toisena yhtenäisenä aiheryhmänä pääasiallisena huolena se, etteivät liikuntapalveluiden saatavuus ja niiden kehittämismahdollisuudet vaarannu. Lisäksi mielipiteissä kiinnitettiin huomiota kulttuuriperintöön ja kulttuurimaisemaan sekä siirtolapuutarhan ympäristöön mutta myös pieneen kuusimetsään Munkkivuoren Ulvilantien varrella.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen, täydennysrakentaminen tai tehostaminen nähtiin sekä alueen arvoa nostavana että laskevana tekijänä. Jokeri 1 -pikaraitiotie ja asemanseudun kehittäminen nähtiin alueelle pääosin positiivisina kehityskohteina. Työpaikka- ja teollisuusalueiden osalta toimitilojen riittävyys yritystoiminnan tarpeisiin kuin myös tyhjien toimitilojen käyttötarkoituksen muutos asumiseen saivat kannatusta. Talin golf-kentän ottaminen rakentamiskäyttöön jakoi mielipiteitä puolesta ja vastaan.

Länsi-Helsinki tiivistyy erityisesti poikittaisten runkoyhteyksien kuten Jokeri 1 ja bulevardien kuten Vihdintien, Turuntien ja Huopalahdentien pikaraitioteiden varsilla. Talin, Pajamäen ja Munkkivuoren alueiden keskeinen sijainti ja kestävää kehitystä 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 viherverkoston 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, mikäli se katsotaan tarkoituksenmukaiseksi.

Talin golf-kenttä sijoittuu suurelta osin pehmeälle rantamaalle, jonka korkeus merenpinnasta on välillä 0-2m ja jossa perustamisolosuhteet ovat erittäin heikot ja tulvariski suuri. Yleiskaava ei ole esittänyt osalle kentän alueesta maankäyttövarauksia asuntorakentamiseen. Reuna-alueilla golfkentän toimintoja ja ratoja 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 kartanomiljöiden keskittyessä määrällisesti Itä-Helsinkiin.

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, 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, vaikka alueen reunoille esitetään rakentamista. Luontoarvojen huomioon ottamisesta on määräys kaavakartalla.

Keskuspuisto

Keskuspuiston osalta lukuisissa mielipiteissä nousi huoli yleiskaavaluonnoksen esittämästä viheralueen kaventumisesta. Mielipiteissä arveltiin Keskuspuiston luonnonarvojen kärsivän huomattavasti Hämeenlinnan väylän puoleisen vyöhykkeen mahdollisesta maankäytön muutoksesta viheralueesta rakennetuksi korttelialueeksi.

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 Yleiskaavan 2002 rajaus sekä alueelle laaditut virkistysalueasemakaavat ovat turvanneet Keskuspuiston yhtenäisyyttä.

Yleiskaavassa esitettyjen moottoritiealueiden maankäytön muutokseen liittyen on nykyisen Hämeenlinnan väylän ympäristöön esitetty tiiviisti rakennettua

asuntovaltaista maankäyttöä, myös osin **Keskuspuiston** alueelle. Rakentamisen vyöhyke on nykyisessä tilanteessa kuitenkin pitkälti liikenteen melu- ja haitta-aluetta. Kaikki ei myöskään ole todellisuudessa puistoaluetta, vaan osa on liikenteen ramppeja ja nykyistä liikennealuetta. Meneillään olevan Helsingin yliopiston ja Aalto yliopiston liikkumisselvityksessä aktiivisesti käytetyt ulkoilureitit eivät ole moottoritien reunassa. Moottoritien poistumisen ja tulevan bulevardin rakentamisen jälkeen Keskuspuiston tilanteen on arvioitu melun osalta parantuvan. Lisäksi huomattavaa on, että nykyisten moottoritieliittymien alueella nykyinen maankäyttö muuttuisi bulevardisoinnin yhteydessä.

Kaavaluonnoksen maankäyttötarkastelujen perusteella Hämeenlinnanväylän lähiympäristöön voisi sijoittua noin 20 000 uuttaa asukasta, jos kaikki alueelle ajateltu täydennysrakentaminen toteutuisi. Tästä yli puolet sijoittuisi Hämeenlinnanväylän itäpuolelle.

Muutoksen keskeinen perustelu on Hämeenlinnan väylän muuttaminen kaduksi, joka puolestaan vaatii rakentamista molemmin puolin katua, jotta saadaan aikaan toimivaa kaupunkiympäristöä. Lisäksi erityisesti bulevardikäytävään olennaisena osana kuuluvan pikaraitiotien vaatima investointi perustelee rakentamista myös nykyisen Keskuspuiston alueelle, jotta investoinnista saadaan kannattava. Olennaista on huomata, että väylän varren muutoksen kohteena oleva viheralue on nykyisin pitkälti väylän melualuetta ja laajimmat rakentamiseen osoitetut osat moottoritien risteysaluetta. Väylän nopeuden ja siten melutason aleneminen liittyy katumaisen ympäristön rakentumiseen. Rakennusmassat estäisivät 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.

Luontovaikutusten arvioinnin mukaan on arvioitu, että Keskuspuiston keskeisimmät luontoarvot ja yhtenäisyys sekä virkistysarvot on mahdollista säilyttää hyvällä suunnittelulla. Kaavaluonnosta on muutettu supistamalla rakentamisaluetta pienessä määrin Pirkkolan kohdalla, jotta Pirkkolan virkistysalue säilyisi mahdollisimman laajana. Yleiskaavaan liittyvää maankäyttötarkastelua on tarkennettu laatimalla Keskuspuiston länsireunan suunnitteluperiaatteet. Tässä tarkastelussa on pystytty ottamaan huomioon Keskuspuiston maisema-, luonto- ja virkistysarvoja ja sovittamaan yhteen kaupunkibulevardiin liittyvä rakentaminen.

Melun osalta Keskuspuiston virkistyskäyttöarvo paranisi. 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 tutkitaan parhaillaan (Helsingin yliopisto, Aalto-Yliopisto ja Helsingin kaupunki) kartoittamalla siellä liikkuvien kulkureittejä liikuntasovelluksien keräämillä tiedoilla. Alustavien tulosten perusteella Hämeenlinnanväylän varrella rautatien ja Pirkkolantien välillä virkistyskäyttöä ei juuri ole. Pirkkolantien ja Kehä I:n välillä käyttöä on jonkin verran, lähinnä pyöräilyä väylän vieressä kulkevalla kevyen liikenteen reitillä. Kaiken kaikkiaan liikkuminen näyttää keskittyvän muutamalle suositulle reitille, joita ei aivan Hämeenlinnanväylän lähellä ole.

Vuosaari ja Mustavuori

Vuosaaressa merelliset virkistysalueet, mm. Uutelan kanavan itäpuoli ja Mustavuoren metsä ovat keskeisiä asumisen laatutekijöitä, joiden säilyttäminen nähtiin tärkeänä mielipiteissä. Yleiskaava antaa mahdollisuuden Uutelan itärannan rakentamismahdollisuuksien tarkasteluun. Yleiskaavan viheraluevaraukset mahdollistavat Mustavuoren ja Meri-Rastilan länsirannan virkistysalueiden kehittämisen ja luonto- ja Natura-arvojen säilyttämisen. Vuosaaren golfkentän alue on toiminnallinen osa Vuosaaren viherverkostossa. Nykyinen käyttö tukee hyvin entisen jätemäen maisemointia. Kaavaluonnosta on muutettu kaavaluonnoksesta saadun lausunnon perusteella siten, että Rastilan leirintäalue on osoitettu asumiseen ja virkistyskäyttöön. Leirintäalueelle on osoitettu uusi paikka Uutelan itärannalta. Luonto- ja kulttuuriympäristön arvojen turvaamisesta on annettu määräys kaavakartalla.

Puistola

Suurmetsäntien ympäristössä Puistolassa on yleiskaavaluonnosta muutettu siten, että yleiskaavaehdotuksessa huomioidaan paremmin alueen merkittävimmät viher- ja virkistysarvot. Jatkosuunnittelussa arvioidaan, miten mahdollinen rakentaminen asuntovaltaisten alueiden osalta sijoittuisi huomioiden myös alueen muut toiminnot ja virkistysyhteystarpeet sekä luonto- ja kulttuurihistorialliset arvot. Suurmetsäntien ympäristöä tarkastellaan myös osana Malmin lentokenttäalueen kaavarunkotyötä. Vasta asemakaavavaiheessa annetaan todelliset suuntaviivat rakentamiselle asemakaavoitukseen liittyvän yksityiskohtaisen selvitystyön ja osallisten vuorovaikutuksen kera. Asemakaavavaiheessa ratkaistaan paitsi rakentamisen mitoitus, myös viheralueiden ja muiden aktiviteettien tarkempi mitoitus ja sijoitus.

Kivinokka

Kivinokka on osoitettu yleiskaavassa virkistysalueeksi. Luonto- ja kulttuuriarvojen turvaamisesta määrätään yleiskaavakartalla. Kivinokkaa koskevissa mielipiteissä tämä oli koettu hyvin positiivisena ratkaisuna ja yleiskaavatyö sai tältä osin positiivista palautetta.

Laajasalo

Laajasalon asukasmäärän arvioidaan kaksinkertaistuvan Kruunuvuorenrannan uuden kaupungiosan 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 rakennustyyppejä. Pienet tontit on mahdollista rakentaa hyvinkin tehokkaaksi 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 tarkistamisten kautta esille nousseita uusia rakentamisalueita.

Yleiskaavan pääkartassa virkistysalueet on merkitty virkistysalueiden verkostona, joita yhdistää virkistysyhteysmerkintä. Laajasalon liikuntapuiston, uimarannan ja Aittasaaren yhtenäinen viheralue rannassa säilyy. Liikuntapuistoa kehitetään virkistyksen näkökulmasta. Reposalmentien vartta tarkastellaan rakentamiseen osana Yliskylän keskusta-alueen täydennysrakentamista.

Yleiskaava mahdollistaa pientaloalueiden tiivistämisen. Yksityisten tonttien tiivistys on riippuvainen tontin omistajien tahdosta sekä tontin olosuhteista. Kaupunkirakenteen

tiivistyminen tukee joukkoliikennepalveluiden säilyttämistä tai kehittymistä.

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 tai jäävät todellisuudessa rakentamattomiksi. Riitankujan kalliot ovat jo voimassa olevan yleiskaavan rakentamisalueita, samoin kuin Reposalmentien pohjoispuolinen metsä. Uimarannan ympäristön rajaus tarkentuu asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen rakentamisen tarkastelu liittyy Laajasalon keskustan täydennysrakentamiseen ja palvelukehityksen tukemiseen.

Merkittävä virkistyselementti Laajasalossa on saarta kiertävä rantareitti, joka oli yksi ehdotetuimmista kehityskohteista Laajasalossa alueellisen kehittämishankkeen -”Laajasalon renessanssin” asukkaille suunnatussa karttakyselyssä vuodelta 2011. Yleiskaavan liitemateriaalin yleistasoisen linjauksen pohjalta reittiä ei vielä toteuteta; Selvityksen maisemasuunnitelma ei ole juridinen kaavakartta ja sen sisältö on tarkoitettu tukemaan asemakaavoitustyötä. Reitti toteutuu pitkän aikavälin kuluessa ja suunnittelun yhteydessä sen varrella olevat kohteet ja luontoarvot otetaan huomioon ja mahdolliset haitat on mahdollista minimoida.

Vartiosaari

Yleiskaava esittää kaupungin itäistä saaristoraitiotiehen tukeutuvaa kasvusuuntaa kantakaupungista Kruunuvuorenrannan kautta Laajasaloon ja sieltä edelleen Vartiosaaren kautta Ramsinniemelle ja Vuosaareen. Näistä erityisesti Vartiosaaren rakentamista kyseenalaistetaan mielipiteissä alueen luontoarvojen vuoksi. Vartiosaaren osayleiskaavoitustyö on käynnissä samanaikaisesti yleiskaavan kanssa ja tässä työssä tullaan selvittämään alueen olennaisimmat luontoarvot mm. lepakkojen esiintyminen alueella. Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa keskeisten, esimerkiksi kaupungin luontotietojärjestelmässä mainittujen luontoarvojen säilymisen Vartiosaaressa, vaikka saaren keskiosa rakennetaan yleiskaavaluonnoksen osoittamalla rakennustehokkuudella. Kestävän kaupunkisuunnittelun kriteeristö on vahvasti läsnä Vartiosaaren suunnittelussa ja saarta suunnitellaan vähäautoiseksi sekä energiaviisaaksi alueeksi.

Yleiskaavassa osoitettu Vartiosaaren rakentamisalue perustuu kaupunkisuunnittelulautakunnan 5.5.2015 hyväksymään osayleiskaavaluonnokseen, jossa Vartiosaareen on suunniteltu merellinen kaupunginosa 5000-7000 asukkaalle. Ratkaisu avaa uusia jalankulun ja virkistyksen reittejä Itä-Helsinkiin. Yleiskaavaluonnos mahdollistaa saaren maankäytön muutoksen. Tarkempaa osayleiskaavatasoista suunnittelua tehdään Vartiosaari-projektissa.

Laajasalon, Vartiosaaren ja Vuosaaren maankäytön lisäys on kokonaisuutena merkittävä. Laajasalon-Vartiosaaren akseli on tulevaisuudessa yli 40 000 asukkaan naapurusto. Vuosaaren puolella asukkaita on tulevaisuudessa tätäkin enemmän. Asukasluvut näiltä kahdelta alueelta yhteenlaskettuna vastaavat yli kahden Nurmijärven asukaslukua saaristoraitiotien reitin varrella. Alueiden rakentaminen tiivistää merellistä Itä-Helsinkiä, jonka kehittäminen on kaupungin strategiaohjelman meri-sisältöjenkin mukaista.

Vartiosaaren, Ramsinniemen ja Rastilan alueiden täydentäminen on Helsingin merellisen kokonaisuuden täydentämistä. Rakentamisella esimerkiksi Vartiosaareen, taataan myös alueen saavutettavuuden kehittyminen sekä mahdollistetaan alueen

arvokkaan huvila- ja rantavyöhykkeen säilyminen, ja sen hyödyntäminen asumiselle ja palveluille. Vartiosaarta kehitetäänkin asumisen ja virkistyksen ja vapaa-ajan saareksi.

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. Laajasalon uimarannan alue sekä jatkuva vyöhyke uimarannalta kohti Aittasaarta säilyy vihreänä rantavyöhykkeenä.

Lauttasaari ja Melkki

Lauttasaareen liittyvissä mielipiteissä ovat nousseet esiin erityisesti huoli merellisyyden ja pienveneilymahdollisuuksien säilymisestä, tulevan rakentamisen liiallisesta tehokkuudesta ja sen vaikutuksista maisemaan, merellisyyteen, ulkoilumahdollisuuksiin ja liikenteeseen. Erityisesti mielipiteissä on nostettu esiin Länsiväylän kaupunkibulevardin moninaiset vaikutukset. Osassa mielipiteistä nostettiin esiin myös tulevien asukkaiden liiallinen määrä, jonka koettiin vaarantavan nykyisten asukkaiden viihtyvyyden ja aiheuttavan mm. terveyshaittoja lauttasaarelaisille. Myös kartan ruutuihin perustuva esitystapa saa monessa mielipiteessä kritiikkiä osakseen. Kaavaan kaivataan tarkkoja rajauksia, jolloin on selvää missä menee esimerkiksi viheralueen ja rakentamisen raja.

Joissakin mielipiteissä nostetaan erikseen esiin myös Länsiväylän muuttamisen kaduksi aiheuttaman pienhiukkasaltistuksen kasvaminen. Urheilupuiston säilyttämistä pidetään tärkeänä, minkä lisäksi näkymät merelle ovat monelle tärkeitä.

Yleiskaavan tavoitteena ei ole heikentää lauttasaarelaisten virkistysmahdollisuuksia vaan nimenomaan tuoda nyt monin paikoin moottoriväylän eristämä saaren pohjoisranta kaikkien kaupunkilaisten käyttöön. Helsingin keskeisenä tavoitteena on ollut merenrantojen avaaminen ympärivuotiseen virkistyskäyttöön. Länsiväylän muuttaminen kaduksi vähentäisi väylän estevaikutusta. Liikennemäärät ovat haasteellisen suuret, mutta onneksi 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.

Mielipiteissä kiiteltiin erityisesti Lauttasaaren itärannalle teemakartassa osoitettua monipuolista merellisten toimintojen keskittymää, jonka nähdään tukevan erinomaisesti saaren merellistä luonnetta. Vattuniemen työpaikka-alueen säilyttämistä pidetään pääosin hyvänä. Myös tämän alueen osalta joissakin lausunnoissa toivottiin rakennusten pysyvän mahdollisimman matalina.

Yleiskaavan toimii strategisena suunnitelmana, joka ohjaa kaupungin kehitystä haluttuun suuntaan, mutta jättää silti alemman tason suunnitteluun paljon mahdollisuuksia. Tarkat aluerajaukset on tarkoituksenmukaista määritellä vasta asemakaavoitusvaiheessa.

Useissa mielipiteissä on toivottu myös Melkin säilyttämistä viheralueena. Yleiskaavan luonnosvaiheessa saareen tehtiin kaksi erilaista maankäyttötarkastelua. Saaristokylä-vaihtoehdossa olisi noin puolet vähemmän asukkaita kuin Saaristokaupunki-vaihtoehdossa. Molemmissa tapauksissa saaresta jäisi puolet virkistysalueeksi. Merellinen asuminen on erittäin suosittua ja tiivis autoton saaristokaupunginosa tarjoaisi monipuolisia ja houkuttelevia asumisen ja ympärivuotisen virkistyksen

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 lyhyemmällä aikavälillä.

Melkki on jo voimassa olevassa yleiskaava 2022:ssa ekoasumisen kokeilualuetta. Uudessa yleiskaavassa se on osoitettu asuntovaltaiseksi alueeksi ja virkistysalueeksi. Saarella on mahdollista kehittää uusia asumisen konsepteja ja se tarjoaisi tulevaisuudessa haluttua merellistä asumista ehkä noin 5000 uudelle asukkaalle.

Malminkartano

Malminkartanoon liittyvissä mielipiteissä keskeisimpinä havaintoina nousivat esiin viheralueille osoitettu liialliseksi koettu rakentaminen - erityisesti Kartanonmetsän sekä Kartanonkaaren alueilla. Osin Malminkartano koettiin sivuutetuksi sekä kaavan sisällössä että itse yleiskaavaprosessissa. Monet pitivät kaupungin kasvuennusteita ylimitoitettuina, mutta toisaalta useat mielipiteet korostivat Malminkartanon tiivistymisen ja alueen asukasluvun kasvun positiivisia vaikutuksia alueen elinvoimaisuuteen.

Joissain mielipiteissä esitettiin Kartanonmetsän itälaidan tai Kartanonkaaren varren rakentamisen sijaan olemassa olevan rakenteen tiivistämistä ja nykyisten rakennusten korottamista. Malminkartanon asukasyhdistyksen mielipiteessä on ansiokkaasti nostettu esiin täydennysrakentamismahdollisuuksia alueen sisältä. Esikaupunkialueiden merkittävä tiivistäminen tonttikohtaisen lisärakentamisen avulla on kuitenkin todettu äärimmäisen tärkeäksi, mutta samalla varsin hitaasti toteutuvaksi keinoksi täydennysrakentaa olemassa olevaa kaupunkirakennetta. Tästä syystä rakentamista on ehdotettu myös nykyisten rakentamisalueiden ulkopuolelle, kuitenkin joukkoliikenteen palvelutason kannalta hyville sijainneille. Joissain mielipiteissä kritisoitiin alueesta esitettyjen havainnekuvien arkkitehtuuria. Näiden visualisointien tarkoituksena ei ole ollut niinkään esittää 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. 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 kaavatason suunnittelua. Usein asukaspalautteessa toivotaan mahdollisimman tarkkoja rajauksia jo yleiskaavatasolle, vaikka todellisuudessa vasta asemakaavatasoinen tarkastelu mahdollistaa riittävän perusteltujen aluerajausten tekemisen.

Osittain oltiin huolissaan myös palveluista. Siirtyvätkö kaikki 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 toisin sanoen mahdollistaa palvelujen sijoittamisen Malminkartanoon.

Pornaistenniemi

Pornaistenniemeä koskevissa mielipiteissä korostuu erityisesti huoli alueen virkistysyhteyksien heikkenemisestä Vanhankaupunginlahden suuntaan. Lisäksi rakentamisen koetaan heikentävän alueen kulttuuriympäristöä sekä haittaavan alueella pesiviä lintuja ja muuta eliöstöä. Yleiskaavassa esitettyä rakentamistehokkuutta moititaan suureksi.

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.

Koskela

Mielipiteissä vastustettiin Koskelan metsäalueiden rakentamista. Eniten perusteltiin alueen virkistysarvojen tärkeyttä ympäristön kaupunginosille. Myös alueen luontoarvot, muun muassa Metso-kohteet sekä joenvarsivyöhykkeen Helsinki-puisto, nousivat mielipiteissä voimakkaasti esiin. Koettiin, että yleiskaavaluonnos jättää pelkän kulissimetsän jokivarteen. Monien mielestä jo Viikinmäen toteutus on pilannut jokivarren virkistysalueita tarpeeksi ja toiselle puolelle ei haluta enää samanlaista rakentamista. Metsäalue toimii myös suojavyöhykkeenä vilkasliikenteisten väylien ympäröimällä alueella. Alueen virkistyskäyttö on moninaista runsaan polkuverkoston ansiosta. Mielipiteissä perusteltiin aluetta nimenomaan helposti saavutettavana lähivirkistysalueena, jonka rakentaminen johtaisi ekologisesti haitalliseen liikenteen lisääntymiseen asukkaiden joutuessa etsimään virkistysmahdollisuuksia kauempaa kaupunkiseudulta. Joissakin mielipiteissä korostettiin tällaisten säilyneiden, lähes luonnontilaisten kaupunkimetsien positiivista imagoarvoa Helsingille.

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. Mielipiteissä tulee selvästi ilmi varsinkin ylemmän kalliomaaston alueen tärkeä virkistyksellinen merkitys nykyisille asukkaille. Jatkosuunnittelussa uusi rakentaminen ja virkitysarvot 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 mielipiteissä tuotiin esiin myös muita rakentamisen esteitä, kuten suurjännitelinja, alueen juomavesiluolastot sekä ensimmäisen maailmansodan aikaiset linnoituslaitteet ja tykkitiet.

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.

Mielipiteissä ehdotettiin tiivistämis- ja asuntorakentamismahdollisuuksia muun muassa Oulunkylän asemanseudulle, Koskelan varikkoalueelle, Liukumäentien teollisuusalueelle Käskynhaltijantien varteen sekä Koskelan sairaala-alueelle. Osalle näistä alueista yleiskaava esittääkin nykyisestä 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 mielipiteissä suoraan vastustettu. Läpiajoliikenteen lisääntyminen nykyisillä asuinalueilla kuitenkin huolestuttaa. Jatkosuunnittelussa alueen liikenneratkaisut ja katulinjaukset 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.