



RAKENNUSVIRASTO

Byggnadskontoret

ARKKITEHTUURIOSASTO

KATUOSASTO

VIHEROSASTO



HELSINGIN MERENRANTOJEN HOITO JA TULEVAISUUS

Kehittämisohjelma rakennusviraston hallinnassa oleville rannoille vuosiksi 2004-2013

HELSINGIN MERENRANTOJEN HOITO JA TULEVAISUUS
Kehittämishjelma HKR:n hallinnassa oleville rannoille vuosiksi 2004-2013
30.4.2003

Sisällysluettelo	1
KUVAILELLEHTI	2
1. JOHDANTO	3
1.1 Projektiorganisaatio	3
2. HISTORIA	4
3. KEHITTÄMISOHJELMAN TAVOITTEET JA LÄHTÖKOHDAT	8
4. VESIALUEEN TILA	9
5. RANTOJEN NYKYTILA JA KEHITTÄMISEHDOTUKSIA	17
5.1 Luonnonrannat – rakennetut rannat	17
5.2 Arvokkaat alueet	19
5.3 Virkistyskäyttö	21
5.4 Esteettömyys	24
5.5 Valaistus	24
5.6 Turvallisuus	25
5.7 Rantojen siisteys ja huoltoalueet	25
5.8 Rantavesien mataloituminen	27
6. RANTOJEN HOITO	29
6.1 Hoitovastuu	29
6.2 Rantojen hoidon periaatteet	30
7. KORJAUS- JA KEHITTÄMISKOHTEET	33
7.1 Rakennusviraston laajat rantojenkehittämisaalueet	33
7.2 Rakenteiden kehittäminen	34
7.3 Rantareitit, rakentaminen ja pienet korjauskohteet	34
8. KUSTANNUKSET JA AIKATAULU	35
8.1 Rantojen viheralueiden ylläpidon kustannukset	35
8.2 Investointikustannukset / laajat kehittämisalueet	35
8.3 Rantareittien rakentaminen ja korjaukset	36
LÄHTEET	37
LIITE 1 RUOVIKOIDEN NIITTOKOHTEET	38
LIITE 2 RAKENTEIDEN KEHITTÄMINEN	40
LIITE 3 RANTAREITTIIEN KORJAUS- JA RAKENTAMISKOHTEET	42

Tekijä(t) Marjatta Spankie, Jussi Luomanen, Veli Silvo, Maria Joki-Pesola, Ulla Rantakokko, Juha Niemi	
Julkaisun yhdyshenkilö rakennusvirastossa Marjatta Spankie	
Nimeke 2003:3 HELSINGIN MERENRANTOJEN HOITO JA TULEVAISUUS Kehittämishjelma rakennusviraston rannoille vuosiksi 2004-2013	Mistä julkaisua saa (henkilö ja huone)
Sarjan nimeke 2003:3	
Sarjanumero 2003:3	Julkaisuaika 30.4.2003
Sivuja	Liitteitä
ISBN	ISSN 1238 - 9579
Kieli koko teos Suomi	Yhteenveto Suomi
Tiivistelmä Rantaprojekti-työryhmä on tutkinut Helsingin rantojen kuntoa, käyttöä ja kehityssuuntia. Työryhmän raportissa esitetään rantojen hoidon periaatteet vuosille 2004-2013. Lisäksi nostetaan esiin ensisijaiset parannuskohteet suunnittelun, hoidon ja korjaamisen osalta. Työryhmä korostaa kolmen laajan ranta-alueen tärkeyttä kehittämissuunnitelmassa: Eiranranta ja Merisataman puistot, Töölönlahti ja Kaisaniemenpuiston ranta sekä Vartiokylänlahti. Rahoitus näillä alueilla tehtyjen suunnitelmien toteuttamiseen pitää varmistaa vuosina 2004-2013. Lisäksi raportissa esitetään pienempiä korjauskohteita, joista useimmat liittyvät rantareittien parantamiseen. Työryhmän mukaan rantareittien jatkuvuus on rannan käyttäjille ensisijaisen tärkeää. Myös keskeneräisillä alueilla tulee huolehtia väliaikaisten reittien jatkuvuudesta ja ne tulee viitoittaa selkeästi. Ranta-alueiden hoitovastuun jakautumista eri virastoille on selvitetty. Työryhmä on määritellyt alueet, joilla liikuntaviraston ja rakennusvirasto yhdessä vastaavat rannan hoidosta keskinäisen sopimuksen mukaan. Näillä alueilla rakennusvirasto hoitaa puustoa ja muuta kasvillisuutta ja liikuntavirasto vastaa muusta huollosta. Rantarakenteiden tyyppejä ja tekniikoita tulee jatkokehittää. Uusia rakennetyyppejä tulee soveltaa lähiaikojen rantarakennuskohteissa, jotta saavutetaan esteettisiä ja kestäviä rakenteita erilaisiin ympäristöihin sopiviksi. Rantarakenteista kestävin, helppohoitoinen ja edullisin on kuitenkin luonnonkallio. Kalliorantoja tulisi suojella täyttämislä, siellä missä ne muodostavat rantaviivan. Täyttömaiden alle jääneiden kallioiden sijainti tulisi selvittää, jotta niitä voitaisiin käyttää hyväksi kun satama- ja teollisuusalueita muutetaan asuinalueiksi. Mataloituvien rantojen kohdalla on selvitetty ruovikoitumista ja ruoppaamista. Tarvitaan yhtenäinen ruovikoiden hoitosuunnitelma pitkälle aikavälille, jotta kasvaneisiin ruovikkoalueisiin voidaan vaikuttaa pysyvästi. Leikatulle ruovikolle on etsitty edullista ja ekologista hävitystapaa tai mahdollisuutta hyötykäyttöön. Mataloituvat lahdenpohjat ovat monin paikoin ruoppauksen tarpeessa. Ruoppauksesta esitetään teetetäväksi jatkoselvitys alan asiantuntijoilta Rantaprojekti painottui ensisijaisesti puistojen, virkistys- ja katualueiden yhteydessä oleviin rantaosuuksiin. Jatkoselvitystä tarvittaisiin mm. rantojen käytöstä uimiseen. Liikuntaviraston hoitamien uimarantojen lisäksi rakennusvirasto huolehtii muutamista epävirallisista uimapaikoista, joiden valvonta- ja vastuukysymykset pitäisi selvittää.	
Avainsanat rannat, rantareitti, ruovikko, hoitovastuu,	
UDK	

1. JOHDANTO

Rakennusviraston toimitusjohtaja perusti 18.3.2002 virastoon projektin, jonka tehtävänä on laatia kehittämisohjelma vuosiksi 2004-2013 rakennusviraston hallinnassa oleville mantereisille merenranta-alueille. Ohjelman tulee olla valmis 30.4.2003 mennessä.

Tehtävä rajattiin siten, että selvitykseen otetaan mukaan mantereella olevat ranta-alueet sekä siltayhteyden päässä olevien saarten rannat.

Projektin ohjausryhmään nimettiin rakennusvirastosta (HKR) viher-, katu-, ympäristötuotanto- ja arkkitehtuuriosastojen päälliköt. Liikuntavirasto (LIV) ja ympäristökeskus (YMK) nimesivät edustajansa ohjausryhmään. Ohjausryhmän puheenjohtajana toimi rakennusviraston toimitusjohtaja, kaupungininsinööri Matti-Pekka Rasilainen ja sihteerinä projektipäällikkö Marjatta Spankie.

Projektiryhmään nimettiin edustajat rakennusviraston arkkitehtuuriosastolta, viherosastolta, katuosastolta sekä kehittämisyksiköstä. Lisäksi liikuntavirasto ja ympäristökeskus nimesivät projektiryhmään ohjelmaa valmistelevan asiantuntijan.

1.1 Projektioorganisaatio

Ohjausryhmä

Puheenjohtaja	Kaupungininsinööri Matti-Pekka Rasilainen	HKR/tj
Jäsenet	Kaupunginpuutarhuri Eeva Kuuluvainen Katupäällikkö Veikko Raiskila Yksikön johtaja Hannu Virtasalo Kaupunginarkkitehti Jaakko Markkula Ympäristötutkimuspäällikkö Jouko Kinnunen Osastopäällikkö Turo Saarinen	HKR/VIO HKR/KAO HKR/YMP HKR/ARK YMK LIV

Projektiryhmä

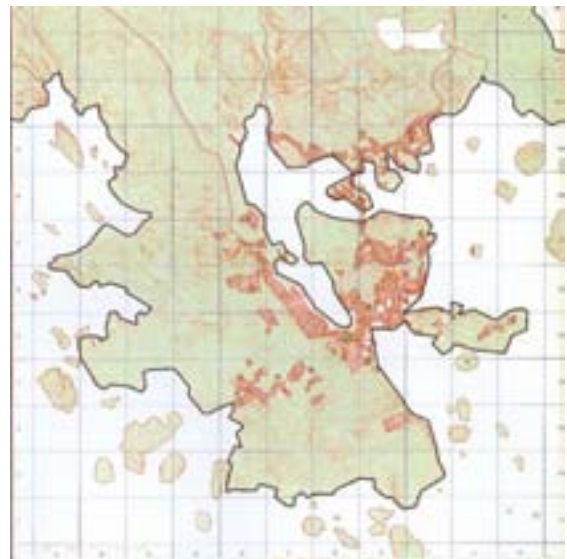
Projektipäällikkö	Arkkitehti Marjatta Spankie	HKR/ARK
VIO:n edustaja	Maisema-arkkitehti Jussi Luomanen (31.3.03 asti)	HKR/VIO
KAO:n "	Arkkitehti Veli Silvo (30.12.02 alkaen)	HKR/KAO
KEH:n "	Ympäristöasiantuntija Maria Joki-Pesola	HKR/KEH
Kesäharjoittelijat	Arkkitehti Ulla Rantakokko Arkkitehti Juha Niemi (1.7.02 alkaen)	HKR/ARK HKR/ARK
Asiantuntijajäsenet	Ympäristötarkastaja Paula Nurmi Saaristopäällikkö Jukka Pakkanen (7.2.03 asti)	YMK LIV

2.HISTORIA

1700-luku



Keskusta noin vuonna 1700

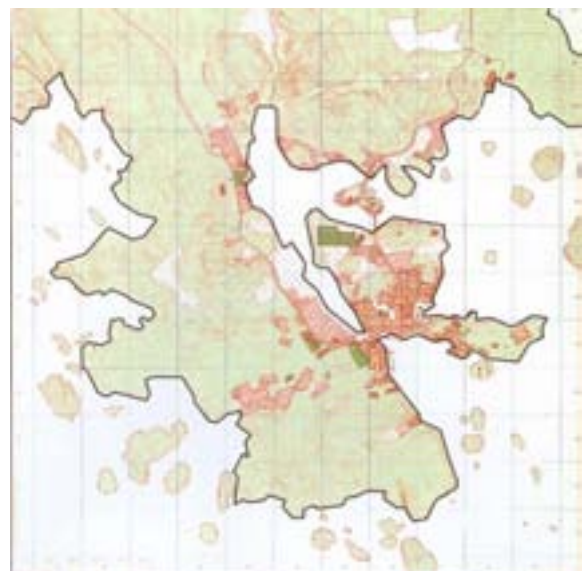


Nykyisen Helsingin urbaanin historian alku voidaan ajoittaa 1700-luvun ensimmäisiin vuosikymmeniin. Yhdyskunta alkoi saada kaupunkimaisia piirteitä, ja sen fyysinen ja sosiaalinen rakenne oli muotoutumassa. Tuolloinen kaupunki rakentui nykyisen Kruununhaan eteläosan alueille. Kaupunki oli tuolloin selkeärajainen yhdyskunta, jonka elinkeino rakentui meren- ja kaupankäynnin varaan. Tämä vaikutti myös rantaviivaan: eteläinen satama-alue lukuisine laitureineen ja kauppaveneineen nykyisen kauppatorin paikalla oli Helsingin tärkein alue, ja suhde mereen oli käytännölliseen liikennöintisuhteeseen perustuva. Aikakausi käsittää myös aikanaan mittavan merilinnoituksen, Viaporin eli nykyisen Suomenlinnan, rakentamisen.

1800-1850



Keskusta noin vuonna 1800



Helsingin historian merkittävin käännekohta tapahtui vuonna 1812, jolloin kaupunki julistettiin Suomen autonomisen suurruhtinaskunnan pääkaupungiksi. Paineet kaupunkikuvan ehostamiseen lisääntyivät. Myös suhde mereen sekä etenkin soistuvaan ja haisevaan Kluuvilahteen tuli tärkeäksi kysymykseksi. Taide- ja viihtyisyysarvot painottuivat vesialueidenkin osalta, ja varhaisimmissa luonnoksissa Kluuvilahti oli jätetty kaupunkia halkovan kanavajärjestelmän osaksi. Käytännöllinen suhde vesialueisiin kuitenkin piti vahvan perinteensä, ja kanavasuunnitelmasta toteutui ainoastaan Katajanokan kanava. Kaupungin merenrantajulkisivu rakennettiin selkeänä ja juhlavana, mutta oli edelleen merenkulun ja kaupankäynnin tarpeiden mukainen.

1850-1900



Keskusta noin vuonna 1850



1800-luvun loppupuoliskolla teollisuuskapitalismin läpimurto kiihdytti kehitystä entisestään. Teollisuus muutti kaupungin perinpohjaisesti. Erityisen voimakkaasti teollisuutta kehittyi Sörnäisiin, mikä toi mukanaan työväenasutusta Kallion alueelle. Kaupunki alkoi jakautua sosiaalisesti porvarilliseen etelä- ja länsiosaan sekä työväenluokan itäosaan. Teollisuusalueet nostivat myös vesialueiden hyötykäyttönäkökulman uudelleen esiin. Töölönlahtea täytettiin eteläosista, jotta rautatie ja sen vaatima ratapiha saataisiin kaupungin ytimeen asti. Koko Töölönlahden täyttöä laajenevan kaupungin rakennusmaaksi esitettiin säännöllisin väliajoin, ja aiheesta syntyi eräs ajan keskeisimmistä ja väitellyimmistä kaupunkisuunnittelun keskustelunaiheista. Myös Sörnäisissä Hämeeseen johtavan maantien itäpuolella suoritettiin merenrannan täyttöjä vastaamaan kasvavan teollisuuden tilantarvetta.

1900-1940



Keskusta noin vuonna 1900



Ensimmäinen maailmansota toimi kehityksessä vedenjakajana. Tulevaa lähiöitymistä ennakoiti ajallaan esimerkiksi Eliel Saarisen Pro Helsingfors-suunnitelma. Sodan jälkeen maa köyhtyi, mutta vastapainona sodanjälkeinen jälleenrakentaminen nosti esiin uusia kysymyksiä ja piti kasvua yllä. Heti vuosisadan vaihteen jälkeen oli Helsinginniemen itäinen ranta Sörnäisistä aina Arabiaan asti otettu käyttöön. Katajanokan, Eiran ja Töölön voimakas rakentaminen olivat käynnistyneet. Sodan jälkeinen uusi teollisuus sijoittui pääkaupunkiseudulla lähinnä Helsinkiin. Telakka-, satama- ja teollisuusalueet kantakaupungin ympärillä kasvoivat edelleen. Täyteen rakennetuilla alueilla uutta rakennusala saatiin vesialueita täyttämällä, ja kaupungin keskustan ympärille syntyi täyttömaalle rakennettu teollisuusvyöhyke. Kaupungin yhteys mereen katkesi laajalti.

1940-1960



Keskusta vuonna 1940



1946 tehtiin suuri alueliitos ja Helsinki laajeni lähes nykyiselleen. Ajalle tyypillisiä ongelmia olivat asutettavan väestön suuri määrä sekä tyytymättömyys perinteisen kaupungin asuinoloihin. Ratkaisua ongelmiin etsittiin lähiörakentamiskaudelle tyypillisestä kaupunkimaisen asutuksen ja luonnon limittymisestä. Myös suhde vesialueisiin muuttui: perinteisen julkisivurannan tilalle nousi rakennettu puistoranta, jonka ensisijainen merkitys liittyi virkistystoimintoihin. Vaikka rantavyöhykkeet jäivät edelleenkin usein kapeiksi eikä varsinaisten rantareittien kehittämiseen vielä kiinnitetty huomiota, oli muutos merkittävä. Vaikka teollisuuden hajasijoittaminen alkoi, jatkui kantakaupungin perinteisten teollisuus- ja satama-alueiden laajeneminen merelle, ja kantakaupungin rannat saivat lisääntyvässä määrin teollisen ilmeen.

1960-1980



Keskusta vuonna 1960



Kantakaupunki mullistui 1960- ja 70-luvuilla: vanhojen puu- ja kivitalojen tilalle rakennettiin uusia betonirakennuksia ja vanhat ympäristökokonaisuudet olivat uhattuina. Uudet satama- ja rautatiealueiden laajennukset ympäröivät tiiviinä renkaana vanhaa kantakaupunkia. Luontoyhteyttä pyrittiin hakemaan sijoittamalla uudet rakenteet metsään viheralueiden ympäröiminä, mutta se jäi usein heikosti toteutetuksi. Sama ilmiö on näkyvissä aikakauden rannikolle toteutetuilla asuinalueilla: asuinalueiden keskeisten toimintojen, asuntojen sekä ulkoilureitistön yhteys mereen jää useimmiten olemattomaksi merenrannan ollessa lähinnä käsittelemätöntä, vaikeakulkuista luonnonmetsää. Useat alueet saivat jo valmistuttuaan tiukkaa kritiikkiä.

1980-2000



Keskusta vuonna 1980



Helsingissä 80-luku sai aikaan kaupungin kehittämisessä suunnanmuutoksen: kaupunkiympäristöön haluttiin lisää laatua ja omaleimaisuutta. Perusajatuksiksi nousivat toimintojen sekoittaminen asuinalueilla, kaupunkirakenteen tiivistäminen ja paikan henki. Asukaslähtöisyys oli vallitsevasti avainsanana. Ajan tyyppillisiä asuinalueita on esimerkiksi Katajanokalla ja Pikku Huopalahdessa. Samanaikaisesti koko kaupungin laajuinen toimintojen uudelleensijoittelu alkoi kiihtyä, ja teollisuuden siirtyessä alettiin keskustan reuna-alueita valjastaa asutuksen käyttöön esimerkiksi Ruoholahdessa. Etenkin Vuosaaressa ja Herttoniemenrannassa kaupunkisuunnittelu on palannut osin klassisiin piirteisiin, joita leimaa rakentamisen ulottaminen mereen. Tyyppillisesti käytetty umpikorttelirakenne on näissä tapauksissa kuitenkin osaltaan unohtanut modernismin keinot lähestyä merta, ja rakenne on luonut kaupunkimaisia satelliitteja paikkoihin, joissa myös toisenlainen lähestymistapa olisi ollut mahdollista.

2000-luvun alku



Keskusta vuonna 2000



Oman tärkeän lukunsa Helsingin kehittämisessä muodostaa Töölönlahden ympäristön rakentaminen. Aikoinaan täytettäväksi aiottu huonokuntoinen kaupungin jättömaa on muuttumassa keskustan virkistäväksi kulttuuri- ja viherkeitaaksi. Koska laajan kriittisen keskustelun alla olleiden suunnitelmien toteutus on vielä kesken, on alueen tulevaisuus vasta osittain muotoutumassa. 1990-luvun kehitys jatkuu edelleen: Helsingin tytärikaupungin Vuosaaren rakentaminen jatkuu vilkkaana, ja odotettavissa oleva Jätkäsaaren ja Sörnäisten satama-alueiden vapautuminen asuinkäyttöön ennakoi kantakaupungin ja meren yhteyden palautumista.

3. KEHITTÄMISOHJELMAN TAVOITTEET JA LÄHTÖKOHDAT

Rantojen suunnitelmallinen hoitaminen ja määrätietoinen kehittäminen ovat pitkäjännitteistä työtä. Työn onnistumiseksi tarvitaan laajasti ja yhteisesti hyväksyttyjä tavoitteita. Ne kirjataan kehittämissuunnitelmaksi, jonka mukaan hoidetaan rakennusviraston hallinnassa olevia mantereisia ranta-alueita seuraavan kymmenen vuoden aikana.

Kehittämissuunnitelman 2004 – 2013 tavoitteena on

- määritellä ammattitaitoisesti kehitettyjä ja demokraattisesti hyväksyttyjä periaatteita rantojen suunnittelusta, rakentamisesta ja hoitamisesta sekä toiminnan johtamisesta.
- lisätä yhteistyötä kaupunkilaisten ja rannoista vastaavien viranomaisten välillä
- selvittää ja vahvistaa rannoista vastuussa olevien viranomaisten yhteistyötä
- nostaa esiin korjaus- ja rakentamiskohteita, joilla rantojen käyttömahdollisuuksia parannetaan

Lähtökohdat

Helsingin rantojen kunnostamista on selvitetty useiden eri hallintokuntien toimesta 1980-luvulta lähtien. Viimeisin useasta eri virastoista koottu työryhmä laati raportin ”Rantojen kunnostaminen virkistyskäyttöön” vuonna 1983. Tällöin työryhmässä olivat edustettuina kaupunkisuunnitteluvirasto, satamalaitos (satama), kiinteistövirasto, rakennusvirasto ja urheilu- ja ulkoiluvirasto (liikuntavirasto).

Vuoden 1983 raportissa työryhmä arvioi rantojen kunnostamisen kestävän noin 30 vuotta ja asetti viisi ”suurta kunnostuskohdetta” tärkeysjärjestykseen seuraavasti:

1. Vanhankaupungin selän länsiranta
2. Merisataman ranta
3. Eläintarhanlahti ja Töölönlahti
4. Vartiokylänlahti
5. Iso Huopalahti

Kunnostuskohteiden tilanne vuonna 2002:

- *Vanhankaupungin selän länsiranta* on pohjoispäästään kunnostettu Vantaanjoen suulle asti. Eteläpäässä rantaa rakennetaan sitä mukaa kuin Arabianrannan asuntoaluetta toteutetaan.
- *Merisataman rannassa* kävelytie ja rantapenger on rakennettu Sirpalesalmesta Uunisaarensalmeen asti. Rantatien ja Merikadun välisestä alueesta on tulossa puistokilpailu.
- *Eläintarhanlahden ja Töölönlahden* veden puhdistamisesta on laadittu suunnitelma. Rantojen kunnostus on kesken etenkin Töölönlahden puolella. Kevyen liikenteen yhteys lahdelta toiselle on rakentamatta.
- *Vartiokylänlahden pohjoispää* on kunnostamatta, samoin Vuosaaren sillan eteläpuolella lahden pohjoisrannan yleiset alueet, eteläranta puolestaan tulee tulevaisuudessa kaipaamaan suojelua.
- *Iso Huopalahden* ympäristö on kunnostettu toimivaksi virkistysalueeksi Helsingin ja Espoon rajalle. Ympäristövaikutuksia selvitetään vanhan kaatopaikan alueella virkistysalueen jatkokehitystä varten.

Lisäksi vuoden 1983 raportissa määriteltiin 16 kunnostuskohdetta, joilla ilman suuria kustannuksia haluttiin nopeasti parantaa rantojen virkistyskäyttömahdollisuuksia. Vaikka kohteet suunniteltiin ”lähiaikoina toteutettaviksi” on niistä suurin osa vieläkin kesken tai aloittamatta. Nämä kohteet ovat:

- Rajasaaren ja Taivallahden suunnittelun kiirehtiminen
- Töölönlahden ja Eläintarhanlahden veden laadun parantaminen
- Koetäytön rakentaminen Hermannin-Arabianrantaan (koe tehty, ranta rakenteilla)
- Fastholman kaavoittaminen ja rakentaminen virkistysalueeksi
- Korkeasaaren rantojen kunnostaminen luonnonmukaisuutta korostaen
- Vartiokylänlahden yleissuunnitelman laatiminen
- Vartiokylänlahden ruoppaaminen Ramsinsalmesta Vuosaaren siltaan asti
- Ulkoilureitin rakentaminen Strömsinlahden ja Marjaniemen välille
- Kallahdenniemen luonnonhoito- ja uimaranta-alueen kunnostaminen

Tässä työssä tarkastellaan ainoastaan Helsingin ranta-alueita. Naapurikuntien ja Helsingin rajalla olevia yhteisiä lahtia tulisi kuitenkin tarkastella kokonaisuuksina. Tämä koskee erityisesti Espoon ja Helsingin rajalla olevia Iso Huopalahtea, Laajalahtea ja Lehtisaarenselkää.

4. VESIALUEEN TILA

Helsingin kaupungin merenranta on luonteeltaan pienipiirteistä ja rikkonaista. Saaret lahdet vuorottelevat leveällä rantakaistalla, ja Helsingissä rannikon ilme muuttuu nopeasti sisälahtien sulkeutuneista maisemista avomerelle aukeavaksi saaristoksi. Tällainen vaihtelevuus luo Helsingille ominaisen rannikkomaiseman ja samalla jäsentää kaupungin maa-aluetta omiin topografisiin kokonaisuuksiinsa. Rannikon rikkonaisuuden vuoksi myös vesialueen tila vaihtelee selvästi kaupungin eri osissa, ja siksi sitä onkin tarkasteltu yhdeksässä eri osa-alueessa, jotka on jaettu maantieteellisesti sisälahtien sekä niemien mukaan.

Tarkasteltavat alueet ovat:

1. Iso-Huopalahti - Laajalahti
2. Seurasaarenselkä, Lehtisaarenselkä ja Pikku Huopalahti
3. Vanhankaupunginlahti
4. Vartiokylänlahti
5. Porvarinlahti
6. Keskusta (Helsinginniemi)
7. Lauttasaari
8. Laajasalo ja ympäristö
9. Vuosaari



Helsingin vesialueiden luonne vaihtelee suuresti kaupungin eri alueilla. Raportissa käytetty aluejako on laadittu kaupungin sisälahtien ja niemien mukaan. Tarkastelu tuo esiin paikalliset ominaisuudet eri kaupunginosissa.

Iso Huopalahti ja Laajalahti

Laajalahti on matala ja rehevä lahtialue, jonka vesi vaihtuu melko hitaasti saarien, pengerten ja siltarakenteiden takia. Lahden pohjoispäässä toimi vuoden 1986 loppuun asti Talin jätevedenpuhdistamo, jonka puhdistetut jätevedet laskettiin Iso-Huopalahteen. Vuonna 1975 osa Talin jätevesistä käännettiin Kyläsaaren puhdistamolle, jolloin Talin ylikuorma (jätevesiä joudutaan laskemaan puhdistamattomina) poistui ja kuormitus Laajalahteen pieneni huomattavasti.

Laajalahti oli rehevimmillään 1970-luvun alussa ja vesi oli tuolloin laatuluokaltaan heikkoa. Tämän jälkeen lahden tila on parantunut ja nykyisin vesi on laatuluokaltaan pohjoisosissa välttävää ja muualla tyydyttävää. Vedessä on kesäisin paljon leviä ja se on sameaa. Rihmamaisia sinileviä on Laajalahdella edelleen kesäisin varsin paljon eikä niiden massaesiintymisiltäkään ole välttytty. Loppukesällä 2002 värjäytyivät rannat sinivihreiksi, sillä vedessä oli erittäin paljon sinileviä. Osa sinilevistä oli myrkyllisiä.

Kesällä 2000 tutkittiin Iso-Huopalahteen laskevan Mätäjoen kunto piilevämenetelmällä (Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 6/2002). Iso-Huopalahteen laskiessaan purovesi oli veden laadultaan välttävää ja melko ravinteikasta.

Kesällä 2003 ympäristökeskus aloittaa laajan tutkimushankkeen, jonka tarkoituksena on selvittää Laajalahden sisäistä kuormitusta (pohjasedimentistä irtoavien ravinteiden määrää) ja kunnostusmahdollisuuksia.

Seurasaarenselkä, Lehtisaarenselkä ja Pikku Huopalahti

Seurasaarenselkä on Laajalahtea avoimempi lahtialue, joka on yhteydessä Helsingin edustan merialueeseen kynnyksettömän Lauttasaarensalmen kautta. Aluetta on kuormittanut Rajasaaren jätevedenpuhdistamo, joka toimi vuoteen 1978 asti. Tämän jälkeen aluetta kuormitti Laajalahden puolelta vielä Iso Huopalahteen laskevat Talin puhdistamon jätevedet vuoteen 1986 asti.

1970-luvulla alue oli veden laatuluokitukseltaan heikossa kunnossa, mutta nykyisin se kuuluu pääosin luokkaan tyydyttävä. Pikku Huopalahti on välttävässä kunnossa. Vesi on Laajalahden tapaan sameaa ja kesällä levärikasta. Rihmamaisia sinileviä esiintyy alueella kesäisin säännöllisesti joskaan ei yleensä yhtä paljon kuin Laajalahdella. Loppukesällä 2002 oli alueella Laajalahden tapaan erittäin runsas sinileväkukinta, joka koostui myös myrkyllisistä sinileivistä.

Töölönlahden laimennusvesi tullaan tulevaisuudessa ilmeisimmin ottamaan Seurasaarenseltä.

Vanhankaupunginlahti

Vanhankaupunginlahti on matala ja rehevä merenlahti, jonka vedenlaatua säätelee Vantaanjoki lähes täysin. Tämän piirteen johdosta se eroaa muista Helsingin lahdist. Kevät- ja syyssateiden aikaan lahti toimii Vantaanjoen estuaarina, jossa vesi on Vantaanjoen suolatonta ja savisameaa vettä ja virtaussuunta on etelään, merelle päin. Vantaanjoen vesi on ravinteikasta, mutta saven takia niin sameaa, että levät eivät juurikaan pysty sameassa vedessä kasvamaan. Vantaanjoen vesi leviää Helsingin edustalle laajoille alueille ja pysyy suolaista merivettä makeampana pinnalla kuin ruskea linssi ennen kuin sekoittuu koko vesipatsaaseen.

Vanhankaupunginlahtea kuormittivat vuoteen 1987 asti Kyläsaaren ja Viikin jätevedenpuhdistamot. Lahti oli 1970- ja 1980-luvuilla erittäin rehevä ja laatuluokaltaan heikossa kunnossa. Tällöin vedessä oli mm. paljon sinileviä. Tämän jälkeen veden laatu on jonkin verran parantunut ja on nykyisin laatuluokaltaan välttävää. Lahden veden laatua ei pystytty parantamaan muutoin kuin vaikuttamalla Vantaanjoen veden laatuun.

Kesällä 2001 tutkittiin luonnonsuojelualueelle laskevien Viikinojan ja Säynäslahdenpuron tilaa piilevämenetelmällä (Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 6/2002). Purot olivat tyydyttävässä/välttävässä kunnossa ja vesi oli varsin rehevää.



Turun moottoritie erottaa Iso-Huopalahden Laajalahdesta

Kaskisaari (kuvassa keskellä) jakaa vesialueen Lehtisaarenselkään ja Seurasaarenselkään. Taustalla Lehtisaari ja Kuusisaari, joiden takana näkyy Laajalahti.





Vanhankaupunginlahden pohjoisosa on luonnonsuojelualuetta. Ruovikon suojissa elää monia suojeltuja lintulajeja. Luonnonsuojelualue tulee säilymään muuttumattomana, vaikka Vanhankaupungin ympäristössä rakennetaan sekä Viikin että Arabianrannan asuinalueita.

Vartiokylänlahti. Lahden länsipuolella ovat Marjaniemen, Puotilan ja Vartiokylän asuinalueet, itäpuolella on Vuosaari. Vartiokylänlahden pohjoista osaa kutsutaan Varjakanlahdeksi.



Vartiokylänlahti

Vartiokylänlahteen ei ole johdettu jätevesiä, joten sen tila on pysynyt lähes muuttumattomana vuosikymmenet. Vuoteen 1985 asti Herttoniemen rannassa toimi jätevedenpuhdistamo, jonka jätevedet johdettiin Tullisaarenselälle. Laajasalon kanavan kautta osa jätevesien kuormittamasta vedestä on kulkeutunut myös Vartiokylänlahdelle.

Vartiokylänlahden alueen veden laatuluokka on pysynyt 1970-luvulta asti tyydyttävänä.

Kesällä 2000–2001 tutkittiin Vartiokylänlahden pohjukkaan laskevan Mellunkylänpuron veden laatua piilevämenetelmällä (Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 6/2002). Puron veden laatu oli hyvä/erinomainen ja vesi oli vähäravinteista.

Vartiokylänlahden tilaa seurattiin tehostetusti ympäristökeskuksen toimesta vuosina 2000–2001. Seurantaraaportti valmistuu vuonna 2003 ja se julkaistaan ympäristökeskuksen julkaisusarjassa.

Porvarinlahti

Porvarinlahden alue ei kuulu Helsingin vedenlaatuseurantaan.



Keskusta (Helsinginniemi)

Munkkisaaren jätevedenpuhdistamo johti jätevetensä Merisatamaan vielä vuoteen 1985 asti. Purkualue on avoin ulkomerelle ja jätevesi sekoittui nopeasti suureen vesimassaan. Purkualueen laatuluokka onkin pysynyt 1970-luvulta lähtien samana: tyydyttävänä.

Keskustan ranta-alueisiin vaikuttaa voimakkaasti Vantaanjoen virtaama. Kevättulvien ja syyssateiden jälkeen Vantaanjoen savisamea vesi levittyy Keskustan edustalle ja vesi on ruskeaa.

Keskusta-alueen voimakkaimmin likaantuneet alueet ovat Töölönlahti ja Eläintarhanlahti. Töölönlahden kunnostus lisäjuoksutusveden ja sedimentin kemikaloinnin avulla alkaa vuonna 2004. Töölönlahden vedessä on erittäin paljon leviää koko avovesikauden, mutta toistaiseksi rihmamaisia sinileviä on ollut vain vähän. Töölönlahden veden hygieenisestä tilaa huonontavat lintujen ulosteet. Helsingin kaupungin ympäristökeskus tutkii tehostetusti Töölönlahden tilaa vuosina 2002–2003. Tulokset raportoidaan ympäristökeskuksen julkaisusarjassa vuonna 2004.

Lauttasaari

Lauttasaari on sisäsaaristoaluetta ja sen etelärannat avautuvat avomerelle. Lauttasaaren itärannalla toimi jätevedenpuhdistamo vuoteen 1992 asti, jonka jätevedet kuormittivat lähinnä Lauttasaarenselkää. Jätevedet sekoittuivat kuitenkin nopeasti suurempaan vesimassaan, joten puhdistamon vaikutus ei ollut yhtä suuri kuin läheisillä lahtialueilla.

Lauttasaaren läntiset rannat ovat kuuluneet 1970-luvulta alkaen veden laatuluokkaan tyydyttävä. Itäpuolen rannat olivat 1970-luvulla vielä laatuluokassa välttävä, mutta 1980-luvulta lähtien luokassa tyydyttävä.

Laajasalo ja ympäristö

Laajasalon alueen länsipuolella Vantaanjoen vaikutus on selvä: kevät- ja syystulvahuippujen aikaan savisamea vesi levittyy Laajasalon alueen rannoille. Itäpuolelle Vantaanjoen vesi leviää huomattavasti vähemmän.

Laajasalon alueella on toiminut kolme jätevedenpuhdistamoa. Kulosaaren puhdistamo toimi vuoteen 1975, Herttoniemen vuoteen 1985 ja Laajasalon vuoteen 1988 asti. Tullisaarenselkä oli vielä 1970-luvulla hyvin rehevä ja laatuluokaltaan vesi oli huonoa. Laajasalon itä- ja lounaisrantojen vesi oli samaan aikaan välttävässä kunnossa ja Jollaksen kaakkoisosat jopa hyvässä kunnossa. Nykyisin kun alueelle ei ole enää tullut jätevesikuormitusta vuosiin on veden laatu parantunut jonkin verran. Tullisaarenselkä ja Laajasalon länsipuoli on laadultaan välttävässä kunnossa, etelä- ja itärannat tyydyttävässä ja Jollaksen kaakkoisrannat hyvässä kunnossa.

Vuosaari

Vuosaaren edusta edustaa sisäsaaristoa, jossa Vantaanjoen vaikutus on pieni. Tämän vuoksi vesi on siellä esimerkiksi Kruunuvuorenselkää ja Helsingin niemen edustaa kirkkaampaa. Vesi vaihtuu alueella hyvin, joten veden laadussa ei alueella ole ollut ongelmia. Helsingin edustan sisäsaaristoalueista Vuosaaren rannat sekä Laajasalon itärannat ovat parhaimmassa kunnossa.

Vuosaaren jätevedenpuhdistamo laski puhdistetut jätevetensä vuoteen 1985 asti Vuosaaren eteläpuolelle. Alue kuului laatuluokituksestaan 1970-1990-luvuilla luokkaan tyydyttävä. Nykyisin vain aivan rantavedet ovat luokassa tyydyttävä ja ulkopuolinen alue luokitellaan luokkaan hyvä.

Tulevaisuudessa Vuosaaren sataman valmistuttua on vaara, että alueen saarten ja niemien rannat tulevat kulumaan lisääntyvän aaltoeroosion takia. Kasvavan meriliikenteen vuoksi öljyonnettomuuksien riski alueella kasvaa.



Helsinginniemen eteläisintä rantaviivaa.

Lauttasaaren merellinen kaupunginosa kuvattuna lännestä keskustaakin päin.





Laajasalossa ja sen ympäristössä on useita kartanoalueita. Tullisaaren kartanopuisto sijaitsee Laajasalon pohjoisosassa vastapäätä Kulosaarta ja Herttoniemenrantaa. Puiston peruskorjaus alkoi vuonna 2002. Mittavan työn tavoitteena on mm. palauttaa avoin vesipinta osaksi Tullisaaren maisemapuistoa. Taustalla näkyvä lahti on ruopattu ja ruovikko on poistettu.

Vuosaaren itäranta tulee huomattavasti muuttumaan, kun Helsingin uusi satama rakennetaan.



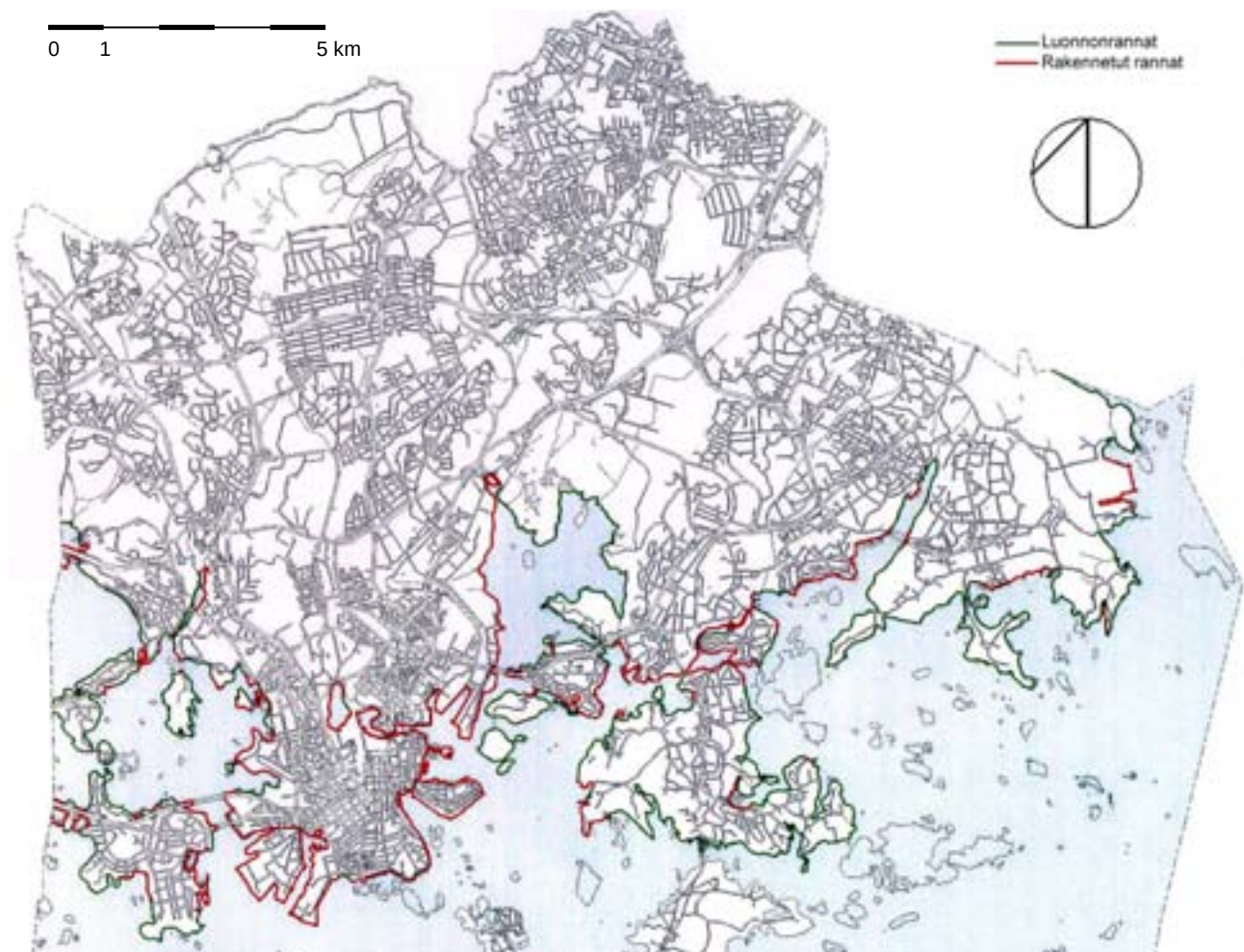
5. RANTOJEN NYKYTILA JA KEHITTÄMISEHDOTUKSIA

5.1 Luonnonrannat – rakennetut rannat

Tässä yhteydessä luonnonrannalla ei tarkoiteta pelkästään alkuperäistä, luonnontilaista rantaa vaan myös luonnonmukaisesti rakennetut rannat luetaan luonnonrantoihin. Rakennetut rannat on tavallisesti tuettu erilaisilla muureilla tai luiskilla. Ne voivat olla myös kivillä ja lohkareilla verhoiltuja.

Helsingin merenrantaselvityksen väliraportissa vuodelta 2000 luonnonrantoihin kuuluvat kalliorannat, louhikkorannat, kivikkorannat, somerikkorannat, sorarannat, hiekkarannat ja pehmeärannat. Rakennettuja rantoja ovat lohkareilla, murskeella ja kenttäkiveyksellä verhoillut rantapenkereet, kivi-, betoni-, kivikori- ja muut tukimuurit, keinotekoiset hiekkarannat sekä täyttömaarannat.

Luonnonrannan ja avokallion säilyttäminen on kaiken suunnittelun ja rakentamisen ensisijainen lähtökohta. Tavoitteena on, että hyvä suunnittelu selkiyttää rannan yleisilmettä, korostaa sen kauneus- ja virkistysarvoja ja takaa käyttäjälle turvallisen ympäristön.



Luonnonrannat ovat luonnonmukaisesti rakennettuja rantoja tai koskemattomia rantoja, esimerkiksi avokallioita. Kuvassa Helsingin luonnonrannat on esitetty vihreänä rantaviivana ja rakennetut rannat punaisena rantaviivana. Vaikka ranta-alueille kohdistuu suuri asuntorakentamisen paine, on Helsingin rannoista yhä noin puolet luonnonrantoja.

HKR:n viherosaston määrittelemät rantatyytit

Luonnonrannat



A



B



C



D



E



F

- A Kallioranta
- B Louhikkoranta
- C Kivikkoranta
- D Somerikkoranta
- E Soraranta
- F Hiekkaranta
- G Pehmeäranta

- I Rantapenger / lohkarerverhous
- J Rantapenger / murskeverhous
- K Rantapenger / kenttäkiveys
- M Tukimuuri / kivi
- N Tukimuuri / betoni
- O Täyttömaa
- T Keinotekoinen hiekkaranta
- U Tukimuuri / kivikori
- X Tukimuuri / muu



G

Rakennetut rannat



I



J



K



M



N



O



T



U



X

Lähde: HKR:n merenrantaselvitys, väliraportti 29.12.2000

5.2 Arvokkaat alueet

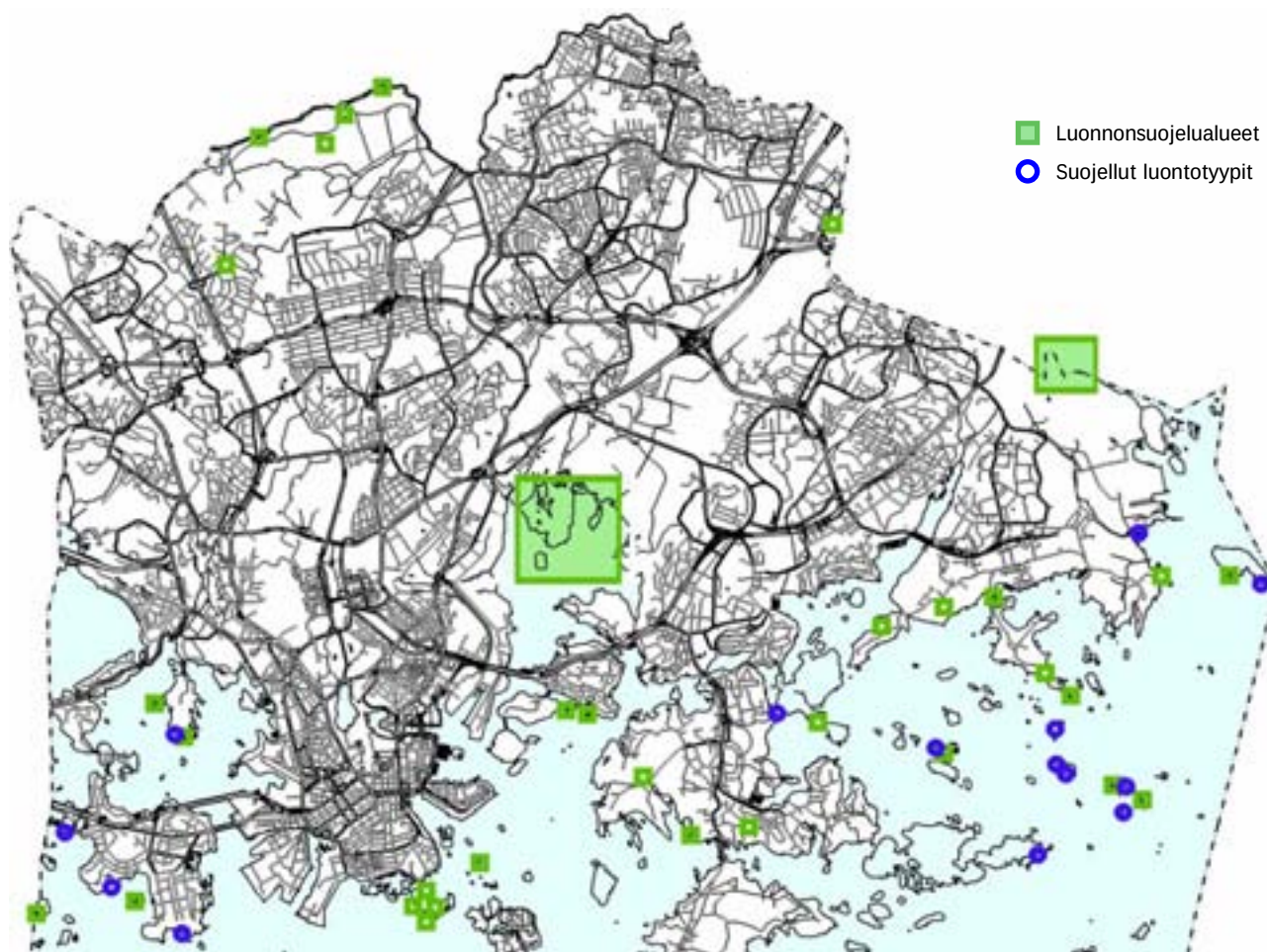
Luonnonsuojelu

Natura 2000 verkoston tarkoitus on turvata EU:n alueella luonto- ja linnustodirektiivien mukaiset luontotyytit, elinympäristöt ja linnustonsuojelualueet. Helsingin alueella on kolme Natura-aluetta. Laajin Helsingin Natura-alueista on Vanhankaupunginlahden lintuvesi (1), pinta-alaltaan 316 ha, josta suurin osa on jo perustettua luonnonsuojelualueetta (Viikki-Vanhankaupunginlahden suojelualue). Toinen Natura-alue, Kallahdenharju ja -niitty sekä vesialueet (2), on pinta-alaltaan 251 ha ja suurimmalta osaltaan vesialuetta. Maa-alueista siihen kuuluvat vain Kallahdenharjun suojelualue sekä Kallahden rantaniitty. Kolmannesta Natura-alueesta, Mustavuoren lehto-Östersundomin lintuvedet (3), pinta-alaltaan yhteensä 355 ha, on Helsingin puolella vain noin 36 hehtaaria käsittäen Mustavuori-Porvarinlahden suojelualueen.



Helsingin Natura 2000-alueet turvaavat paikallisten luontotyyppien ja eläinlajien elinympäristön säilymistä.

Natura-alueiden lisäksi Helsingissä on 37 luonnonsuojelualueutta ja 30 suojeltua luontotyyppiä, joista suurin osa sijaitsee rannoilla ja saaristossa. Suojeltavista luontotyypeistä 18 on merenrantaniittyjä ja viisi luonnontilaisia hiekkarantoja. Luonnonsuojelualueiden ja suojeltavien luontotyyppien rauhoittaminen perustuu luonnonsuojelulakiin ja ne ovat joko valtakunnallisesti tai alueellisesti arvokkaita.



Helsingin kaupungin ranta-alueella olevia luonnonsuojelualueita ja merenrantojen suojeltuja luontotyyppijä.

Kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittavan Yleiskaava 2002:n yhteydessä saman viraston ympäristötoimisto on selvittänyt Helsingin maisemakulttuurikohteita.

Etenkin Itä-Helsingissä on useita kartanoita, jotka sijaitseva puistojen, metsien ja viljelysmaiden keskellä lähellä merenrantaa. Kartanoalueet ovat merkittäviä rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti, niiden puistossa on harvinaisia viljely- ja luonnonkasveja ja niiden ekologinen arvo on suuri. Osa kartanoalueista on valtakunnallisesti arvokkaita.

Kartanopuistoissa on iäkkäitä jalopuita, jotka ovat elintärkeitä monille eliöille. Esimerkiksi useat harvinaiset hyönteiset ja sienet viihtyvät (lahoavissa) jalopuissa tai niiden lähetyvillä. Lähes kaikki kartanoalueet ovat ulkoilu- ja virkistyskäytössä. Kartanoiden korjausta ja puistojen kunnostusta ohjataan Helsingin kartanot kuntoon ja käyttöön -raportin ja sen seurantaraportin avulla.

Vakiintuneet ja puutarhoiltaan vehmaat asuinalueet muodostavat arvokkaita kokonaisuuksia. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi Munkkiniemen ranta, osa Lauttasaarta, Kuusisaari, Kulosaaren eteläosat, Tammisalo ja Marjaniemi. Huvila-asutusta on esimerkiksi Matosaareissa ja Kallahdenharjun alueella. Suuria ja monella tapaa arvokkaita alueita ovat Hietaniemen hautausmaa, Lapinlahden sairaalan puisto, Merisataman rannan puistot ja Kaivopuisto.

Helsingin kauppatori ja rakennusten siluetit ovat muodostuneet ikoniksi: monessa kuvassa ja postikortissa Helsinkiä katsellaan mereltä päin. Siluetissa erottuvat presidentinlinna, tuomiokirkko ja Uspenskin katedraali.

Helsingin merenrantojen arvo on niiden vihreydessä. Suurimmalla osasta rantoja kasvaa metsää, joka vaihtelee tervalepiköistä kuusikoihin. Ihmiset kokevat luonnonrannat miellyttävinä ja arvokkaina. Ne myös edistävät useiden tutkimusten mukaan psyykkistä hyvinvointia.



Stansvikin kartanon huvimaja

5.3.Virkistyskäyttö

Rantareitit ja kohtaamispaikat

Yhtenäisten rantareittien aikaansaaminen on Helsingin kaupungin pitkän tähtäyksen tavoite. Viime vuosikymmenen aikana on tämän mukaisesti rakennettu puuttuvia reittiyhteyksiä mm. kantakaupungissa, Vanhankaupunginlahdella ja Itä-Helsingissä. Tästä huolimatta monessa kohtaa rantareitit katkeavat, ovat hankalasti löydettävissä tai niiden kunto on huono käyttömäärään verrattuna.

Monet näkyvät ranta-alueet ovat teollisuuskäytössä vielä useita vuosia tai vuosikymmeniä. Esimerkkeinä tällaisista alueista ovat mm. Jätkäsaari, Munkkisaari, Hanasaari ja Sompasaari. Näille alueille ei voida rakentaa rantaa seurailevia käytäviä ennen kuin alueet on kaavoitettu. Useassa kohdassa, jossa reitti katkeaa, rannat ovat yksityisessä omistuksessa.

Rantareitin leveys, pintamateriaali ja hoitotaso määräytyy sen sijainnin ja käyttöasteen mukaan. Muurilla ja luiskilla tuetun rantareitin varteen kannattaa suunnitella ja rakentaa portaita tai hyvin loivia tasoja, jotta pääsy veden rajaan olisi mahdollista. Rannoilta kalastetaan paljon, ja varpaiden kastaminen veteen on mukavaa. Nämä paikat toimivat myös istuskelu- ja kohtaamispaikkoina.

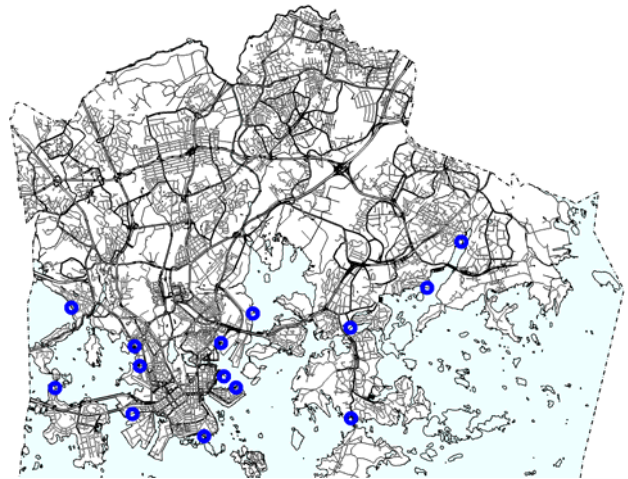
Osa reiteistä on polkuja, joiden hoitokertojen tiheys pyritään pitämään alhaisena. Polut sijaitsevat lähinnä vaikeakulkuisissa paikoissa, jonne ei voida rakentaa leveämpiä käytäviä tai tämä on mahdotonta maisemallisesti. Polut eivät läheskään aina sovi kaikille rannan käyttäjille. Polut ovat kapeita, ja niiden pintamateriaalina on tavallisesti joko kivituhkaa tai kuorikatetta. Polkuja ei pääsääntöisesti valaista.

Puistokäytävät sijaitsevat rantapuistoissa ja muilla viheralueilla. Niiden mitoitus on riittävän väljä sekä kävelyyn että pyöräilyyn. Pintamateriaali on tavallisesti kivituhkaa, asfalttia tai laatoitusta. Useat puistokäytävät on valaistu ja joitakin aurataan talvisin. Puistokäytävät suunnitellaan aina esteettömiksi. Vain äärimmäisissä poikkeustapauksissa tästä voidaan luopua.

Kevyen liikenteen väylä voi sijaita joko puistoksi tai kaduksi asemakaavoitetulla alueella. Useimmat reitit on asfaltoitu, valaistu ja tärkeimpiä näistä hoidetaan talvisin. Kevyen liikenteen reitit on suunniteltu esteettömiksi. Niiden mitoitus mahdollistaa liikkumisen niin jalan, polkupyörällä kuin mopollakin.

Matonpesupaikat

Helsingin merenrannoilla sijaitsee 14 mattojenpesupaikkaa, joiden hoito ja ylläpito kuuluu Helsingin Satamalle. Useimmissa paikoissa on yksi laituri, jossa on 5-6 pesupöytää. Suurin pesupaikka sijaitsee Kaivopuistossa, jossa on kolme laituria ja pesupöytiä yhteensä 15. Pesupaikoilla on lisäksi mattojenkuivatustelineitä, roskasäiliöt ja ohjekyltit mm. vähäfosfaattisten pesuaineiden käytöstä sekä joissakin paikoissa mattomankeli. Vaikka mattojen pesu on huoltotoimintaa, on mattojenpesupaikoilla merkittävä sosiaalinen rooli virkistymis-, kohtaamis- ja kokoontumispaikkana.



Matonpesupaikat Helsingissä. Mattojenpesupaikat ovat myös arvokkaita helsinkiläisten virkistäytymis- ja kohtaamispaikkoina.

Uimarannat

Uimarannat ovat joko valvottuja tai valvomattomia. Helsingin kaupungin liikuntavirasto vastaa Helsingin uimarannoista. Niiden vedenlaatua seurataan ja vesialue sukellaan, jotta vedessä olevat vaaralliset uppotukit, romut jne. saadaan pois. Liikuntavirasto tilaa vedenlaadun tutkimukset Helsingin ympäristökeskukselta.

Rakennusviraston vastuulla on joitain valvomattomia, epävirallisia uimapaikkoja. Näitä paikkoja on Kivinokassa, Tullisaaressa, Tammisalossa Ruonasalmen puistossa, Lauttasaassa Särkiniemessä (laitureiden edustat) ja Munkkiniemessä Kasinonlahdella. Sisämaan uimapaikat löytyvät Savelan laitureilta,

Uinti on suosittua olipa kyseessä uimaranta tai uimapaikka. Jotta uintia voidaan jatkaa turvallisesti ja ennen kuin uusia uimalaitureita tai -paikkoja perustetaan lisää, rakennusviraston on selvitettävä vastuukysymykset, esimerkiksi voivatko uimapaikat olla edelleen valvomatta ja ilman veden laadun tarkkailua. Samoin on epäselvää, kuka vastaa, jos uimalaiturilla tai -paikassa tapahtuu onnettomuus. Edelleen on selvittämättä, kenelle kuuluu vastuu onnettomuustilanteessa, jos esimerkiksi mereen tai jokeen rajoittuvaa puiston rantaa käytetään uimiseen.

Työnjako uimarantojen ja -paikkojen osalta pitää selvittää liikuntaviraston ja rakennusviraston välillä.

Veneily on Helsingissä suosittu virkistysmuoto ja urheilulaji. Helsingin rantoja elävöittävät useat huvivenesatamat. Veneiden liikkeitä on hauska seurata rantareiteillä liikuttaessa ja rantakahviloista, joita monet veneseuratkin ylläpitävät satamien yhteydessä. Suomen ilmaston vuoksi veneily rajoittuu kuitenkin vain kesäkauteen. Talvisin veneet on tuotava rannoille odottamaan jäiden lähtöä.



Veneiden talvisäilytykseen tarkoitetut alueet varataan kaavoituksen yhteydessä. Ranta-alueiden maan arvon, tiivistyvän asutuksen, säilytyksen kausiluontoisuuden ja muiden käyttötarpeiden (esim. virkistys, paikoitus, tapahtumat) vuoksi kuitenkin myös virastojen välisen yhteistyön merkitys korostuu. Kaupungin tiivistyessä voidaan yhä harvemmin varata alueita vain yhteen tarkoitukseen, ja yleisten alueiden monikäyttöisyyden tarve kasvaa. Kaupungin tiivistyessä osa venesäilytysalueita sijaitsee todennäköisesti yhä lähempänä asuinkortteleita, jolloin vaatimukset niiden ympäristön laadusta kasvavat.

Helpon kalastaminen käy onkien, heittäen, jopa lippoamalla ja talvella pilkkien. Yleisimmät saaliit Helsingin kalavesillä ovat ahven, ankerias ja hauki, mutta myös kuhaa ja siikaa kalastetaan varsinkin Vanhankaupunginkosken suulla kalojen jokiin nousuaikaan. Silakkaakin kalastetaan raksein Lauttasaaren sillalta.

Kalastuksen markkinointia helsinkiläisten harrastuksena ja turistien virkistykseenä voisi kehittää ja suunnata muillekin kalastusalueille kuin vain Vanhankaupunginkoskelle ja –suvantoon. Erityisesti Itä-Helsingissä on laajoja ulkoilualueita, jotka soveltuvat hyvin myös kalastusharrastajille. Kalastusretkiä saaristoon ja avomerelle voisi näkyvämmiin esitellä esimerkiksi hotellien ja retkeilyalueiden yhteydessä.

Liikuntavirasto jakaa kattavia tietopaketteja kalastuksesta Helsingissä: Kalastusopas Helsingin merialueelle liitteenään Helsingin kalavesien kartta sekä kalakuvasto ja Vanhankaupunginkosken alueen kalastusopas.

5.4 Esteettömyys

Helsingin kaupungin tavoitteena on toteuttaa esteetön Helsinki vuoteen 2011 mennessä. Tavoitteen toteuttamiseksi rakennusvirastoon on perustettu ”Helsinki kaikille” -projekti. Kolmeen ensiksi käynnistettyyn hankkeeseen sisältyy esteettömän puistoreitin kehittäminen Töölönlahdelle.

Esteettömyyden kannalta on tärkeää kehittää rantareittejä siten, ettei reitin pituuskaltevuus ylitä 5 % ja että reitiltä pääsee paikoitellen veden ääreen. Kohdassa 7.3 esitetään ehdotus esteettömän jalankulkuyhteyden järjestämiseksi Töölönlahden ja Eläintarhanlahden välille sekä Töölönlahden ympäri.

Myös Vanhankaupunginlahdelta tulisi esteettömiä rantareittejä jatkaa pohjoiseen pitkin Vantaanjoen laaksoa. Tällä kehitettäisiin myös tulevaa Helsinki-puistoa, mitä ehdotetaan yleiskaavaehdotuksessa 2002.

5.5 Valaistus

Rakennusviraston ja Helsingin Energian huhtikuussa vuonna 2002 tekemä julkisen ulkovalaistuksen yhteistyö- ja palvelusopimus tähtää rakennusviraston roolin vahvistamiseen kaikissa yleisten alueiden valaistukseen liittyvissä kysymyksissä. Sopimuksen mukaan rakennusvirasto jatkossa määrittelee hallinnassaan olevien alueiden valaistuksen teknisen ja kaupunkikuvallisen tason.

Meren rannoilla on valaistu lähinnä kulkureittejä sekä satama- ja teollisuusalueita. Satamien valaisun pariaatteet eroavat virkistysalueiden valaistusta. Satama- ja teollisuusalueilla korostuu turvallisuus ja pimeällä näkeminen, joka mahdollistaa työnteon. Virkistysalueilla rantareittien valaisemisen pitää olla tarkoituksenmukaista ja sen on sovittava kaupunkikuvaan niin valaisinmalliltaan kuin valoteholtaan.

Rantojen katseluperspektiivi on laaja. Useat ranta-alueet ovat tärkeitä sisääntulomaisemia saavuttaessa kaupunkiin. Valot näkyvät kauas merenlahden toiselle puolelle tai merelle. Rantaa myös katsellaan sekä mereltä että vastarannalta. Monet rannoille sopivat valaisimet ovat matalia pollarityyppisiä valaisimia. Valon väri on myös tärkeä seikka.

Osa merenrantojen reiteistä voidaan valaista optisesti. Tällä tarkoitetaan erityisen hienojen kohteiden esimerkiksi puiden tai kallioiden valaisua niin, että seuraamalla valoa kulkija löytää reitin ja edelleen perille. Vesi ja laajat lumipinnat heijastavat ja taittavat valoa. Tämän vuoksi valoteho voi olla alhaisempi rannalla kuin muualla.

Helsingin rannoilla on jo jonkin vuoden ajan valaistu kaupunkikuvallisia kohteita. Esimerkiksi keskeiset sillat ja Kaivopuiston rantamuurin on valaistu. Ranta-alueille sopii myös suunniteltu valaisemattomuus niille, jotka haluavat merenrannalla katsella tähtiä.

5.6 Turvallisuus

Ranta-alueiden erityinen turvallisuusriski on joutuminen tahtomattaan veden varaan. Riskiä on pienennetty rakentamalla vaarallisiin kohtiin kulkureittien varteen kaiteita. Satama-alueille kaiteita ei rakenneta. Näillä alueilla turvallisuutta parantavat hengenpelastukseen tarkoitettujen välineiden sijoittaminen määräväleihin pitkin rantaviivaa sekä maihinnousuportaiden rakentaminen. Etenkin kunnollisten maihinnousuportaiden puuttuminen osassa vanhoja laituri-alueita on silmiinpistävä.

Erilaisten riskiryhmien kannalta rannat ovat ongelma. Lapsien, vanhusten, erilaisten päihdyttävien aineiden käyttäjien, sairauskohtauksen riskin vaarassa elävien kannalta rannat ovat vaarallisia. Pääsääntöisesti tulee kuitenkin olettaa, että nämä ryhmät tai heidän holhoojansa vastaavat itse turvallisuudestaan. Yleisten alueiden turvarakenteista ei ole yleispätevää normitusta, vaan jokainen kohde suunnitellaan tilanteeseen sopivalla tavalla.

5.7 Rantojen siisteys ja huoltoalueiden järjestys

Roskien poistaminen

Vedessä ajelehtivien roskien keräämisen Helsingin vesialueella hoitaa pääasiassa rakennusvirasto. HKR-Ympäristötuotannon läntisellä katuysiköllä on veneyksikkö, joka on erikoistunut rantojen ja lähisaariston puhtaanapitoon. Veneyksiköllä on tukikohta Sörnäisten sataman pohjoispuolella Kulosaaren sillan alla.

Veneyksikön vahvuus kesäkuukausina on 10 henkilöä ja sillä on käytössään työlautta ja 2 työvenettä. Työlautta kerää uivat roskat päivittäin satama-alueilta, Kauppatorilta, Ruoholahden kanavasta ja Kaivopuistosta sekä muualta tarpeen mukaan. Työveneillä hoidetaan saariston jätehuoltoa ja tilauskuljetuksia läntisillä vesialueilla Katajanokalta Espooseen ja itäisillä alueilla Katajanokalta Sipooseen. Vuoden 2002 aikana kuljetettiin kiinteistöjätettä yli 240 tn ja vedestä kerättiin puujätettä noin 50 m³. Jätteet lajitellaan Sörnäisten tukikohdassa, puristetaan kokoon jätepuristimella ja kuljetetaan Ämmäsuolle.

Tukikohdalle täytyy löytää uusi paikka sitten kun Sompasaari muutetaan asuntoalueeksi.

Maalla olevien roskien kerääminen kuuluu maanomistajalle. Puistoissa ja viheralueilla roskien kerääminen kuuluu rakennusviraston tehtäviin. Katualueiden roskat kerää viereisen tontin tai alueen haltija. Ranta-alueella työn tekee käytännössä rakennusvirasto. Usein keväällä järjestetään siivoustalkoita, jolloin rakennusvirasto hoitaa irtolavalla roskien poiskuljetuksen.

HKR-Tekniikan erillisprojektit Siisti Stadi ja Stop Töhrylle tekevät omaa työtään myös rantojen puhtaanapidossa. Siisti Stadi -projekti on vuoden 2002 aikana siivonnut yli kymmenen luvatonta, rannalla tai rannan läheisyydessä sijainnutta kaatopaikkaa Helsingissä.

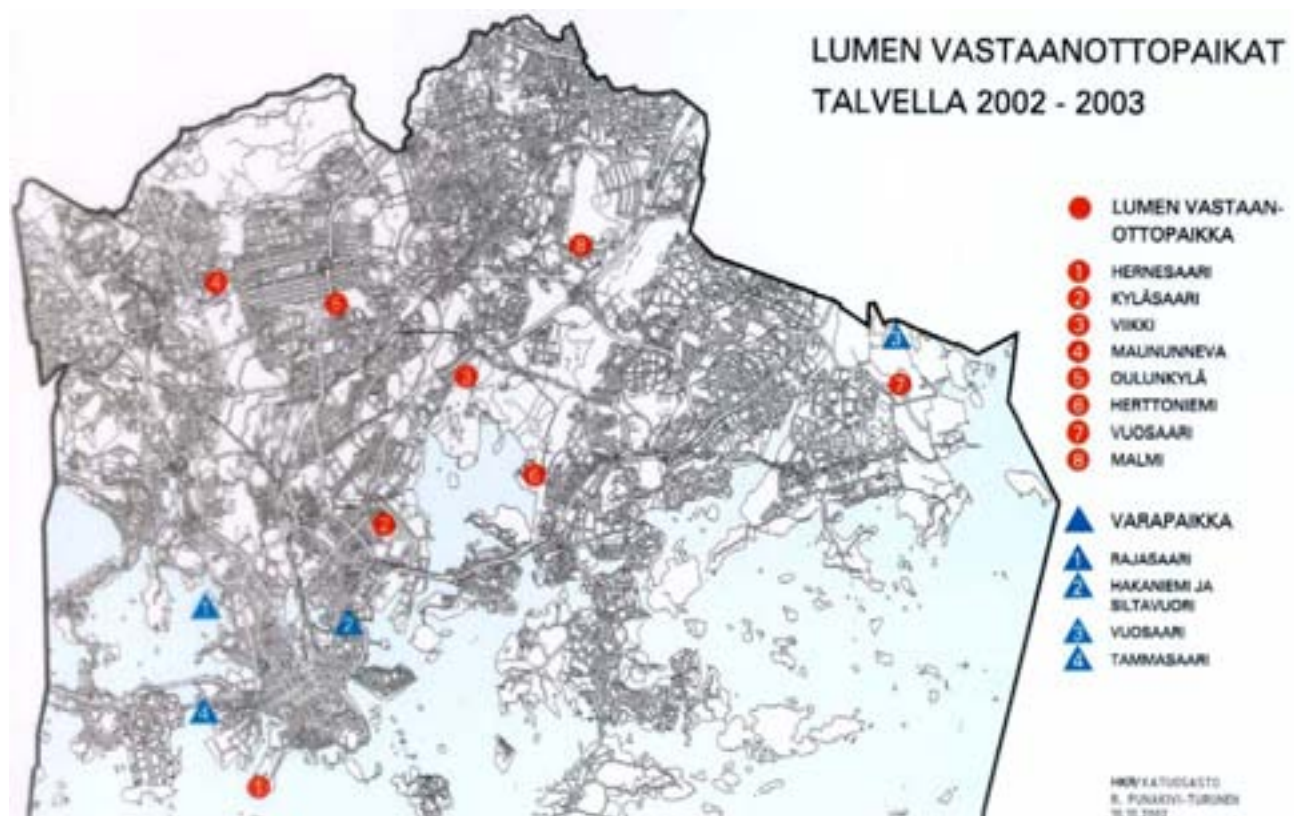
Yhteistyön tiivistäminen olisi hyödyllistä hallinnollisesti eri yksiköihin kuuluvien työtiimien välillä HKR-Ympäristötuotannossa ja erillisprojekteissa.

Lumen vastaanottopaikat

Kulkuuesteenä oleva lumi kuormataan kuorma-autoihin ja kuljetetaan lumen vastaanottopaikkoihin. Helsingissä on kahdeksan lumen vastaanottopaikkaa ja neljä varapaikkaa. Kyläsaaren vastaanottopaikka on ympäristön kannalta paras: siellä lumi sekoitetaan puhdistettuun viemäriverteen ja johdetaan mereen. Hernesaaressa (ja varapaikoista Rajasaaressa, Hakaniemessä ja Tammasaaressa) lumi kaadetaan mereen. Muissa vastaanottopaikoissa lumi läjitetään.

Katuosaston teettämän VTT:n Yhdyskuntatekniikan tutkimuksen mukaan lumen kaadosta mereen ei ole muuta haittaa kuin meren roskaantuminen. Lumen joukossa on usein työmaajätettä, kun lumi on aurattu rakennustyömailta tai muusta vastaavasta paikasta. Roskaantumista voidaan vähentää kieltämällä esim. rakennustyömailta auratun lumen mereen kaataminen. VTT:n tutkimuksessa etsittiin myös uusia lumen

sijoituspaikkoja ja johtopäätöksenä ehdotettiin tutkittavaksi mahdollisuutta sijoittaa yksi vastaanottopaikoista Vuosaaren tulevan sataman yhteyteen.



Talvella lumi muodostuu kulkuesteeksi kaduille, eikä maa-ala riitä kinosten muodostamiseen kaupungissa. Lumi joudutaan kuljettamaan kartalla näkyviin vastaanottopaikkoihin.

Kompostointi

Herttoniemessä, aivan Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueen rajalla sijaitsee rakennusviraston puutarhajätteen kompostointialue. Viikin tutkimustyöryhmä pitää kompostialueen sijaintia epäedullisena luonnonsuojelualueen kannalta, sillä helposti leviävät puutarhakasvit voivat olla riski luonnonsuojelualueelle. Kompostointikentälle ei ole rakennettu myöskään tarvittavia perustuksia. Tarvitaan selvitys kompostin uudestaan sijoittamisesta paikkaan, jossa sillä on vähemmän haittavaikutuksia ja jossa se on muulle ympäristölle riskitön.

Veneiden talvisäilytys

Venesatamiin liittyvää huoltotoimintaa selostetaan kohdassa 5.3 Virkistyskäyttö / Venesatamat.

HKR:n tukikohdat ja muut huoltoalueet

Rakennusvirastolla on rannalla tai lähellä rantaa sijaitsevia tukikohtia veneyksikön tukikohdan lisäksi Lauttasaarella ja Eirassa. Nämä poistuvat vuoteen 2004 mennessä. HKR-Ympäristötuotannolla ei ole muita huoltoalueita ranta-alueilla. Tärkeää on hallita nykyistä enemmän rannoilla tapahtuvaa toimintaa lupapäätöksillä ja niissä annetuilla määräyksillä. Luvanvaraisen toiminnan valvontaa tulee myös tehostaa.

5.8 Rantavesien mataloituminen

Ruovikoituminen

Järviruoko on osa luontoa ja kuuluu merimaisemaan. Vesikasvien ja avoimen vesialueen vuorottelu rannoilla antaa ekologisesti monipuolisemman ympäristön eliöille kuin täysin umpeenkasvanut tai täysin avoin vesialue. Järviruoko on ekologisesti monella tapaa hyödyllinen. Se estää rannan eroosiota, suodattaa epäpuhtauksia valumavesistä, rajoittaa veden pieneliöstön liiallista kasvua sitomalla ravinteita ja antaa suotuisat lisääntymis- ja elinolosuhteet matalien vesien kaloille ja linnuille. Toisaalta rantojen virkistyskäytölle ja maisemalle, nopeasti leviävä järviruoko tuo haittoja. Kesäisin ruovikko peittää näkymiä. Talvisin ruovikko ei ole näköeste vaan pikemminkin kaunis maisemallinen elementti.

Helsingin merenrantojen ruovikoitumista pidettiin kurissa rakennusviraston hallinnoimilla rannoilla säännöllisin niittotoimenpitein aina 1990-luvun lamavuosiin asti. Silloin perinteestä luovuttiin, ja ruovikot saivat kasvaa rauhassa. Vuonna 2000 aloitettiin uudestaan säännöllinen niitto. Liikuntavirasto on hoitanut uimarantoihin ja venesatamiin liittyviltä rannoilta ruovikon poiston toiminnan edellyttämältä laajuudelta.

Ruovikoita voidaan niittää säännöllisesti sekä näkymien parantamiseksi että umpeenkasvun estämiseksi. Tärkeimpiä tulevaisuuden hoitokohteita tulevat olemaan Vartiokylänlahti ja Pikku Huopalahden itäpuoli, Lehtisaaren rannat, Munkkiniemenranta, Tiiliruukinlahti ja Porolahti. Töölönlahdelle tehdään oma suunnitelma liittyen koko lahden kunnostushankkeeseen. Ympäristökeskus on esittänyt Vanhankaupunginlahden vesialueen lisäämistä ruovikon niitoilla. Vanhankaupunginlahdella tulisi kohentaa kalojen ja linnuston elinolosuhteita liian tiheiden kasvustojen kohdalla. Niittosuunnitelma on laadittava yhteistyössä ympäristöviranomaisten kanssa. Iso Huopalahden annetaan ruovikoitua edelleen. Jokien ja purojen suilla on hyvä antaa ruovikon kasvaa, sillä se parantaa vedenlaatua.

Ruovikoiden niitto on järkevintä ajoittaa heinäkuun puolesta välistä elokuun puoleen väliin. Tällöin vältetään alkukesän lintujen pesimä- ja poikasvaiheen häirintä. Toisaalta järviruoko on ravinnemäärä on suurimmillaan versoissa tähän aikaan vuodesta, jolloin niitto on tehokkainta seuraavia vuosia ajatellen. Niitto tehdään kolmena kesänä peräkkäin ja ohjelma toistetaan noin 7 vuoden välein. Ruovikon kasvu hidastuu ensimmäisen niittokerran jälkeen. Kolmantena vuonna kasvu on noin puolet ensimmäisen vuoden niitosta.

Niitetyn ruovikon jälleenkäsittely on ratkaisematta. Kompostointi vaatii enemmän aikaa kuin normaali puustojäte, mistä syystä ruovikkojätettä ei ole haluttu kaupungin omille kompostointialueille. Jätteet on viime vuosina ajettu Ämmässuolle, mikä lisää ruovikonpoiston kustannuksia eikä tue kestävästä kehitystä.

Järviruokoa hyödynnetään Suomessa ja ulkomailla useaan eri tarkoitukseen. Leikattua kasvimassaa voidaan käyttää karjanrehuna, kun ensin varmistetaan sen puhtaus. Viikin luonnonsuojelualueella laiduntava lihakarja syö järviruokoa. Kun laidunalueita siellä laajennetaan, toiveena on saada uudestaan jo kadonneet merenrantaniityt kuntoon.

Järviruoko soveltuu myös pelloilla kynnöksen alle maanparannusaineeksi. Ruokoa käytetään rakentamisessa luonnonmukaisena eristysaineena (ruokoharkot ja -levyt) ja on mahdollisesti hyödynnettävissä myös mm. meluvallien rakentamisessa. Ruoko on kompostointi on tehokkainta esim. puhdistamolietteen kanssa. Tätä menetelmää pitää kehittää jatkossa yhteistyössä Helsingin Veden kanssa.

Tällä hetkellä vuosittainen kustannus ruovikoiden niitosta on n. 50 000-85 000 € riippuen siitä otetaanko uusia alueita vuosittaiseen niitto-ohjelmaan mukaan. Kustannus on n. 1€/m² ja se koostuu ruovikon niitosta, ylösnostosta, jätteen lajittelusta ja ajosta kaatopaikalle. Elinkaarikustannuksia mietittäessä tulisi selvittää tarvetta hankkia rakennusvirastoon oma niittokone ja luopua palvelun hankinnasta ulkopuoliselta. Jäteverojen noustessa lähivuosina merkittävästi, ruovikkojätteen hyötykäyttö on taloudellisestikin perusteltua.

Rakennusvirastosta puuttuu järjestelmällinen ruovikonniiton pitkäaikavälin suunnitelma ja dokumentointi, joiden avulla toimintaa voidaan seurata ja kehittää. Jotta toiminnan kehittäminen saataisiin alulle on tehtävä tarkempi, koko Helsingin kattava selvitys ruovikoitumisen kehityksestä Helsingistä ja niiton tarpeesta olevista

alueista. Samaisessa selvityksessä tulisi käsitellä myös ruoppausta. (Työryhmän suositus niitettävistä alueista on esitetty liitteessä 1)

Ruoppaaminen

Monet merenlahdet ja rannat kaipaavat ruoppausta, jos niiden halutaan säilyvän vesialueiltaan avoimina. Tätä tarvitaan myös veneväylillä. Monet mataloituvat merenlahdet ovat ikävän näköisiä liejukoita ja usein ne haisevat.

Ruoppaus edellyttää aina tarkkojen esiselvitysten ja kustannusten arviointia, tarvittavien lupien hankintaa ja ruoppausmassojen sijoituspaikkaa. Rantoja uhkaa sortuminen, jos ruopataan liikaa tai ruoppausmassoja läjitetään rannalle. Ruoppausta ei saa tehdä myöskään sortumiselle riskialttiissa paikoissa.

Pieniin ruoppauksiin ei yleensä tarvita lupaa, mutta vähäistä suuremmista ruoppauksista on tehtävä ilmoitus Uudenmaan ympäristökeskukselle. Suurille vesirakennushankkeille ja ruoppauksille on haettava lupa ympäristölupavirastolta. Sama menettely koskee myös yksityisiä rannanomistajia, jotka aikovat tehdä ruoppauksia.

Ruoppauksen hyödyn maksimoimiseksi ja toisaalta ruoppauksesta aiheutuvien ekologisten haittojen minimoimiseksi olisi hyvä luoda yhteistyötä kaupungin ja yksityisen toiminnan välille. Ruoppauksen ajoittaminen samaan aikaan tuo parhaimman hyödyn ja vähentää haittoja.

Jos ruoppausmassoja läjitetään veteen, tämä vaatii aina vesilain mukaisen luvan. Ruoppausmassoja ei suositella läjitettäväksi Helsingin kaupungin puistoihin tai viheralueille, sillä massat ovat huonoa kasvualustaa useimmille kasveille. Massojen käyttö myös täytemaana on vaikeaa ja usein täysin mahdotonta.



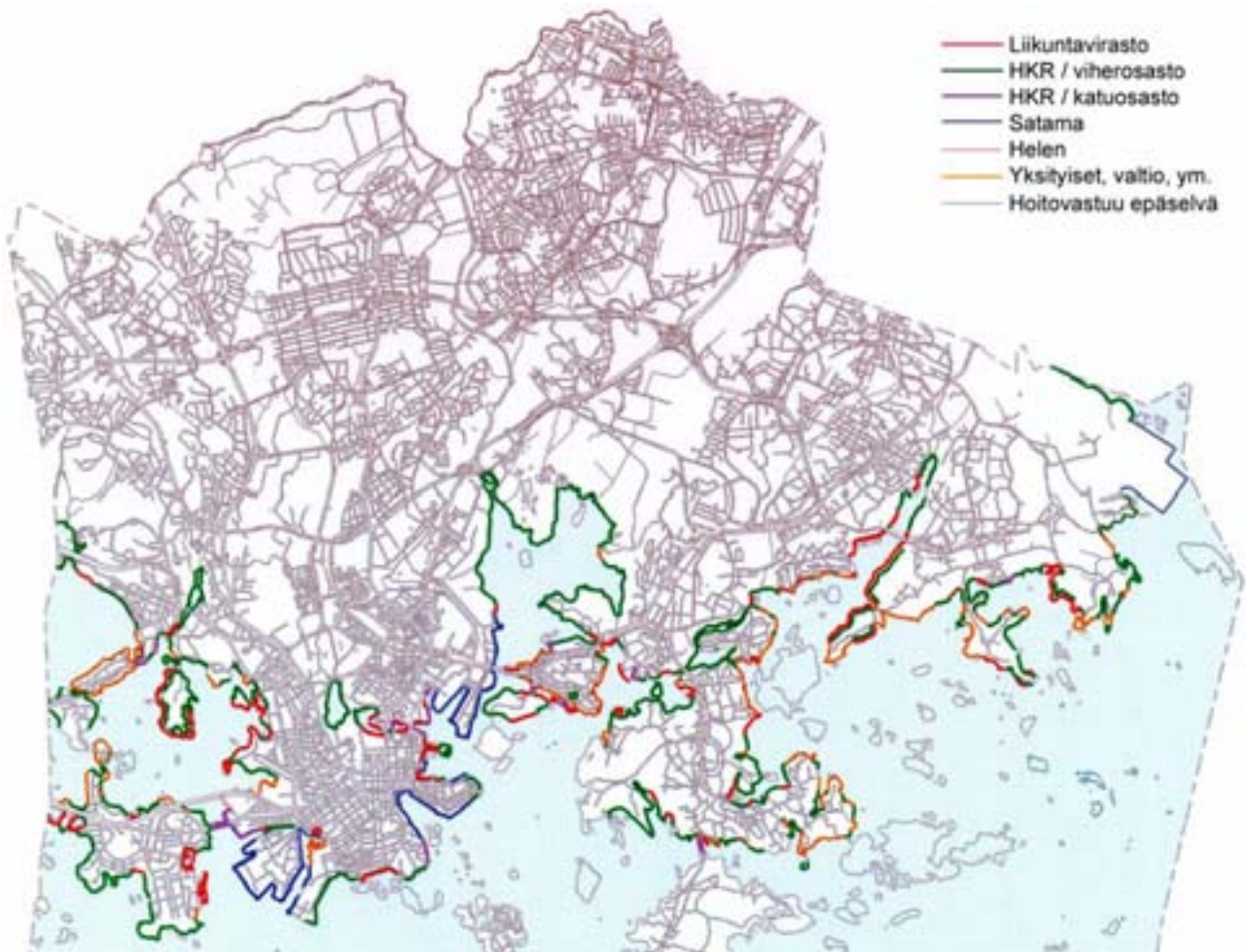
Pikku Huopalahden torin edustalla lahti on kasvamassa umpeen.

6. RANTOJEN HOITO

6.1 Hoitovastuu

Rakennusvirastossa laadittiin v. 2000 selvitys Helsingin mantereisten merenrantojen nykytilasta omistuksen, kaavoituksen ja hoidon osalta. Tiedot koottiin väliraporttiin 29.12.2000, jota on käytetty tämän ohjelman lähtötietona.

Väliraportissa esitettiin kartta ranta-alueiden hoitovastuun jakautumisesta Helsingin eri virastojen, valtion ja yksityisten välillä. Tätä karttaa on nyt jatkotyön aikana tarkistettu liikuntaviraston ja rakennusviraston hoitamien rantojen osalta.



Helsingin merenrantojen omistuksen ja hoidon jakaantuminen Helsingin eri virastojen, valtion ja yksityisten maanomistajien välillä. Punavihreällä kaksoisviivalla merkittyjä rantoja hoitavat liikuntavirasto ja rakennusviraston viherosasto yhteisesti. Rakennusvirasto hoitaa puustoa ja muuta kasvillisuutta ja liikuntavirasto vastaa muusta huollosta.

6.2 Rantojen hoidon periaatteet

Yleiset hoidon periaatteet

Ranta-alueet tarvitsevat hyvää, säännöllistä ja määrätietoista hoitoa. Oikein ajoitettu hoito ja kunnossapito parantaa kaupunkikuvaa, vähentää epäesteettisiä näkymiä ja lisää rakenteiden kestävyyttä. Tavoitteena on, että puistorannat ovat tunnelmaltaan merellisiä, siistejä ja selvästi alueen kaupunkikuvaan sopivia virkistysalueita. Alueellisten kehittämistavoitteiden tarkoituksena on luoda jokaiselle paikalle oma identiteetti.

Luonnonrantojen hoito vaatii osaamista ja resursseja

Luonnonrantojen määrätietoinen ja tavoitteiden mukainen hoito vaatii hoito- ja kehittämissuunnitelmia. Aina kun halutaan rannan kasvillisuuden kehittyvän määrättyyn tilaan tai pysyvän tietyssä kehitysvaiheessa, tämä vaatii suunnitelmallista hoitoa. Se taas ei ole mahdollista ilman ohjausta ja riittävää työ- ja budjettivarausta.

Toimenpide-ehdotus:

Luonnonrantojen hoitoon varataan riittävästi resursseja ja niille laaditaan tarkemmat, kohdekohtaiset hoito- ja kehittämissuunnitelmat.

Luonnonsuojelualueiden hoito on toimivaa

Helsingin ympäristökeskus vastaa hoito- ja käyttösuunnitelmien laadinnasta luonnonsuojelu- ja tarvittaessa Natura-alueilla. Rakennusviraston viherosasto vastaa näiden suunnitelmien mukaisten toimenpiteiden tekemisestä sen jälkeen, kun suojelualue on perustettu ja hoito- ja käyttösuunnitelma on hyväksytty.

Toimenpide-ehdotus

- Luonnonsuojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmien laadintaa ja toteutusta jatketaan nykyisellä tavalla.

Muurit ja rakenteet ovat kunnossa

Muureilla ja muilla rakenteilla tuetut rannat tarvitsevat myös hoitoa. Joskus rakenteet sortuvat, ja saumojen väleissä kasvaa siemenestä levinneitä puita ja muita kasveja. Erityisesti puuvartistet kasvit edesauttavat juurillaan rakenteiden kunnon rapistumista ja tekevät muuten hyvin hoidettujen kohtien yleisilmeen suttuiseksi.

Toimenpide-ehdotus:

- Sortuneet tai purkautumaan päässeet rantarakenteet on korjattava heti, kun vaurio on havaittu. Samoin muureissa, laitureilla ja kiveyksillä kasvavat, siemenestä tms. levinneet kasvit pitää poistaa vuosittain.



Reitit ovat kuljettavissa

Rannoilla olevien reittien, puistokäytävien ja polkujen, tulee olla käyttötarkoituksen mukaisesti hoidettuja. Rantareittejä on erilaisia. Osa reiteistä kuuluu pääkaupunkiseudun ulkoilureitistöön, ja niitä hoidetaan talvella auralla ja hiekoittamalla. Rantapolut pidetään kävelykuntoisina vain sulan maan aikaan, ja ne voivat peittyä keväisin ja syksyisin tulvaveden alle.

Esteettömyys on suunnittelun ja korjauksen itsestään selvä lähtökohta, kun suunnitellaan tai toteutetaan pääkaupunkiseudun ulkoilureitistöön kuuluvia seudullisesti tärkeitä reittejä.

Toimenpide-ehdotus:

- Kaikki reitit ovat käyttäjilleen turvallisia, ja ne hoidetaan käyttötarkoituksen mukaan. Pääkaupunkiseudun ulkoilureitistöön kuuluvat kevyen liikenteen väylät ja puistokäytävät hoidetaan hyvin, ja mm. reitit aurataan lumesta ja hiekoitetaan. Esteettömyys huomioidaan näiden reittien suunnittelun, rakentamisen ja hoidon yhteydessä.

Rantojen penkit ja muut kalusteet

Rannoilla olevien penkkien ja muiden kalusteiden tulee olla erittäin hyvin säänkestäviä. Suositusten rantareittien varsille on hyvä sijoittaa sopiviin paikkoihin käsinojallisia ja istumakorkeudeltaan riittävän korkeita penkkejä, jotka sopivat myös heikommin liikkuville levähdyspaikoiksi. Penkkien sijoittelussa otetaan huomioon sekä kunnossapidon vaatimukset että esteettisyys.

Toimenpide-ehdotus:

- Rannoille tarvitaan lisää siistejä ja toimivia kalusteita

Valaistus

Valaistuksen tulee olla rannoilla sopusoinnussa muun ympäristön kanssa. Ylivalaisu korostuu rannoilla helpommin kuin muualla, sillä valo taittuu ja heijastuu vedestä. Rannoilla pitää välttää myös luomasta harhakuvaa, että ranta olisi liian turvallinen paikka. Samoin kunnossapitoseikat pitää ottaa huomioon niin valittaessa valaisimia kuin niiden sijoittelussakin.

Toimenpide-ehdotus:

- Rantoja ja rantareittejä valaistessa pitää miettiä, mikä on valaistuksen todellinen merkitys ja tarpeellisuus.

Ruovikoita niitetään jatkuvasti niitto-ohjelman mukaan

Helsingin merenlahdet ovat matalia ja usein pohjistaan liejuisia. Järviruoko eli ryti kasvaa luonnostaan sellaisissa paikoissa. Liian suuret järviruokokasvustot koetaan asumisen laatua ja virkistyskäyttöä huonontavina. Toisaalta ruovikot ovat osa rantamaisemaa, ja monen mielestä hienoja maisemaelementtejä. Ruovikkoa on tarkoituksenmukaista poistaa tai sen kasvua estää vain silloin, kun siitä on haittaa. Tällöin työstä pitää laatia työohjelma. Ruovikonpoisto edellyttää toistuvia toimenpiteitä ja ruovikon leikkuujätteelle on löydettävä parempi ratkaisu kuin kaatopaikalle vieminen. Niittämällä saadaan usein muutamia vuosia tai korkeintaan noin 10 vuotta kestävä tulos.

Toimenpide-ehdotus:

- Ruovikko poistetaan ohjelmassa sovituista kohdista. Työryhmän suositus on esitetty liitteenä olevassa ruovikonpoistokartassa (liite 1).
- Ruovikkojätteen hyödyntämisen eri vaihtoehtoja tutkitaan ja kehitetään käytännössä.

Ruoppauksella hoidetaan mataloituvia rantoja ja venereittejä

Ruoppaus edellyttää aina tarkkoja esiselvityksiä ja kustannusten arviointia, tarvittavien lupien hankintaa ja ruoppausmassojen sijoituspaikkaa. Monet rannat voivat sortua, jos ruopataan liikaa tai jos ruoppausmassoja läjitetään rannalle tai jos ruoppaus tapahtuu väärässä paikassa.

Ruoppausmassoja ei saa läjittää puistojen tai viheralueiden rannoille. Ne ovat huonoa kasvualustaa useimmille kasveille. Massojen muotoilu puistoon tai maisemaan sopivaksi on erittäin vaikeaa ja usein jopa täysin mahdotonta.

Toimenpide-ehdotus:

- Ruoppaus tehdään aina työsuunnitelmien mukaan sitten kun tarvittavat luvat ja loppusijoituspaikka on selvillä. Jos ranta vaatii säännöllistä ruoppaamista, tästä tehdään pitkän aikavälin ruoppaussuunnitelma (esim. 20-30 vuotta).

Rannat pidetään siisteinä

Ympäristötuotannon läntisen katuyksikön venepartio kerää vedessä olevia roskia. Maalla eli rannalla olevien roskien kerääminen kuuluu maanomistajalle. Viher- ja katualueilla roskien kerääminen kuuluu rakennusviraston tehtäviin. Rakennusvirastossa on myös puhtaanapitoon suunnattuja erillisprojekteja, joista vastaa HKR-Tekniikka.

Toimenpide-ehdotus:

- Roskien kerääminen järjeistetään tiivistämällä yhteistyötä eri työtiimien välillä.
- Siivoustalkootoimintaa kehitetään yhteistyössä asukkaiden kanssa.

Tavaroiden varastointi rannoilla

Tavaroiden säilyttäminen rannoilla, rantavarikot ja veneiden talvisäilytys ym. aiheuttavat mielikuvan, että Helsingin merenrannat ovat huonossa kunnossa, keskeneräisiä ja kaiken hoidon ulkopuolella. Kaikki rannoilla tapahtuva rakennustyö koetaan myös sotkeväksi toiminnaksi. Erityisesti erilaiset kasat, olkoonpa ne sitten tilapäisiä tai ei, antavat vaikutelman sotkuisuudesta ja välinpitämättömyydestä. Ihmiset tuovat lisää jätteitä roskaisille rannoille, sillä roskaiset paikat vetävät puoleensa lisää roskia. Tämä koskee niin HKR:n vastuulla olevia rantoja, satama- ja teollisuusalueita kuin venesatamiakin. Tehostamalla valvontaa, luomalla uutta toimintakulttuuria ja puuttamalla epäkohtiin saadaan rannoista siistimmän näköisiä hyvin pienillä kustannuksilla.

Toimenpide-ehdotus:

- Rannoilla tapahtuva tavaroiden varastointialueiden ja työmaiden pitää olla siistejä ja järjestyksessä. Irtokasoja ja läjiä ei saa olla rannoilla. Keskeisillä paikoilla olevien veneiden talvisäilytysalueiden pressujen kuntoon ja väriskaalaan kiinnitetään huomiota. Jotta tämä toteutuu, rantojen vastuukysymykset pitää olla selvillä, valvonnan tehokasta ja siivoamiselle asettaa selkeät aikarajat.

Rantojen ongelmakasvit poistetaan

Muutamien viimeisten vuosikymmenten aikana erityisesti kurturuusu (*Rosa rugosa*) ja jättiputket (*Heracleum sp.*) ovat levinneet rannoilla ja syrjäyttäneet sinne kuuluvia kasveja. Kurturuusu on erittäin piikikäs, ja sen oksat maatuvat hyvin hitaasti. Se leviää voimakkaasti kasvullisesti ja siemenestä, ja se voi vallata koko rannan. Etenkin uimarannoilla kurturuusu on viheliäinen kasvi. Jättiputket ovat isoja ja kookkaita, ja ne leviävät tehokkaasti siemenistä, joita yksi kasvi tuottaa paljon. Jouduttuaan iholle jättiputkien sisältämät kasvinesteet reagoivat auringon valon kanssa ja aiheuttavat kivuliaita ja vaikeasti paranevia vesirakkuloita. Kummankin kasvin tilalle voidaan istuttaa rannoille paremmin sopivia ja käyttäjäystävällisempiä (koriste)kasveja. Allergiaa yleisesti aiheuttava ja erilaisilla rannoilla viihtyvä pujo kitketään pois.

Toimenpide-ehdotus:

- Kurturuusu, jättiputki ja pujo poistetaan erityisesti virkistyskäytössä olevilta rannoilta muiden hoitotöiden yhteydessä.

7. KORJAUS- JA KEHITTÄMISKOHTEET

7.1 Rakennusviraston laajat rantojen kehittämisalueet

Työryhmä on valinnut 3 kohdetta rantojen laajoiksi kehittämisalueiksi: Eiranrannan lähipuistoinen, Töölönlahden ja Kaisaniemenpuiston rannat sekä Vartiokylänlahden. Näille suurille rantojen kunnostushankkeille on jo määritelty suunnittelun periaatteet ja rakentamisen tavoitteelliset alkamisajankohdat. Osassa kohteissa on pidetty suunnittelukilpailuita, jotka ovat jo ratkenneet. Toisten kohteiden kunnostus- ja peruskorjaussuunnittelu on alkanut tai sitä käynnistetään parhaillaan.

Jotta suunnitelmat voidaan toteuttaa ja aikataulua tarkentaa, pitää toteutuksen rahoitus varmistaa. Rahoitus voidaan varmistaa järjestämällä kaikille kohteille erillisrahoitus. Nämä rantakohteet sijaitsevat Helsingissä keskeisillä paikoilla. Kaksi ensimmäistä kohdetta on keskustan alueella ja kolmas alue on merkittävä itähelsinkiläinen virkistysalue.

Eiranranta ja Merisataman puistot

Eiranrannan puistosuunnitelmat ja Merisataman alueen puistojen peruskorjaussuunnitelmat laaditaan vuoden 2003 aikana. Puistojen peruskorjaus on tärkeä työ, koska viime vuosien aikana puistot ovat rapistuneet. Puistoissa on myös arvokasta kasvillisuutta. Rautatien poistaminen ja asemakaavamuutos, jossa veneiden talvisäilytys on siirretty toisaalle, muuttaa alueen maankäyttöä. Tämä ranta-alue on suosittu ja sinne tullaan koko kaupungin alueelta virkistäytymään. Rakentaminen ajoittuu useille vuosille ja vaatii erillisrahoituksen.



Töölönlahti ja Kaisaniemenpuiston ranta

Töölönlahden puistokilpailu ratkesi vuonna 1997. Sen jälkeen alueelle on laadittu asemakaava, joka ei ole vielä lainvoimainen. Monet puiston osat vaativat korjaamista. Töölönlahden länsireunan tukeminen ja hopeasalavien uusiminen on kiireellinen työ kuten myös lahden veden rehevöitymistä aiheuttavan pohjasedimentin kemikalointi. Yhteyden saaminen Töölönlahden ja Eläintarhanlahden välille on välttämätöntä, jotta alueella voisi liikkua esteettömästi. Kaisaniemenpuiston rannan yleisilme kaipaa nopeasti parannusta. Osa puista on huonokuntoisen näköisiä. Töölönlahti on Keskuspuiston ydinkeskustaa lähinnä oleva osa, jossa käy vuosittain noin puoli miljoonaa kävijää. Helsinkiläiset käyttävät puistoa aktiivisesti ja puistossa tehdyt investoinnit eivät ole paikallisia vaan koko kaupungin viihtyisyyttä parantavia.



Vartiokylänlahti

Vartiokylänlahden ja Broändan purolaakson viheralueille tehdään hankesuunnitelma vuonna 2003. Suunnitelmassa määritellään kunnostuksen laajuus ja aikataulu. Ruoppaus voi olla ajankohtainen toimenpide. Vartiokylänlahti rantoineen on keskeinen virkistysalue Itä-Helsingissä, ja viheralueita käytetään vilkkaasti ympäri vuoden. Alueen rantojen kunnostus ja vesialueen mahdollinen ruoppaus nostettiin esille kiireellisenä ja erittäin tärkeänä hankkeena edellisessäkin rantaohjelmassa vuodelta 1983, mutta tätä ei ole vielä toteutettu.



7.2 Rakenteiden kehittäminen

Rantarakenteiden laatua on kartoitettu jonkin verran työn kuluessa. Tehdyt huomiot on esitetty liitteessä 2. Rakenteiden kehittämistä ehdotetaan jatkettavaksi lähiaikojen rakennuskohteissa. Mm. Merikannonrannan korjaus on kohde, jossa suunnittelun yhteydessä voitaisiin tutkia ja kehittää rantarakenteita laajemminkin.

7.3 Rantareitit, rakentaminen ja pienet korjauskohteet

Työryhmä on poiminut kaupungin kattavasta rantareitistöstä esiin kohtia, joihin se ehdottaa muutos- ja parannustöitä reitistön jatkuvuuden turvaamiseksi. Rantareittien korjauskohteet on esitetty raportin lopussa liitteessä 3.



"Helsinki kaikille" -projektin raportissa "Esteetön Töölönlahden puistoreitti" (HKR:n julkaisu 2002:11) on tuotu esiin rantareitin ongelmakohtia ja tutkittavia yhteyksiä Töölönlahdella. Tämän raportin liitteessä 3 "Rantareittien korjaus- ja rakentamiskohteet" kohdissa 6.1 ja 6.2 esitetään parannusehdotuksia, joilla Töölönlahtea kiertävä puistoreitti voitaisiin kehittää esteettömäksi. Kuvaan vihreällä merkitty puistoreitti on sovitettu maastoon siten, että sen pituuskaltevuus on mahdollisimman loiva. Samalla on muodostettu jalankulkuyhteys Töölönlahdelta Eläintarhanlahdelle radan alitse.

8. KUSTANNUKSET JA AIKATAULU

8.1 Rantojen viheralueiden ylläpidon kustannukset

Hoidon ja kunnossapidon kustannukset vaihtelevat vuosittain, sillä joinakin vuosina hoitoa tehostetaan tietyillä ranta-alueilla. Tämän takia ranta-alueiden hoitoa ei eritellä muiden viheralueiden ylläpidon kustannuksista. Jos hoitoluokkia muutetaan tai rantoja rakennetaan puistoiksi, aiheuttaa tämä muutoksia ylläpidon kustannuksiin.

Ruovikoiden niittoon on varattu vuosittain noin 50 000 – 85 000 €. Tällä summalla pystytään niittämään noin 5 ha ruovikkoa. Liitteessä 1 olevat ruovikon hoitokohteet voidaan edelleenkin toteuttaa tällä määrärahalla, jos hoitokustannukset eivät nouse nykyisestä hintatasosta. Samoin kustannukset ovat voimassa, jos ruovikon niiton rytmi pysyy edelleen samana eli 3 vuotta niittoa ja 7 vuotta ilman niittoa.

8.2 Investointikustannukset / Laajat kehittämisalueet

Kohde	Kust.arvio €	Aikataulu
Eiranranta, Merisataman puistot		
Viherrakentaminen	22 780 000	2004-2011
Kadut ja sillat	3 800 000	2005-2010
Töölönlahti ja Kaisaniemenpuiston ranta		
Viherrakentaminen	13 275 000	2003-2010
Kadut ja sillat	16 000 000	2006-
Vartiokylänlahti		
Viherrakentaminen	6 000 000	2003-2006

Kustannusarviot viherrakentamisen osalta perustuvat viherosaston hankerekisteriin 2004-2013 ja katujen ja siltojen osalta katuosaston vuoden 2004 talousarvioehdotukseen ja investointiehdotukseen 2004-2008. Kustannusarviot ovat alustavia ja ne tarkentuvat suunnitelmien edetessä.

Aikataulut ovat tavoitteellisia. Ne muuttuvat mm. Helsingin kaupungin taloudentilan vaihteluiden mukaan.



8.3 Rantareittien rakentaminen ja korjaukset

Kohteita ja niiden sijaintia selostetaan liitteessä 3

Kohde	Kust.arvio €	Aikataulu
1.1 Munkkiniemen uimarannan pysäköintialue	300 000	-
1.2 Kasinonpuiston puuttuva käytävä	20 000	-
1.3 Kevyenliikenteen silta Pikku-Kuusisaaresta Kuusisaareen	400 000	-
1.4 Kuusisaarentien alikulku Lehtisaaressa	40 000	-
2.1 Meilahden ranta	2 000 000	-
2.2 Merikannonrannan käytävä	200 000	2004
2.3 Merikannontie Taivallahden venesataman kohdalla	-	-
3.1 Pornaistenniemen kanavanvarren reitti	170 000	-
3.2 Arabianrannan-Verkkosaaren rantareitit	-	-
3.3 Kivinokan käytävät	80 000	-
3.4 Kävelytie Naurissaaren sillan ali	60 000	-
4.1 Strömsin kartanon alue ja rantapuisto	830 000	2005-2006
4.2 Maarlahti	-	-
6.2 Eläintarhanlahden ja Töölönlahden välinen kevyen liikenteen yhteys	250 000	-
6.3 Kevyenliikenteensilta radan varressa Eläintarhanlahden puolella	200 000	-
6.4 Ruoholahti: Salmisaaren ja Saukonpaaden alueet	900 000	2008-2010
	5 900 000	2004-2010
6.5 Pohjoisrannan-Siltavuorenrannan liikennejärjestelyt	500 000	-
6.6 Hakaniemen ranta	450 000	-
7.1 Lauttasaaren Itärannan rantakäytävä	500 000	2010
7.2 Särkiniemenpuisto ja Veijarivuorenpuisto	160 000	2003-2004
8.1 Herttoniemenranta	1 000 000	2005-2006
8.2 Killingholman sillat	1 500 000	-
8.3 Yliskylän rantapuisto	125 000	2003-2005
8.4 Laajasalontie-Furuvik	140 000	2003-2004
8.5 Puistokaista Puuskarinteeltä rantaan	120 000	2008
8.6 Airoranta-Puikkari	35 000	2004
9.1 Ullaksen ranta	50 000	-
9.2 Aurinkoranta ja Aurinkolahdenaukio	350 000	2005-2006
9.3 Uutela	50 000	-
9.4 Eteläreimarintie ja silta	200 000	2004-2005

Ne hankkeet, joihin on merkitty ehdotus aikataulusta, sisältyvät viherosaston hankerekisteriin 2004-2013 tai katuosaston investointiohjelmaan 2004-2008.

Ne kohteet, joissa aikataulua ei ole mainittu, ovat rantaprojektin esiin nostamia korjaus- tai rakentamiskohteita. Osaa niistä ovat viherosaston aluesuunnittelijat pitäneet kiireellisinä, vaikka ne eivät sisälly hankerekisteriin. Rantaprojektin ehdottamissa kohteissa kustannusarviot on laskettu yksikköhintojen perusteella. Muut kustannusarviot perustuvat viherosaston hankerekisteriin ja katuosaston investointiohjelmaan.

Kustannusarviot ovat alustavia ja ne tarkentuvat suunnitelmien edetessä.

Aikataulut ovat tavoitteellisia. Ne muuttuvat mm. Helsingin kaupungin taloudentilan vaihteluiden mukaan.

LÄHTEET

Helsingin rantojen hoitotasoluokitus

Rantatyöryhmä 1980

Satamalaitos, urheilu- ja ulkoiluvirasto, rakennusvirasto ja kiinteistövirasto

Rantojen kunnostaminen virkistyskäyttöön

Työryhmän raportti 1983

Kaupunkisuunnitteluvirasto, satamalaitos, kiinteistövirasto, rakennusvirasto, urheilu- ja ulkoiluvirasto

Taajaman viheralueiden hoitoluokitus, luokitus- ja hoito-opas

Kaupunginpuutarhurien seura ry. 1993

Helsingiläiset rannoilla

Saariston ystävät ry 2003

Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja vuosilta 1999-2002

- Helsingin merenrantaselvitys, väliraportti 29.12.2000
- Helsingin rannalla – maiseman parannuskohteita 29.12.2000
- Helsingin viheralueohjelma 1999-2008
- Esteetön Töölönlahden puistoreitti

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja vuosilta 1983-2002

- Helsingin rakentumisen vaiheet – Stadier i stad 1983
- Helsingin puisto
- Yleiskaava-alue 2002
- Helsingin saaristo ja merialue / Osayleiskaava

Helsingin kaupungin liikuntaviraston julkaisuja vuosilta 2000-2002

- Pääulkoilureitistön toteuttamisohjelma vuosille 2001-2004
- Saaristo-opas
- Veneilijän opas Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla
- Kalastusopas Helsingin merialueille

Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja vuosilta 2000-2001

- Helsingiläisen ympäristöopas
- Helsingin luonnonsuojelualueet 2001
- Merenrantojen matonpesupaikkojen ympäristövaikutukset

VALOKUVAT

Helsingin kaupungin kiinteistövirasto, Kaupunkimittausosasto

Sivut 11, 12, 15, 16, 35

Helsingin kaupungin rakennusvirasto,

Viherosaston valokuva-arkisto

Sivu 20

Arkkitehtuuriosaston kuva-arkisto

Kansikuva sekä sivut 12 ja 13

Sivu 28 Juha Niemi

Sivu 30 Ulla Rantakokko

Helsingin Sataman kuvapankki

Sivu 16

PIIRROKSET

Liite 2: Rantarakenteiden kehittäminen

Sivut 40 – 41

Ulla Rantakokko

LIITE 1: RUOVIKOIDEN NIITTOKOhteet

Numerointi viittaa karttaan, joka on tämän liitteen tekstiosan lopussa.

1. *Munkkiniemenranta*

Munkkiniemen rantapuiston edustan ruovikosta on perinteisesti leikattu katujen päistä pistoja näkymien avaamiseksi. Pistoniittoja tulisi jatkaa ja laajentaa, ja myös koko rannan pituudelta tapahtuvaa laajamittaista leikkausta on syytä tutkia.

2. *Pikku Huopalahti*

Pikku Huopalahden itäranta tulisi niittää säännöllisesti veneväylän aukipitämiseksi. Niitolle on myös kaupunkikuvallisia syitä.

3. *Kuusisaarensalmi*

Salmessa tulisi niittää ruovikkoa veneväylän aukipitämisen vuoksi sekä Laajalahden vedenvirtauksen parantamiseksi.

4. *Lehtisaarensalmi*

Salmessa tulisi niittää ruovikkoa veneväylän aukipitämisen vuoksi sekä Laajalahden vedenvirtauksen parantamiseksi.

5. *Mustasaari*

Mustasaaren ja Hevossaaren välillä tulisi niittää ruovikkoa väylän umpeen kasvamisen estämiseksi.

6. *Vaskilahdensalmi*

Salmessa tulisi niittää ruovikkoa veneväylän aukipitämisen vuoksi sekä Seurasaarenselän vedenvirtauksen parantamiseksi.

7. *Seurasaari*

Seurasaaren asemakaavaehdotuksessa esitetään ruovikonpoistoa saaren pohjoisreunalla.

8. *Töölönlahti*

Töölönlahden ruovikonniittotarve määritellään Töölönlahti-projektissa.

9. *Leposaari*

Leposaaren ympäriltä tulisi niittää ruovikkoa esteettisistä syistä. Niitto-ohjelma on laadittava yhteistyössä seurakunnan kanssa, sillä osa ranta-alueesta on sen omistuksessa.

10. *Porolahti ja Tiiliruukinlahti*

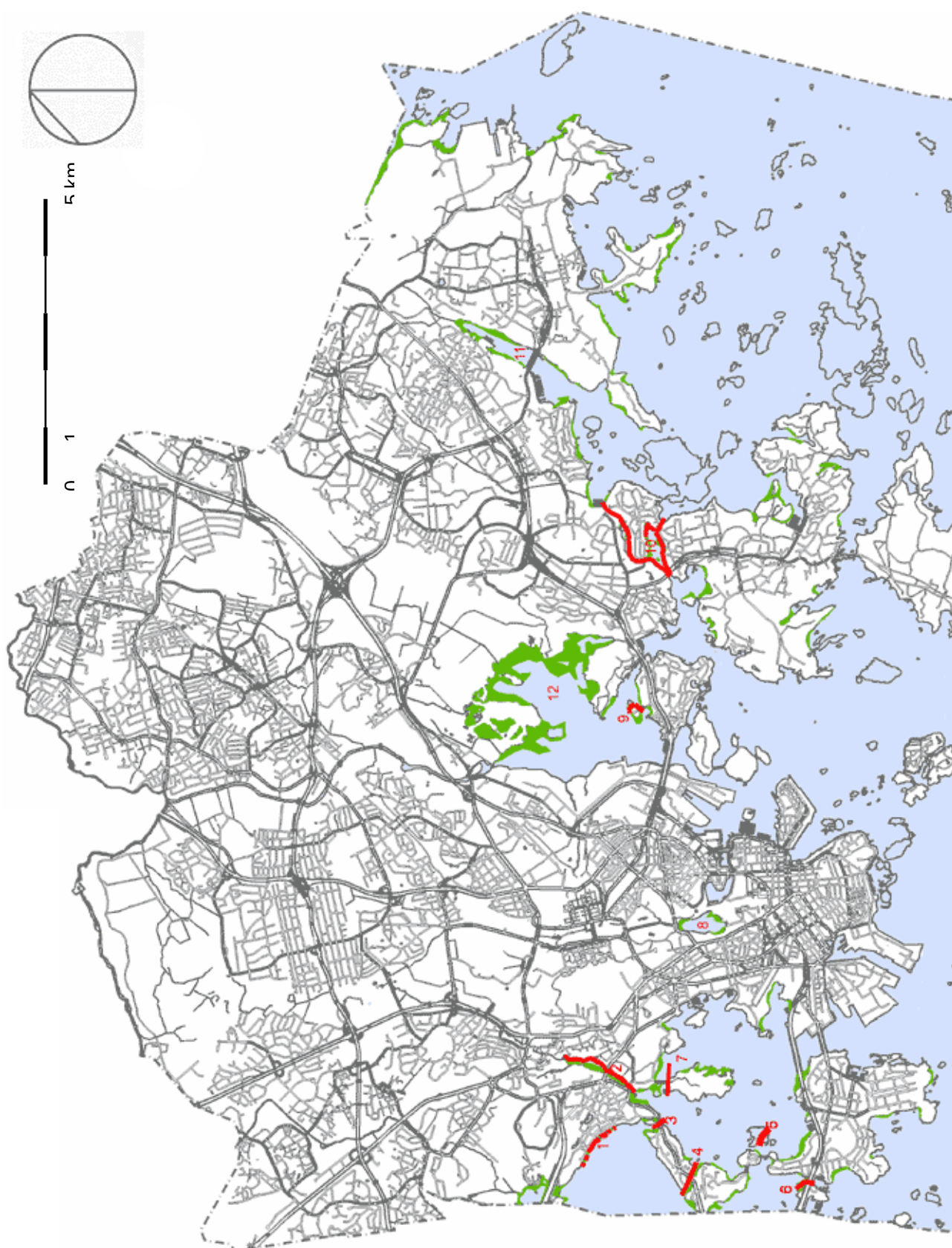
Lahtien rantoja on niitettävä laaja-alaisesti ja säännöllisesti umpeen kasvamisen välttämisen, veneväylien aukipitämisen sekä vedenvirtauksen parantamisen vuoksi.

11. *Vartiokylänlahti*

Viheralueiden mahdollinen ruovikonpoiston laajuus määritellään alustavasti hankesuunnitelmassa. Tämä tarkentuu myöhemmin laadittavissa, yksityiskohtaisemmissa toteutussuunnitelmissa. Ruovikkoa hoidettaessa kannattaa ottaa huomioon Pikku Huopalahdelta saatu kokemus.

12. *Vanhankaupunginlahti*

Vanhankaupunginlahden ruovikoita hoidetaan Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen ohjeilla.



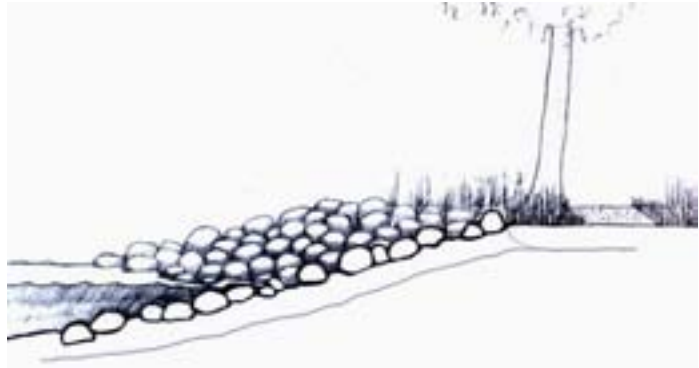
Ruovikot vuonna 2003 sekä työryhmän suositus alueista, joilta ruovikko pitäisi poistaa

LIITE 2: RANTARAKENTEIDEN KEHITTÄMINEN

Työryhmälle on työn aikana kertynyt paljon huomioita erilaisten rantarakenteiden kestävyydestä ja ulkonäöstä. Olemme nostaneet esiin muutamia rantatyppejä, joissa on havaittu kehittämismahdollisuuksia paremman rantarakenteen löytämiseksi.. Oheiset leikkaukset ovat alustavia ja tarkoitettu selventämään tekstiä.

Seulakivet

Useat matalat rannat Helsingissä on päällystetty seulakivin. Seulakivet ovat pyöreämuotoisia ja rantaluiskissa käytettävien kivien halkaisija on 200-300 mm. Seulakivillä saadaan yhdenmukainen ja huoliteltu vaikutelma, mutta luonnonmukaisessa ympäristössä ne näyttävät usein teennäisiltä ja vierailta suhteessa ympäröivään luontoon.



Seulakivillä päällystetty luiska toteutetaan korkeintaan kaltevuudelle 1:4, jotta pyöreämuotoiset kivet eivät vierisi veteen. Kivikerroksen alle sijoitetaan suodatinkangas ja murskekerros paksuudeltaan vähintään 150 mm. Seulakivikerroksen rakennepaksuus on n 300 mm.

Pelkästään seulakivistä rakennettu rantaluiska tekee helposti monotonisen, kulissimaisen ja teennäisen vaikutelman luonnottoman homogeenisen rakenteensa ansiosta. Koska kivet ovat herkkiä vierimään, ei seulakivirantaa voi toteuttaa tuulille alttiille rannoille.

Rannan ilmettä voi muokata luontevammaksi istutuksilla. Kivikkoon istutettavaksi soveltuvia lajeja ovat mm. ruokovartiset rantatädyke, rantavehnä, kaislat, meriasteri, rantakukka ja ketohanhikki. Kun kivikkoon istutetaan kasvillisuutta tulee suodatinkankaan sijoittamisessa ottaa huomioon kasvillisuuden asettamat vaatimukset. Eroosion ja penkereen sortumisen vaara voidaan estää käyttämällä kasvillisuutta ja maa-ainesta sitovia rantarullia tai kookosmattoja. Usein, jos rannan kivikko jätetään istuttamatta, valtaavat alaa sitkeäkasvuiset rikkaruohot, kuten pujot, tehden rannan hoitamattoman näköiseksi.

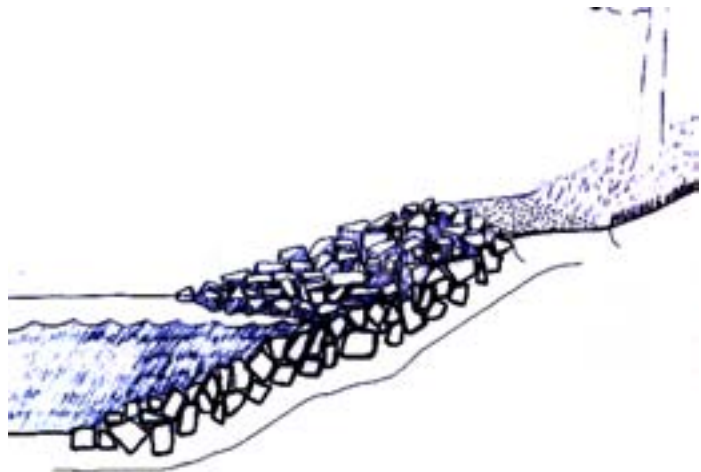
Luonnonmukaisillakin rannoilla ruohikkoa tulee leikata rantakäytävän välittömässä läheisyydessä. Rantareitin reunusten hoito säästää ympäröivää luontoa kulumiselta korostaen kulkureitin linjausta ja reitin huoliteltu ulkonäkö myös vähentää roskaamista.

Heitoke

Heitoke on viimeistelemätöntä kulmikkaista erikokoisista kivistä koostuvaa kiviainesta. Heitoke on täyttömaan näköistä materiaalia. Se antaa ympäristölle viimeistelemättömän ilmeen. Heitokepinnan suunnittelematon liittyminen rantareitin tai kasvillisuuden reunaan korostaa tilapäistä vaikutelmaa.

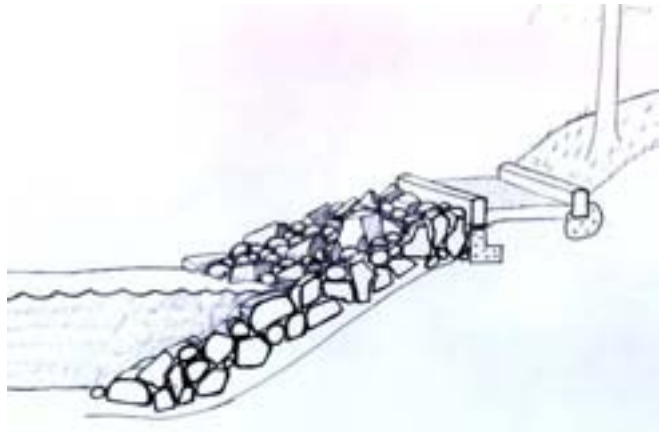
Heitokkeella voidaan päällystää rantoja, joiden kaltevuus on korkeintaan 1:2. Rantaluiskan rakenne ei poikkea seulakiviluiskan rakennekerroksista.

Heitoketta on käytetty Helsingissä esimerkiksi Merikannontien rannassa.



Rantarakenteiden kehittämiseksi ehdotetaan edellisten rakennetyyppien yhdistämistä.

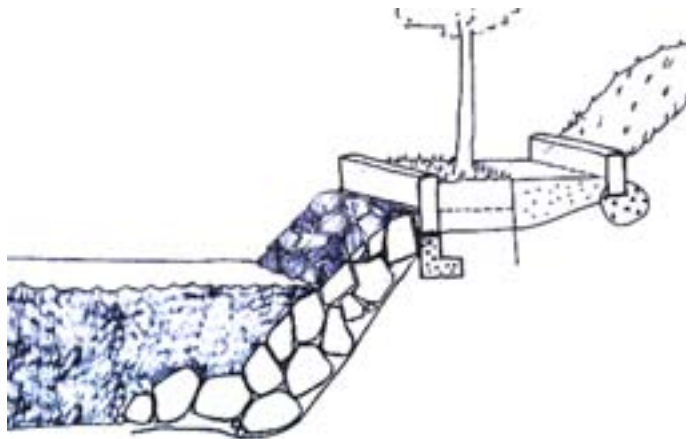
Heitokkeen ja seulakivien yhdistelmästä saadaan luonnonmukaisesti vaihteleva rantarakenne, jonka kulmikkaat kivet pitävät koko rakenteen paremmin paikallaan kuin pelkän seulakivirannan. Pyöreät seulakivet pehmentävät heitokkeen kulmikasta yleisilmettä. Heitokkeen ja seulakivien yhteisrakenne kestää aallokon kulutusta paremmin kuin seulakiviranta. Yhteisrakenne on myös edullisempi kustannuksiltaan kuin pelkkä seulakiviranta. Rannan huoliteltua ilmettä voi korostaa reunakivin, joilla rantarakenne, rantareitti ja kasvillisuus erotetaan toisistaan.



Kivilados

Kiviladosta käytetään yleisesti satamien, kanavien ja muiden teknisten alueiden rantapenkereissä sen hyvän kestävyysansiosista. Kivilados muodostaa kuitenkin kauniin pinnan urbaaniin ympäristöön, kun ladoksen liittyminen rantaan viimeistellään huolellisesti.

Kivilados voidaan rakentaa 1:1,5 kaltevuuteen. Kivilohkareiden halkaisija on vähintään 600 mm, usein yli metrinkin. Suodatinkangas asetetaan kaltevaa pengertä vasten. Kankaan päälle levitetään ainakin metrin paksuinen louhekerros, jonka raekoko vaihtelee 50-400 mm. Kiviladoksen alla on raekooltaan 20-150 mm mursketta vähintään 250 mm kerros. Kivijärkäleet ladotaan murskekerroksen päälle.



Kiviladosta on käytetty paljon satamien ja kanavien reunaluiskissa, jonka vuoksi ne usein nähdään vain teollisuusalueiden ympäristörakenteina. Ulkonäköä voidaan jäsentää ladoksen ja maanpinnan saumakohdan huolellisella viimeistelyllä esimerkiksi reunakivin sekä jatkamalla urbaania käsittelyä rantareitin suunnittelussa. Kivilados on vahva, siisti ja kestävä. Erimuotoiset kivijärkäleet muodostavat kauniin ja elävän pinnan. Kivilados voidaan toteuttaa jyrkille ja tuulisille rannoille edullisemmin kuin pystysuora rantamuri.

Avokallio

Ylivoimaisesti paras rantarakenne on avokallio, joka on kaunis ja kestävä eikä vaadi hoitoa. Avokallioita on usein jäänyt täyttömaiden alle kun kaupungin rantoja on tarvittu satamien tai teollisuusalueiden käyttöön.

Täyttömaiden alla olevista kalliorannoista tarvittaisiin kartoitus niiden satama- ja teollisuusalueiden osalta, joita tulevaisuudessa muutetaan asuinkäyttöön. Rantaviivan muotoilu vaatii näillä alueilla toimenpiteitä, ja avokalliot voisivat tuoda siihen arvokkaan lisän. Tutkittavia alueita on mm. Sompasaarella ja Hernesaaren kärjessä.

LIITE 3:

RANTAREITTIIEN KORJAUS- JA RAKENTAMISKOhteet

Numerointi viittaa karttaan, joka on tämän liitteen tekstiosan lopussa. Tähdellä (*) merkityt kohteet ovat viherosaston mielestä tärkeitä hankkeita, jotka tulee kunnostaa nopeasti.

1. Laajalahden rantareitit

*1.1 Munkkiniemen uimarannan pysäköintialue **

Munkkiniemen uimarannan pysäköintialue pitää suunnitella uudelleen ja varmistaa selkeä ja turvallinen kevyenliikenteen yhteys alueen läpi. Eroosio rikkoo rannan reunaa, joten reuna pitää rakentaa uudestaan. Pysäköintialue on asemakaavassa puistoaluetta. Alueen asemakaava on tarkistettava paremmin nykytilannetta ja käyttöä vastaavaksi.

*1.2 Kasinonpuiston puuttuva käytävä **

Laajalahden valkaman rantakahvilan ja rantaviivan väliin asemakaavoitettu rantatie Kasinonpuistossa rakennetaan 2007.

1.3 Kevyenliikenteen silta Pikku-Kuusisaaresta Kuusisaareen

Munkkiniemestä ajettiin ennen Kuusisaareen Pikku-Kuusisaaren kautta. Kun nykyinen silta Kuusisaarensalmen yli rakennettiin, purettiin Kärkitien jatkeena ollut vanha silta Pikku-Kuusisaaren ja Kuusisaaren väliltä. Kärkitien päätä ei ole koskaan maisemoitu, vaan se loppuu töksähtäen. Maisemallisista ja liikenteellisistä syistä silta tulisi rakentaa uudelleen jalankulkua ja pyöräilyä varten.

1.4 Kuusisaarentien alikulku Lehtisaaressa

Kuusisaarentien kevyen liikenteen alikulku Lehtisaaressa pitää järjestää sujuvaksi. Samalla pitää rakentaa yhteys Liljasaarentien päähän. Vastuunjako viherosaston ja katuosaston välillä pitää selvittää.

2. Seurasaarenselän rantareitit

2.1 Meilahden ranta

Pikku-Huopalahdesta Meilahteen kulkeva rantaraitti on voimassa olevassa kaavassa merkitty kulkemaan Paciuksenkadun ali. Katuosastolla on tehty alustava yleissuunnitelma alituksesta siten, että nykyinen silta, Munkkiniemensilta, jää paikoilleen osittain korjattuna ja sen itäpuolelle rakennetaan toinen silta, Pikku-Huopalahden silta, jonka ali kevyt liikenne saadaan johdettua keskeytyksettä pitkin rantaa. Uusi silta-aukko parantaa samalla veden virtausta umpeenkasvaneessa lahdessa.

Meilahden rantaraitti on mahdollista johtaa keskeytyksettä rantaa pitkin myös Meilahdentien alitse. Kun Meilahden silta viimeksi uusittiin, varauduttiin rantaraitin rakentamiseen jo rakentamalla sillan alle tarvittava ”hylly” tulevaa puistokäytävää varten.

Rantareitin jatkuvuus Tamminiementien kohdalla tulee taata rakentamalla kevyenliikenteen väylä Tamminiementien varteen Urho Kekkosen museon kohdalla. Tämä edellyttää neuvotteluja kaupungin ja valtion (museoviraston) välillä.

Seurasaaren aukio on tällä hetkellä sekä liikenteellisesti että esteettisesti huonossa kunnossa. Liikenteelliset epäkohdat näkyvät etenkin juhlapyhinä ja viikonloppuisin. Aukio on suunniteltava uudelleen.

2.2 Merikannonrannan käytävä

Rantakäytävä Merikannonrannalla pitää korjata, sillä penkereen rakenne on pahoin murtunut.

2.3 Merikannonranta Taivallahden venesataman kohdalla

Merikannonranta on vaarallisen kapea Taivallahden venesataman kohdalla. Kevyelle liikenteelle pitää saada enemmän tilaa. Tilannetta voisi korjata esimerkiksi Töölö-seuran ehdotuksen mukaisesti: siirretään venesatama vastarannalle Taivalsaareen ja rakennetaan rantatie kävelijöille Merikannonrannan ja rannan väliselle kaistalle. Myös Taivallahden pohjukka kaipaa siistimistä ja uudelleen rakentamista, mikä voidaan tehdä sitten kun asemakaava on muutettu.

3. Vanhankaupunginlahden rantareitit

3.1 Pornaistenniemen kanavanvarren reitti

Pornaistenniemen ja Viikin luonnonsuojelualueen rajalla on vanha vedenpuhdistamotoimintaan liittynyt kanava, joka on valleineen ruma, huonosti ympäristöön sopiva ja heikkokuntainen. Sen länsireunalla kulkeva puistokäytävä tulee korjata ja kanavan reunat naamioida sopivalla kasvillisuudella. Työ tehdään samalla kun Pornaistenniemen puistot rakennetaan.

3.2 Arabianrannan ja Verkkosaaren rantareitit *

Vanhankaupunginlahtea kiertävä reitistö tulisi osoittaa ja viitoittaa myös väliaikaistilanteessa ennen alueen valmistumista. Verkkosaaren reitti rakennetaan heti, kun se on mahdollista.

3.3 Kivinokan käytävät *

Kivinokan rantareittejä on parannettava Saunalahden rannalla niin, että pohjoinen yhteys Herttoniemen ja Kivinokan välillä säilyy silloinkin, kun siirtolapuutarhan läpi ei voi kulkea.

3.4 Kävelytie Naurissaaren sillan ali *

Kulosaaren kartanon kohdalla pitää rantatietä Kivinokassa parantaa ja jatkaa pitkin Naurissalmen rantaa Naurissaaren sillan alitse niin, että Kivinokasta pääsee Kipparlahdelle.

4. Vartiokylänlahden rantareitit

4.1 Strömsin kartanon alue ja rantapuisto *

Alueelle tehdään tarvittavat suunnitelmat. Kaavan muutoksen mukaisesti Marjaniemen uimarantaa laajennetaan Roihuvuoren suuntaan Punapaadentien länsipuolelle ja puistosta osoitetaan pysäköintialueita uimarannan ja Itä-Helsingin musiikkiopiston käyttäjille. Strömsinlahden ympäri kulkevaa rantareittiä kehitetään Strömsinpuiston suunnittelun yhteydessä. Rakennusvirasto on varautunut kunnostamaan Strömsin kartanopuiston ja sen ympärillä olevan metsittyneen pellon vuosina 2005-2006.

4.2 Maarlahti

Maarlahden alue on tällä hetkellä keskeneräisennäköinen, pääosin venesataman ja siihen liittyvien toimintojen käytössä. Alueen uudelleen kaavoitus on käynnissä. Vasta asemakaavan valmistuttua selviää kuinka rantareitit saadaan sujuviksi. Tällä hetkellä kevyen liikenteen yhteys pohjoisesta Vuosaaren siltojen ali on hyvässä kunnossa mutta yhteys rantaa pitkin katkeaa heti Vuosaaren sillan eteläpuolella. Samoin yhteys rantaa pitkin etelään päin Marjaniemeen on epämääräinen. Alueen järjestelyt ja käyttötarkoitukset tulevat todennäköisesti huomattavasti muuttumaan, joten rantareitteihin voidaan ottaa kantaa vasta kaavan valmistumisvaiheessa.

4.3 Vartiokylänlahti ja Broändan puolaakso

Koko Vartiokylänlahti lähiympäristöineen on suosittu ympärivuotinen ulkoilu- ja virkistysalue. Reitistön jouhevuus ja reittien liittyminen asuinalueiden kevyen liikenteen reitteihin ja puistokäytäviin on tärkeää, jotta viheralueet säilyvät hyväkuntoisina, vaikka niiden käyttö lisääntyy. Hanketta käsitellään tarkemmin kohdassa 7.3 Rakennusviraston laajat rantojen kehittämishankkeet.

6. Helsinginniemen rantareitit

6.1 Töölönlahti

Töölönlahden länsirannan reunan korjaus (suunnitelma on valmis) ja etelärannan rakentaminen asemakaavan valmistuttua ovat kiireellisiä rakennustöitä. Suunnittelussa on otettava huomioon Helsinki Kaikille -projektin tavoitteet. Töölönlahden pohjoisranta on mikroilmastoltaan suojaisa ranta-alue. Puistoalueen laajentamista ja rantatien jatkamista lahden pohjoispuolelle pitää tutkia. Töölönlahtea käsitellään tarkemmin kohdassa 7.3. Rakennusviraston laajat rantojen kehittämishankkeet.

6.2 Eläintarhanlahden ja Töölönlahden välinen kevyen liikenteen yhteys *

Keskustan kahden lahden väliltä puuttuu sujuva ja esteetön jalankulkuyhteys. Töölönlahden ja Kaisaniemen puistojen suunnittelun yhteydessä ollaan tutkimassa maisemasillan rakentamista pääradan yli. Sillan rakentamisen ajankohta on tietymättömissä.

Halpa ja käytännöllinen yhteys on saavutettavissa käyttämällä hyväksi kanavatunnelia, joka yhdistää Töölönlahden Eläintarhanlahteen pääradan alitse. Tunneliin on mahdollista rakentaa kelluva silta, joka riittäisi esteettömään jalankulkuun mutta ei polkupyöräilyyn. Rakentamisen tarkoituksenmukaisuus ja ympäristövaikutukset tulee tutkia.

6.3 Kevyenliikenteensilta radan varressa Eläintarhanlahden puolella

Eläintarhanlahden puoleisen kevyen liikenteen sillan kunto kaipaava tarkistamista. Silta pitäisi uusida. Samalla pitää tehdä suunnitelma sen yli johtavan pyörätien parantamiseksi: eteläpuolella pyörätien pengeralue Eläintarhanlahden rannassa pitää maisemoida ja sillan pohjoispuolella pyörätietä pitäisi loiventaa ja ranta-aluetta rautatiesillan kupeessa parantaa.

6.4 Ruoholahti: Salmisaaren ja Saukonpaaden alueet

Länsisataman projektialueella tiedossa olevia katurakennuskohteita ovat Ruoholahdessa Tammasaarenlaiturin pohjoisosan rakentaminen kaduksi 2004, Salmisaarenrannan osan saneeraaminen 2006-2007 sekä Ruoholahden hiilivaraston alueen asemakaavan muutoksen mukanaan tuomat katutyöt 2005-8. Lisäksi Ruoholahden rakennetaan kanavan yli Crusellin silta (Länsisatamankadun silta) ja tähän liittyen Saukonpaaden alueen puolelle Thomas Byströmin ranta ja muuta vireillä olevan asemakaavan muutoksen katuverkkoa.

6.5 Pohjoisrannan-Siltavuorenrannan liikennejärjestelyt

Katujärjestelyitä uusitaan Kruunuhaan pohjoisosassa liittyen keskustatunnelin mahdolliseen suuaukkoon Siltavuorenpenkereessä. Myös mahdolliset uudelleen järjestelyt Hakaniemen sillan suhteen aiheuttavat tulevaisuudessa katumuutoksia. Alueen asemakaavan uusiminen on vielä kesken.

*6.6 Hakaniemen ranta **

Hakaniemenrantaan Hakaniementorin ja Hakaniemensillan välille on kaupunkikuvallisesti keskeneräisen näköinen. Alueelle tulee rakentaa laiturilat Hakaniemensillan ali pääseville aluksille. Samalla saadaan vesibusseille nykyistä ponttoonilaituria asianmukaisemmat tilat. Rantatietä tulee selkiyttää ja parantaa Hakaniemen sillan kohdalla. Edelleen rantatie kaipaava parantamista Merihaasta Kulosaaren sillalle asti. Hakaniemenrannan kaakkoiskärkeen on asemakaavan mukaan mahdollisuus rakentaa kahvila. Alueella on myös Risto Salosen alumiinista ja lasista tehty veistos "Heijastuksia", jota kaupungin taidemuseo siirtämässä kunnostettavaksi ja mahdollisesti sijoitettavaksi uuteen paikkaan. Alue on kesäaikaan auringonottajien käytössä, mutta sille olisi mahdollista keksiä kaupunkilaisia paremmin palvelevaa käyttöä.

7. Lauttasaaren rantareitit

7.1 Itärannan rantakäytävä

Rantatietä jatketaan Lauttasaarentien alikulusta Koirakivenniemen puistoon. Toteutettaneen 2010.

7.2 Särkiniemenpuisto ja Veijarivuorenpuisto

Käytäväverkostoa uusitaan ja rakennetaan lisää kaavan mukaisesti Veijarivuoren ja Särkiniemen puistoissa. Veijarivuoren ensimmäisen maailmansodan aikaisen linnoitusketjun laitteet kunnostetaan.

8. Laajasalon ja ympäristön rantareitit

*8.1 Herttoniemenranta **

Herttoniemenrantaa kiertää kevyenliikenteen väylä, joka on osalla matkaa katuosaston hallinnoimaa raittia ja osalla matkaa viherosaston hallinnoimaa puistokäytävää. Herttoniemenrannan länsiosa, Laivalahden altaasta länteen, on vielä rakentamatta. Asemakaavaehdotukset on alueelle jo tehty. Laivalahdessa venesatama-alue erotetaan asuinalueesta pienellä kanavalla.

*8.2 Killingholman sillat **

Herttoniemenrannan ja Tullisaaren puiston välille on tärkeää saada kevyen liikenteen yhteys. Herttoniemenrannan asemakaavaan on merkitty silta Killingholmaan, mutta sen eteläpuolella ei siltamerkintää ole voimassa olevassa asemakaavassa. Siltayhteyden rakentamista Killingholman kautta Herttoniemenrannasta Tullisaareen vaikeuttaa se, että Yliskylänlahdessa on venesatama, johon pitää päästä myös purjeveneillä. Työryhmä ehdottaa siltojen rakentamiseen vaiheittaista ratkaisua seuraavasti:

1. vaihe:

- Rakennetaan silta Herttoniemen ja Killingholman välille, sama alikulkukorkeus kuin Herttoniemensalmen sillassa,
- Ruopataan väylä purjeveneille Killingholman ja Tullisaaren välille ja korvataan nykyinen saareen johtava pengertie ponttonisillalla, jota käytetään aluksi vain talvisin kuten Uunisaaren siltaa Merisataman rannassa.

2. vaihe:

- Korvataan talvisilta Killingholman ja Tullisaaren välillä kevyellä kääntösillalla.

8.3 Yliskylän rantapuisto

Puisto kunnostetaan vuosina 2004-2005. Rantakäytävää jatketaan välillä Kuukiventie-Tullisaari 2003-2004 ja Kuukiventie-Herttoniemensalmi 2005.

8.4 Laajasalontie-Furuvik

Laajasalon etäosaan rakennetaan kevyen liikenteen reitti, joka yhdistää Furuvikintien ja Laajasalontien. Pääreitti liitetään merenrantaan rakentamalla pistoraitteja.

8.5 Puistokaista Puuskarinteeltä rantaan

8.6 Aioranta ja Puikkarin portaat

Aiorannan alueella on asukkailta tullut aloite, että venesataman kohdalla oleva Aiorannan katualue rauhoitettaisiin ajoneuvoliikenteeltä (paitsi tontilleajo) ja katualueesta yhdessä venesatama-alueen kanssa kehitettäisiin korkeatasoinen ranta-aukio. Talousarvioesityksessä KAO:lla hanke on vuodelle 2004. Viherosastolla on Aiorannan ja Puikkarin yhdistävien portaiden uusinta vuonna 2004.

9. Vuosaaren rantareitit

9.1 Ullaksen ranta

Ullaksen ranta on suosittu uimapaikkana. Sen hoito uimapaikkana ei ole tarpeellista, sillä muutaman sadan metrin päässä on Kallahden kainalon uimaranta. Yhteyttä Ullaksen rannalta uimarannalle tulisi parantaa. Toiseen suuntaan yhteys kohti Kalkkiahiekantoria paranee kun liikuntavirasto järjestää rantatien pursiseuran alueen läpi.

9.2 Aurinkoranta ja Aurinkolahdenaukio

Aurinkolahden asuntoalueen erottaa uimaranta-alueesta rannan suuntainen laadultaan korkeatasoinen raitti. Raitti on osa Kallahdesta Uutelaan menevää rantareittiä. Katuosaston osuus reitistä rakennetaan vuoden 2003 aikana. Aurinkolahden itäosan asemakaavaan kuuluva osa reitistä kuuluu liikuntavirastolle ja toteutunee asuntotuotannon mukaisesti vuosina 2005-2006.

9.3 *Uutela* Uutelan reitistö pitää suunnitella ja rakentaa valmiiksi nopeasti, sillä Aurinkolahteen muuttaa jatkuvasti uusia asukkaita. Hyvällä polkuverkostolla ehkäistään metsän aluskasvillisuuden kulumisen ja puiden juurien vahingoittuminen. Maiseman ominaispiirteet pitää ottaa huomioon reittien suunnittelussa. Reittien ei tarvitse seurata rantaviivaa.

9.4 Eteläreimarintie ja silta

Puron kohdalla katuun rakennetaan asianmukaiset kaiteet ja rumpu.



Työryhmän esitys parannettavista ja rakennettavista rantareiteistä