



Helsingin yleiskaava 2002 Osallistuminen ja arviointi Asukkaiden yleiskaava

*Yhteenveto asukkaiden esittämistä, yleiskaavaa koskevista näkemyksistä
vuoden 1999 alusta vuoden 2000 kesäkuun loppuun*



Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 2000:1, 13.10.2000



*Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
kaavoitusosaston selvityksiä 2000:1*

*Maija Mattila (toim.)
KIRNU-yhdyskuntapalvelut,
yleiskaavatoimisto*

***Helsingin yleiskaava 2002
Osallistuminen ja arviointi
Asukkaiden yleiskaava***

13.10.2000

HELSINGIN KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO
Kansakoulukatu 3
00100 Helsinki

KUVAILULEHTI

Tekijä(t)	
Maija Mattila (toim.) KIRNU-yhdyskuntapalvelut, yleiskaavatoimisto	
Nimeke	
Helsingin yleiskaava 2002 Osallistuminen ja arviointi Asukkaiden yleiskaava	
Sarjan nimeke	
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä	
Sarjanumero	Julkaisuaika
2000:1	13.10.00
Sivuja	Liitteitä
109	
ISBN	ISSN
	1235-4104
Kieli koko teos	Yhteenveto
FIN	FIN
Tiivistelmä	
Yleiskaava 2002 työprosessiin on liittynyt oleellisena osana avoin osallistuminen alusta asti. Tähän julkaisuun on koottu kaikki vuoden 2000 kesäkuun loppuun mennessä saatu asukkaiden ja eri intressitahojen antama palaute koko prosessin ajalta. Aineistossa on mukana sekä yksittäisten kansalaisten ehdotuksia että paikallisten yhdistysten pitkällekin työstettyjä suunnitelmia. Myös paikallispajojen aineisto on mukana. Aineisto on toimitettu aihepiireittäin ja alueittain. Aineistoa on ryhmitelty, yhdistelty ja lyhennetty, mutta kuitenkin niin, että teksti on mahdollisimman alkuperäisessä muodossa ja että kaikki esitetyt näkemykset ovat edustettuina.	
Avainsanat	
EHDOTUKSET JA MIELIPITEET	
Asiasanat	
HELSINKI YLEISKAAVA 2002 OSALLISTUMINEN ASUKKAAT	
UDK	

711.4 - 14

ALKUSANAT

Yleiskaava 2002:n laatimisessa noudatetaan vuoden 2000 alussa voimaan tulleen maankäyttö- ja rakennuslain osallistumis- ja arviointimenettelyä. Lain mukaan osallistumisen tavoitteena on muun muassa turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun vuorovaikutteisuus ja avoin tiedottaminen. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin keväällä 1999 ja kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi sen 10.6.1999.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti asukkaille on järjestetty tilaisuuksia, joissa on esitelty yleiskaavatyön etenemistä ja kerätty mielipiteitä. Näiden lisäksi asukkaat sekä kansalaisjärjestöt ovat lähettäneet näkemyksiään Helsingin kehittämistä ja yleiskaavoitukseen liittyvistä asioista koko yleiskaavatyön ajan. Vuoden 1999 alusta vuoden 2000 kesäkuun loppuun mennessä yleiskaavasta on esittänyt mielipiteensä kaiken kaikkiaan yli 700 kaupunkilaista ja yli 50 yhdistystä. Niistä on kertynyt noin 500 sivua tekstiä.

Tähän käsillä olevaan raporttiin on nyt koottu yhteenveto kaikista saaduista mielipiteistä. Aineistoa on ryhmitelty, yhdistely ja lyhennetty, mutta kuitenkin niin, että teksti on mahdollisimman alkuperäisessä muodossa ja että kaikki esitetyt näkemykset ovat edustettuina.

Yhteenvetoraportin tarkoituksena on välittää mielipiteet suunnittelijoiden lisäksi luottamushenkilöille sekä kaupunkilaisille ja näin saada ne mukaan päätöksentekoon sekä laajempaan Helsingin kehittämistä ja yleiskaavan laatimista koskevaan keskusteluun.

Raportin on toimittanut DI Maija-Reetta Mattila, KIRNU –yhdyskuntasuunnittelupalvelut.

SISÄLLYSLUETTELO

Alkusanat

JOHDANTO	6
Helsingin yleiskaava 2002	6
Osallistumisen järjestäminen	6
Osallistumisen järjestämistä koskeva palaute	8
Raportin rakenne	9
Aineiston käsittelystä	10
Yhteenvedo näkemyksistä	10

1. ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ YLEISKAAVAN LÄHTÖKOHDISTA... 13

Helsinki ja seudun kehittämistavoitteet	13
Pääkaupunkiseudun vaikutusalueen kehittäminen	13
Pääkaupunkiseudun kehittäminen	13
Väestönkasvu ja Helsingin kehittäminen	15
Väestönkasvu	15
Helsingin kehittäminen	16
Asuntorakentaminen ja asuminen	18
Kaupunkirakenne ja uusien asuntoalueiden sijoittaminen	18
Asuntoalueiden viihtyisyys ja laatu	20
Asumisväljyys	21
Asuntokuntakoko, asuntotyytit	21
Asumisen kalleus	22
Segregaatio	22
Työpaikat ja toimitilat	23
Työpaikkakehitys	23
Työpaikkojen ja toimitilojen sijainti	23
Energialaitokset ja varikot	24
Palvelut	25
Rakennetun ympäristön suojelu	25
Ympäristönäkökohdat	26
Viheralueet ja puistot	26
Keskuspuisto	28
Jokilaaksot	28
Kansallinen kaupunkipuisto	28

Rannat, saaret ja meren täytöt.....	30
Rannat.....	30
Saaret	31
Meren täytöt.....	32
Liikenne ja liikkuminen	33
Yksityisautoilu ja joukkoliikenne	33
Kevytliikenne	33
Työmatkaliikenne	34
Pysäköinti ja autoilumaksut.....	34
Liikenteen haitat	34
Liikenneyhteydet	35
Metro	38

2. ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ ALUEIDEN SUUNNITTELUSTA 41

Kantakaupunki ja Lauttasaari	41
Kantakaupunki yleensä.....	41
Kamppi, Töölönlahti, Eteläsatama	41
Merisatama, Munkkisaari, Hernesaari, Melkki, Jätkäsaari.....	42
Ruoholahti, Salmisaari, Lapinlahti, Taivallahti, Rajasaari	44
Meilahti, Laakso, Niemenmäki	45
Merihaka, Hakaniemi, Kallio, Alppila, Sörnäinen, Vallila, Sompasaari,	
Kyläsaari, Arabianranta, Käpylä, Koskela, Pasila	46
Lauttasaari	49
Läntinen ja pohjoinen Helsinki	54
Lehtisaari	54
Munkkiniemi, Tali, Pikku-Huopalahti, Pajamäki, Haaga, Pitäjänmäki,	
Lassila, Konala, Hakuninmaa	55
Malminkartano	56
Maunula	59
Pakila, Oulunkylä, Paloheinä, Tuomarinkylä, Tuomarinkartano	60
Koillinen Helsinki.....	62
Viikinmäki, Viikki.....	62
Pukinmäki, Savela, Pihlajanmäki, Malmi	64
Tattarisuo, Tapanila, Heikinlaakso, Puistola, Tapulikaupunki, Suutarila	67
Itäinen Helsinki	69
Kulosaari, Kivinokka.....	69
Herttoniemen teollisuusalue, Roihuvuori, Tammisalo, Roihupelto	70
Itäkeskus, Puotila, Vartiokylä, Vartioharju, Myllypuro, Kivikko,	72
Vuosaari.....	73
Vartiosaari	77
Laajasalo.....	80
Jollas, Santahamina, Vallisaari	83

3. SWOT –ANALYYSITÄULUKOT 85

Keskusta	86
Kallio, Siltasaari, Hakaniemi, Merihaka, Sörnäinen, Alppiharju	87
Lauttasaari	88
Käpylä.....	90
Kumpula	91
Paloheinä, Torpparinmäki	92
Pakila	93
Metsälä	94
Maunula.....	95
Oulunkylä	96
Malminkartano	97
Koillis-Helsinki	98
Herttoniemi	99
Vuosaari.....	100
Vartiosaari	101
Tammisalo	102
Laajasalo.....	103

LIITTEET

Liite 1 Luettelo yhdistyksistä, jotka ovat esittäneet näkemyksensä	105
Liite 2 Asukkaiden näkemyksiä liikennejärjestelmästä. Yhteenvetokartta.....	107
Liite 3 Asukkaiden näkemyksiä yleiskaavoitukseen. Yhteenvetokartta. Asuinrakentamiseen sopivat alueet ja rakentamiselta säästettävät alueet.....	109

Johdanto

Helsingin yleiskaava 2002

Laadittavana oleva Helsingin yleiskaava 2002 sisältää kolme osaa: kehityskuvan, rakennuslain mukaisen yleiskaavan ja toteuttamissuunnitelman. Kehityskuvassa määritellään päämäärät ja tavoitteet kaupungin maankäytön kehittämiseksi. Rakennuslain mukaisessa yleiskaavassa, jota Helsingissä on alkuvaiheessa valmisteltu alueiden käyttösuunnitelma nimellä, esitetään kehityskuvassa määriteltyjen päämäärien ja tavoitteiden mukainen maankäyttö ja liikennejärjestelmä tulevaisuudessa. Toteuttamissuunnitelma puolestaan ohjaa rakentamisen toteuttamisjärjestystä. Sitä on laadittu osana alueiden käyttösuunnitelmaa, lopullinen yleiskaava 2002 tulee sisältämään erillisen yleiskaavan toteuttamissuunnitelman.

Alueiden käyttösuunnitelmasta ja kehityskuvasta ei ole vielä tehty mitään päätöksiä. Kaupunkisuunnittelulautakunnalle on annettu tilannekatsauksia yleiskaavan valmisteluvaiheesta vuoden 1999 maaliskuussa ja marraskuussa sekä vuoden 2000 maaliskuussa. 18.11.1999 annetussa tilannekatsauksessa lautakunnalle jaettiin *Kehityskuva 1999*¹, *Alueiden käyttösuunnitelma*² ja *Paikallispajatyöskentely syys 1999*³ raportit. Keväällä 2000 lautakunnalle jaettiin alustava versio tästä käsillä olevasta raportista. Kaupunginvaltuustolle on jaettu sama aineisto kuin lautakunnalle.

Vuoden 2000 aikana valmistellaan seudullista kehityskuvaa yhdessä Espoon, Kauniaisten, Vantaan ja Sipoon kanssa sekä yleiskaavaluonnosta. Tavoitteena on, että kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelee yleiskaavaluonnosta alkuvuodesta 2001. Tämän jälkeen luonnoksesta pyydetään lausunnot ja se asetetaan nähtäville kaupunkilaisten mielipiteiden kuulemiseksi. Nähtävilläolonaikana järjestetään osallistumiseen ja arviointiin liittyviä tilaisuuksia. Luonnoksen jälkeen laaditaan yleiskaavaehdotus. Yleiskaavaehdotus käy läpi saman hallinnollisen prosessin kuin luonnos, ja myös se asetetaan nähtäville. Tavoitteena on, että yleiskaavaehdotus olisi kaupunginvaltuuston käsittelyssä vuonna 2002.

Osallistumisen järjestäminen

Ensimmäinen yleiskaavan asukastilaisuus *Millaisen Helsingin haluamme? Ja kuinka työskentelemme yhdessä sen saavuttamiseksi?*, pidettiin 14.4.1999. Tilaisuudessa esiteltiin yleiskaavatyön lähtökohtia sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaluonnos. Aukkailla⁴ oli seuraavan kerran mahdollisuus tutustua yleiskaavan valmisteluaineistoon elokuussa järjestetyssä *aloituspajassa*. Siellä oli jaossa sen hetkistä yleiskaavan valmisteluaineistoa sekä kesäkuussa hyväksytty osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

¹ Helsingin yleiskaava 2002. Kehityskuva 1999. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1999:6, 18.11.1999.

² Helsingin yleiskaava 2002. Alueiden käyttösuunnitelma. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1999:6, 18.11.1999.

³ Helsingin yleiskaava 2002. Osallistuminen ja arviointi. Paikallispajatyöskentely syys 1999. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1999:7, 18.11.1999.

⁴ Tässä raportissa *asukas* -termiä on käytetty väljässä merkityksessä. *Aukkailla* tarkoitetaan yksittäisiä henkilöitä ja/tai kansalaisjärjestöjä esimerkiksi asukasyhdistyksiä, seuroja ja luonnonsuojelujärjestöjä. Alueella asuvien lisäksi *asukkaat* voivat olla muun muassa ympäristön käyttäjiä, alueella työssä käyviä tai muita, joiden oloihin kaavalla saattaa olla huomattavaa vaikutusta.

2



KAAVAN VOIMAANTULO JA MUUTOKSENHAKU
Yleiskaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto. Yleiskaava tulee voimaan, kun hyväksymistä koskeva päätöskösti on kuulutettu niin kuin kunnalliset ilmoitukset kunnassa julkaistaan. Kaavapäätöskösti valitaan alueelliselle hallinto-oikeudelle. Sen päätöskösti voidaan valittaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

MRL 37 §, 188 §, MRA 93 §

Yleiskaavatoimisto 9.5.2000

Kaupunkilaisten mielipiteiden kerääminen aloitettiin syksyllä 1999 neljässä paikallispaikassa, jotka pidettiin kaupunkisuunnitteluvirastossa, Malmitalossa, Stoassa ja Kanneltalossa. Näissä yhden ilta-päivän kestävässä tilaisuudessa oli esillä kaavan valmisteluun liittyviä karttoja, kerrottiin yleiskaavan lähtökohdista sekä pienissä ryhmissä kirjattiin muistiin osallistujien mielipiteitä Helsingin kehittämiseksi, yleiskaavan suunnitteluperiaatteista ja rakentamisalueista. Ryhmätyöskentelystä julkaistiin raportti *Paikallispaikatyöskentely syksy 1999*. Paikallispaikoihin osallistui 350 kaupunkilaista, ja heistä 230 oli mukana ryhmätyöskentelyssä. Pajojen jälkeen saatiin noin 50 lisäkommenttia.

Vuoden 2000 huhti-toukokuussa pidettiin *pajanäyttelyt* samoissa paikoissa kuin syksyn paikallispaikat. Kahden viikon ajan esillä oli yleiskaavan valmisteluaineistoa sekä asukkaiden mielipiteistä tehty yhteenveto (käsillä olevan raportin luonnos) ja siihen liittyviä karttoja. Näyttelyiden tarkoituksena oli, että kaupunkilaiset saivat viikon aikana rauhassa tutustua aineistoon sekä esittää kommenttinsa (ja täydennyksensä *Asukkaiden yleiskaava –raporttiin*) ennen yleiskaavaluonnoksen laadinnan aloittamista. Yleiskaavoittajat olivat yhtenä iltana jokaisessa näyttelypaikassa keskustelemassa asukkaiden kanssa. Pajanäyttelyihin, postitse ja sähköpostitse jätettiin yhteensä yli 200 palautetta.

Vuoden 1999 alusta vuoden 2000 kesäkuun loppuun mennessä tilaisuudessa saadun palautteen lisäksi yleiskaavatoimistoon on lähettänyt mielipiteensä sähköpostitse tai kirjeitse noin 40 yhdistystä ja 50 kaupunkilaista. Mukana on niin yhdistysten yhdessä laatimia laajoja raportteja alueen kehittämiseksi kuin yksittäisten asukkaiden kommentteja erilaisista yleiskaavoitukseen liittyvistä asioista. Lisäksi aloituspaikassa pyydettyjä swot -analyyskejä on palautettu 17 alueelta. Niitä on ollut laatimassa yhdeksän yhdistyksen lisäksi noin 200 kaupunkilaista.

Kuulemisen lisäksi osallistumisen tavoitteena on ollut tehdä yleiskaavatyötä tutuksi kaupunkilaisille. Parhaiten tieto on tietenkin välittynyt ryhmätöiden ja keskusteluiltojen kasvotusten käydyissä keskusteluissa. Yleiskaavatoimiston järjestämien asukastilaisuuksien lisäksi suunnittelijat ovat vuoden aikana osallistuneet noin 70:een asukkaiden tai muiden järjestämään tilaisuuteen. Yleiskaavaan liittyvää aineistoa on jaettu tilaisuudessa sekä lähetetty kaupunginosayhdistyksille, paikallisagendahankkeille ja kirjastoille. Raportit ovat olleet halukkaiden noudettavissa kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavatoimistosta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa, kehityskuva-, alueiden käyttösuunnitelma- ja paikallispaikatyöskentelyraportteja sekä tämän käsillä olevan raportin alustavaa versiota on jaettu asukkaille, yhdistyksille ja kirjastoihin kaiken kaikkiaan 1700 kappaletta.

Osallistumisen järjestämistä koskeva palaute

Syksyn paikallispajojen järjestelyistä tuli useita kymmeniä palautteita. Monet olivat tyytyväisiä ryhmissä käytyihin hyviin keskusteluihin ja siihen, että vain aktiivisimmat eivät saaneet puheenvuoroa, vaan kaikkia kuuntelemalla saatiin esiin erilaisia näkökulmia. Tyytyväisiä oltiin myös suunnittelijoiden ja asukkaiden välille syntyneeseen myönteiseen keskusteluyhteyteen ilman perinteistä vastakkainasettelua. Joidenkin mielestä paikallispaikoissa pidetyt yleiskaavoituksen lähtökohtia käsittelevät alustukset olivat liian lyhyitä ja ylimalkaisia ja osa ei pitänyt siitä, että asukkaiden yleiskeskustelua rajoitettiin paikallispajojen alussa. Jotkut olivat tyytymättömiä siihen tapaan, miten ryhmissä mielipiteitä kerättiin.

Pajojen jälkeen tulleissa parissakymmenessä palautteesta suurimmassa osassa oltiin tyytymättömiä siihen, miten osallistuminen on tähän asti järjestetty. Uusi maankäyttö- ja rakennuslaki on herättänyt asukkaissa toiveita paljon tiiviimmästä vuorovaikutuksesta. Asukkaat ovat määritelleet, että vuorovaikutteinen suunnittelu tarkoittaa muun muassa virkamiesten, poliitikkojen ja asukkaiden jatkuvaa vuoropuhelua kaupungin kehittämisessä tai kansalaismielipiteen työstämistä eteenpäin kansalaisjärjestöjen kanssa tai kansalaiskeskustelua kaikissa suunnitteluvaiheissa ennen päätöksentekoa. Erään asukkaan mielestä ”osallistuminen on käynnistynyt oikeaoppisesti, mutta toistaiseksi ei

ole edetty varsinaiseen vuorovaikuttamiseen”. On myös epäilty, että mielipiteet eivät välity päättäjille pelkästään raporttien avulla. Tyytymättömiä on oltu siihen, että raportissa mielipiteitä on lyhennetty ja että niitä on ”laitettu kuvittamaan kaupunkilaisten ajatuskulkua monelle sivulle”. Kriitikkiä on tullut myös siitä, että satunnaiset mielipiteet eivät erotu laajemmasta kannatuksesta.

Palautteessa on kaivattu osallistumistilaisuuksia enemmän ja toivottu myös päättäjien osallistuvan niihin. Tyytyväisiä on puolestaan oltu suunnittelijoiden kanssa käytyihin keskusteluihin ja tärkeänä on pidetty sitä, että raporteista on saanut lukea, mitä muut asukkaat ovat sanoneet.

13 kaupungin osayhdistyksen allekirjoittamassa kirjeessä muun muassa pidettiin ongelmana sitä, että asioita tuodaan ”valmiina pöytään” ja sitten käydään puolustustaistelua molemmin puolin. Yhdistysten luottamusta järjestetyn vuorovaikutuksen merkitykseen on heikentänyt kerättyjen mielipiteiden kohtelu se, että asiasta tehtyihin kysymyksiin on vain vastattu: ”otetaan huomioon”. Yhdistysten mielestä vuorovaikutuksen tuloksellisuutta on raunioittanut myös se, että rinnan ja sekaisin yleiskaavan valmistelun kanssa on vireillä lukuisia joukko muita hankkeita.

Raportin rakenne

Käsillä oleva raportti on yhteenvedo vuodelta 1999 alusta vuodelta 2000 kesäkuun loppuun mennessä saaduista mielipiteistä. Tänä aikana noin 700 asukkaan ja yli 50 yhdistyksen mielipiteistä on kertynyt arviolta yli 500 sivua tekstiä. Raportin ensimmäisessä osassa on näkemyksiä yleiskaavan lähtökohdista. Siihen on koottu omiin lukuihin mielipiteet muun muassa väestönkasvusta, Helsingin kehittämistä, uusien asuinalueiden sijoittamisesta, viheralueista ja rannoista. Tässä osassa ovat kaikki liikennettä koskevat näkemykset, käsiteltiin niissä liikenteen kehittämistä koko kaupungissa tai vain tietyllä alueella.

Osa kaksi on koottu näkemyksiä, joissa käsitellään kaupunginosia tai muita niitä pienempiä nimettyjä kohteita. Ne on esitetty siten, että kantakaupungin ja Lauttasaaren jälkeen tulevat läntisen ja pohjoisen, seuraavaksi koillisen ja viimeisenä itäisen Helsingin kaupunginosat. Viheralueita ja puistoja koskevassa luvussa (osassa 1) käsitellään Keskuspuistoa omana kohtanaan, mutta siihen kuuluvia alueita on esillä myös kaupunginosien kohdalla.

Osassa kolme on yhteenvedotaulukot yhdistysten ja kaupunkilaisten laatimista swot -analyysistä.

Liitteessä yksi on luettelo yhdistyksistä, jotka ovat esittäneet mielipiteensä yleiskaavasta. Liitteessä 2 on yhteenvedokartat asukkaiden näkemyksistä liikennejärjestelmästä sekä liitteessä 3 yhteenvedokartta (asuin)rakentamiseen sopivista ja (asuin)rakentamiselta säästettävistä alueista.

Sivujen karttakopiot ovat 12.10. 1999 päivätystä alueidenkäyttösuunnitelmasta. Kartoissa näkyy tummina, rakennuksia ja kortteleita suurempina alueina, tutkittavat uudet asunto- tai muut rakentamisalueet kahden vuosikymmenen tähtäimellä ja tummalla harmaalla myöhemmän tulevaisuuden rakentamisalueet. Asuntorakentamisen lisäämisen tutkimusalueet näkyvät vinoiviivituksena. Vaalealla harmaalla on esitetty asemakaavoitetut ja rakennettavissa olevat alueet.

Aineiston käsittelystä

Asukkaiden ja yhdistysten mielipiteitä on ryhmitelty, yhdistelty ja lyhennetty, jotta yli 500 sivua tekstiä on saatu hallittavammaksi kokonaisuudeksi. Toivottavasti alkuperäiset ajatukset - tyrmistys ja tyytyväisyys - välittyvät sivuilta mahdollisimman ”oikein”. Mielipiteitä käsiteltäessä on mahdollisimman paljon käytetty asukkaiden omia ilmaisuja ja pyritty siihen, että kaikki näkökulmat ovat tarkasti, kattavasti ja objektiivisesti esitetty. Alkuperäisiin mielipiteisiin voi tutustua kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavatoimistossa.

Itse tekstissä ei tule esille kuka tai kuinka moni on mielipiteen takana. Lukumäärien laskeminen ei ole aivan yksiselitteistä lähtöaineiston moninaisuudesta johtuen. Raportin tehtävänä onkin välittää erilaisia näkemyksiä suunnitteluun ja siitä käytävään keskusteluun katsomatta siihen, kuinka hyvin mielipiteet edustavat kaikkia helsinkiläisiä tai tietyn alueen asukkaita. Lähtöaineistosta johtuu myös se, että eri alueita ja aiheita koskevat tekstit vaihtelevat tyyliltään ja pituudeltaan. Esimerkiksi paikallispajoissa esille tulleet mielipiteet ovat lyhyitä, koska osallistujia nimenomaan pyydettiin perustelemaan kantansa lyhyesti. Seuraavassa yhteenvedossa nostetaan esiin aiheita ja alueita, joista on tullut muita enemmän mielipiteitä.

Yhteenveto näkemyksistä

Yleiskaavoituksen lähtökohdat

Yleiskaavoituksen lähtökohtia ja koko Helsingin alueen kehittämiseen liittyviä periaatteellisia asioita käsiteltiin arviolta noin kolmasosassa mielipiteitä. Suosituimpia aiheita olivat väestönkasvu, uuden asuntorakentamisen sijoittaminen, rannoille ja täyttömaille rakentaminen, viheralueet sekä liikenne.

Väestönkasvu nousi usein esiin. Väestönkasvua parempana lähtökohtana suunnittelulle pidettiin esimerkiksi sitä, kuinka paljon Helsinki kestää rakentamista. Esitettiin, että yleiskaavalla tulisi pyrkiä rajoittamaan muuttoliikettä sen sijaan, että sitä kiihdytetään lisärakentamisella. Kasvun haittoina mainittiin muun muassa olemassa olevien viheralueiden pieneneminen, rantojen, luonnon ja maiseman turmeltuminen, asuinalueiden viihtyisyyden väheneminen sekä liikennemäärän kasvu.

Alueiden käyttösuunnitelma -ehdotuksessa tutkitut uudet asuinrakentamisalueet rannoille ja meren täytöille nousivat usein esiin. Valtaosa asiaa käsitelleistä vastusti meren täyttöjä, piti alueiden rakentamista liian tehokkaina ja vaati, että luonnoltaan, maisemaltaan, virkistysarvoltaan sekä kulttuuriympäristöltään arvokkaat rannat tulee säilyä virkistyskäytössä.

Työpaikkoja käsittelevissä mielipiteissä korostettiin, että työpaikkojen määrää ei pitäisi enää kasvattaa, erillisiä uusia työpaikka-alueita ei tulisi muodostaa ja työpaikkoja ei saisi liikaa keskittää keskustaan. Useat asukkaat pitivät tärkeänä, että lähikaupat säilyvät ja että paikalliset ostoskeskukset eivät näivety. Liikennettä koskevissa mielipiteissä puolestaan korostui joukkoliikenteen kehittäminen ja yksityisautoilun vähentäminen. Yksittäisistä kohteista muita useammin käsiteltiin Kehä II :a ja länsimetroa.

Asuinrakentaminen uusille alueilla ja nykyisten alueiden tiivistäminen olivat teemoja, joita käsiteltiin suurimmassa osassa mielipiteitä. Enemmistö oli ”kohtuullisen lisärakentamisen” kannattajia eli rakentaminen nykyisillä ja uusille alueille hyväksytään, jos se ei tuhoa luonnonarvoja, rantoja ja viheralueita ja jos olemassa olevilla alueilla palvelutaso paranee, nykyisten alueiden ominaispiirteet ja viihtyisyys säilyvät sekä jos täydennysrakentaminen lähtee kaupunginosien kehittämistarpeista. Lisäksi useat muistuttivat, että alueen nykyiset asukkaat tulee ottaa suunnitteluun mukaan.

Toisen ryhmän muodostavat pelkät ehdotukset sopivista rakentamisalueista. Sekä yleisissä koko kaupunkia käsittelevissä sijoittamisperiaatteissa että yksittäisten alueiden rakentamiseen sopivuutta perusteltaessa rakentamista on ehdotettu muun muassa raideliikenne- ja muiden joukkoliikenneväylien varsille, täydennysrakentamisena esikaupunki- ja pientaloalueille, ostoskeskustojen lähi-alueille sekä liikennealueille ja niiden lievealueille. Eli asukkaiden näkemykset sijoittamisperiaatteista ovat hyvin yhteneviä alueiden käyttösuunnitelman periaatteiden kanssa. Selvänä vähemistönä uutta asuinrakentamista koskevista mielipiteistä olivat ne, joiden mukaan Helsinkiin ei tule rakentaa enää yhtään lisää.

Yksittäiset alueet

Kaupunginosien tai sitä pienempien nimettyjen alueiden ja paikkojen suunnittelua käsiteltiin noin 2/3 mielipiteistä. Näistä suuressa osassa ehdotukset kohdistuivat oman asuinalueen lähiympäristöön tai kaupunginosaan, jossa asutaan. Useimmiten aiheena oli alueen sopivuus asuinrakentamiseen. Asukkaat esittivät noin 80 aluetta, joille voi rakentaa, ja yli sata sellaista aluetta, jotka pitää säästää rakentamiselta. Asuinrakentamista ehdotettiin täydennysrakentamisena esimerkiksi paikallisten ostoskeskusten läheisyyteen (Lehtisaari, Lauttasaari, Maunula, Roihuvuori, Pukinmäki ja Laajasalo). Lisäksi alueen sopivuutta asuinrakentamiseen perusteltiin esimerkiksi alueen hyvällä sijainnilla ja joukkoliikennedyhteyksillä ja sillä, että alue kohentuisi lisärakentamisen myötä tai että alue on nykyisin väärässä käytössä. Uusi rakentaminen hyväksyttiin ja sitä ehdotettiin alueille, jotka ovat jo rakennettuja tai joilla ei ole asukkaiden mielestä tärkeitä luontoarvoja.

Asukkaiden huoli virkistysalueiden, viheryhteyksien ja lähiluonnon säilymisestä on ollut keskeinen teema niin koko Helsingin kehittämistä kuin nimettyjä alueita koskevissa kommentteissa. Yleisin perustelu sille, miksi alueelle ei saa rakentaa on ollut se, että alue tulee säilyttää nykyisellään maiseman, luonnon, kulttuuristen arvojen tai asukkaiden virkistyskäytön vuoksi. Keskuspuiston merkitys asukkaiden virkistysalueena tuli selvästi esille. Asukkaat muun muassa vaativat, että keskuspuistoa ei saa yhtään pienentää, vaan siihen on liitettävä myös ne alueet, jotka eivät siihen osayleiskaavassa kuulu, mutta jotka asukkaat mieltävät siihen kuuluviksi. Keskuspuistoa toivottiin merkittäväksi kansalliseksi kaupunkipuistoksi.

Vartiosaari on yksittäinen kohde, josta on koko yleiskaavan laadinnan aikana jätetty paljon mielipiteitä ja selvästi enemmän kuin mistään muusta. Esimerkiksi pajanäyttelyihin jätetyistä palautekaavakkeista lähes puolessa (noin sadassa) vastustettiin Vartiosaaren rakentamista tai tehtiin ehdotuksia saaren virkistyskäytön kehittämiseksi. Näkemykset poikkesivat vain siinä, pitääkö saaren rakentaa silta ja miten saaren virkistyskäyttöä tulisi kehittää.

Myös Rajasaaren rakentamisesta jätettiin useita kymmeniä mielipiteitä, joissa muun muassa vaadittiin, että alueen nykyinen käyttö tulee jatkua ja aluetta tulee kehittää virkistyskäyttöön.

Lauttasaareissa Koivusaaren, Lemislahden ja Vattuniemen eteläosan meren täytöille, rannoille ja virkistyskäytössä oleville alueille merkittävät tutkittavia uusia rakentamisalueita on vastustettu useissa kymmenissä mielipiteissä. Lauttasaari-seuran laatima swot -analyysi pohjautui kyselyyn, johon vastasi noin 300 saarelaista. Swot -analyysissä tuli esille myös muissa mielipiteissä toistuva vaatimus Lauttasaareen ominaispiirteiden, kuten merellisyyden, saaristoluonnon, vihreyden ja puistomaisen asumisen säilymisestä ja siitä, että täydennysrakentamisen tulee lähteä saaren kehittämistarpeista. Täydennysrakentamista on ehdotettu muun muassa saaren keskiosaan. Lauttasaarelaiset jättivät paljon mielipiteitä myös länsimetrosta. Osa oli Lauttasaaren linjauksen puolesta, osa vastaan.

Useat kymmenet malminkartanolaiset vaativat, että Malminkartanon kulttuurihistoriallisesti arvokas kartano ja sen lähialueet sekä alueen olemassa olevat viheralueet säilyvät rakentamattomana. Lisäksi alueen asukkaat ovat vastustaneet Kehä II:ta.

Myös Viikkiin tutkituista asuinrakentamisalueista on jätetty useita kymmeniä mielipiteitä, joissa monissa on vastustettu alueelle suunniteltua rakentamista. Yhdessä kahdentoista asukas- ja ympäristöyhdistyksen allekirjoittamassa mielipiteessä vaadittiin muun muassa, että Viikki-Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueen ympäristön suunnittelussa olisi vihdoin selvitettävä alueen rakentamisen kokonaisvaikutuksia luonnonsuojelualueeseen, nisäkkäiden kulkureitti Viikistä Kivikkoon päin on turvattava, Viikinojan biotooppi on säilytettävä ja Viikinrantaan ja Kivinokkaan ei tule rakentaa..

Malmin lentokentän alueella tuli hyvin käytännössä esille se, että osallistumisessa on tärkeää saada eri näkemykset mukaan suunnitteluun, keskusteluun ja päätöksentekoon, ei niinkään se, kuinka monen asukkaan näkemyksiä ne ovat. Lentokentän rakentamisen puolesta ja vastaan esitettiin monia erilaisia näkemyksiä, ja asiaa käsitelleessä paikallispajaryhmässä asukkaat tuntuivat olevan tyytyväisiä kuullessaan vastakkaisia mielipiteitä toisilta asukkailta.

Vuosaaren kehittämisestä on jätetty paljon mielipiteitä. Kymmenien yksittäisten kaupunkilaisten lisäksi viisi alueen asukas-yhdistystä on jättänyt yhteisen raportin, jossa käsitellään Vuosaaren kehittämistä. Yhdistykset ovat muun muassa ihmetelleet, miksi kaupunginosan tärkeimmille luontoalueille ja luonnonsuojelualueiden läheisyyteen erityisesti Utelaan ja Niinisaarentien pohjoispuolelle on suunniteltu rakentamista ja vaativat, että näille alueille ei saa toteuttaa suunniteltua rakentamista, vaan alueet tulee jättää virkistysalueiksi muuten jo niin tiheään rakennetussa Vuosaaressa.

Laajasaloa on käsitelty kymmenissä mielipiteissä. Laajasalo-Degerö -seuran jättämä kannanotto perustuu kyselyyn, johon on vastannut yli 2300 alueella asuvaa. Siinä muun muassa pidettiin öljysatamaan suunniteltua rakentamista liian tehokkaana, ehdotettiin täydennysrakentamista ostoskeskusten läheisyyteen sekä katetun Laajasalontien päälle sekä Koirasaarentien varteen. Lisäksi vaadittiin, että Laajasalon keskeiset, seudulliset tärkeät virkistysalueet rantoineen ja historialliset kartano- ja huvilaympäristöt tulee säilyttää eheinä jatkuvina viheraluekokonaisuuksina ja että Kruunuvuori tulee suojella.

Asukkaat ovat olleet myös tyytyväisiä moniin suunniteltuihin asuinrakentamisalueisiin. Erityisesti Keski- ja Pohjois-Pasilan Maaliikennekeskuksen, VR:n ja Pasilan konepaja-alueiden katsotaan hyvin sopivan asuinrakentamiseen. Myös nykyisten satama-alueiden - Jätkäsaaren, Sompasaaren, Kalasataman ja Laajasalon öljysataman - muuttaminen asumiskäyttöön on saanut asukkailta kannatusta sillä ehdolla, että rannat jätetään vapaiksi yleiseen virkistyskäyttöön. Kalasataman ja Sompasaaren asuinrakentamista on muutama asukas myös vastustanut. Sen sijaan Laajasalon öljysataman alueen tehokkuutta ja meren täytölle rakentamista on vastustettu useammassa mielipiteessä.

2. ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ YLEISKAAVAN LÄHTÖKOH- DISTA

HELSINKI JA SEUDUN KEHITTÄ- MISTAVOITTEET

Pääkaupunkiseudun vaikutusalueen kehittäminen

* Pääkaupunkiseudun kasvu - ja kehittämis-
tavoitteissa pitää ottaa huomioon koko maan
tasapuoliset kasvu- ja kehittämistavoitteet se-
kä tavoite luopua kasvusta asumisen ja työs-
säkäynnin laatua turvaavana tekijänä.

* Helsinki on ainoa sen mittakaavan kunta
Suomessa, että se voi vaikuttaa kansalliseen
aluepolitiikkaan. Elämisen edellytyksiä tulee
olla muuallakin kuin pääkaupunkiseudulla.

* Väestönkasvu, asuntojen tarve, liikenne-
suunnittelu jne. eivät ole vain pääkaupunki-
seudun ongelma, vaan ne pitää ratkaista koko
Uudenmaan alueella. Asuinrakentamiseen pi-
tää tutkia ratojen varret, uudet pienkaupungit,
nauhakaupungit ja niin edelleen.

* Pääkaupunkiseudun rakentamispaineita pi-
täisi suunnata laajemmalle alueelle. Helsingin
olisi pyrittävä edistämään pitkän matkan työ-
matkajoukkoliikennettä kehyskuntiin esi-
merkiksi Lahteen ja Lohjalle. Tällöin kaukana
olevista keskuksista voisi käydä Helsingissä
töissä. Eräs Helsingin uhkista onkin juuri se,
että hyvin toimeentulevat ihmiset – ne, joilla
on vaihtoehtoja – äänestävät jaloillaan eli
muuttavat pois Helsingistä epäviihtyisyyden
vuoksi.

Pääkaupunkiseudun kehittäminen

* Kehityskuvan pitää alkaa pääkaupunkiseu-
dun tarkastelulla. Näkökulma pois Helsingistä
ja tarkastelu pääkaupunkiseudun kehityksen
kannalta.

* Helsingin muuttopainetta on jaettava koko
pääkaupunkiseudulle. Kehyskuntien pitää ot-
taa osa muuttopaineesta, kuntarajat eivät saa
olla syynä maapulaan. Kaavoitusta tulee tar-
kastella alueellisena kokonaisuutena ja siinä
tulee ottaa huomioon myös Helsingin naapuri-
kuntien tarjoamat - nyt hyödyntämättömät
mahdollisuudet. Helsingissä ei tarvitse mennä
kuin 15 km kauemmaksi, kun rakennusmaata
löytyy vaikka kuinka paljon.

* Helsingin kaupunkisuunnittelun tulee pyrkiä
kaikessa suunnittelussaan mahdollisimman
hyvään yhteistyöhön ympäristökuntien kans-
sa. Yhteistyöstä ei kuitenkaan saa unohtaa
asukkaita eikä demokraattista päätöksen-
tekojärjestelmää.

* Yleiskaavatyötä voidaan tehdä vain yhdessä
muiden pääkaupunkiseudun kuntien kanssa.
Kuntien rajoja tuijottamalla ja kilpailemalla
veronmaksajista tehdään kaavoituksessa hel-
posti epämielekkäitä ratkaisuja ja korvaa-
mattomia vahinkoja. Naapurikunnissa raken-
taminen tulee sijoittaa raideliikenneväylien ja
hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle.

* Pitäisi käydä keskustelua Helsingin, Espoon
ja Vantaan yhdistämisestä.

* Asukkaiden toivomaa omakoti- ja rivitalo-
asumista on syytä osoittaa radan varteen nau-
hakaupungeiksi ja alakeskuksiksi. Esimer-
kiksi Vantaalle, Espooseen ja Sipooseen sopi-
vat tiiviit pientaloalueet. Espoon ja Vantaan jo
pilatuille asuinalueille voidaan ohjata muualta
maasta ja ulkomailta tänne tulevaa väkeä.

Espoo

- Helsingin ja Espoon yhdistämistä voisi harkita. Espoossa on maata ja alhainen asukastiheys. Helsingissä on taas osattu paremmin kaupunkirakenteen kehittäminen.
- Helsingin ja Etelä-Espoon yleiskaavaprosessit on yhdistettävä ja keskeytettävä kunnes maakuntakaava käydään ensin läpi. Jos Espoon suuret asutuskeskittymät toteutuvat ja Helsinki lisää työpaikkaomavaraisuutta suunnitellulla tavalla, metrosta huolimatta on odotettavissa, että yksityis-autoilu kasvaa. Sisällöntuotannon ammateissa ei turvauduta joukkoliikenteeseen. Lisäksi kaupallisten keskittymien vetovoima yhdessä pienten asutusyksiköiden ja riittämättömien vapaa-ajanpalveluiden kanssa lisää auton käyttöä vapaa-ajalla.
- Helsingin ja Espoon tulisi suunnitella yhteinen raja-alueensa yhdessä, esim. Keilaniemi – Otaniemi – Tali – Pitäjänmäki.
- Espoossa on järkevää rakentaa tulevan metron varrelle.

Vantaa

- Vantaalla rakentaminen tulee sijoittaa hyvien raide- ja joukkoliikenneyhteyksien varteen.
- Myyrmäkeen ja Länsimäkeen voisi rakentaa lisää.
- Helsingin tulee tehdä yhteistyötä Vantaan kanssa kaavoituksen lisäksi liikennesuunnittelussa.
- Palvelutasoltaan kuihtuneet lähiöt etenkin Vantaalla voisivat saada piristysruiskeen lisäävästä.

Sipoo

- Sipooseen voidaan suunnata asuinrakentamista, koska sinne on olemassa hyvät liikenneyhteydet ja sinne on mahdollista järjestää hyvät joukkoliikenneyhteydet esimerkiksi jatkamalla itämetroa.
- Sipoossa on tilaa ja mahdollisuus rakentaa väljästi ja tasokkaasti vaikkapa pientaloyhdyskuntia tai ekoalueita.
- Raideliikenne ja rakentaminen Sipooseen on kannatettava vaihtoehto. Itäsalmi- Söderkulla on vain 15 minuutin päässä Herttoniemestä.

Kirkkonummi

- Kirkkonummella on hyvää rakennusmaata ja nopea raideliikenne jo valmiina

VÄESTÖNKASVU JA HELSINGIN KEHITTÄMINEN

Väestönkasvu

* Väestölukujen kehitystä tulee tarkastella koko seudun näkökulmasta. Tavoitteena haalia ”iso potti” väkeä omaan kuntaan on vanhanaikaista ja antaa tälle suunnitelmalle hättääntyneen leiman.

* Väestöennuste on suhteutettava kaupungin toimivuuteen. Kaupungin kehitys on muuta-kin kuin vastaamista kasvupaineisiin. Pyrkimällä ratkaisemaan muuttopaineongelman rakennamme kaupunkimme pilalle.

* Asukasluvulle olisi asetettava jonkinlainen asukasviihtyisyyden takaava yläraja.

* Helsingin seudun tulee varautua vain vähäiseen väestönkasvuun. Myös väestömäärän vähenemiseen tulee varautua opiskelijoiden muuttaessa muualle, vanhusten suhteellisen osuuden kasvaessa kaupungin väestössä sekä mahdollisten työmarkkinoiden muutosten myötä.

* Yleiskaavalla voidaan vaikuttaa kasvuun ja kasvua on pyrittävä hillitsemään aktiivisesti.

* Kehityskuvassa pitää olla vaihtoehtoisia väestöennusteita esimerkiksi ”rajoitetaan kasvua” -vaihtoehto.

* Vaikka Helsingin on pääkaupunkiseudun keskeinen kunta, kaupungin väkiluvun kasvua ei keinotekoisesti saa kiihdyttää voimakkaalla rakentamiselle.

* Väkiluvun kasvu on yksipuolinen elinvoimaisuuden mittari ja se ei itsestään lisää elinvoimaisuutta. Kaivataan laadullisia mittareita hyvinvoinnista.

* Helsingin asukasmäärätavoite on asetettu liian suureksi, jolloin rakennusmaata pitää hankkia väkisin. Paljon tärkeämpää on parantaa kaupungin nykyistä laatua ja asuinoloja kuin kasvattaa suuresti asukasmäärää, joka johtaa jatkuviin kasvuongelmiin. Esitetyistä

Väestöennusteet

- Kehityskuvassa ei ole selvitetty väestöennusteiden perusteita. Yleiskaava 2002:n tarpeellisuutta on perusteltu ”pääkaupunkiin suuntautuneella voimakkaalla muuttoliikkeellä 1990-luvulla”. Tämä on tilastotieteellinen kupla, joka johtuu kotikuntalain tuomasta tilastointikäytännön muuttumisesta. Vuodesta 1993 lähtien opiskelijoiden on pitänyt kirjata itsensä pysyvästi täällä asuviksi. Ennen tätä tänne muuttaneet opiskelijat eivät näkyneet tilastoissa täällä asuvina. 47 000 hengen väestölisäyksestä vuosina 1991-1997 ainakin 33 000 oli opiskelijoita. Todellinen väestönkasvu on siis ollut varsin pientä eikä anna aihetta uuden yleiskaavan laatimiselle.
- Koska ehdotus perustuu virheellisille luvuille, tärkeät näkökulmat puuttuvat, on aloitettava koko suunnittelutyö alusta kaupunkilaisten kanssa.
- Työvoiman kysyntätarpeet ovat ennusteissa erittäin epätarkkoja. Tällä hetkellä ei ole tietoa, mihin suuntaan tuotantorakenteen muutos kulkee, mitä informaatioyhteiskunta tulevaisuudessa tarkoittaa sekä taloudellisen kasvun moottorina että työvoimarakenteen uudistajana, miten pitkälle hyvinvointivaltiota voidaan purkaa, löytyykö kompensoivia palveluja ja jos löytyy, mikä on niiden työllistävä vaikutus. Asuntopolitiikan suuntaviivoista ja aikatauluista voidaan puhua vasta kun näihin kysymyksiin on löydetty vastaus. Miksi lähtökohdaksi on otettu ”tilavaraukset maksimivaihtoehtojen pohjalta”? Yleiskaava 1992 näyttää hyvin kestävänsä pääkaupungin muutoksen paineen ja on perusta, jolta epävarmaa tulevaisuudenkuvaa voidaan edelleen tarkentaa.
- Väestön kasvuennusteissa nojataan liikaa lineaarisen taloudellisen kasvun malliin. Lineaarista kasvun mallia tulee kritisoida.

kasvuvaihtoehtoista on paras yleiskaava 1992 mukainen kasvuvaihtoehto.

* Kaupungin virkamiehien esittämä näkemys, että palvelut häviävät ellei kasvua hyväksytä on hyväksi koetun ja tasapainoisen kaupunkirakenteen kannalta kestämaton. Jos tälle tielle mennään, mihin asetetaan kasvun rajat.

* Helsingin kuin koko Suomen väkiluku kääntyy laskuun viimeistään 2020 tienoilla. Väkimäärän yhtä huippua varten ei kannata elintärkeitä lähikeitaita hävittää.

Helsingin kehittäminen

* Helsinkiä tulee väestönkasvusta huolimatta rakentaa kaupunkikuvaa eheyttävästi ja kestävä kehityksen hengessä.

* Väestönkasvu on väärä lähtökohta yleiskaavan laadinnalle. Helsingin suunnittelun pitää lähteä liikkeelle siitä, kuinka paljon Helsinki kestää rakentamista. Helsinkiä pitää kehittää edustavana pääkaupunkina ja hallinnollisena keskuksena sekä matkailukaupunkina. Helsinki on Suomen mainos ulkomaailmaan sekä ulkomaankaupan ja muun kansainvälisen toiminnan keskus.

* Helsingin kehityksessä etusijalle tulee asettaa kaupungissa jo olevien ympäristö-, terveys- ja työttömyysongelmien sekä sosiaalisten ongelmien ratkaiseminen sekä olemassa olevien asuin- ja työpaikka-alueiden viihtyvyyden lisääminen. Taloudellisten ongelmien ratkaisukeinona ei tule käyttää muuttoliikkeen keinotekoisia kiihdyttämistä, vaan uusia, paikallistason päätöksenteon vahvistamiseen perustuvia säästöjä. Paikallistason aktivoitumisen kautta syntyy taloudellisesti tuottavaa toimintaa.

* Yleiskaavan lähtökohtina tulee olla selkeä kokonaisnäkemys Helsingin maisemallisista ja kaupunkikuvallisista tavoitteista, kaupunkiympäristön visuaalisen monimuotoisuuden vaaliminen, pyrkimys vahvistaa kaupungin vahvoja puolia ja korjata olemassa olevia ongelmia sekä moniarvoisen kaupungin kehittäminen.

* Asukasmäärän kasvattamisella ei saa sivuuttaa aiempia suunnitteluperiaatteita ja tuhota olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Lisärakentaminen hyvin harkittuihin kohteisiin yhdessä asukkaiden kanssa on asia erikseen.

* Suunnittelussa tulee huomioida tavallisen arjen toimivuus ja korkealaatuisuus niin että tavoiteltu kaupunkirakenne mahdollisimman hyvin tukee ja vastaa kuntalaisten arvo maailmaa. Tulee käydä arvokeskustelua ja selvittää arvot.

Kasvun haitat

Kasvun vaikutukset ja haitat on tuotava esiin. Kehityskuvassa kasvun haittoina mainitaan ainoastaan asuntojen hinnan nousu.

Asuntokerroksalan tuntuva lisääminen tuo mukanaan runsaasti ei-toivottuja vaikutuksia, esimerkiksi:

- viheralueet pienenevät, luontoa, rantoja ja merenlahtia rakennetaan, maisema turmeltuu,
- ilmansaasteet ja autoilu lisääntyvät, liikkumisolosuhteet heikentyvät,
- kaupunginosien omaleimaisuus vaarantuu,
- kasvu vaatii investointeja, sillä kadut ja palvelut maksavat,
- rajun kasvun seurauksena tulee sosiaalisia ongelmia ja ongelmia terveyden- ja sairaanhoidon palveluiden järjestämisessä,
- asumisväljyys ei kasva,
- kasvu johtaa hätäpäiseen rakentamiseen,
- lisärakentaminen kiihdyttää muuttoliikettä ja asuntojen hinnat eivät laske,
- nopea kasvu johtaa hallitsemattomaan sosiaalisiin ja ekologisiin ongelmiin.

* Kenelle Helsinkiä kehitetään, tänne tuleville vai täällä oleville ja mitä helsinkiläinen hyötyy kasvusta? Helsinki ei voi rajattomasti kasvaa niin, ettei sillä olisi haitallisia vaikutuksia ihmisten viihtymiseen ja toimintaan niin vapaa-ajalla kuin työnteossa. Halutaanko Helsingistä halvalla ja nopeasti rakennettu kaupunki, jossa on muutamia "eliittialueita"?

* Yleiskaavassa on unohdettu pääkaupungin kehittäminen helsinkiläisen näkökulmasta. Suunnittelun keskeisenä vaikuttimena tuntuu olevan paniikinomainen hätä siitä, mihin Helsinki mahdollistaa asumaan kaikki kansalaiset, joiden oletetaan muuttavan tänne.

* Suunnittelussa pitää kunnioittaa kaupunkikuvallisten arvojen lisäksi, luonnon arvoja ja maisema-arvoja sekä huomioida ihmisten sosiaaliset tarpeet. Museovirasto pystyy suojelemaan rakennuskohteita, luonnonsuojelijat luontoa. Kuka suojelee arvokkaita elinympäristöjä?

* Suunnittelun lähtökohta tulee olla monisukupolvinen asukasyhteisö, ei liike-elämä. Liike-elämän tarpeet tulee huomioida, mutta

sosiaalisten, terveydellisten ja ympäristöhaittojen määrän vähentäminen on ehdottomana reunaehtona.

* Helsingin kilpailuvaltti ei voi olla se, mitä kaikki muutkin tarjoavat: kylmää bisnes, liikenne ja ruuhkat, vaan vireää elinkeinoelämä, tasokas asuminen, korkealaatuinen kulttuurielämään ja tiede sekä kaikki tämä tavallisen ihmisen arkeen sujuvasti nivellettynä.

Kehityskuvaehdotus

- Ehdotukseen kaivataan tanakampaa näkemystä kaupunkikulttuurisesta näkökulmasta.
- Se on hyvin kielteinen ja kovia arvoja kannattava. Siitä puuttuu ihanteellisuus.
- Se on kasa tilastoja ja väitteitä, joista puuttuvat lähteet ja viitteet. Siinä tulisi olla analyysi tai visio niiden pohjalta. Sen tulisi esittää tavoitellun eikä pakotetun kehityksen periaatteita.
- Se on kokonaisotteeltaan paluuta lyhytnäköiseen, vaihtoehdottomaan teknokratiaan, kuten koko yleiskaava.
- Siinä ei näy koulutus- ja sosiaalipoliittiset kysymykset.
- Siitä puuttuu kommentit työpaikkojen, palveluiden ja asuntojen suhteesta toisiinsa ja millaisia ympäristöjä pyritään luomaan.
- Siinä puhutaan vaan kerrosneliömetreistä, raitteista ja maanteistä. Missä on paremman ympäristön tekeminen eli olemassa olevien yhdyskuntarakenteiden kehittäminen?
- Siitä puuttuu määritelmät, mikä on Helsingin pitkäntähtäimen suunta. Suullisesti on esitetty ”Helsingin halua kasvaa eurooppalaiseksi, merkittäväksi metropoliksi” ja ”sisällöntuotannon eurooppalaiseksi aluekeskukseksi”.

Mikäli Helsinki haluaa Euroopan tason metropoliksi on kehityskuvassa otettava kantaa mm. seuraaviin asioihin:

- Mitä ovat valtakunnan tason ja Helsingin kehityksen vaikutukset toisiinsa?
- Mikä on Helsingin asema pääkaupunkiseudun kehityksessä, sillä Euroopan tasolla ”Helsinki” on sama kuin koko pääkaupunkiseutu työssäkäyntialueineen.
- Mitä merkitsee Suomen sijainti suhteessa Venäjään ja Balttiaan.
- Miten 5 miljoonan asukkaan suomenkielinen kaupunki tulee kasvamaan Euroopan tason vaikuttajaksi? Mistä asukkaat saadaan ja keitä he ovat? Miten rahoitetaan muutto ja ylläpidetään palvelutasoa?
- Miten yhdyskuntarakenteen on kehityttävä vetovoiman säilyttämiseksi tai miten hyödynnetään toimivia kaupunginosarakenteita? Millaisia keskuksia tulevaisuudessa Helsingissä on, koska metropolissa ei voi olla vain yhtä keskusta.
- Mitkä ovat visiot vieraskielisten yhteisöjen syntymisestä – tarvitsevatko he palveluja ja tilavarauksia?
- Miten kehittyy segregatio pääkaupunkiseudulla.

ASUNTORAKENTAMINEN JA ASUMINEN

Kaupunkirakenne ja uusien asuinalueiden sijoittaminen

* Uudet asuinalueet tulee sijoittaa siten, että ne jäsentyvät arkkitehtonisesti kaupunkikuvaan ja että ympäristön terveellisyys ja viihtyisyys myös jo rakennettujen alueiden osalta paranee.

* Helsingin erityispiirteitä ja alueiden omaleimaisuutta tulee vaalia.

* Moni-ilmeisen Helsingin suunnittelun ja rakentamisen perusajatuksena on hyväksyttävä eri kaupunginosien omaleimaisuuden kunnioittaminen.

* Helsingissäkin on voitava päättää, että joi-takin luontoalueita ja asuinympäristöjä pitää voida säilyttää, vaikka asuntojen rakentamispaineita onkin. On edesvastuutonta tukkia ja tuhota pysyvästi ainutlaatuista rakennettua ja rakentamatonta ympäristöä.

* Pitää olla alueita, joilla voi elää koko elämänsä ja pitää pohtia, miten kehitetään taantuvia alueita.

Tiivistäminen

- Kohtuullinen lisärakennusmäärä saadaan hyvin aikaiseksi jo nykyisten rakennusalueiden tiivistämisellä ja mieluummin vaikka rakennusten korkeuden lisäämisellä, kuin luonnonarvojen tuhoamisella.
- Kaupunkirakennetta voidaan tiivistää, mutta ei ehdoilla millä hyvänsä. Merellisen ympäristön systemaattinen tuhoaminen ja laajat merenpohjan täyttämiset sotivat kaupunkilaisten luontokäsitystä ja oikeudentajua vastaan. Huono rakennuspohja tietää aina kallista rakentamista. Uusia merenranta-asuntojen tehorakentamisella yritetään luoda uusia eliittialueita.
- Vanhojen alueiden tiivistäminen voi johtaa maisemien tukkoon rakentamiseen ja vanhojen kaupunginosien ominaislaadun

"Ei lisärakentamista"

- Seudun asuntotuotannossa pääpaino tulee olla jo olemassa olevien rakennusten perus- ja ulkonäkökorjauksessa sekä muussa asumisviihtyvyyttä edistävässä suunnittelussa.
- Maan rajallisuus tulisi hyväksyä ja sopeuttaa rakentaminen tähän.
- Kaupunkirakenne on nykyisin hyvä. Miksi pitää rakentaa uusi asuinalueita? Uusia taloja voisi korkeintaan rakentaa teollisuuden tai sataman hylkäämälle maalle, mutta niitä ei saa painostaa siirtymään muualle.
- Helsinkiin ei tule rakentaa lisää. Olemassa oleva rakennuskanta säätelee kaupunkiin tulevien määrää luonnostaan. Voimavarat tulee keskit-tää jo nykyisten asuinalueiden viihtyisyyden lisäämiseen ja ongelmien poistamiseen.
- Tavoitteena tulee olla olemassa olevan asuin-kerrosalan pysyttäminen kutakuinkin nykyisellä tasollaan. Tuleekin suosia saneerausta ja rajoittaa uudisrakentamista uusille alueille.

ja luonteenomaisten piirteiden katoami-seen.

- Täydennysrakentaminen voidaan hyväk-syä vain, jos se eheyttää kaupunkiraken-netta palvelutasoa parantamalla. Tällöin-kään asuinalueiden luonnetta ei saa oleel-lisesti muuttaa. Esimerkiksi pientaloalu-een keskelle tai reunalle ei pidä rakentaa isoja kerrostaloja. Vanhoilla asuntoalu-eilla rakennustehokkuus ei saisi juurikaan ylittää ympäröivien alueiden tehokkuuk-sia, jotta alueen rakennetun maiseman omaleimaisuus, miljöötyyppi ja asumisen laatu säilyvät. Tiivistäminen voi aiheuttaa asukkaille vierauden tunnetta ja pai-kallisidentiteetin heikentymistä.
- Mahdollisen vähäisen uuden rakentamisen tulee olla pientalovaltaista täydennys-rakentamista sellaisille alueille, joissa ra-kentamisesta päästään yhteisymmärryk-seen alueella jo asuvien asukkaiden kans-sa. Pientaloalueet suunnitellaan yhteis-työssä alueella jo olevien ja mahdollisuuk-sien mukaan myös uusiin taloihin muutta-vien asukkaiden kanssa.

Keskustan tiivistämistä pitää välttää liikenne-, terveys-, melu- ja epäviihtyisyysongelmien vuoksi. Helsingin niemeen ja saariin saa tulla vain pienimuotoista harkittua täydennysrakentamista.

Rakentamalla raideliikenneväylien varsille ehkäistään yksityisautoistumista ja vältetään liikenneluuhkilta. Alueilla peruspalvelut on jo usein olemassa mutta, asumisen tiivistämisellä saadaan niille myös erikoispalveluja. Rakentaminen raideliikenteen varteen on tärkeää myös siksi, että päärataan on aikoinaan tehty suuria investointeja.

Rakennettaessa joukkoliikennereittien varsille ei tarvitse rakentaa ja ylläpitää uusia teitä. Joukkoliikenne voi menestyä vain jos kuljetettavia riittää. Kestävän kehityksen mukainen rakentaminen tarkoittaa sitä, että tehokas rakentaminen kohdistetaan joukkoliikenteen asemien vaikutusalueelle sekä luonnon- ja maisemallisilta ominaisuuksiltaan ”vähemmän arvokkaille” alueille mahdollisuuksien mukaan.

Nykyiset satama-alueet ovat jo rakennettuja alueita ja rakentamalla niihin säästetään viheralueita rakentamiselta. Alueita rakennettaessa tulee huomioida olemassa olevan rakenteen mittakaava ja kaupunkikuva. Sekä uudella että vanhalla alueella tulee säilyttää vihreys ja kävelytilaa.

Lähiöiden täydennysrakentamisella voidaan turvata alueiden peruspalvelut, lähiöiden kaupunkikuva uudistuu ja lähiöiden maine voidaan palauttaa. Lisäksi alueiden väestörakenne monipuolistuu, kun nuoret voivat pysyä alueella perustaessaan perheen.

Tiiviille esikaupunkialueille, joilla on vähän virkistysalueita ei pitäisi enää rakentaa.

Ostoskeskusten lähialueille rakennetut asuintalot tukevat lähipalvelujen säilymistä ja elävöittävät aluetta. Samalla ostoskeskusten yleisilmettä ja palveluja tulee kohentaa, niin että huomioidaan ryhmät, jotka palveluja erityisesti tarvitsevat.

Pientaloalueiden täydennysrakentamisella voidaan turvata alueiden peruspalvelujen säilyminen sekä saada alueelle erikoispalveluja. Alueiden väestörakenne monipuolistuu, kun nuoret voivat pysyä alueella.

Valmiita viihtyisiä pientaloalueita ei pidä tiivistää, vaan niiden viihtyisyys pitää säilyttää. Alueiden liikenneverkkoa ei ole suunniteltu suuremmalle liikennemäärälle ja pysäköinnistä tulee ongelmia.

Rakentamattomat ja pienet hoitamattomat tontit pitää käyttää asuinrakentamiseen, koska tonteille on jo kunnallistekniikka valmiina.

Käytöstä poistettavat liikenneväylille voisi rakentaa asuntoja. Tai tiet ja raiteet voivat kulkea talojen alla tunneleissa.

Vanhojen teollisuusrakennusten asuinkäyttöön saamista tulee tutkia.

Parkkipaikka-alueiden tilalle asuinrakennuksia, onhan tämä ihmisten kaupunki eikä autojen.

Lauhdelämpöputkiston alueelle on sijoitettava asutus.

Pienille alueille sinne tänne voidaan rakentaa esimerkiksi pienkerrostaloja.

Asuntoalueiden viihtyisyys ja laatu

* Seudun asuntotuotannossa pääpaino pitää olla asumisviihtyisyyttä edistävässä yhdyskuntasuunnittelussa. Kaupunkisuunnittelussa etusijalle asetetaan jo olevien ympäristö-, terveys-, ja sosiaalisten- ja työttömyysongelmien ratkaiseminen sekä jo olemassa olevien asuin- ja työpaikka-alueiden viihtyisyyden lisääminen. On tärkeää rakentaa helsinkiläisille viihtyisiä elinympäristöjä, joten on luovuttava liian tiiviistä rakentamisesta. Katuja ja maise-
maa ei saa rakentaa umpeen, vaan kortteleihin tulee jättää puistikkoja, toreja yms. kaupunkikuvaa rikastuttamaan.

* Alueiden käyttösuunnitelma luonnoksessa esitetyillä tehokkuuksilla haluttujen alueiden houkuttelevuus tulee laskemaan kun täydennysrakentaminen pilaa nimenomaan alueiden houkuttelevat ominaisuudet.

* Miten suuret tehokkuudet nostavat asumisen laatua? Miten huolehditaan tehonrakentamisen viereen jäävien aikaisemmin rakennettujen alueiden infrastuktuurista ja attraktiivisuudesta? Mitä uusia sosiaalisia ongelmia tästä politiikasta syntyy? Uusia alueita kaavoitettaessa on tutkittava energian säästömahdollisuudet ja laajemmat alueelliset yhteydet sekä sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristövaikutukset.

* Pitää miettiä, haluaako kukaan ”normaalia tehokkaampia pientaloalueita” eli 300 m²:n tontteja.

* Kaupunkiympäristön visuaalista monimuotoisuutta tulee vaalia: tiet on linjattava ja talot sijoitettava luonnollisten maastomuotojen mukaan ilman, että esimerkiksi kallioita räjäytetään.

* Laadukas rakentaminen on sitä, että vanhukset ja lapset huomioidaan. Sellaisella alueella, jossa lasten on hyvä olla, viihtyvät kaiken ikäiset.

* Asumisviihtyisyyttä tuovat esimerkiksi pientalot, viheralueet ja niiden jatkuvuus, palvelut ja monimuotoisuus.

* Asumisen laatutasoa parannetaan mm. paikallistason toimintaa tukemalla, asumiskäsitteen laajentamisella oman asunnon seinien ulkopuolelle, ja huomioimalla suurasuntokuntien tarpeet peruskorjaus- ja (suunnitellussa vähäisessä) lisärakentamistyössä.

* Avaruus ja valoisuuden säilyttäminen on tärkeää.

Rakennusten korkeus

- Rakennukset eivät saa olla niin korkeita, että kadulle paistaa aurinko vain kesällä.
- Uudisrakentamisessa on siirryttävä nykyistä pienimittakaavaisempiin taloihin. Tämä parantaa jalankulkuympäristön laatua, koska katujen kuilumaisuus vähenisi ja niiden pienilmasto paranisi.
- Pitää selvittää lisäkerrosten rakentamismahdollisuus. Lisäkerroksilla voidaan rahoittaa hissirakentamista ja saadaan vanhoihin lähiöihin isoja asuntoja sekä niiltä puuttuvaa ostovoimaa.
- Se mitä rakennetaan, pitää rakentaa tehokkaasti eli tehdään korkeita taloja.
- Jos väljälle kerrostaloasumiselle ei ole edellytyksiä, niin sitten rakennettakoon erittäin tehokkaasti. Talot voisivat olla useita kymmeniä kerroksia korkeita lasitornejia. Riittävän suuri asukastiheys takaa sen, että myös talojen ulkopuolella on elämää. Tornitaloissa on kyllä riskinsä sillä, jos alue tehdään väärin, se on vaarassa slummiutua.

Asumisväljyys

* Viihtyisää ja monipuolista asuinympäristöä ei voi korvata lisäasuinneliöillä. Tärkeä asumisviihtyisyyteen vaikuttava tekijä on asuin ympäristön väljyys. Asumisväljyyden lisäys tarkoittaa tasaisella väestönkasvulla aina ulkoisen väljyyden kaventumista. Asumisväljyyden laskentaperusteissa tulisikin huomioida myös riittävä ulkoinen väljyys osaksi asumisen laatutasoa.

* Väljyyskehitys ei ole välttämätöntä eten kääntä kantakaupungin alueella, sillä eikö Helsinkiin muutettaessa tulisi tiedostaa asumisväljyyden pieneneminen kaupunkiasumiseen kuuluvana ominaisuutena? Asumisväljyys on nimenomaan haja-asutusalueiden ylellisyys.

* Asumisväljyyden kasvattaminen ei ole kestävän kehityksen mukaista, koska rakentamiseen joudutaan ottamaan luontoalueita, mikä tuhoaa luonnon monimuotoisuutta ja kasvihuonekaasupäästöt asukasta kohden lisääntyvät. Asumisväljyyden kasvattaminen on näin ollen vastoin Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymiä kestävän kehityksen tavoitteita.

* Suurin osa esillä olleesta rakennustarpeesta johtuu henkilökohtaisen asuinpinta-alan kasvamisesta. Perustelut asumisväljyyden kasvattamiseksi ja siten rakentamisen lisäämiseksi ovat outoja ja epäloogisia. Perhekoon pieneneminen ei johda asumispinta-alan tarpeen kasvamiseen vaan se voi lisätä mahdollisuutta hankkia suurempi asunto. Kehityskuvassa asuntosuunnittelu perustuu 1-2 hengen asuntokuntiin, mutta asumisväljyyden tavoitteena on 40 neliömetriä henkilöä kohden. Eikö näiden välillä ole ristiriita? Mihin ihminen tarvitsee 10 neliömetrin lisätilan entisen 34:n neliömetrin (keskimääräinen asumisväljyys) lisäksi? Ei ole realistista odottaa, että asuinpinta-ala kasvaisi 40 neliöön henkeä kohti, sillä kilpailu asunnoista pitää asumiskustannukset niin suurina, ettei se ole ihmisille taloudellisesti mahdollista.

* Helsingin ”ahdasta asumista” ja asumisväljyyden vertaamista muihin maihin tulee tarkastella kriittisesti. Helsinki on kaupungistunut viimeiseksi ja asuntokanta on kerrostalovaltaisempaa kuin muihin Pohjoismaiden pääkaupunkeihin verrattuna. Täällä on runsaasti yksiöitä. Asumisväljyyden laskutavasta riippuen saadaan asumisväljyys näyttämään joko ahtaalta tai väljältä. Esimerkiksi asumisväljyydeksi voidaan saada jopa 35,5 m² kun sen laskennassa käytetään asuntoväestölukua eikä väkilukua.

* Asumistason parantaminen voi olla myös tiiviimmän yhteisöllisen asumisen mahdollistamista. Esimerkiksi rintamamiestaloja voitaisiin muuttaa yhteisöasumiseen sopivaksi. Tällainen asumismuoto on edullista ja sopii opiskelijoille. Se myös tukee paikallisidentiteettiä ja paikallisten ongelmien ratkaisua.

Asuntokuntakoko, asuntotyytit

* Helsingissä tarvitaan suurempia asuntoja ja niitä saadaan vain uudisrakentamisen kautta. Toisaalta ikärakenteen muutos vapauttaa isoja asuntoja.

* Asuntokuntakoko pienenee koko ajan, joten ikärakenteesta johtuva asuntokierto ei ole tarpeeksi nopeaa.

* Tavoitteeksi tulee asettaa suurasuntokuntien osuuden lisääntyminen. Vanhojen rakennusten peruskorjauksessa ja uusien pientalojen rakentamisessa pyritään voimakkaasti pois yksipuolisesta pienasuntokuntien lisääntymisen kehityksestä, jotta vältettäisiin epäterve sosiaalinen rakenne.

* Rakennetun ympäristön kehittämiseksi on kehitettävä tukijärjestelmä omistusasuntokannan uudistamisen tueksi. Tällä ei tarkoiteta kaupunkikuvan muuttamisen tukemista, vaan asuntokannan pitämistä suosittuna.

* Asuntotyyppivalikoimaa on syytä monipuolistaa, sillä on asuntoja, jotka eivät istu perinteiseen kerrostalo, rivitalo, omakotitalojaotteluun.

Asumisen kalleus

* Tuottamalla kehityskuvan kaltaisia dokumentteja Helsingin kaupunki itse provosoi asuntojen hintojen nousua ja kallista rakentamista. On muitakin asuntopoliittisia keinoja vaikuttaa alueiden houkuttelevuuteen, kuin täyttää merenlahdet ja rakentaa rannat tehokkaasti. Kallein ei tarkoita samaa kuin haluin. Meneillään oleva tutkimus asuntoalueiden polarisoitumisesta viime vuosina antaa ankean kuvan nykyisenkin asuntopoliitiikan tavoitteista.

* Helsingin asumisen kalleutta pitää pyrkiä vähentämään lisärakentamisesta pidättäytymällä ja estämällä hintakehitystä kiihdyttävien ”houkuttelevien” ja mahdollisesti muusta toiminnasta vapautuvien alueiden (esim. satamat) varaamiseen muuhun kuin virkistyskäyttöön.

* Ajatus, että lisärakentaminen pitää pääkaupunkiseudun hintakehityksen aisoissa on pääläellään.

* Tarkoittaako asuntotuotannon lisääminen kalliilla alueilla sitä, että ne halutaan pilata?

* Kalliiden alueiden rakentaminen tarkoittaa sitä, että vähävaraisia ei haluta Helsinkiin.

* Pyritään tukemaan valtion toimivallan piirissä olevien säätelykeinojen käyttöönottoa asumisen kalleuteen. Yksi keskeinen keino pääkaupungin asuntojen hintojen hillitsemiseksi on tasapuolinen aluepolitiikka ja asumisen ja työssäkäynnin mahdollistaminen muualla kuin Helsingissä.

Segregaatio

* Kehityskuvassa tulisi tarkastella myös sosiaalista kestävyttä.

* Kehityskuvassa on tuotava paremmin esille sosiaaliset kysymykset kuten asuntotuotannon jakautuminen, syrjäytyminen ja ulkomaalaiset.

* Sosiaalisen asuntotuotannon tasosta pitää huolehtia. Lisärakentamisen sijaan kaupungin tulee vuokrata asuntoja lisää yksityisiltä asunnon omistajilta sekä tarkistaa nykyisten asuntotuotannon tulo- ym. rajojen ajanmukaisuus. Maahanmuuttajien asunto-oloja suunniteltaessa tulee pyrkiä yhteistyöhön muiden hallintokuntien, maahanmuuttajien ja kaupungin muun väestön kanssa.

* Vuokra-asumista ei saa luokitella ”sosiaalisiksi asuntotuotannoksi”. Aiemmin vuokra-asuminen oli yleistä.

* Maahanmuuttajien asunto-oloja suunniteltaessa pitää pyrkiä monihallintokuntaiseen yhteistyöhön sekä yhteistyöhön maahanmuuttajien ja kaupungin muun väestön kanssa.

* Sosiaali- ja terveystieteiden virkamiehet on otettava mukaan suunnitteluun, sillä heillä on paras näkemys segregaatioon liittyvistä asioista.

* Kehityskuvan tavoite ”sijoitetaan sosiaalista asuntotuotantoa myös keskeisille alueille” saa aikaan sen, että kaikista alueista luodaan sellaisia, ettei niissä kukaan viihdy.

* Kehityskuvan ilmaus ”vältetään syrjemmässä olevia kerrostalolähiöitä” pitää muuttaa ”ei rakenneta”.

* Tulee huomioida viimeaikaisin tutkimustieto.

TYÖPAIKAT JA TOIMITILAT

Työpaikkakehitys

* Kehityskuvasta puuttuu kokonaan ”pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen tarkastelutaso”, jolloin uuden tiiviimmän rakentamisen vaihtoehtoiset sijoituspaikat voisivat olla 50 km:n säteellä. Myös liikenteen haittavaikutukset ja skenaariot muuttuvat kun perspektiiviä muutetaan työssäkäyntialueen ja vuosien suhteen.

* Kuntien välisessä kilpailussa Helsingin valtiina on sen vakaus huolehtia täällä jo olevien toimipaikkojen pysyvyydestä ja vapaana olevan toimitilatarjonnan monipuolisuus.

* Pääkaupunkiseudulle ei pidä kaavoittaa liikaa yritysten toimitiloja. Miksi Helsinkiin pitää tulla niin paljon työpaikkoja? Eikö hallinto- ja koulukaupungin imago riitä?

* Helsingin työpaikkamäärän kasvuun pitää pyrkiä Helsingissä jo olevien työttömien näkökulmasta ja tukea heidän työllistymisen vaatimia tilaratkaisuja.

* Kehityskuvassa sanotaan, että Helsingin työpaikkaomavaraisuus on jo 134,5 % (1996) – eikö tämä jo riitä?

* Helsingin työpaikkamäärää ei pidä kasvattaa 370 000:nteen eli vuoden 1988 huipputasoon. On muistettava, että kaupunkisuunnittelun keinoin pystytään työmarkkinoiden kehitykseen vaikuttamaan vain osittain.

* Koska yleiskaavan 1992 jäljiltä on runsaasti rakentamatonta toimitilapotentiaalia, ei lisätä tätä, vaan tutkitaan, voisiko osasta tätä potentiaalia luopua virkistysalueiden hyväksi.

* Helsingin tulee säilyttää ja kehittää monipuolista elinkeinorakennetta monine toimialoineen ja yritystyypeineen. Kun etätyön lisääntymiseen varaudutaan osa nykyisestä toimitilakapasiteetista jää käyttämättä. Tulee tukea tieteen, taiteen ja pienyritystoiminnan vaatimia tilaratkaisuja. Kaupungin omien toi-

mitilojen, sairaaloiden, päiväkotien, vanhusten palvelukotien jne. kuntoon ja viihtyisyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota niin asukkaiden kuin käyttäjien kannalta.

* Miksi telematiikka ja etätyö on rajattu kehityskuvasta pois? Tietotyö ja muiden etätöiden vaikutus muuttoliikkeeseen ja toimitilakapasiteetin tarpeeseen tulee ottaa huomioon.

Työpaikkojen ja toimitilojen sijainti

* Liiketilojen ja asuintilojen sekoittuminen on taattava. Uusia mahdollisuuksia on esimerkiksi vanhusten asumisen järjestäminen hissiliisiin taloihin, joiden alakerrassa on yksityisiä pesuloita, ruokapalvelua tms.

* On vältettävä ”pelonkortteleiden” muodostumista. Suuret työpaikkarakennukset asukkaiden kulkureiteillä pakottavat auton käyttöön iltaisin, esimerkiksi Lauttasaaren teollisuusalueen sekoittumattomat korttelit.

* Pitää tutkia, mitä hyötyä saadaan, jos ei enää tehdä erillisiä toimisto-, liiketila- ja teollisuusalueita, vaan kyseiset toiminnot sijoitetaan asuinrakennusten alimpiin kerroksiin. Pidemmällä tähtäyksellä kaupunkikuva elävöityy, asuntoja saadaan lisää ja matkustamisen tarve vähenee.

* Työpaikkoja ja asuinalueita ei tule liaksi eristää omiksi alueiksi. Sääli, että satama siirtyy. Laivojen lastausta oli kiva katsella.

* Toimitilojen hintojen vakaana pysymiseen vaikuttaa mm. etätyön ja etätyökeskusten sijainti muualla kaupunkialueella kuin ydinkeskustassa. Lähiössä olevien toimitilojen ja yritysten kannattavuutta tulee vahvistaa tuemalla kulutustottumuksia paikallisliikkeiden suuntaan.

* Liikenteen vähentäminen edellyttää, että työpaikat saadaan lähelle.

* Työpaikkaomavaraisuuden lisääminen etelärannikolla lisää liikenneongelmia. Suunnitelualueeksi on otettava koko pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue, jolloin voidaan olemassa olevia raideliikenneyhteyksiä hyödyntäen saada valtakunnallisen alueiden käytön kannalta tasapuolisempia tiheään asutuksen keskuksia. Nyt luodaan kasvupohjaa kymmeniksi vuosiksi. Pitää päättää, missä tiheä asutus ja yritystoiminnan laajeneminen on myös 50 vuoden päästä.

* Helsingin tulee huolehtia keskustan työpaikka-alueiden kehittämisestä, mutta niitä ei saa arvostaa suhteettomasti yli muiden alueiden. Pitää tutkia uuden, liike- ja työpaikkaelämältään vireän keskustan luomista ydinkeskustan ulkopuolelle. Vajaakäytössä olevien toimitilojen vuoksi uusia laajennuksia keskustan toimitiloille ei tarvita.. Osa keskustan toimipaikoista voitaisiin siirtää hyvien joukkoliikenneyhteyksien päähän muualle.

* Tuetaan lähiöissä olevien toimitilojen ja yritysten kannattavuutta tukemalla paikallisia kulutustottumuksia paikallisliikkeiden suuntaan.

* Työpaikkojen saaminen kauemmaksi keskustasta on hyvä asia, mutta asunnoille sopivia tontteja ei saa varata pienteollisuudelle ja näin asuntorakentamista pakotetaan viheralueille.

* Pääteiden varsille kannattaa sijoittaa liike- ja toimistorakennuksia, sillä ne toimivat tehokkaana meluesteenä asutukseen päin.

* Raideliikenteen varsille ei pidä rakentaa asuntoja, vaan liiketaloja ja toimistotiloja, koska näin parannetaan kaupunkikuvaa ja lyhennetään työmatkoja. Toimistorakennukset rakennetaan valliksi asuinalueiden ja väylien väliin.

* Toimitiloja on kaavoitettava varsinkin itäisen ja koillisen suurpiirin raideyhteyksien ääreen (vertaa suurpiirien työpaikkaomavaraisuus ja työttömyys).

* Teollisuutta voidaan sijoittaa Kehä III:n ulkopuolelle.

* Teollisuudelta vapautuville alueille voidaan rakentaa asuntoja.

* Ei saa liikaa muuttaa vanhoja pienteollisuuden ja korjaamojen käytössä olevia taloja asuinrakentamiseen, koska niiden on tärkeä säilyä lähellä käyttäjiä. Nämä yritysmuodot tarvitsevat edullisia tiloja pystyäkseen toimimaan.

ENERGIALAITOKSET JA VARIKOT

* Velvoitevarastointien siirtyessä kantakaupungista, tulee tutkia alueiden merkitsemistä virkistyskäyttöön. Kantakaupungin lämpövoimalaitosten alueet tulee suunnitella erityisen huolellisesti: Koska tarvetta lisärakentamiselle ei ole, vältetään tarpeettomasti ”ajamasta” laitoksia pois vakiintuneilta paikoiltaan kantakaupungista. Jos siirrot ovat tarpeellisia, muista syistä kuin siitä, että niitä tarvitaan asuinrakentamiseen, luotettavilla tahoilla tulee selvittää siirtojen todelliset kustannukset. Laitosten siirtyessä selvitetään mahdollisuudet rakennusten uusiokäyttöön omilla paikoillaan ja esim. kulttuurikeskusten perustamiseen niihin.

* Pitää pyrkiä eri voimalaitosten roolin selkeyttämiseen seututasolla.

* Varikkojen tarvitsemasta tonttialasta neuvotellaan niistä vastaavien hallintokuntien ja varikkoalueiden lähialueilla asuvien kanssa. Mikäli alueita pienennetään, tulee huomioida alueilla mahdollisesti olevat vanhat, vaikka ei välttämättä rakennustaiteellisessa mielessä arvokkaat rakennukset ja niiden säilyttäminen kaupunkilaisille tuttuina maamerkkeinä. Alueiden uutta käyttöä suunniteltaessa otetaan huomioon alueiden ympäristön avaruutta lisäävä merkitys ja pyritään sen säilyttämiseen. Myös mahdollisuudet alueiden varaamiseksi virkistyskäyttöön tai esim. tiede- tai taidekeskuksiksi selvitetään.

PALVELUT

* On selvittävä, mitä asuntorakentaminen merkitsee julkisten palvelujen rakentamistarpeelle ja alueen kaupallisten palvelujen tarjontaan. Palveluilla voidaan lisätä asuinalueiden houkuttelevuutta. Pitää sijoittaa eri elämänvaiheessa olevia ihmisiä samaan paikkaan, näin vältetään palveluihin kuten päivähoitoon kohdistuvia paineita. Y-tonttivarantoa pitää jättää tulevaisuuteen. Kaupunki rakentuu hitaasti ja tarpeet muuttuvat ajan kuluessa.

* Paikalliset ostoskeskukset ovat hätää kärsimässä. Yleiskaavasunnittelussa pitäisi ottaa periaatetasolla kantaa siihen, miten olemassa olevia liikekeskuksia kehitetään. Lähiöiden ostoskeskukset ovat parhaimmilla paikoilla usein hyvien liikenneyhteyksien varrella. Ne on rakennettu varsin alhaisella tehokkuudella. Taantuvat liikekeskukset lisäävät kauppasiointiliikennettä. Lähipalvelujen runsaudesta ja kilpailukyvyistä on pidettävä huoli luomalla asuinalueille hyvä jalankulkuympäristö sekä runsaat lähiharrastusmahdollisuudet.

* Myös vanhoilla asuinalueilla tulisi säilyttää peruspalvelut, koska niiden hiipuminen näivettää ja yksipuolistaa asuinympäristöä.

* Vanhojen lähiöiden maineenpalautus on tärkeää. Niihin voisi sijoittaa tasokkaita kouluja, joiden ansiosta lähiönuoriso pysyisi kotilähiössään.

* Pikkukauppojen ja palvelujen katoaminen on huolestuttavaa.

* Yleiskaavatyöstä on unohdettu päivähoito, koulut ja sosiaaliset kysymykset ylipäätään.

* Uudisrakennuksiin pitää kaavoittaa kivijalkamyymlöiden lisäksi vanhusten asuinyhteisöjä ja lastentarhoja.

RAKENNETUN YMPÄRISTÖN SUOJELU

* Käydään läpi yleiskaava 1992:n rakennus-suojelutavoitteet. Siihen lisättäväksi tulisivat ainakin historialliset puistot, modernit rakennukset ja kaupunkikuvallisesti tärkeät maisemakohdat sekä muut ympäristökokonaisuudet.

* Esteettisesti arvokasta vanhaa rakennuskantaa ei saa enää hävittää. Rakennusten purkaminen on alistettava julkiselle keskustelulle.

* Kun vanhaa rakennuskantaa esitetään purettavaksi, pitäisi hankkeesta julkistaa kaupunkikuvallinen monimuotoisuusanalyysi, joka sisältäisi värikuvat näkymistä ennen rakennuksen purkamista sekä suunnitellun uudisrakennuksen valmistuttua.

YMPÄRISTÖNÄKOHDAT

* Ympäristönäkökohtia ja Helsingin laajaa luontoinvestointiaineistoa ei ole otettu huomioon riittävästi yleiskaavan valmisteluaineistossa. Tarvitaan alan asiantuntijoiden selvityksiä siitä, miten suunnitelmien mukainen rakentaminen vaikuttaisi luonnon monimuotoisuuteen Helsingissä. On selvitettävä matalikkojen täyttämisen vaikutukset meriekosysteemeihin.

* Yleiskaavavalmistelussa ei ole luonnon monimuotoisuutta huomiotu juuri lainkaan. Viheralueet ovat keskeisiä luonnon monimuotoisuuden ylläpitäjiä Helsingissä. Yleiskaavan kehityskuvan tavoitteissa on mainittava luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen. Näin siinä on yhteensoveltuvuutta Helsingin ympäristöohjelman ja kansainvälisten sopimusten kanssa. Entisten luontoalueiden ja luonnonrantojen ”tilalle” rakennetut puisto- ja viherverkostot eivät (kaupunkiluontona) lisää luonnon monimuotoisuutta. ”Villejä” luontoalueita ei voi korvata rakennetuilla virkistysalueilla.

* Luontoalueiden arvoja on selvitettävä ja tulokset on huomioitava yleiskaavassa. Lähökohtana tulisi olla, että arvokkaiden luontoalueiden luonnetta ei muuteta. Näitä alueita ei myöskään saa pienentää tai pirstoa niin, että niiden eliömaailman säilyminen vaarantuu.

* Kehityskuvassa tulee kiinnittää huomiota Helsingin ja Itämeren kannalta erittäin vaikeisiin ympäristökysymyksiin, joiden ratkaiseminen jälkipolvien hyväksi ei ole mahdollista kasvua (asukkaiden, liikenteen, ympäristöongelmien, rakentamisen) kiihdyttävillä suunnitelmilla.

* Suunnitelmista pitää tehdä ympäristövaikutusten, sosiaalisten vaikutusten sekä terveydellisten vaikutusten arviointi ulkopuolisella, mahdollisesti maamme ulkopuolisella arvioitsijalla.

VIHERALUEET JA PUISTOT

* Kehityskuva 1999 antaa hyvin ristiriitaisen kuvan Helsingin kaupungin suhteesta viheralueisiin. Suurin ristiriita on merellisen ympäristön säilyttämisen ja tehorakentamisen periaatteiden välillä. Uusi tehorakentaminen kovine asukasmäärän kasvutavoitteineen edellyttää viheralueiden lisäämistä niiden supistamisen sijasta. Viheralueiden määrätavoite asukasta kohden pitää olla edelleen kohtuullisen kokoinen.

* Viheralueiden määrästä ja laadusta tulee käydä laajaa keskustelua kaupunkilaisten ja kaupungin viherosaston sekä ympäristökeskuksen kanssa viherosaston metsänhoitosuunnitelma huomioon ottaen. Mikäli jokin minimiraja viheralueiden määrälle asukasta kohti halutaan asettaa, sen tulee olla riittävän korkea.

* Viheralueiden pelastamiseksi on yleiskaavassa otettava aikaisempaa lujempi ote niin, että ne ovat kyllin laajoja, pysyvät terveinä ja että jatkuvuus alueelta toiselle suojellaan. Ekologisessa mielessä tarvitaan riittävän laajoja ja yhtenäisiä viheralueita turvaamaan lajien liikkuminen, leviäminen ja menestyminen. Tulee jatkaa seutukaavan perinnettä.

* Puistot kuuluvat Helsinkiin ja ne ovat tärkeitä kaupunkikuvalle. Helsingin vihreä ja avara luonne on säilytettävä.

Viheralueet

- ovat tärkeitä Helsingin identiteetille, imagolle ja kaupunkikuvalle,
- ovat ihmisille tärkeitä, niihin ollaan kiintyneitä ja niillä on hyvä vaikutus esimerkiksi mielen-terveydelle,
- suovat hiljaisia paikkoja, joissa voi rentoutua rauhassa vastapainoksi vilkkaalle kaupunkielämälle,
- toimivat tuulensuojina, luonnollisina meluvalleina ja suojavyöhykkeinä liikenteelle, sitovat pölyä ja saasteita.
- ovat kaupungin keuhkot ja niiden merkitys ilman puhtaudelle on suuri.

* Olemassa olevat viheralueet tulee suojella ja niitä tulee kehittää yhteistyössä alueen asukkaiden kanssa. Virkistys- ja viheralueita ei tule ottaa rakentamiskäyttöön.

* Viheralueiksi tulee osoittaa vihersormet, niitä yhdistävät poikittaislinjat sekä rannat. Näiden alueiden kehittämisessä tulee olla tiiviissä yhteistyössä kaupungin rakennusviraston viherosaston kanssa.

* Kaikki viheralueet, joilta on yhteys laajempiin viheraluekokonaisuuksiin, tulee säilyttää. Virkistysalueet ja puistot ovat erityisen tärkeitä tiiviisti rakennetuilla alueilla. Tulevaisuuden näkymä ei saa olla sellainen, että asukkaat joutuvat autolla jahtaamaan luonnonrauhaa satojen kilometrien päästä.

* Täydennysrakentaminen ja lähiluonnon säilyttäminen ovat ristiriidassa keskenään. Jos vanhojen kaupunginosien ”aukkopaikat” ja ”joutomaat” rakennetaan täyteen, ei mitään lähiluontoa enää jää. Lähiviheralueita käyttävät erityisesti vanhukset, lapset ja muut sellaiset ihmiset, jotka eivät pääse kauempana oleville viheralueille. Väestön ikääntyminen lisää lähiviheralueiden tarvetta. Arkiympäristössä myös autottomilla tulee olla mahdollisuus elävään luontokokemukseen.

* Suunnittelussa tulee huomioida maisemalliset arvot ja pyrkiä korostamaan niiden olemaisuutta. Asukkaiden ikkunasta nykyisin avautuvat näkymät tulee säilyttää tai jopa parantaa. Tulee huomioida, että asuntoihin ja toimitiloihin tulee riittävästi valoa.

* Otettaessa virkistysalueita rakentamiseen, kasvaa paine jäljellä olevilla alueilla. Alueiden käyttösuunnitelmaluonnoksessa on rakentamisalueiksi otettu runsaasti viheralueita, joilla on merkittävä virkistysarvo sekä alueita, jotka ennemminkin soveltuisivat suojelualueiksi.

* Yleiskaava 92:ssa vahvistetut viheralueet on säilytettävä. Lisäksi tulee tutkia joidenkin muuhun käyttöön osoitettujen alueiden

Kehityskuvassa mainitut ”lähes olemattoman käytön viheralueet”:

- Vaikka ne eivät ole aktiivisessa virkistyskäytössä, niillä voi olla merkittävä kaupunkikuvalinen, maisemallinen tai ekologinen merkitys.
- Ne voivat olla tärkeitä lapsille, nuorille, ympäröiville kouluille tai päiväkodeille.
- Niiden vähäinen virkistyskäyttö voi johtua niiden huonosta kunnosta.
- Osa näistä alueista tulee rakentaa puistoksi tai viheralueeksi ja osa tulee jättää luonnontilaiseksi.

muuttamista virkistyskäyttöön esimerkiksi Keskuspuiston laajentamista ratapihoille.

* Luonnonsuojelualueiden suojavyöhykkeet olisi hyvä merkitä yleiskaavaan, jotta ne eivät jää rakentamisen puristuksiin.

* Yhtään tärkeää luontoaluetta ei saa enää tuhota. Luonnonkallioita ei saa tuhota, koska uusia ei voida tehdä.

* Päiväkotien, koulujen ja lapsivaltaisten alueiden pihojen ja puistojen suunnittelussa tulee jättää myös monimuotoisempaa luontoa ja seikkailumaastoa tutustuttavaksi ja koettavaksi.

Keskuspuisto

* Keskuspuistoon tulee liittää myös ne alueet, jotka virkistyskäytön myötä ovat tulleet mielletyiksi siihen, vaikka ne eivät osayleiskaavassa siihen kuuluisikaan. Kaikkea rakentamista, myös teknistä, tulee välttää. Keskuspuiston ainutlaatuista merkitystä pitää tukea kaikin mahdollisin keinoin. Keskuspuistotyöryhmän kokoonpanoa pitää laajentaa kansalaisjärjestöjen suuntaan.

* Keskuspuisto on suojeltava kokonaan, muuten sitä on helppo nävertää pikkuhiljaa.

* Keskuspuistoa ei saa millään perusteella kaavoittaa rakennuskäyttöön. Puisto on koko pituudeltaan asukkaiden elintärkeä lähienkeilyalue, jonka kuormitus asutuksen lisääntyessä on jatkuvasti kasvanut ja kasvaa lisää Keski-Pasilan ja Ilmalan lisärakentamisen myötä.

* Keskuspuisto on tärkeä ulkoilualue. Siellä on mukava lenkkeillä, sienestää ja marjastaa. Lapset voivat tutustua luontoon ja metsään. Alue on satojen tuhansien helsinkiläisten ulottuvissa kävely- tai pyöräilymatkan päässä. Sinne pääsee hyvin ilman omaa autoa. Alue on käytettävissä silloinkin, kun on vähän vapaa-aikaa. Talviaikana Paloheinä on ehkä maailman käytetyin hiihtoalue. Keskuspuisto lisää liikenneturvallisuutta, kun kevytliikenteen ei tarvitse kohdata autoliikennettä.

Jokilaaksot

Keravanjoen ranta tulee kokonaan säilyttää rakentamattomana. Sen arvoja ovat hienot maisemat ja monimuotoisuus. Alueella on todella suuri merkitys virkistysalueena.

Vantaanjokilaakso tulee säilyttää rakentamattomana, koska rannat ovat luonnon lastenhuoneita eli ekologisesti tärkeitä alueita. Joenvarret ovat myös kulttuurihistoriallisesti tärkeitä paikkoja. Helsingin syntykoti sijaitsee sen varrella.

Mätäjoen laakso tulee säilyttää rakentamattomana virkistysalueena.

Kansallinen kaupunkipuisto

* Yleiskaavassa tulee selvittää uuden rakennuslain mukaisen kansallisen kaupunkipuiston perustamista Helsinkiin huomioiden poliittisten päättäjien antama evästys, jonka mukaan Keskuspuiston tulisi siihen ainakin kuulua.

* On huolestuttavaa, että pääkaupunkiseudun ranta- ja viheralueet häviävät nopeasti ja rappeutuvat samanaikaisesti, kun niiden tarve ja arvostus ovat selvässä kasvussa. Yksi vahvimista keinoista säilyttää ja ylläpitää alueen vielä olemassa olevia luonto- ja kulttuuriarvoja on kaupunkipuistoketjun perustaminen seudulle. Kokonaistavoitteena tulee olla koko seuturannikon mittainen kansallinen kaupunkipuistoketju, jossa saari- ja ranta-alueet säilytetään yleisessä käytössä ja josta työntyy viherkäytäviä kaupunkirakenteen sisään.

* Luonto- ja kulttuuriarvot on turvattava Espoon, Helsingin, Vantaan ja Kirkkonummen yhteisellä kansallisella kaupunkipuistolla, jota täydentävät jokilaaksot. Puisto varmistaa pääkaupunkiseudun keskeisen ja leimallisen arvon – luonnonmukaisten rantojen – säilymisen. Suomella on Euroopan kaunein pääkaupunkiseutu, jossa asutus, meri ja metsä lomittuvat ainutlaatuisella tavalla. Mereltä tulijaa tervehtivät peruskalliosaaret, joiden taakse on rakennettu pääpiirteissään yhä luonnon luoman rantaviivan kumppaneiksi. Lukuisat merenlahdet peilailevat asutuksen lomassa. Espoonlahti ja Vanhankaupunginlahti ulottuvat myös syvälle seudun historiaan, sillä Espoo ja Helsinki perustettiin näihin lahtiin yhä vanhan kulttuuri- ja luonnonmaiseman lomitse laskevien Vantaan- ja Espoonjoen huomaan. Yhteyden maamme suuriin metsiin luovat Helsingin ja Espoon keskuspuistot. Yhteinen kansallinen kaupunkipuisto mahdollistaa luontevan liikkumisen viherväyliä pitkin kunnasta toiseen. Kaupunkipuisto turvaa kaavaratkaisuja paremmin korvaamattomien luonto- ja kulttuurikokonaisuuksien säilymisen.

* Jo hyvään alkuun saatua Helsinki-puiston suunnittelua tulee jatkaa niin nopeasti, että se voitaisiin huomioida jo uudessa yleiskaavassa. Helsinki-puistoa tulee pitää minimi-tavoitteena, jonka rinnalla on aloitettava Helsingin läntisten lahtien ja rantojen (Töölönlahti – Seurasaarenselkä – Laajalahti – Lehtisaarenselkä) suunnittelu siten, että perustaksi otetaan kaupunkipuistotavoite rakentamis- ja tiivistämistavoitteen sijaan. Itäisen Helsingin, erityisesti Vuosaaren, rakentaminen on kasvattanut alueen asukaslukua samanaikaisesti kun virkistysalueet ovat vähentyneet. Vartiosaaren - Kallvikin – Uutelan alue saarineen on ehdottomasti turvattava itäisen Helsingin asukkaiden luonto-, virkistys-, ja ulkoilu-alueiksi laajentamalla Helsinki-puistoa itään.

* Kansallisen kaupunkipuiston kriteerit täytävä puistoalue voitaisiin muodostaa alkaen Lapinlahden sairaala-alueelta, käsittäen Hietaniemen hautausmaat, Hietaniemen hiekkarannan, Taivalsaaren, Sibeliuspuidon, pääministerin ja presidentin asunnot, Seurasaaren, Meilahden ranta- ja huvila-alueet ja Munkkiniemen rannan Taivallahdella, josta alue jatkuisi Espoon viher- ja vesialueisiin. Tämä alue liittyisi Hesperian esplanadin kautta pohjoiseen, käsittäen Töölönlahden molemmat rannat, muuttuen Keskuspuistoksi Laakson kentän jälkeen. Idässä alue liitetäisiin sil- lalla tai tunneleilla Tokoinrantaan, Kaisanie- meen ja Alppilaan.

* Helsingin ainutlaatuinen rannikko tarvitsee turvakseen ja kehittyäkseen kaupunkipuisto - statuksen. Helsinkiin tulisi muodostaa sekä metsällinen että merellinen kaupunkipuisto, jotka edustavat hyvin sen luonnetta ja tarjoa- vat asukkaille monipuoliset virkistys- mahdollisuudet.

Ehdotuksia alueista kansalliseksi kaupunkipuistoksi:

- Keskuspuisto
- Kivinokka
- Vantaanjoen varret
- Kartanomiljööt (Kumpula, Pukinmäki, Tuomarinkylä, Herttoniemi)

Ehdotuksia alueista merelliseksi kaupunkipuistoksi:

- Vuosaaren niemet
- Vartiosaari
- Villinki
- Itä-Jollas
- Hevossalmi
- Kruunuvuori
- Mustikkamaa
- Korkeasaari
- Suomenlinna
- Kaivopuisto
- Harakka
- Pihlajasaari
- Melkki
- Lauttasaaren kärjet
- Koivusaari

RANNAT, SAARET JA MEREN TÄYTÖT

Rannat

* Helsingin merellisyyttä, saaristoa ja luonnonmukaisia rantoja sekä niihin liittyviä luonto- ja kulttuuritekijöitä tulee arvostaa ja yleiskaava 2002:n asiakirjoissa esitettyihin lukuisiin luonnoltaan ja maisemiltaan sekä kulttuuriympäristöltään arvokkaiden uhanalaisten rantojen rakennuskohteisiin on otettava kielteinen kanta. Rannikon ja saariston olosuhteet edellyttävät pitkällä aikavälillä siellä jo asuvien ja muiden kaupunkilaisten kulkuyhteyksien ja muiden palveluiden turvaamista. Nämä alueet eivät kestä sellaisia rakentamispaineita, joita yleiskaava 2002:n valmisteluaineistossa on esitetty.

* Helsingin merellistä kaupunkikuvaa ei ole syytä rikkoa. Harkitsemattomalla lisärakentamisella voidaan menettää puhtaan, raikkaan, merellisen pikkukaupungin viehättävä olemus. Täyttömaat ja rantarakentaminen ovat osa uutta kehityskuvaa, vaikka kaupungin asukkaiden arvomaailmassa rannat ovat Helsingin tunnuspiirteitä, joita pitäisi ensisijaisesti vaalia.

* Helsingin rikkaus ovat rantamaisemiin kuuluvat saaret, luodot, niemet ja lahdet sekä hiukan suuremmat vesialueet selkineen. Ranta-alueittemme arvoa nostaa niiden monipuolisuus, kasvillisuus sekä eläimistö. Luonnon muovaama rantaviiva, pinnanmuodot ja rantojen maaperä mm. paljas peruskallio, ovat ainutlaatuisia aarteita, jotka tulee säilyttää tuleville sukupolville. Helsingin rantojen kaltaista merellistä ympäristöä ei löydy muista Suomen tai Euroopan pääkaupungeista.

* Rannat tarjoavat ihailtavaksi monia erilaisia maisematyppejä, avomerestä aina jokimaiseen. Luodot, saaret, niemet ja lahdet antavat monipuolisia mahdollisuuksia virkistytymiseen. Veneily, purjehdus, purjelautailu, soutu, melonta, uinti ja kävely ovat suosittuja vapaa-ajanviettotapoja. Suuri osa kau-

Luonnontilaiset rannat

- ylläpitävät luonnon monimuotoisuutta,
- ovat ekologisesti tärkeitä,
- ovat arvokasta luontoa, sillä siellä on erityistä kasvillisuutta ja linnustoa,
- ovat tärkeitä, koska kasvillisuus toimii luonnollisena tuulensuojana ja sitoo ravinteita suojaten siten vesistöjä rehevöitymiseltä,
- ovat maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaita,
- ovat virkistysalueina tärkeitä,
- ovat tärkeitä matkailun kannalta.

punkilaisista nauttii luonnosta asuinympäristössään.

* Rantojen rakentaminen heikentää Helsingin viihtyisyyttä koko kaupungin mittakaavassa, koska niiden rakentaminen yksityistää rantoja ja ryöstää merellistä maisemaa.

* Vetovoimatekijöitä kuten rantoja ei tule metropolikehityksessä tuhota vaan niitä pitää vaalia. Rantatontteja ei jatkossa riitä luoville nouseville kyvyille, sisällöntuotanto elää yllätyksellisyydestä ja villistä vapaudesta – ei keskiluokkaisesta rivitalokulttuurista.

* Rannat tulee varata ainoastaan ulkoilu- ja virkistyskäyttöön arvottaen ne samalla tärkeiksi kaupunkikuva- ja maisematekijöiksi Helsingissä.

* Kehityskuvan periaate, ”merellistä ulkoilukäyttöä parannetaan ja helpotetaan”, on erittäin kannatettava. Periaatteen vastaisesti alueiden käyttösuunnitelmassa rakentamiseen on osoitettu paljon luonnontilaista merenrantaa. Kehityskuvaluonnoksessa tulisi ottaa lujasti kantaa rantojen rakentamattomuuden ja maisema- ja kulttuuriperimän jälkipolville siirtämisen puolesta.

* Kaupungin merimaisemien laajaa näkyvyyttä tulee vaalia kaupungin keskeisenä matkailunähtävyytenä ja asukkaiden viihtyvyyttä lisäävänä tekijänä. Merimaisemia ei saa peittää uusilla rakennusmassoilla. Näkymät merelle on säilytettävä. Jos rannoille rakennetaan, pitää rakentamisen olla matalaa ja nä-

kymien väljiä. Rantakaistaleet pitää jättää mahdollisimman leveiksi. Miksi Helsingin pitää kasvaa merelle päin? Miksi kasvua ei voi suunnata ”metsiin”?

* Rannat ja saaret ovat oleellinen osa pääkaupunkiseudun merellistä maisemaa sekä mantereelta että mereltä päin katsottuna. Luonnontilaiset rannat ovat jo nyt harvinaisia kaupunkilaisten ylpeyden aiheita. Rantoja on rakennettu niin pitkälle, että rannoille pääsy on vaikeutunut ja rantamaisema on paikallisesti turmeltunut. Merentäytöistä ja rantoja sulkevasta rakentamisesta on luovuttava ja nykyistä rantaviivaa ei saa muuttaa. Erityisen arvokkaita ovat vielä pääasiallisesti luonnontilaisina säilyneet rannat ja saaret. Sen sijaan, että uutta asutusta ohjattaisiin rannoille ja saarille, tulisi parantaa kaupunkilaisten pääsyä niille. Jo tehdyillä täytöillä turmeltuneet rannat tulisi kunnostaa ja luonnonmukaistaa.

* Rakentaminen raskaasti alkuperäisestä maisemasta ja maastosta lainkaan välittämättä on paitsi ekologisesti tuhmailevaa ja taloudellisesti kallista myös kaupunkisuunnittelullisesti virhe, jota luultavasti tullaan katumaan.

* Pilaantuneet ranta- ja vesi-alueet tulee kunnostaa laadukkaiksi virkistysalueiksi.

* Yleiskaavaehdotuksessa ehdotettujen rakentamisalueiden joukossa esiintyy sellaisia merenrantatyyppisiä, jotka luonnonsuojelulain (1997) mukaan on otettava maankäytönsuunnittelussa huomioon.

* Rannat ovat luonnonmukaisina kaupunkilaisten käytössä monin verroin arvokkaampia kuin rakennettuina. Onko varaa huonontaa nykypäivän asukkaiden ympäristöä? Massiivisesta rantarakentamisesta on kestävä kehitys kaukana. Luontoalueita emme saa enää koskaan takaisin.

* Helsingin kaupunki on viime vuosina kiitettävästi kunnostanut ja rakentanut ranta-alueitaan. Uusista hyvistä rannalle toteutetuista asuntoalueista on erinomaisia esimerkkejä: Ruoholahti, Pikku-Huopalahti, Herttoniemen-

ranta, Vuosaari ja Arabianranta. Kaikille näille alueille on yhteistä, että ne parantavat rakentamista edeltänyttä tilannetta. Tällaisia alueita on Helsingissä vieläkin asutuskäyttöön otettavaksi esimerkkeinä Jätkäsaari, Sompasaari ja Laajasalon öljysatama-aluekin. Sen sijaan alueiden käyttösuunnitelmaehdotuksessa esitetyistä monien luonnontilaisten rantojen, saarien ja salmien täyttämistä ja rakentamista tulee ehdottomasti luopua. Helsingin merellinen sijainti on ainutlaatuinen. Sen suomat virkistäytymismahdollisuudet tulee turvata kaikille helsinkiläisille.

Saaret

* Yleiskaavan tarkistustyön periaatteena tulee olla nykyisten saarien säilyttäminen saarina, niitä ei rakenneta, vaan ne varataan kaupunkilaisten yhteiseen ja yleiseen käyttöön. Santa-hamina voisi olla ainoa poikkeus tästä. Periaate tarkoittaisi sitä, että saarien muuttamisesta niemiksi (mm. Hatut ja Lammassaari) laajentamisesta rakennusmaaksi (mm. Raja-saari ja Koivusaari) tai rakentamisesta (Vartiosaari) luovutaan lopullisesti.

* Helsingin saaristo pitää säilyttää kaupungin asukkaiden virkistyskäytössä ja kehittää sen käyttöä tässä tarkoituksessa. Esimerkiksi Tukholma on ymmärtänyt saaristonsa merkityksen asukkailleen ja turisteille.

* Saaret hyvien julkisten veneyhteyksien päähen ja virkistyskäyttöön. Saaret ovat Helsingin se jokin, upein rikkaus. Saaret ovat mahdollisia virkistysalueita ja siksi niille pitää kaikkien päästä. Saarille ei ole järkevää rakentaa asuntoja, koska liikenteen järjestäminen niille on vaikeaa.

* Saarten käyttötarkoitus voi vaihdella eli saarten profiloitumista tulisi kehittää. Saarten virkistyskäytön kehittäminen tulee tapahtua kunkin saaren ominaispiirteitä kunnioittaen. Jokaiseen saareen ei tarvita rakennettuja virkistyspalveluja, vaan käyttö voi olla retkeilyllisempää.

Merentäytöt

* Asutuksen tulisi laajentua pohjoiseen, ei etelään meren päälle.

* Kasvuun ei kannata varautua suurille täyttömaille perustuvilla ratkaisulla, sillä kasvun jäädessä toteutumatta luontoon on koskettu rajulla tavalla perusteettomasti.

* Jos meren täytöt ovat aivan välttämättömiä, on täyttöalueet sijoitettava jo aiemmin täytettyjen alueiden lisämaaksi – ei missään tapauksessa luonnontilaisille rannoille ja matalille merialueille, jotka ovat meren ekologian ja maiseman kannalta meren rikkaimmat alueet. Ainakin Koivusaaren, Lauttasaaren eteläkärjen ja Laajasalon öljysataman eteläpuolen täyttöalue-esitykset on ehdottomasti poistettava kaavasta. Kantakaupungin alkuperäisestä rantaviivasta ei ole jäljellä kuin muutamia kymmeniä metrejä. Täyttömaiden ranta-alueet ovat luonnottoman tasaisia, kun taas luonnolliset korkeuserot luovat edellytykset asukkaiden ja ympäristön kannalta ilmeikkäälle ja vaihtelevalle kaupungille. Elottomia kivi- tai betonipenkereitä ei enää tarvita. Tavoitteena pitää olla vanhojenkin täyttöalueiden rantaviivan luonnonmukaistaminen rantojen ja niiden edustojen loiventamisella, suoraviivaisuuden poistolla sekä kasvillisuusvyöhykkeen luomisella.

* Kauniin, viihtyisän merenrannan täyttäminen ja täyttömaan päälle rakennettava korkea talomuuuri edustavat 70-lukulaista ajattelutapaa: maisemallisesti parhaat paikat rakennetaan, vaikka ne tulisi päinvastoin säilyttää luonnontilaisina nopeasti kasvavassa ja tiivistyvässä suurkaupungissa, jossa asukkaat kipeästi tarvitsevat henkireikiä.

* Mahdollinen lisätäyttö tulee suunnitella huolellisesti.

LIIKENNE JA LIIKKUMINEN

Yksityisautoilu ja joukkoliikenne

* Esitetyt liikenteen ennusteet ja suunnittelu pohjautuvat yksityisautoilun tukemiseen, sillä joukkoliikenteen suhteellisen osuuden säilyminen tarkoittaa yksityisautoilun lisääntymistä. Joukkoliikenteen osuuden kasvattamiseen olisi otettava kunnianhimoisemmat tavoitteet. Yleiskaavassa on varauduttava myös siihen, että liikkumistavat voivat muuttua "parempaan" suuntaan.

* Suunnittelun tavoitteeksi pitää ottaa henkilöautoilun väheneminen, sillä autoilu heikentää kohtuuttomasti Helsingin viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Suuri enemmistö on aina liikkunut muilla kulkuvälineillä kuin henkilöautolla.

* Lisääntyvää joukkoliikennemyönteistä ilmapiiiriä tulee vahvistaa joukkoliikennettä suosivin liikennejärjestelmin. Joukkoliikenteen suhteellista osuutta ajetuista ajoneuvomatkoista tulee lisätä. Se on tärkeää, koska näin seudun liikkumisolosuhteet pysyvät kohtuullisena ja ilmanlaadulle asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa. Valtion rahoitusosuutta joukkoliikenteen parantamisessa pitää pyrkiä nostamaan. Raideliikenteen suuriin investointeihin ei tule edes suunnitelmatasolla ryhtyä ennen rahoituksen selviämistä.

* Yksityisautoilun kasvua voidaan hillitä joukkoliikennettä kehittämällä, sen houkuttavuutta lisäämällä ja suosimalla sille sopivaa kaupunkirakennetta. Kaupunkiseutu voi rakenteellaan minimoida fossiilisten polttoainneiden kulutusta. Metropolin etu on julkisessa liikenteessä. Sen suuret liikennevirrat voidaan hoitaa sähköisin liikennevälinein. Sen on oltava muodoltaan kompakti ja se tarvitsee koonsa vastaavan selkeän liikenneverkon.

* Erityisesti Kehä I:n sisällä pitää satsata joukkoliikenteeseen ja kevyen liikenteen kehittämiseen. Niukat voimavarat on satsattava sinne, mistä niille saadaan suurin hyöty, eli

joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittämiseen.

* Raideliikennettä tulee tehostaa ja liityntäliikennettä kehittää. Liikenteen tulisi perustua julkiseen liikenteeseen.

* Mikäli liikennealueita supistuu käytöstä, tulee näiden alueiden soveltumista tutkia virkistyskäyttöön tai maisemallista avaruutta tuovaan käyttöön.

* Kehityskuvan arvio autottomien ruokakuntien vähentymisestä on ristiriitainen väestön ikääntymisen kanssa.

* Helsinki voi vaatia lähikuntia parantamaan omaa Helsinkiin suuntautuvaa joukkoliikennettään, jolloin yksityisautoilun vähentyessä pysäköintitilanne keskustassa helpottaa.

* Julkinen liikenne on hyvin järjestetty. Sen nopeuttamiseksi tulisi selvittää bussien ja raitiovaunujen automaattinen tunnistusjärjestelmä, jotta turhalta liikennevaloissa seisomiselta vältyttäisiin.

Kevytliikenne

* Kehityskuvasta on unohtunut kevytliikenne kokonaan pois.

* Keskustaan olisi saatava kattava kävely- ja pyöräilyverkosto esimerkiksi katkaisemalla henkilöautoilta läpikulkumahdollisuuksia. Pyörätieverkostoa voisi lisätä rautateiden varilla.

* Pyörillä pitäisi olla oma, korkeuden ja värityksen osalta jalkakäytävästä ja muusta ajoradasta selvästi erottuva kaistansa.

* Keskustassa jalankulku on vaikeutunut pyöräteiden rakentamisen tai erottamisen vuoksi. Pyörätiet eivät ole keskustassa niin tarpeellisia, jos autojen ajonopeudet on pudotettu 20 – 40 km/h. Pyörä kuuluu ajoneuvojen joukkoon.

* Lasten tarpeet pitää huomioida esimerkiksi kevyen liikenteen väylien on oltava erilliset jalankulkuun nähden ja lasten kulkupaikoissa pitää olla liikennevalot.

* Koillis-Helsingissä on hoidettava kevyen liikenteen väylien jatkuvuus siten, että jalankulkijoille on omat kaistat.

* Pyörätiet Malminkartanosta Myyrmäkeen kiertävät nykyään ties missä. Pohjois-Malminkartanosta Myyrmäkeen tulisi rakentaa kevyen liikenteen väylä radan varren itäpuolelle.

Työmatkaliikenne

* Työmatkaliikenteeseen on odotettavissa muutoksia, kun työajat monipuolistuvat ja ruuhkahuiput laimenevat.

* Työmatkaliikennettä tulee ohjata mahdollisuuksien mukaan joukkoliikenteeksi.

* Joukkoliikenneyhteydet pitää olla hyvät myös epätyypillisinä työaikoina (muulloin kun 8-16).

* Etätöiden vaikutus tulisi huomioida myös liikenteen suunnittelussa.

* Miksi telematiikan kehitys on jätetty liikennetarkastelusta pois?

Pysäköinti ja autoilumaksut

* Pitää pyrkiä omalla autolla pendelöivien kuntarajalle pysäköimiseen sekä vähentää tuntuvasti keskustan pysäköintipaikkoja.

* Kantakaupungissa ja muilla hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueilla pysäköintipaikkainormit tulisi olla alhaisemmat kuin säännökset edellyttävät. Pysäköintipaikkojen ei tarvitse olla pysäkkejä lähempänä.

* Pysäköintipolitiikka ei ole asukasystävällistä, vaan suosii ulkokuntalaisia.

* Liikenteen solmukohtiin on tehtävä kunnan pysäköintialueet esimerkiksi Herttoniemeen ja Roihuvuoreen, jotta pääsee sujuvasti vaihtamaan joukkoliikennevälineisiin.

* Pysäköintimaksujen pitää olla korkeampia. Henkilöautojen pitää maksaa käyttämästään katutilasta. Autoilun kulut pitää kohdistaa autoileville.

* Autoille on rakennettava monikerroksisia maksullisia parkkialueita.

* Helsingin katutullit on otettava tarkasteluun.

* Katutullit otettava käyttöön keskustaan.

* Tietullit pitää olla yleisperiaatteena joka puolella tai ei missään.

Liikenteen haitat

* Kuinka yleiskaavassa aiotaan ratkaista liikenteen aiheuttamien päästöjen vähentäminen? Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ei ole mahdollista, mikäli henkilöautoilun annetaan kasvaa. Melua pitää vähentää esimerkiksi rakentamalla väylien varsille. Sen lisäksi, että kiinnitetään huomiota paikalliseen ympäristön laatuun tulee muistaa myös globaalit ympäristöongelmat ja Suomen kansainväliset velvoitteet niiden ehkäisemiseksi.

* Liikenteen haitoista pitää huomioida myös katupöly, joka sisältää hiekkaa, nastametallipölyä, asfalttia ja muita epäterveellisiä aineita. Sen torjuntaan auttaa liikenteen vähennys ja suolauksen, hiekoituksen ja nastojen kieltäminen. On puututtava myös typen oksidien ongelmaan.

* Liikenteen ja asumisen päästöjen osalta on tehostettava toimenpiteitä kansainvälisten sopimusten täyttämiseksi tavoitteena näiden sopimustavoitteiden saavuttaminen.

* Tutkimukset hiilidioksidipitoisuuksien ja päästöjen laskusta ottavat huomioon liian pie-

nen työssäkäyntialueen ja liian suppeat maankäytön vaihtoehdot.

Liikenneyhteydet

Keskustan liikenne

- Keskustan parkkiloalat ja ostoskeskukset lisäävät autoliikennettä. Autokannan kasvattaminen ei ole toivottavaa, koska uudet autot eivät tule mahtumaan kaduille eikä pysäköintialueille. Liikenteen vaatimia alueita on muutettava asumiseen tai puistoiksi.
- Jos keskustatunneli päätetään rakentaa, pitäisi tunnelin suuaukko sijoittaa kaavailtua vaihtoehtoa idemmäksi, Kulosaaren sillan tuntumaan. Tällöin Sörnäisten rantatien massiivinen henkilöautoliikenne ei pilaisi Suvilahden, Näkinpuiston ja Merihaan sekä tien toiselle puolelle suunniteltujen uusien asuntoalueiden asukkaiden elinympäristöä. Sörnäisten rantatietä myötäilevä pyöräväyläkin muuttuisi nykyistä houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi.
- Keskustatunneliin ei pidä päästä muualta kuin sen päistä ja maanalaisilta pysäköintipaikoilta. Muuten se syöttää vain lisää autoja jo nytkin ylikuormitettuun keskustan katuverkkoon. Tunnelin ja maanalaisen pysäköintitilojen rakentamisen ainoa järkevä perustelu voi olla vain autojen asteittainen vähentäminen ja lopulta poistaminen ydinkeskustasta, ei niiden lisääminen siellä.

Hakamäentie

- Hakamäentien ajokaistoja tulisi vähentää sen sijaan, että niitä lisätään. Ainakin Keskuspuiston siltojen osalta työ tulisi merkittävästi halvemmaksi. Lisäksi Keskuspuisto ei olisi taas remontissa ja ruhjottavana, ulkoiluväylät eivät olisi vuosia poikki eikä sillat olisi niin lohduttoman pitkät ja kolkot alitettavaksi.

Pasilanväylä

- Pasilanväylä tarvitaan vain, jos halutaan tukea yksityisautoilua.

Kehä II

- Kehä I:n parantaminen ja uudet poikittaiset pääväylät, Pasilanväylä ja Kehä II, keventävät muun katuverkon liikennepainetta, kun läpikulkeva liikenne poistuu. Nykyinen liikenneverkko ei riitä, kun autoliikenne kasvaa.
- Kehä II on tarpeeton, sillä se vain lisää yksityisautoilua ja sitä kautta melua ja saasteita. Kehä I ja III ovat tarpeeksi lähellä toisiaan, väliin jäävän alueen rikkominen pilaa asumisympäristön. Alueella pitää kehittää raideliikennettä ja parantaa poikittaista joukkoliikennettä.
- Ylimoitettusta Kehä II suunnitelmista on luovuttava ja tien tehoa olisi laskettava tultaessa Hämeenlinnantielle. Muuten se luo turhia odotuksia tien jatkamiseksi itään, läpi Keskuspuiston parhaiden osien. Kehä II ei hyödytä Helsingin kaupunkia ja se rikkoo erään kauneimmista maisemakokonaisuuksista Kaarelan alueella. Tietä haluavat ensisijaisesti Espoo ja Vantaa.
- Kehä II:n kaikki linjausvaihtoehdot lisäävät lähialueen liikennehaittoja tuomatta oleellista parannusta liikenneongelmiin.
- Kehä II:n linjaus läpi Malminkartanon ja Kaarelan arvokkaan alueen on irvokasta piittaamattomuutta ympäristöstä ja asukkaista. Helsinki on tehnyt periaatepäätöksen kieltää Kehä II:n linjauksen alueensa kautta. Nyt kuitenkin ollaan sumputtamassa Kaarelan alue Kehä II:n ja Hämeenlinnantien väliin.

Lahdentien liittymät

- Porvoon ja Lahdenväylän uudella liittymällä Tattarisuolla pystytään siirtämään raskasliikenne pois paikallisesta verkosta ja Tattarisuo saadaan suoraan pääväyliin. Liittymä myös kerää läpiajoliikenteen pois pikkuteiltä. Vaikutukset ulottuvat aina Pihlajamäkeen asti.
- Liittymä Viikistä pohjoiseen Lahdentielle on hyvä, koska nyt joudutaan ajamaan pitkiä kiertoteitä.

Tuusulanväylä

- Tuusulanväylä pitää kääntää radanvarren asemesta Veturitien jatkeeksi. Nykyisin Mäkelänkadun liikennesuunnitus on liikaa Käpylän, Itä-Pasilan ja Vallilan asutukselle. Uusi liikennejärjestely on myös kestävän kehityksen mukainen ja vapauttaisi Mäkelänkadun kolmannen kaistan tonttimaaksi.

Uusi väylä Espoosta Töölöön

- Espoon ja Töölön väliin tarvitaan ainakin yksi suuri liikenneväylä Lauttasaaresta Haagan suuntaan. Se on helpompi rakentaa uusille saarille (”Nörttisaaret”), kuin jo rakennetuille alueille. Koivusaari on helpompi lähtöpiste kuin Katajaharju niin kauan kun Koivusaareen ei ole sijoitettu uutta asuntoaluetta.

Raitiovaunuyhteydet

- Pakilan raitiotie vähentäisi autoliikennettä ja parantaisi alueen joukkoliikennedyhteyksiä, sillä alueella on huonot bussiyhteydet.
- Raitiovaunu kulkemaan Oulunkylään.
- Viikin ratikka (Viira) jatkeineen on kestävä kehitys, koska raitiovaunu vähentää autoliikennettä. Lisäksi raitiovaunu on mukava.
- Jatkamalla raitiovaunulinja 4:ää Herttoniemeen Herttoniemenranta ja Kulosaari liittyvät kantakaupunkiin. Metro ei palvele vaikutusalueella asuvaa lähes 30 000 ihmistä. Laivaliikenteen poistuessa Sörnäistä, on mahdollista rakentaa silta, joka

pystyy raitioliikenteen lisäksi välittämään kevyen liikenteen ja hälytysajoneuvot.

Poikittaisyhteydet

- Malmilla on parannettava ja nopeutettava poikittaisyhteyksiä. Kehä I:lle bussikaistat kaikkiin kohtiin. Jokerirata linjataan kulkemaan Malmin kautta, koska Malmi on junan keskusasema. Jokerirata tehdään nopeaksi raideradaksi.
- Poikittaisliikenteen parantaminen välillä Itäkeskus – Viikki – Veräjämäki – Oulunkylä pitää toteuttaa olevaa rata pitkin ”sukkula” –liikenteenä tai osana Jokeria. Näin Oulunkylä ja Viikki yhdistyisivät luontevasti Itäkeskuksen liike-, toimitila ja kulttuurikeskukseen.

Helsinki-Tallinna yhteys

- On rakennettava meren alla kulkeva Euro-rata Tallinnasta Porkkalaan. Porkkalasta rata jatkuisi Etelä-Espoosta Lauttasaaren teollisuusalueelle, Jätkäsaareen ja Munkisaaren ali Pasilaan Pisara-ratana, josta yhteydet lentokentälle ja Pietariin Suomenlahden kautta.
- Helsingin ja Tallinnan välille ei tule rakentaa tunnelia. Merimatka on miellyttävä ja tulee varmasti halvemmaksi kuin matkustaminen tunnelissa.

Itäväylä

- Yhdyskatu Itäväylältä Kehä I:lle on kallis. Onko hyvä rakentaa kallion läpi? Yhdysväylä tuo paljon liikennettä ja saasteita Viikkiin.
- Yhdysväylä Itäväylältä Kehä I:lle on tärkeä autoileville tammisalolaisille ja laajasalolaisille.
- Kehä I:tä ja Itäväylää tulee kehittää Turunlinnantielle asti, koska siellä liikenne ei vedä.
- Länsimäentie olisi pitänyt rakentaa vasta kun Itäväylä on sillä alueella nelikaistainen.

- Itäväylä pitää tehdä nelikaistaiseksi Riskutien kohdalta itään päin, koska liikenne väylällä kasvaa, siellä ajetaan kovaa ja ylitysmahdollisuuksia on vähän. Siksi liikuminen ei ole turvallista.
- Yleiskaavassa tulee huomioida kasvava liikenne Sipoon suunnasta. Itäkeskuksen ja Puotilan alueella osa matkustajista siirtyy joukkoliikenteen käyttäjiksi, joten näillä alueilla pitää varautua pysäköintiloihin.
- Yhteys Roihupellon kautta pohjoiseen on toteutettava, sillä se keventää merkittävästi Itäkeskukseen matkaavien ruuhkia.
- Itäkeskuksen eritasoliittymä tulee rakentaa siten, että toinen suunta on maan alla. Nykyinen tasoristeys on niin ruuhkautunut, että se on vaarallinen. Ruuhka tuottaa myös enemmän saasteita kuin sujuva liikenne. Liittymän liikenteelle varattua osuutta voi myös pienentää, mikä vapauttaa aluetta muuhun käyttöön.

Itäväylän kattaminen Kulosaaressa

- Kulosaareen ei tule tehdä tunnelia tai siltaa, sillä se on bisnes, jossa ympäristöseikat eivät paina.
- Kulosaaren kohdalla Itäväylä on laitettava kannen alle, koska näin saadaan lisää aluetta asuinrakentamiseen.
- Itäväylän lisäksi metro tulisi kaivaa tunneliin Kulosaaren kohdalla. Näin Kulosaaren yhdyskuntarakenne saadaan yhtenäiseksi ja alue toimivaksi. Se olisi myös esteettisesti hyvä ratkaisu.

Laajasalon liikennejärjestelyt

- Odotusajat ja jonot aamuisin Itäväylän suuntaan välillä Laajasalon silta - Itäväylä ovat kohtuuttoman pitkiä. Herttoniemen liikenneympyrän ruuhkaisuutta voidaan ohittaa rakentamalla jo kaavailtu Laajasalon suunnan ja Itäväylän yhdistävä tunneli.
- Laajasaloon saatava hyvät joukkoliikennedytydet, joko metro tai muu raideyhteys.

- Julkista liikennettä Laajasalosta metroasemalle tulee edelleen kehittää.

Metro

- Ranta-alueille suunniteltuja metroyhteyksiä voi jatkossa hyödyntää tehokkaasti vain täyttöalueita lisäämällä. Metroyhteydet on suunniteltava sinne, missä laajenemisenvaraa on vielä sadan vuoden aikana luonto- ja kulttuuriarvoja tuhoamatta. Suunniteltujen linjauksien vaikutusalue on etelässä jo valmiiksi vedessä. Metro, jota ei voi syöttää liittymällä kaikista suunnista on huono ratkaisu.
- Helsingin metroverkko on rakennettava tiheäksi, sillä metro tuottaa vain murtoosan henkilöautoilun tuottamista ympäristöhaitoista matkustajaa kohti laskettuna. Lisäksi metro vaatii vähemmän tilaa: Helsingin kaksiraiteinen metrorata kuljettaa Kulosaaren sillan kohdalla yhtä paljon matkustajia kuin Kehä I:n vilkkain kuusi-kaistainen osuus.
- Suutarilaan pitää saada metro.
- Kehä I:n ja Kehä II:n yhteyteen sopisi metro.

Metro Laajasalosta Santahaminaan

- On monin tavoin kyseenalainen hanke ja se ei palvele Laajasalaa yhtään paremmin.
- Yhteyttä ei tarvita, koska itään kulkee jo metro, metrolinja meren alle rakennettuna on riski ja jäädytysysteemi on kallis rakentaa,
- Yhteys on kallis ja tarpeeton.
- Metro Laajasaloon on kallis ja lisää paineita rakentaa viheralueille.

Länsimetro

- Helsingistä länteen on saatava pikaraitiotie tai metro, sillä bussiruuha länteen on karmea.
- Länsimetro on tärkeä pääkaupunkiseudun kokonaisuuden kannalta. Autoilla ei tarvitsisi tulla enää keskustaan, vaan ne voisi jättää metroasemille kaupungin ulkopuolelle. Länsimetro on pitkällä tähtäimellä tärkeä hanke ja se palvelee kasvavaa Espoota, jossa löytynee rakennusmaata. Metrolla voidaan säästää maata. Metro on ekologinen hanke.
- Metro on jatkettava Otaniemeen asti, koska seudun itäisistä kaupunginosista ei ole toimivaa joukkoliikennettä Otaniemeen ja näin itäiset kaupunginosat jäävät yhä enemmän jälkeen informaatioyhteiskunnan kehityksestä. Espoon metron tueksi tarvitaan ehkä satatuhatta asukasta lisää. ”Nörttisaarien” suunnitelma tuo esiin uuden vaihtoehdon. Metro voitaisiin suunnata Tapiolasta Otaniemen, Tavisalon ja Munkkiniemen kautta Töölöön. Myös Lehtisaaressa tulisi olla metroasema.
- Miksei voimakkaammin ole esillä Töölön kautta kulkeva vaihtoehto, jonka etuna olisi tiivis asutus metrolinjauksen molemmin puolin?
- Metrolinjan jatkaminen Mannerheimintien suuntaan esimerkiksi Töölö – Meilahti - Pikku-Huopalahti - Munkkivuori - Munkkiniemi vähentäisi liikennettä Mannerheimintien liikenneyhteisyyksiä myös Meilahden sairaalan alueella, Pikku-Huopalahdessa, Munkkivuorissa ja Munkkiniemessä. Nykyiset asukkaat riittäisivät metrolinjan käyttäjiksi. Espoolaiset voisivat jatkaa linjaa Munkkiniemestä Espooseen esimerkiksi Leppävaaraan ja Tapiolaan.
- Länsimetron linjaus Espooseen pitää tehdä Munkkiniemen tai Lauttasaaren ja

Lehtisaaren kautta ja poistaa Koivusaaren linjaus. Metron suuntaaminen merelle ja saarille on kummallista ja kallista näpertelyä. Luontevinta olisi kuiva maa, jonne seudun pääasiallinen kasvu on suunnattava.

- Eivätkö Jätkäsaaren 12000 asukasta tarvitse omaa asemaa?
- Miksi metroradan pitää mennä sekä maan alla että päällä? Voisihan sen laittaa kulkemaan ainakin osittain niin sanotusti ilmasiltana.

Länsimetro Lauttasaaressa

- Metrolinjan jatkaminen Ruoholahdesta Lauttasaaren kautta Espooseen on otettu esiin perusteena Koivusaari - Hanasaari hankkeelle (ja päinvastoin). Alueella ei nykyisin ole metroaseman kustannusten edellyttämää asutusta. Koivusaaren ja Karhusaaren kautta kulkevan linjausehdotuksen ja Koivusaaren aseman merkittävänä ongelmana on vaaditun tehorakentamisen keskittäminen sille täysin sopimattomille ranta-alueille. Linjauksen kulku maan päällä Koivusaaren, Hanasaaren ja osin vielä Karhusaarenkin kohdalla, Länsiväylän eteläpuolella on erityisen huono. Se johtaisi mm. Karhusaaren ulkoilupuiston ja uimarannan ympäristön ja maiseman pilaamiseen. Sen lisäksi Karhusaaren kartano jäisi eristyksiin metroradan ja Länsiväylän väliin. Kun metro kuitenkin kääntyisi kohti Otaniemeä, Karhusaaren uhraaminen ei ole mitenkään perusteltua.
- Koivusaaren metroasema on tarpeeton, sillä tähän miljööseen sopiva asukasmäärä ei ole riittävä peruste kalliin aseman rakentamiselle. Lauttasaari ja sen 18 500 asukasta eivät välttämättä metroa tarvitse.
- Länsimetro voidaan rakentaa, mutta Koivusaaren pysäkkiä ei tarvita. Yksi metroasema Lauttasaaressa riittää.
- Länsimetron rakentamiselle pitää asettaa seuraavat tavoitteet: julkisen liikenteen palvelutaso ei saa laskea, metrolla ei saa olla haitallisia ympäristövaikutuksia (kau-

punkikuva ja maisema), metrolla tulee olla positiivisia vaikutuksia Lauttasaaren yhdyskuntarakenteen kannalta ja sen tulee luoda uusia toiminnallisia mahdollisuuksia. Vattuniemen työpaikka-alue tulee ottaa huomioon metroasemien sijoittelussa.

- Koivusaaren metroperustelut ihmetyttävät. Miksi koivusaarelaiset eivät käyttäisi autoa? Metron tarpeellisuutta ei voi perustella lauttasaarelaiden käytöllä vaan Espoon liikenteellä. Miksi lauttasaarelaiden tulee maksaa asuinalueensa viihtyisyydellä siitä, että espoolaiset ymmärtäisivät jättää autonsa kotiin?
- Metron laaja kannatus Lauttasaareissa pohjautuu pääasiassa toiveeseen, että Lauttasaaren läpikulkuliikenteen aiheuttamat haitat pienenisivät.
- Lauttasaaren osalta pitää metrokysymystä pohtia koko saaren näkökulmasta. Pääperiaatteena pitäisi olla metron käyttämisen maksimoiminen jo alueella asuvien asukkaiden näkökulmasta. Kun tätä ongelmaa ei pohdita ensisijaisena kysymyksenä, Helsingin kaupunki provosoi lauttasaarelaisissa tarpeetonta vastarintaa metron kohtaan. Se ei kai ole uuden liikennesuunnittelun tarkoitus?
- Länsimetro on liikennepoliittinen ratkaisu, jolla yritetään ratkaista Espoon hajanaisen yhdyskuntarakenteen ja sen aiheuttaman Helsingin alueelle tunkeutuvan yksityisautoilun ongelmia. Lauttasaaren merellisen ympäristön uhraaminen tälle politiikalle on kohtuutonta. Se ei vähennä metron kustannuksia, sillä ongelman perimmäinen syy ei ole Helsingin alueella. On keinotekoisia perustella metroaseman kustannuksia tällä tavalla.
- Metrolinjaus Ruoholahdesta Lauttasaaren kautta Espooseen ei ole huonompi ajatus, mutta Koivusaaren pysäkki ja sinne rakentaminen tekee sen huonoksi. Metro ei saa oleellisesti muuttaa alueen yleisilmettä. Radan vetäminen meren päällä Hanasaaaresta Karhusaareen polkee alleen kaikki arvot luonnonmukaisesta ympäristöstä. Metro pitää viedä maan (meren) alle vähintään Kehä I -liittymän tienoille. Metron

käytön kannalta rata on ulotettava riittävän kauas Espooseen. Radan jatkaminen vain Lauttasaareen ei tuo paljoakaan lisää käyttöä, sillä nykyiset bussiyhteydet Lauttasaaresta keskustaan suuntaan ovat riittävät.

- Länsiväylästä tulee meluaidoista huolimatta nyt jo liikaa melua. Mikäli länsimetro rakennetaan, sen pitäisi meren ja saaristomaiseman kohdalla kulkea maan alla.
- Metroyhteys Lauttasaareen ei paranna kulkuyhteyksiä, sillä alueella on jo toimivat linja-autoyhteydet. Metron myötä kulkuyhteydet itse asiassa huononevat ja hidastuvat, kun kulkuvälinettä täytyy vaihtaa bussista metron.

3. ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ ALUEIDEN SUUNNITTELUSTA

KANTAKAUPUNKI JA LAUTTASAARI

Kantakaupunki yleensä⁵

* Helsingin keskustaa ei saa tukkia suurilla rakennusmassoilla. Lähiluonto on kantakaupungissakin säilytettävä. Kaunis keskusta on rauhoitettava autoilta ja ydinkeskustan tulee olla kävelyaluetta. Keskustassa pitää olla toimintoja niin kaupunkilaisille kuin turisteillekin, esimerkiksi rannat ja uiminen on käyttämätön matkailupotentiaali.

* Kantakaupungin rakentamispaidat on jo käytetty. Alueiden varaaminen sieltä täältä ei auta, vaan pahentaa kaupungin ongelmia.

* Kantakaupunkia voisi tiivistää tasokkaasti, esimerkiksi pitäisi tutkia ullakkorakentamismahdollisuuksia.

* Kantakaupunkiin ja sen läheisiin alueisiin sopivat umpikorttelit, jotka suojaavat hyvin melulta ja joiden pihat sopivat esim. lapsille.

* Kantakaupunkiin on järkevää rakentaa suhteellisen pieniä asuntoja.

* Keskustan kaikki jäljellä olevat puistot ja aukiot ovat kaupunkilaisten ja täällä muuten liikkuvien viihtyvyyden kannalta kallisarvoisia ja korvaamattomia.

* Keskustan tiivistämistä pitää välttää keskustan nykyisten liikenne-, terveys-, melu-, ja epäviihtyvyyden ongelmien vuoksi.

Kamppi, Töölönlahti, Eteläsatama

Kamppi-Töölönlahden alueelle ei saa rakentaa, vaan keskustan sisäinen maiseman avaus ja pitkät näkymät pitää säilyttää, koska se on historiallisesti aina kuulunut Helsinkiin. Kansallismaisemaa ei saa tuhota. Kampin kenttä on aina ollut avoin. Keskustassa ei pitäisi rakentaa Pikku Parlamentin tonttia, Töölönlahden rantaa, Kiasman lähiympäristöä, Kaisaniemeä eikä Tokoin puistoa. Töölönlahden ja Kampin alueen järkyttävät ympäristöön sopimattomat rakennusmassat ovat jo peruuttamattomasti pilanneet kaupunkikuvaa. Onko Arkadiankadulta todella suljettava näköyhteys Eduskuntatalolle? Töölönlahden rannoille vain viheralueita ei rakennuksia radan varteen. Miksi Postitalo tai Rautatieaseman kaltaisen arvorakennus latistetaan kirjavien uudisrakennusten varjoon?

Mannerheimintien ja Töölönlahden välinen alue Töölönlahden eteläpäässä on joutomaata, jonne voi rakentaa asuntoja ja toimitiloja.

Töölönlahdelle kaavaillut toimistotilat ja asunnot yksityistäisivät alueen ja muuttaisivat lähiöpuistoksi kaupungin keskeisimmän yhteisen viheralueen.

Kiasman viheriöltä Töölönlahdelle saakka on säilytettävä yhtenäisenä viherväylä kävelyraitteineen ja oleskelualueineen. Se on tärkeä ilman laadun, maisema-arvojen ja viihtyvyyden kannalta.

Kampin metroasema tulisi säilyttää arvokkaana rakennuksena, joten ei lisärakentamista tälle tontille.

Linja-autoasemaa ei pidä rakentaa tukkoon. Alueella pitäisi olla aukio postitalolta metroasemalle.

⁵ Keskustan liikennettä koskevia näkemyksiä on luvussa Liikenne ja liikkuminen.

Nykyinen rautatieura Ruoholahdesta eduskuntatalolle voitaisiin rakentaa kanavaksi, joka päättyy Töölönlahdelle.

VR:n makasiinien aluetta ei saa rakentaa, koska rakennuksissa on mielenkiintoisella tavalla vaikutteita eri tyyliuunnista. Ne ovat erinomainen paikka yleisötilaisuuksille ja musiikkitalolle löytyy toinen paikka.

Pikkuparlamentin puistoa ei tule rakentaa, koska eduskunnalle löytyy lisätilaa lähistöllä olevista valmiista rakennuksista ja keskustassa on vähän puistoja. Lisäksi kaupunkimaisema Töölönlahden suuntaan muuttuu suljetuksi, ahtaaksi, massiiviseksi ja rumaksi ja koko Kampinkentän, postin ja eduskuntatalon ympäristö on vaarassa tulla liian tiiviisti rakennetuksi.

Radan varren alkupäähän rautatieaseman tuntumaan ei pidä rakentaa, koska tällä hetkellä Siltasaaren suunnasta Töölönlahdelle Finlandia-talon tuntumaan avautuu upea kansallismaisema, joka pitää säilyttää. Poistamalla radanvarren rakennuspaikat saadaan suurempi ja toimivampi puisto. Rakentaminen pilaisi Töölönlahden eteläpuolen lopullisesti.

Pohjoisesplanadi on suljettava liikenteeltä, koska ydinkeskusta kaipaa selkeää ”keskipistettä”, joka voisi olla laajennettu Esplanadin puisto.

Eteläsataman matkustajalaivaliikenne tulee siirtää Sompasaareen ja eteläsataman alue tulee sijoittaa asumista ja pienvenesatamatoimintoja. Yleiskaavassa tulee arvioida uudelleen matkustajasatamatoimintojen sijaintia, sillä suuret matkustajalautat tuovat tullessaan runsaan rekkaliikenteen.

Matkustajasatamaa ei saa siirtää pois eteläsatamasta sen sijaan tavaralaivaliikenne voidaan siirtää Sompasaareen.

Merisatama, Munkkisaari, Hernesaari, Melkki, Jätkäsaari

Merisatamaan ei pitäisi rakentaa.

Merisatamaan on rakennettava korttelirivi Merikadun eteläpuolelle.

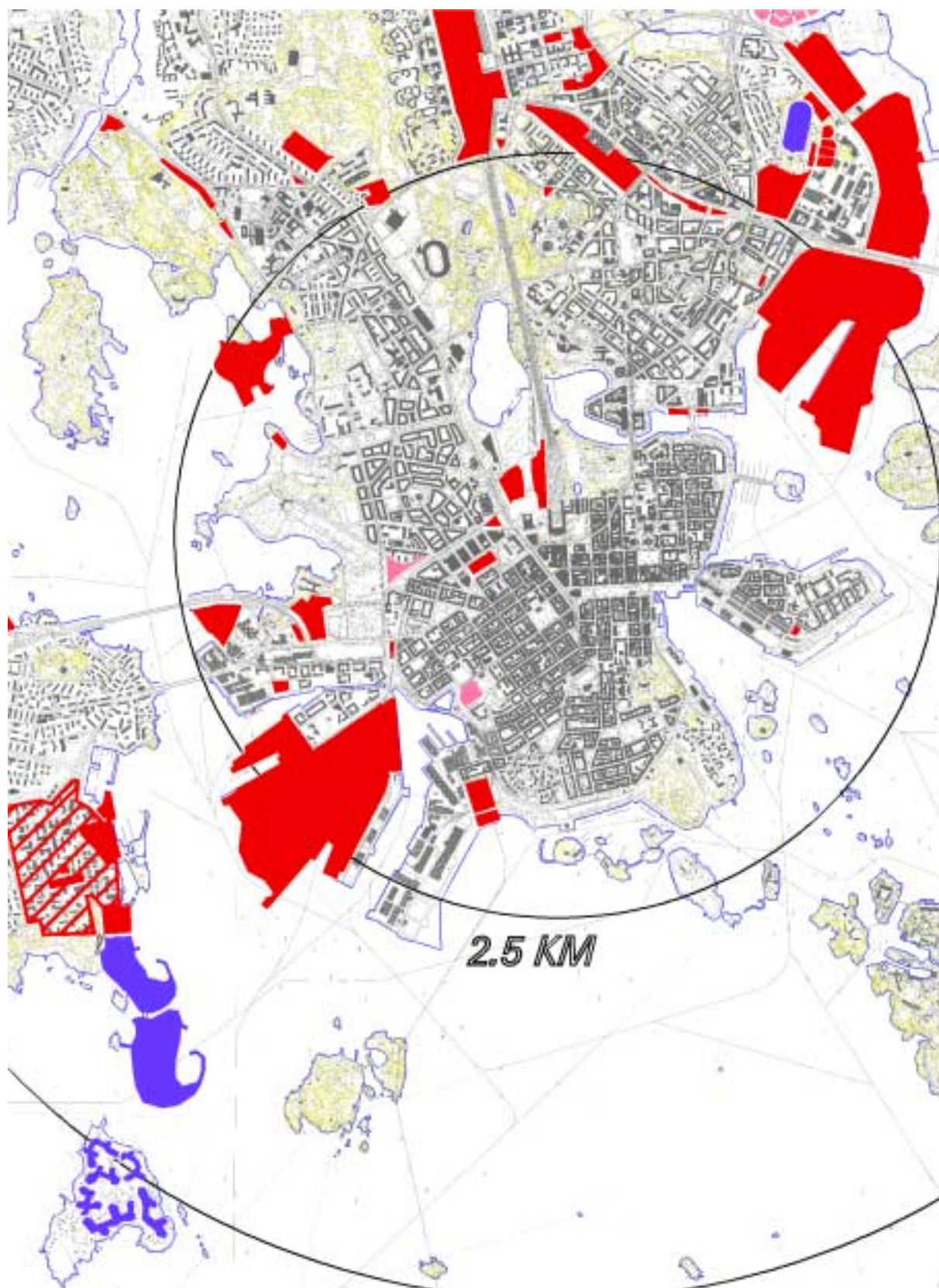
Munkkisaaren ranta tulee säilyttää väljänä kaikkien helsinkiläisten (nykyisten ja tulevien) virkistys- ja urheilualueena. Kantakaupungin niukkoja viheralueita ei saa vähentää. Ullanlinnan peruspiiriin luetaan ulkoiluun soveltumattomia alueita, kuten hautausmaat ja saaret. Kaivopuisto on jo nyt ylikuormitettu. Tilannetta helpottamaan pitää säästää jokainen vihreä kaistale eteläisen Helsingin tiiviimmin rakennetuissa kaupunginosissa.

Munkkisaari - Hernesaari alueen yli avautuu ainutlaatuinen merinäköala, joka on myös jatko eteläiselle rannalle ja siksi tärkeä virkistysalue. Vanha puhdistamo sopisi liikuntatilaksi.

Hernesaarella tulisi huomioida umpikeskustan yhteys merelle Tehtaankadulta merelle kulkevana puistikkona.

Melkki tulee säilyttää yleisessä virkistyskäytössä ja sinne pitää olla veneilijöille rantautumismahdollisuus.

Jätkäsaari soveltuu rakentamiseen, koska alueen nykyinen toiminta on väärässä paikassa, se aiheuttaa liikenneongelmia ja se on rumaa ja saastuttavaa. Alueella on puutetta asuntotonteista, palvelut ovat lähellä ja alueelle on hyvät liikenne- ja joukkoliikenneyhteydet. Asuinrakentaminen sopii alueelle myös kaupunkikuvallisista syistä. Ottamalla käyttöön jo rakennettuja alueita säästyy virkistysalueita rakentamiselta. Rakentamisen jälkeen rannat tulee olla kaikkien käytössä. Kärki pitää jättää rakentamatta.



Alueiden käyttösuunnitelma ehdotus. Tutkittavat uudet asunto- ja muut rakentamisalueet. KSV/yleiskaavatoimisto 12.10.1999. Kartassa näkyy punaisina tutkittavat uudet asunto- tai muut rakentamisalueet kahden vuosikymmenen tähtäimellä sekä Lauttasaaren eteläosa sekä Melkki myöhemmin tulevaisuuden rakentamisalueena (violetti).

Ruoholahti, Salmisaari, Lapinlahti, Taivallahti, Rajasaari

Ruoholahtea tulee kehittää voimakkaasti asu-
misviihtyvyyden suuntaan alueiden nykyinen
ahtaus ja liikennemäärät huomioiden. Uusia
rakentamisalueita ei näille alueille ehdoteta
kaavoitettavaksi.

Ruoholahden pohjoiskärjestä puolet voisi
rakentaa.

Salmisaari sopii asuin- tai toimistorakentami-
seen, koska se sijaitsee metroaseman vieressä.

Lapinlahden alue on kokonaisuudessaan säi-
lytettävä nykyisessä käytössä. Ei täyttää ran-
noille. Arvokasta puistoa tulee vaalia ja hoitaa
tärkeänä Helsingin erityispiirteenä.

Hietaniemeen ja Taivallahteen ei saa raken-
taa.

Taivallahdelle kaavailtu hotelli on erittäin
suuri virhe. Uimaranta-alue on jo nykyisel-
lään liian ahdas ja Taivalsaaren kärki on alun
perin kai varattu viheralueeksi ja uimarannan
laajennusvaraksi.

Taivalsaareen niemelle on perusteltavissa
vain 2-kerroksinen paviljonkimainen raken-
taminen.

Koko Seurasaaren selän itäranta (mukaan
lukien Lapinlahden alue ja Hietaniemi) on yh-
tenäinen ja monipuolinen ranta-alue, joka tu-
lee säilyttää puistoalueena.

Taivallahden ja Rajasaaren rakentaminen
vähentäisi olennaisesti virkistymismahdolli-
suuksia ja viihtyvyyttä tiukkaan rakennetussa
Töölössä. Liikenne on jo nyt liiallista, lisää
autoja ei tarvita. Vanhat, vammaiset, lapset,
autottomat, mökittömät tarvitsevat puistot, vi-
herpläntit, rannat omalle alueelleen kävely-
etäisyydelle. Kylpylähanke on uskomattoman
julkea. Viheralueena aluetta voidaan ”paran-
taa” hyvin halvalla.

Rajasaarella on soutu- ja melontakeskus ja
salmessa vilkasta melonta- ja venetoimintaa.
Suojaista salmi on hyvä harjoittelupaikka esi-
merkiksi koululaisille. Rajasaarella nykyisin
sijaitsevat toiminnot - Virusteatteri, koirien
ulkoilupuisto, venesatama ja talvitelakointi-
alue - tulee säilyttää. Lumenkaatoalue ja enti-
nen vedenpuhdistamon alue pitää siistiä ja
kunnostaa. Eikö Rajasaari ole tullut kau-
pungin omistukseen testamentilla, jonka ehto-
na oli, että saarella on koirien ulkoilualue?
Rajasaari on ainoa saari, jonne pääsee ilmai-
seksi ja koirien kanssa. Aiotaanko vähäisellä,
luultavasti kalliilla luksus-rakentamisella pila-
ta luonnonarvoja tulevilta sukupolvilta? Kalli-
oiselle saarelle rakentaminen ja voimalinjojen
siirtäminen tulevat kalliiksi.

Rajasaaren täyttömaa-alueet, joilla on vuosia
toiminut pienvenesatama ja lumenkaatopaikka
ovat suurelta osin maaperältään saastuneita.
Voidaanko alueelle rakentaa asuntoja? On
syytä tutkia millaisia raskasmetalleja ja muita
myrkyllisiä aineita saarella toimiva jäteveden-
puhdistamo on laskenut Rajasaareen ja ranta-
vesien pohjiin. Maantäytöt saavat päästöt to-
dennäköisesti liikkeelle. Veden laatu heikke-
nee vuosiksi mutaisen pohjan lähtiessä liik-
keelle. Tämä vaikuttaa kalakantaan sekä alu-
een virkistyskäyttöön. Rannan liikenneyhtey-
det eivät kestä lisäasutusta ja saaren kulkuyh-
teydet eivät riitä uudelle asutukselle. Uudet
yhteydet tulevat kalliiksi.

Rajasaaren rakentamishdotus kertoo siitä,
miten kaupungin merellisyys voidaan syr-
jäyttää ja ymmärtää täysin väärin. Jo pelkkä
ehdotus Rajasaaren rakentamisesta on kau-
punkilaisia syvästi loukkaava. Pääministerin
kesäasunnon ja soutustadionin välinen kaunis
rantamaisema Töölössä on yksi Helsingin ai-
nutlaatuisimpia maisemia, jota ihailevat vuo-
sittain kymmenentuhannet Sibeliusmonu-
menttia katsomaan tulevat turistit.

Rajasaareen voi rakentaa.

Merikannontien merellistä rantavyöhykettä ei saa tärvätä. Koko rantavyöhyke tulee säilyttää nykyisenkaltaisessa kevyesti rakennetussa yleisessä vapaa-ajan käytössä. Rajasaareen esitetty rakentaminen on maisemallisesti tuhoisa Seurasaarenselän muilta rannoilta että erityisesti Merikannontieltä käsin, missä avoin maisema katoaisi veden päälle kaavaillun asuntomuurin taakse ”yksityiskäyttöön”.

Seurasaaren vesistön aluetta pitää kehittää virkistysalueena. Alueelle rakennettaessa tulee huolehtia, ettei alueen luonnontilainen olemus muutu ja liikunta- ja virkistysmahdollisuudet kärsi. Alue on Keskuspuistoon verrattavissa oleva virkistysalue. Aluetta käytetään melontaan, soutuun, veneilyyn, kalastukseen ja uintiin. Alueen rannoilla toimii useita kesä- ja talvikauden virkistys- ja liikuntakäyttöä palvelevia yhdistyksiä, rakennelmia ja toimintakeskuksia. Seurasaaren vesistön äärellä sijaitsee kansainvälisesti merkittäviä kohteita. Aluevarausluonnoksessa esitetyt rakennuskohteet ja niiden edellyttämät maantäytöt vaikuttavat vesistöön ainakin seuraavilla tavoilla: veden laatu heikkenee, koska maantäytöt nostavat pohjaliejut liikkeelle, veden virtaukset muuttuvat ja heikentyvät (esim. Hattujen täyttö estää etelätuulien tuomat virtaukset Lauttasaaren siltojen alitse) ja vesistön virkistyskäyttömahdollisuudet heikkenevät.

Seurasaarta ympäröivät, Länsiväylän pohjoispuoleiset suojaiset vesialueita tulee kehittää vesivirkistysalueena, sillä Helsinki tarvitsee keskuspuiston lisäksi myös keskuspuistomaisen vesivirkistysalueen. Tällä alueella jo rannoilla oleva jalankulkureitistö on kehitettävissä entistä paremmin kaupunkilaisten ulkoilutarpeita palvelevaksi. Länsipuolen suojaiset ”sisävedet” antavat myös erinomaiset mahdollisuudet monipuolisiin kaikille sopiviin vesiharrastuksiin kuten kalastukseen, uintiin, soutuun, melontaan ja jäällä tapahtuvaan moninaiseen liikuntaan ja avantouintiin.

Meilahti, Laakso, Niemenmäki

Paciuksenkadun länsi- ja lounaispuoli tulee jättää rakentamatta. Alueen reuna aloittaa Seurasaareen päättyvän puutalo- ja kulttuuri-maisema-alueen arboretumeineen. Paciuksenmäen avaruus tuo väljyyttä ja avaruutta keskustaa lähestyessä.

Munkkiniemen sillan kupeeseen Paciuksenkadulle suunniteltu rakennusalue rikkoo yhtenäisen ranta- ja puustoalueen. Pikku-Huopalahden Paciuksenkadun puoleinen toimistorakennustiivistymä suunniteltua aluetta vastapäätä on jo aivan riittävän raskasta katsottavaa. Kadun toisella puolella tarvitaan väljää puistomaisemaa.

Mannerheimintien funkistalojen takaisen alueen kaupunkilaiset mieltävät Keskuspuistoksi, vaikka Keskuspuiston raja osayleiskaavassa kulkeekin idempänä. Uutta talorivistöä tähän kauniiseen puisto- ja metsämaiseen ei kaivata.

Laakson sairaalan eteläpuolella olevat tontit Lääkärinkadun pohjoispuolella tulee säästää rakentamiselta. Juridisista kaavarajoista riippumatta ne mielletään osaksi Keskuspuistoa. Erityisesti alueen tervaleppäinen lehto ympäristöineen, joka on inventoitu S1-luonnonsuojelukohteeksi yhtenä Helsingin arvokkaimmista (I-luokan) kasvillisuusalueista.

Auroran sairaalan eteläosaan voi rakentaa uusia asuntoja. Nordenskiöldinkatu laitetaan tunneliin ja rakennetaan sen päälle.

Niemenmäen rantoja ei saa rakentaa, koska vieressä oleva Huopalahti on jo niin täyteen rakennettu. Silta on jo niin sumppu, että liikennettä ei saa tulla alueelle lisää.

Pikku-Huopalahdessa sijaitseva Toimelan viljelypalsta-alue on merkittävä maisemakulttuurikohteeksi, koska se on hurmaava vastakohta nykyaikaisesti ja tiiviisti rakennetulle asuinalueelle.

Merihaka, Hakaniemi, Kallio, Alppila, Sörnäinen, Vallila, Sompasaari, Kyläsaari, Arabianranta, Käpylä, Koskela, Pasila

Hakaniemenrantaan ei pidä rakentaa uusia taloja. Niille ei riitä piha eikä paikoitustiloja ja veden vaihtuvuus Töölönlahdella huononee. Hakaniemensillan madaltaminen katkaisisi pääliikenneyhteyden Merihakaan. Haapaniemenkadun katkaisu tukkisi pohjoiset liikenneyhteydet Merihakaan. Molemmat ylikulut Sörnäisten Rantatien yli on säilytettävä.

Hakaniemen rannan rakentamista ja keskustunnelin suuaukkoa Haapaniemenkadun kohdalla ei pidä toteuttaa. Rakentaminen tukkii vähäisen jäljellä olevan rannan. Lisäksi nykyiset autopaikat katoavat ja veisi nykyäänkin vähäisen valon nykyisiltä asukkailta ja talossamme toimivalta lastentarhalta. Haapaniemenkatu on tärkeä yhteys asukkaiden autoiluun ja sitä kautta kulkevat bussit palvelevat erinomaisesti vanhuksia, joita on paljon. Katu on tärkeä myös paloautoille.

Hakaniemessä ja Sörnäisten rannassa ihmisillä tulee säilyttää kytkentä ja pääsy rantaan.

Vallilan teurastamon ja keskusvankilan alueet sopivat asuinalueeksi.

Sompasaari, Sörnäinen ja Kalasatama soveltuvat asuinrakentamiseen. Nykyinen käyttö aiheuttaa raskasta liikennettä, on saastuttavaa ja rumaa. Alueet ovat liikenteellisesti hyvin saavutettavissa, palvelut ovat lähellä ja rakentamisella voidaan parantaa kaupunkikuvaa myös lähialueilla. Alueille on mahdollisuus tehdä ranta-asuntoja. Tekemällä jo rakennettu kaupunki tiiviimmäksi säästetään luontoa. Uudet asuinalueet on suunniteltava etupäässä autottomia talouksia varten. Näin varmistetaan se, että alue jatkossakin säilyy yli 70-prosenttisesti autottomien kotitalouksien hallussa. Rakentamisen tulee olla maltillista. On pidettävä huoli alueiden jalankulkuympäristön viihtyisyydestä. Uudisrakennuksiin pitää kaavoittaa kivijalkamyymälöitä sekä erilaisia

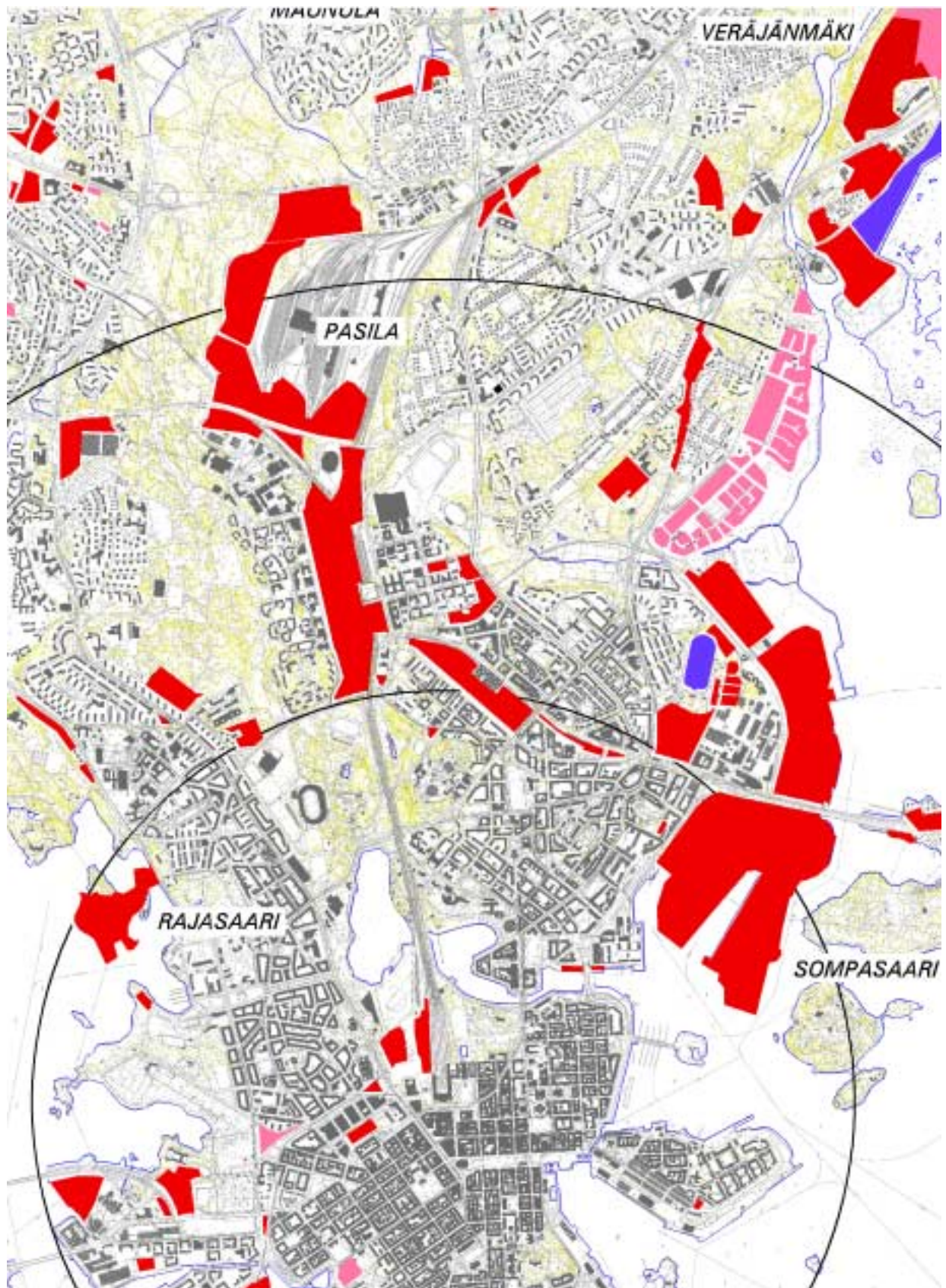
asukastiloja. Sompasaaren kärki tulee jättää rakentamatta.

Sörnäisissä pitää jättää reilun kokoinen yhtenäinen rantapuisto meren ja uudisrakennusten väliin. Sörnäisten rantojen täyttö on lopeutettava ja rantojen virkistysarvoa on lisättävä esim. sijoittamalla sinne uimalaitureita. Alueen merellisyyttä voisi korostaa Hana- ja Sompasaaren kiertävillä kanavilla ja niiden yli rakennetuilla silloilla.

Sörnäistenrannassa näyttää suunnitelmien mukaan, että yli puolet eli noin 2,5 km uuden asuinalueen rannoista aiotaan rakentaa siten, että meren ja rakennusten väliin ei jäisi käytännössä ollenkaan virkistys- ja suojavyöhykettä. Kantakaupungin uusien asuinalueiden rannoille pitäisi jättää riittävän leveä (60-100 m) yhtenäinen vihervyöhyke. Tällainen viher- nauha täydentäisi itäisen kantakaupungin pieniä puistonsirpaleita, joiden virkistysarvoa vähentävät vilkkaat liikenneväylät. Rantapuistolla olisi myös tärkeä tehtävä kivisen kaupunkikuvan pehmentäjänä – näkyväthän Sörnäisten rannat Kulosaaren, Merihaan, Kruunuhaan ja Katajanokan lisäksi viereisille Mustikkamaan ja Korkeasaaren virkistysalueille.

Sörnäistä tulee kehittää voimakkaasti asuin- viihtyvyyden suuntaan alueiden nykyinen ahtaus ja liikennemäärät huomioiden. Uusia rakentamisalueita ei tälle alueelle ehdoteta kaavoitettavaksi.

Sompasaari ja Kalasatama tulee palauttaa virkistyskäyttöön. Sompasaari on palautettava alkuperäiseen loistonsa, virkistyskeskukseksi Mustasaaren tapaan. Siellä voisi olla huolto- rakennus, kahvio yms. ja venekuljetus Sörnäisten rantaan.



Alueiden käyttösuunnitelma ehdotus. Tutkittavat uudet asunto- ja muut rakentamisalueet. KSV/yleiskaavatoimisto 12.10.1999. Kartassa näkyy punaisina tutkittavat uudet asunto- tai muut rakentamisalueet kahden vuosikymmenen tähtämellä ja Keskusvankilan alue myöhemmin tulevaisuuden rakentamisalueena (violetti).

Englantilaiskallio pitää ehdottomasti säilyttää. Se on “Sörnäisten helmi”, upea puistikko, jossa on monia puulajeja. Ruska-aikana se on silmää hivelevän kaunis ja hyvä mietiskelypaikka. Kallio on komea luonnonnähtävyys.

Eläinlääketieteellisen tiedekunnan tontti ja sen viereinen puisto Hämeentiellä pitää säilyttää puistona. Alue on Hermannin henkireikä ja se pitää säilyttää ehyenä kokonaisuutena.

Kyläsaari pitää säilyttää luonnontilaisena.

Arabianrantaan ei pitäisi rakentaa lisää. Alue toimii virkistysalueena Vanhankaupungin asukkailla ja turvapuskurina Viikin luonnonsuojelualueelle. Rakentaminen häiritsee luonnonsuojelualueen elämistään ja tuo alueelle lisää ihmisiä ja liikennettä, jotka kuormittavat luonnonsuojelualueen ekologista tasapainoa. Vanhankaupungin lahden Lammasaaren ja Kuusiluodon kulttuurinen ja ekologinen arvo laskee, mikäli niiden välittömään läheisyyteen rakennetaan. Toukola ja Vanhakaupunki kärsivät jo nyt lisääntyneestä liikenteestä ja sen haitoista. Näitä alueita tulee arvostaa rauhallisina puutalo- ja pienasutusalueina laajojen viher-, virkistys- ja luonnonsuojelualueiden ympäröimänä.

Arabianranta pitää rakentaa valmiiksi.

Mäkeläntien varteen voi rakentaa.

Käpylän urheilupuiston laitaa Messukeskuksen vieressä ei saa rakentaa, koska se on osa puistoa.

Käpylässä Taivaskallion ja radan väliselle alueelle ei saa rakentaa, koska se on upea virkistysalue ja Helsingin korkein kohta. Koko Taivaskallio tulisi merkitä kaupunginosa-puistoksi. Yhtään rakennusta ei saa rakentaa Taivaskallion puistoalueelle, sen reunoja ei saa nakertaa, ei Käpylän asemankaan kohdalta.

Käpylässä aseman läheisyyteen etenkin sen länsipuolelle voidaan rakentaa, koska alue sijaitsee aseman vieressä ja se on jo pilattu kolossilla.

Koskelan vaunuhalleilta vapautuva alue soveltuu asuinrakentamiseen, koska se on sijainniltaan hyvä.

Nastolantien itäpuolta ei tule rakentaa luontoarvojen takia.

Annala, Vantaanjokisuu ja Vantaankosken ympäristö ovat kulttuurimaisemaa, johon ei pidä rakentaa.

Keski-Pasila, VR:n alueet ja Pasilan konepaja-alue soveltuvat asuin- ja työpaikkarakentamiseen, koska alueet on jo kertaalleen tarvelty ja nykyinen käyttö aiheuttaa liikenneongelmia. Alueet sijaitsevat kivoilla paikoilla, niille on hyvät liikenne- ja joukkoliikennetytydet, rakentamisessa voidaan hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria. Autoliikenne voidaan ohjata radan varteen. Alueet tulevat rakentamisella viihtyisimmäksi. Rakentaminen kohentaisi rakennettujen ympäröivien alueiden imagoa. Väljästi rakennettuna alueet voivat toimia myös ympäröivien alueiden ulkoilualueena.

Pasilan osalta järjestetään kaupunkilaisille avoin ideakilpailu alueen kehittämiseksi.

Pasilan ratapiha voitaisiin kattaa, koska maaston muodot mahdollistavat sen. Päälle voidaan rakentaa upea kaupunginosa. Tiiliset veturitallit on säilytettävä.

Maaliikennekeskus soveltuu asuinrakentamiseen, koska nykyinen käyttö on väärässä paikassa (myös tulevaisuuden liikennevirtoihin nähden, kun satama siirtyy Jätkäsaaresta) ja aiheuttaa raskasta liikennettä Keskuspuiston poikki. Alue on hyvä paikka asumiseen, sinne on hyvät liikennetytydet ja rakentamisen myötä ympäristö siistiytyisi. Uusi kaupunkirakenne liittää Maunulan etelään, kun se nykyisin on eristyksessä.

Lauttasaari⁶

* Lauttasaareen osoitettu voimakas lisärakentaminen yksipuolisesti korostaa vain merialueiden täyttöjä sekä arvokkaiden merimaisemien ja suojeltujen viheralueiden tuhoamista.

* Kehityskuvassa tavoitetta ”vastata asuntojen kysyntään niillä alueilla, missä kysyntä on suurinta” pohdittaessa on muistettava, että kysyntä on suurinta alueilla, joita arvostetaan niiden ominaispiirteiden takia ja niitä vahvuuksia ei kannata menettää. Lauttasaarella tällaisia ovat meri ja puistomainen asuminen.

* Lauttasaaren tulee säilyä luonnonläheisenä, vihreänä ja rauhallisena asuinalueena. Alueen kehittämisessä tulee huomioida merellisyys ja rantojen pitää säilyä luonnonmukaisina. Rantojen täyttö tuhoaa saaren identiteetin. Lauttasaaren virkistyskäyttö on merkittävä lauttasaarelaisten lisäksi kaikille helsinkiläisille ja se on säilytettävä myös tuleville sukupolville.

* Helsingin kaupungin väitettyyn tonttimaan niukkuuteen ja asuntojen puutteeseen vedoten yleiskaavan valmisteluaineistossa on ehdotettu Lauttasaaren ulkoilu- ja virkistysalueita, rakentamattomia luonnonrantoja, matalia merenlahtia ja vesilinnuston pesimäalueita tehorrakentamiseen täyttömaalle.

* Rakentaminen uhkaa rauhallisia paikkoja. Maisemia on analysoitava myös ihmisen rauhoittumistarpeen näkökulmasta. Lahdet ovat tärkeitä ja kauniita. Rannoilta pääsee suoraan uimaan, mikä on kantakaupungissa ainutlaatuista. Nykyisin rantoja pitkin pääsee kävelemään vain Ryssännokassa. Purjehdusmahdollisuus on alueen olennainen arvo ja potentiaali. Osa ranta-alueiden niitty- ja somerikkorannoista on sellaisia, jotka luonnonsuojelulain (1997) mukaan tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa.

Lauttasaaren kehittämisessä on huomioitava:

- saaren omaleimaisuuden - merellisyyden, saaristoluonnon, vihreyden, rauhan ja puistomaisen asumisen- säilyminen,
- se, että Lauttasaari on valittu asuinpaikaksi luonnonläheisyyden vuoksi,
- hyvien yhteyksien säilyminen keskustaan ja kevyen liikenteen edellytyksien parantaminen,
- olemassa olevan rakenteen tehostaminen,
- rakentamisen toteuttaminen vähitellen lauttasaarelaisten kanssa yhteistyössä,
- monipuolisen yhteisörakenteen turvaaminen,
- perheasuntojen lisääminen,
- Lauttasaaren keskustan kehittäminen ja lähipalvelujen parantaminen,
- rakennettujen puistojen kohentaminen ja rakentamattomien säilyttäminen luonnontilaisena,
- tasaisen tulonjaon säilyminen,
- mahdollisuus toimitilasijoittamisen avulla ratkoa saarella keskimääräisesti enemmän olevaa pitkäaikaistyöttömyyttä,
- se, että rakennusmaata on paljon järkevämmissä paikoissa, kun nyt on esitetty,
- se, että tuulista meren ranta-asumista eivät kaikki kaipaa.

Lauttasaaren kehittämisessä tulee lähteä saaren nykyisten ongelmien ratkaisemisesta:

- vilkkaat väylät tuovat alueelle saasteita ja melua ja katkaisevat alueen yhtenäisyyttä sekä viher- ja kävelyväyliä,
- alueelta puuttuu viihtyisiä keskusta ja tori sekä urheilu- ja pelipaikkoja,
- palvelut kangertelevat jo nykyisin, ihmismäärän lisäys vain pahentaisi ongelmia.
- Keskeiset rakennetut puistot ovat huonossa kunnossa.

* Avarat ja kauniit näkymät Länsiväylältä avomerelle, saaristoon ja merenlahdille on säilytettävä. Niitä ei saa peittää rakennuksilla ja melusteilla.

* Massiivinen täyttömaarakentaminen vie taaket merinäköalojen säilymiseltä.

⁶ Länsimetroa Lauttasaarella koskevia näkemyksiä on luvussa Liikenne ja liikkuminen.

* Lauttasaaren luonnontilaiset ulkoilupuisto-alueet tarjoavat lapsille merkittävän tilaisuuden tutustua luontoon. Jos matalan veden alueet Koivusaaren, Lemissaaren ja Vattuniemen ympäriltä täytetään, häviää alueen faunaa rikastuttavilta vesilinnuilta pesimäalue ja ravinnonsaantimahdollisuus merenpohjasta.

* Helsingin rannoilla aiemmin harjoitettu täyttömaarakentamiset ovat liittyneet jo olemassa olevan liikenneväylä-, satama- tai telakka-alueen osittaiseen laajennukseen. Lauttasaaren ja sen ympärille kaavailtujen täyttömaarakennusalueiden sillanpääasemat, Koivusaari ja sen ympäristö, Lemissaari ja Vattuniemen eteläosa ovat pääosin aitoa luontoa kaupunkioiloissa, puistoalueita, ulkoilupuistoja ja muita kaupunkilaisten harrastuksiin liittyviä alueita. Toteutuessaan ne johtaisivat merkittävään virkistysmahdollisuuksien heikkenemiseen tällä seudulla. Täyttömaa-alueet muokkaavat maisemaa laajoilla alueilla. Näin mittavien hankkeiden epäonnistuneiden ratkaisujen kohtaaminen olisi niin kallista, että se olisi käytännössä mahdotonta.

* Lauttasaassa on tarjota kaivattuja pien-asuntoja heti kun sijoitetaan alueella nyt ahtaasti asuvat lapsiperheet sekä hissittömissä taloissa asuvat vanhukset niin, että he voivat edelleen elää arkea tutussa ympäristössä. Koivusaaren ja Lemislahden rakentaminen ei tätä ratkaise, sillä niiden suunniteltu ympäristö on tiivis ja kallis. Lauttasaassa asutaan ”liian tiiviisti” siksi, että alueelta ei haluta muuttaa pois, koska ympäröivä luonto tekee asumisesta väljää.

* Yleiskaavan valmisteluaineistossa painotetaan Helsingin merellisyyttä, mutta samalla venesatamien maa-alueille kaavaillaan massiivista asuntorakentamista. Venesatamat eivät ole pelkästään veneiden pysäköintipaikkoja. Kaupungin tulisi osoittaa pursiseurojen toimintaan sopiva uusi sijaintipaikka.

* Lauttasaassa rakennetaan uusia taloja itärannalle, vastapäätä entistä ns. Suomen tupakan rakennusta, Teräskonttorin paikalle ja sitä vastapäätä. Kuinka paljon näin pienelle saa-

Koivusaaren ja Lemislahden suunnitelmat

Suunnitelmat merkitsevät huonoa integroitumista nykyiseen yhteisöön, luonnonalueiden pisteellistä suurkuormitusta uusien alueiden vierustoilla, nykyisen palvelualustan heikkoa käyttöä ja kehittymistä.

- Kallis asuntokanta ei vaikuta suotuisasti Lauttasaaren ikääntyvän väestön ja lapsiperheiden vaikeuksiin löytää asunto alueelta.
- Ne tulevat huomattavan itsenäisiksi alueiksi, sillä liikenneväylät katkaisevat yhteydet valmiisiin palveluihin.
- Alueet ovat irrallisia nykyisestä yhteisöstä ja nopeasti rakennettuina joutuvat pitkään turvautumaan keskeneräisiin palveluihin. Ruoholahteen rakennettavan kauppakeskuksen vaikutukset palvelutarjontaan ovat Lauttasaaren alueella jopa heikentäviä, jos uusi asutus viedään sen vaikutuspiiriin.
- Alueet ovat kalliina asuntotuotantona huonosti joukkoliikennettä käyttävien asukkaiden aluetta tai sosiaalisena asuntotuotantona liian kaukana peruspalvelusta, jotta autottomuus esimerkiksi lapsiperheillä olisi mahdollista. Tiivis rakentaminen lisää vapaa-ajan liikkumistarvetta.
- Alueiden tiivis rakentaminen aiheuttaa saaren sisäisten väylien muuttumista ”moottoriliikenteen kokoamisväyläksi” Lauttasaaren tiellä ja Särkinimenttiellä, joilla liikenteen haitat olennaisesti kasvaisivat.
- Alueiden muuttaminen tiiviisti rakennetuksi lähiömaisemaksi asettaa ympäröivälle luonnolle kohtuuttomat rasitukset, huonontaa ratkaisevalla tavalla virkistysmahdollisuuksia, koska ne kuormittavat Seurasaaressa samaan aikaan kun suuriväestömäärä joutuu turvautumaan ainoastaan Lauttasaaren viheralueisiin.
- On ehdottomasti tutkittava rakentamisen rasituksen kasvu ja virkistysmahdollisuuksien taakaaminen myös muuttuneessa tilanteessa: metro mahdollistaa aikaisempaa paremmin virkistyskäyttöön koko kaupungin laajuudessa.

relle halutaan asukkaita? Poliisien, HKL:n ja vapaat maja-alueet tulisi säilyttää.

Lemissaari ympäröivine vesialueineen tulee säilyttää virkistysalueena. Nykyisin alue toimii luonnonmukaisena puistona ja virkistysalueena, osana Lauttasaarta ympäröivää rantakävelyreittiä, joksi se myös on kaavoitettu.

Moottoritien läheisyydestä huolimatta alue muodostaa rauhallisen keitaan. Alueelle voisi ajatella esimerkiksi pienimuotoista kahvilatoimintaa. Liikenteen aiheuttamien ilmansaasteiden vuoksi alue ei sovellu asumiseen. Lemissaari ei ole ”meritäytöille kaupunkirakenteellisesti edullista aluetta”, ”suunniteltu täyttö ei ole vähäistä” ja se loukkaa tökerösti ”merellistä maisema kokonaisuutta”. Lemissaarta ei saa rakentaa, koska mistä sitten löytyy vastaava vehmas saari levähtämispaikaksi pyöräileville.

Koivusaaren ei saa rakentaa, muuten alueen merellisyys katoaa. Saaren Länsiväylän pohjoispuolinen metsäinen osa luonnonrantoineen on maisemallisesti tärkeä. Rakentamisen myötä liikenne vilkastuu Länsiväylällä ja vesitäyttö vahingoittaa vedenlaatua. Koivusaaren eteläosa on maisemallisesti merkittävä, varsinkin mereltä päin katsottuna. Alueen etelärannoilla on suojelun arvoisia alueita, luonnontilaista somerikko- ja rantaniittyä monipuolisine merenrantakasvistoineen. Rantakallioilla on kaiverruksia vuosisadan alusta. Koivusaari ei ole ”meritäytöille kaupunkirakenteellisesti edullista aluetta”, ”suunniteltu täyttö ei ole vähäistä” ja täyttö loukkaa tökerösti ”merellistä maisemakokonaisuutta”.

Koivusaaren kohdalla toimitaan nurinkurisesti eli metron takia halutaan rakentaa asuin-keskus. Yleensä joukkoliikenne luodaan sinne, missä sitä tarvitaan eli riittävästi tihentyneelle asuinalueelle.

Koivusaaren esitetyt rakennussuunnitelmat ovat mittakaavaltaan järkyttäviä. Nykyisin 8 hehtaarin alue laajennettaisiin peräti 53 hehtaarin alueeksi ja täyttömaalle kaavaillaan sijoitettavaksi noin 5000 asukasta, jolloin alueen asukastiheydeksi tulisi jopa 10 000 as/km². Suunnitelmien mukaan Länsiväylän tasolta rakennukset olisivat jopa kahdeksan kerroksisia. Tavoitteeksi asetetut tehokkuusluvut ja talojen kerrosmäärät eivät mitenkään sovi ympäristöönsä ja ovat alueelle aivan liian suuria. Esitetyt suunnitelmat johtaisivat alueen oman ja sen naapuruston viihtyvyyden ja virkistysarvon katoamiseen. Nykyisin Lautta-

saaren länsiosassa rakennetut pien-, rivi- ja pienkerrostalot sopivat väljästi rakennettuna hyvin vehreään ympäristöönsä.

Koivusaaren täyttömaaksi käytettäisiin ilmeisesti metrotunnelin tieltä kaivettavaa maa-ainesta, jolloin maanajon haitat kohdistuisivat paljolti Länsiväylälle. Lauttasaaren kaduille tällaista pitkäaikaista raskaan liikenteen sirkusta ei voisi kuvitellakaan. Tämän lisäksi tulisi vielä talojen ja muun infrastruktuurin rakentamisen edellyttämä työmaaliikenne.

Koivusaaren rakentamisen myötä liikenne lisääntyy asuinalueilla. Rakennusmelua ja -liikennettä aiheutuu seuraavaksi 20 vuodeksi. Merenrannat muuttuvat uimakelvottomiksi. Avarat näkymät muuttuvat kivikolosseiksi. Haluaako kukaan asua tuulten ja sateiden pieksämässä Koivusaarella, jossa puut eivät kasva?

Koivusaari - Hanasaari alueen maantäytön rakennusaikaisia ongelmia ovat ainakin usean vuoden kestävä rakennustyömaa kaikkine haittoineen (valtava melu, pöly, työmaaliikenne jne.) on melkoinen rasite lähistön asukkaille, nykyiset vesialueet useine uimarantoineen liettyvät käyttökelvottomiksi vuosiksi, kunnes maanajosta johtuva liete lopulta selkenee ja upeat ulkoilureitit Espooseen menevät pilalle. Pitkän aikavälin, jopa korjaamattomia, haittoja ovat muun muassa se, että nykyinen merellinen Länsi-Lauttasaari on tuhattu ja muutettu keinotekoiseksi, rantojen rehevöityminen, erityisesti Katajaharjun ja Vaskiniemen alueilla, lähes legendaarinen maisema Länsiväylältä menetetään tyystin, suunnitellussa laajuudessaan asuinalue ei voi olla kovin viihtyisä.

Koivusaari on nykyisin ulkoilijoiden ja veneilijöiden harrastustoiminnan alue. Siellä on upeita luontoalueita, kallioita, rantaniittyä ja iso siirtolohkarekin.

Veijarivuori-Särkiniemi alueelle ei saa rakentaa luonnonsuojelullisista, historiallisista, maisemallisista ja virkistyskäyttöön liittyvistä syistä. Puistoalue ei kestä tuhansien ihmisten

pihamaana. Nykyiset majat alueella pitää säilyttää.

Pikkusaaret Porsta ja Nurmiluodot haudautuvat, mikäli alueiden käyttösuunnitelmassa

ehdotetut merentäytöt toteutuvat. Luodoilla on kokonsa nähden melko monipuolinen kasvillisuus, sekoitus alkuperäistä merenrantakasvistoa ja mökkikauden perua. Saarten häviäminen kaupunkirakentamisen alle köyhentää luonnon ja maiseman monimuotoisuutta. Näyttäisi siltä, että lähes kaksi kilometriä luonnonrantaa jäisi täyte- ja rakentamisalueiden alle Lauttasaaren pohjoisosassa.

Veijarivuoren ja Särkiniemen puistokokonaisuus sekä Sisä- ja Ulkohattu merialueiden on säilytettävä mahdollisimman luonnonmukaisena, koska ne ovat maisemallisesti upeita ja luontonsa puolesta kauniita. Lauttasaaren kärki on kaunis, siellä on kivat kalliot, hyvä lintupaikka ja matala vesi. Puistossa on arvokasta rantakasvillisuutta (Kurtto 1998) ja historiallisia rakennelmia Krimin sodan ajalta. Rantamaisema on luonnonmukaista, Helsingin eteläisen suurpiirin alueella ainutlaatuista väli- ja ulkosaariston kivikko-, lokerikko- ja kalliorantaa sekä rantaniittyä. Puistoalueen herkkä rantaluonto ei salli, että puiston maisemallisesti upein ja kasvillisuudestaan arvokain osa lohkaistaan hyödynnettäväksi nykyistä kovempaan käyttöön. Alueen rakentaminen tuhoaa täysin puiston ja saaristomaiseman. Alueelle on vaikea järjestää liikenne yhteydet. Veijarivuoren puisto on jopa 1992 yleiskaavassa merkitty kulttuurihistorialliseksi alueeksi.

Vattuniemen itäkärjen ja sen jatkeen puistoalue tulee säilyttää kokonaisuudessaan Jos taloja rakennetaan lisää tälle herkälle alueelle, paine kasvaa jääville puistoalueille. Särkiniemen ja Veijarivuoren puistot pitää säilyttää paitsi luonnonpuistona myös historiallisena muistomerkkinä puolustusvalliansa vuoksi.

Entisen Ryssänkärjen itäpuolen toteaminen virkistykseen kannalta tarpeettomaksi alueeksi on jo kulttuuriskandaali. Sen virkistyskäyttöä

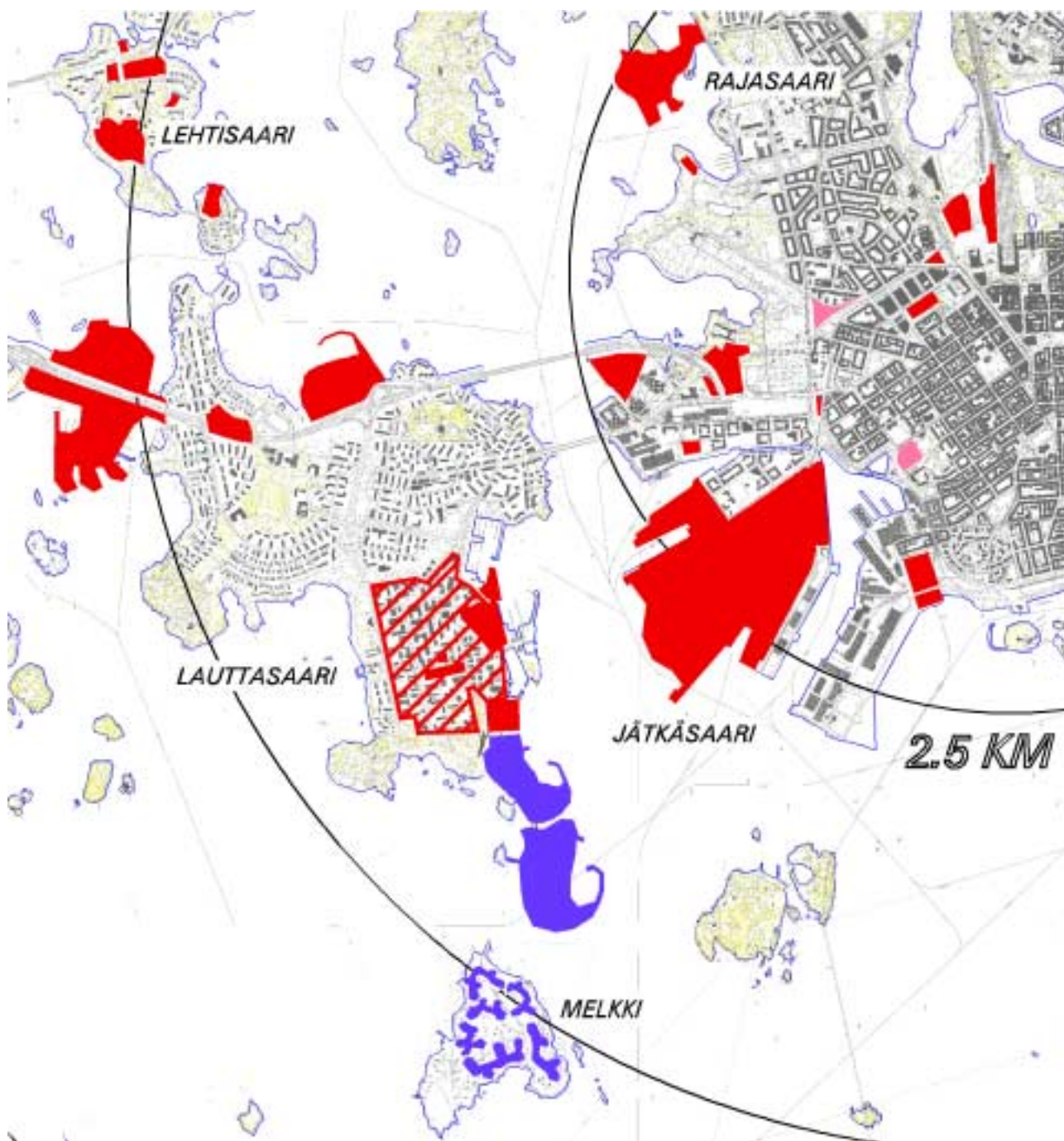
Ehdotuksia rakennettaviksi alueiksi Lauttasaarella:

- Jo rakennetut alueet, joiden rakentamismahdollisuudet on hyödynnetty vajaasti (ehdotuksia alueista raportissa *Lauttasaaren yhdyskuntastrategia* 23.11.1998). Täydennysrakentamisen myötä palvelut saattavat monipuolistua.
- Vattuniemen eteläkärki, koska se on käyttämättömää aluetta eikä siellä kukaan ulkoile. Liikenne jakautuisi neljälle kadunosuudelle ja olisi rauhallinen paikka asua komealla merinäköalalla.
- Vattuniemen toimistoalueen voisi osittain muuttaa asuinalueeksi
- Lauttasaaren eteläkärjessä entinen Merenkulkuoppilaitoksen alue sekä Särkiniemenkadun päässä oleva puistoalue, joita nykyisin käytetään pysäköintipaikkoina. Kerrostalo ei veisi keneltäkään näköaloja, koska sen ympärillä on Maa ja Vesi sekä pienteollisuustalo.
- Länsiväylä kattaminen Katajajarjun kohdalla eheyttää rikkoutunutta maisemaa, jos se toteutetaan huomioiden ympäröivien alueiden "miljöötyypit".
- Länsiväylän päälle voisi rakentaa, jolloin maisema yhtenäistyisi.
- Koivusaari, Lauttasaaren pohjoisosa on sijainniltaan keskeinen, hyvät liikenne yhteydet ilman metroakin (Suomen parhaat joukkoliikenne yhteydet). Matalikko on helppo täyttää ja saadaan ranta-asuntoja. Alueen rakentaminen myös tukee länsimetron rakentamista. Alueelle sopii pienimuotoinen rakentaminen.
- Lauttasaaren ja Keilaniemen väliin täyttämällä tai patoamalla tehdyille "Nörttisaarille" mahtuu 30 000 asukasta lähtökohtana tiivis kaupunkirakenne, työmatkat länsimetrolla ja asunnot korkeateknologian työpaikkojen lähellä.
- Puistoa voi käyttää asuntorakentamiseen, jos menetetty alue korvataan puistolla muualta.
- Mammonlahteen ja Lemislahteen voi rakentaa.
- Katjajarjuun voi rakentaa.
- Asuntoja tulee alueelle lisää luonnollista tietä, kun rakennetaan toimistotontteille.
- Lauttasaaren yhdyskuntarakenteeseen soveltuvat hyvin pk-yritykset. Lemislahden ja Koivusaaren suunnitelmien suurten toimitilavarausten sijasta pitäisi tutkia myös pk-yritysten sijoittamisen vaatimaa rakentamista. Vattuniemen teollisuusalueella liiketoimintaa voisi sijoittaa uudisrakennusten pohjakerroksiin.

lisäävinä tekijöinä ovat rauhallisen merellisen ympäristön lisäksi, talviuimaseura Humaus,

pienet vapaa-ajan mökit, hyvät uimalaiturit, harvinainen linnusto, hyvät hiihtomahdollisuudet talvella. Lauttasaaresta löytyy tarpeellinen määrä uutta rakennusmaata esimerkiksi teollisuusalueelta.

Alueella on parhailla paikoilla epämääräisiä pienyritysrakennuksia, liian leveitä katuja ja vajaakäytössä olevaa maata.



Alueiden käyttösuunnitelma ehdotus. Tutkittavat uudet asunto- ja muut rakentamisalueet. KSV/yleiskaavatoimisto 12.10.1999. Kartassa näkyy punaisina tutkittavat uudet asunto- tai muut rakentamisalueet kahden vuosikymmenen tähtäimellä ja Lauttasaaren eteläkärki sekä Melkki myöhemmin tulevaisuuden rakentamisalueina (violetti).

LÄNTINEN JA POHJOINEN HELSINKI

Lehtisaari

Lehtisaaren keskiosan puistoa ei saa muuttaa asuinalueeksi. Lehtisaaren kaavoitusperiaatteena on aikanaan ollut vastaavan tehokkuuden toteutuminen kuin Kuusisaaressa. Alkuperäistä asemakaavaa muutettiin runsaat 10 vuotta sitten siten, että kokoamalla saaren keski- ja eteläisen osan rakennusoikeutta Lehtisaarentien itäpuolelle saatiin saaren keski- ja eteläiselle osalle varattua laajat puisto- ja vapaa-ajan alueet. Lehtisaaren puistojen muuttaminen osin asuntoalueeksi ei ratkaise Helsingin kasvun ongelmia ja maanomistajien lisärahastuspyrkimys on moraalisesti arveluttavaa ottaen huomion saaren alkuperäiset kaavoitusperiaatteet, joiden perusteella on myös määritetty tonttien vuokrat. Lehtisaaren puistoalueet ovat merkittäviä ulkoilualueita lehtisaarelaisten lisäksi myös muille kaupunkilaisille. Kaavoja muutettaessa on otettava huomioon myös olevat asukkaat ja heidän näkemykset ja tarpeet.

Alue on maanomistajan ilmoituksen mukaan kallioinen ja melko mahdotonta rakennusmaata. Lisäksi alueeseen liittyy Länsi-Helsingin suurin luonnonomainen puisto runsaine linnustoineen ja eläimistöineen. Lehtisaari kuuluu merellisen Helsingin ainutlaatuisen saaristoluontokokonaisuuteen, jonka tuhoutumisen voi aiheuttaa harkitsematon lisärakentaminen.

Hiidenkiukaantien eteläpuolella on alueen rauhallisuudesta ja varjoisuudesta johtuen huomattava kasvi- ja eläinlajisto. Laaksossa on pitkään kesälle säilyvä lampi. Laakson molemmiin puolin kohoavat kalliot on kulu- tuskestävyydeltään erittäin arkoja. Etelänpuoleisen kallion eteläpuolella on niitty, joka on oleellinen osa luonnontilaista puistoa. Jo pienellä rakennusoikeudella saataisiin huomattava osa saaren luonnonvaraisuutta hävitettyä. Alueelle kaavailtu kerrostalo sopii tähän ympäristöön huonosti. Talojen eteläpuolella nou-

see jyrkkärinteinen kallio, joka tekee talojen sijoituspaikan erittäin pimeäksi. Alue on myös hyvin kostea, koska se sijaitsee kahden kallion välissä. Samoin kulkuteiden rakentaminen alueelle olisi vaikeaa.

Lehtisaarentie 6 ja Kalkkipaadentie 2 väliselle alueelle esitetty uusi rakennusalue tulee poistaa. Alue on vanhaa, pehmeää rakennettavaksi kelpaamatonta merenlahtea, mistä syystä alue muutettiin puistoksi jo Lehtisaaren alkuperäisessä kaavassa ja puistoksi muuttunut tontti korvattiin Lehtisaarentien 8 ja 10 tonteilla. Maanomistajien tahdon mukaisesti ja väljyyden saamiseksi alueelle jätettiin suurempia yhtenäisiä puistoalueita ja alue kaavoitettiin alkuperäistä suunnitelmaa tehokkaammin (e=0,44). Talot ovat suuri-ikkunaisia ja saunaosastot ovat piha-alueineen avoimina puistoon, joka on nykyisiin taloihin nähden kovin matalalla ja sen vuoksi sopimaton rakentamiseen.

Lehtisaari pitää rakentaa valmiiksi, sinne mahtuu vielä uutta rakentamista. Muuten palvelut poistuvat asutuksen harvetessa.

Ostoskeskuksen ympäristö kaipaa kokenusta.

Munkkiniemi, Tali, Pikku-Huopalahti, Pajamäki, Haaga, Pitäjänmäki, Lassila, Konala, Hakuninmaa

Munkkiniemen ja Lankiniemen rakennussuunnitelmat tuhoavat kauniin mäntyranan ja kallioid. Munkkinimestä on muutenkin viety pala palalta pois luontoalueita.

Munkkiniemen ja Talin vihreät alueet ja perinteinen historiallinen luonne pitää säilyttää.

Taliin voi rakentaa Tarvontien kupeeseen.

Poutamäentien 14:n ja 16:n sekä Talin golfkentän väliselle alueelle ei tule rakentaa, koska Talin ulkoilupuisto on nykyisessä muodossa ainutlaatuinen kaupunkipuisto ja alueella on runsas linnusto. Mätäjoen haaran varrella ja läheisyydessä pesii muun muassa runsas satakielikanta. Vermon ravien äänet kuuluvat alueelle selvästi. Talin golfkenttä on Helsingin vanhimpana golfratana säilyttämisen ja suojelemisen arvoinen kohde ja sitä ympäröivä puistoalue on osa tätä kokonaisuutta ja ”suojavyöhyke” kävelijöiltä. Maa-alueen ollessa varsin pieni, saavutettava hyöty rakennusmaan tehokkaassa käyttämisessä on kääntäen verrannollinen asukkaiden viihtyvyyteen ja kaupunkiluonnon säilyttämisen arvoon.

Pajamäen Patterimäelle suunniteltu pääkatu tuhoaisi alueen. Alueella on maanpuolustus-historiassa merkittävä rooli Helsingin pelastamisessa ja parhaiten säilynyt linnakeketju. Alueella on ainutlaatuinen kasvisto (alue on suojeltu asemakaavassa) ja siellä sijaitsee Ur-san aurinko (avaruuden pienoismalli maastossa). Alue sopisi kaupunkipuistoksi.

Haagan Laajasuon puiston yhteys Keskuspuistoon pitää säilyttää. ”Vihersormiperiaatteen” mukaiset yhtenäiset reitit ovat monella tapaa tärkeitä.

Pitäjänmäkeen voidaan rakentaa asuinrakentamista, koska alueelle on hyvät liikenneyhteydet. Vanhaa huonokuntoista asuntokantaa

voisi uudistaa kuitenkin historiallisia kerrostumia vaalien.

Kaupintien, Vihdintien ja läheisten toimistotalojen välistä aluetta Pitäjänmäessä ei tarvita virkistyskäyttöön, joten sinne voi rakentaa.

Lassilan ja Mätäjoen välinen alue ja koko Mätäjoen laakso ovat historiallisia alueita ja tärkeitä virkistysalueita. Ne ovat välttämättömiä henkireikiä Lassilan ”piiritetylle” alueelle. Alueilla tarvitaan melusuojausta, joen perkausta, virtaaman lisäystä ja muuta virkistyskäytön kehittämistä.

Kehä I:n varrella Konalan ja Pitäjämäen alueella toimistorakennukset voisivat toimia meluesteenä liikenteen ja asutuksen välillä.

Konalassa Kehä I:n katetaan ja päälle asuinrakentamista tai palveluja. Ratkaisu on kallis, mutta tulevaisuudessa kannattava.

Konalaan voi rakentaa, koska siellä on paljon työpaikkoja ja sieltä pääsee mukavasti liikumaan poikittain. Rakentamista voidaan sijoittaa Kehä II:n varrelle, jos tieyhteys toteutuu.

Porintien varressa Konalassa on joutomaata, jota ei tarvita puistoiksi, sillä asukkailla on puistot vieressä. Teollisuusaluetta voidaan muuttaa vähitellen asumiskäyttöön.

Hakuninmaan katsastuskonttori näyttää joutomaa ja olisi sijainniltaan hyvää asuntomaata.

Hakuninmaalla ei saa pienentää Keskuspuistoa rakentamalla sinne asuntoja.

Malminkartano

* Malminkartanon alkuperäiset kaavoitusperiaatteet, yhdyskuntarakenne ja rakennettu ympäristö ovat nykyisin toimivia ja ne pitää säilyttää. Alueen erityispiirre - autoliikenteen ohjautuminen kehäkadulta pistotietä myöten siten, että keskustassa ei ole läpiajoliikennettä eikä liikennepaineita - tulee säilyttää.

* Kulttuurihistoriallisesti ja ekologisesti tärkeät puisto- ja viheralueet sekä kulttuurimiljööt ovat Malminkartanon arvokkain ominaispiirre ja ne tulee säilyttää. Täydennysrakentaminen näille tuhoaisi kaiken olennaisen Malminkartanossa kuten Mätäjoen varren, linnustot, kartanomiljöön maiseman ja arvokkaan puuston, lasten leikkipaikat ja virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet.

* Koska Malminkartanossa on viheralueiden ja kulttuurihistoriallisten maiseman merkitys erityisen korostunut, yleiskaavassa on huomioitava rakennusviraston viherosaston vuonna 2001 valmistuva viheralue-suunnitelma.

* Malminkartanossa on suhteellisen paljon viheralueita. Niitä käyttävät alueen asukkaiden lisäksi myös ympäröivien alueiden asukkaat. Viheralueita tulee kehittää laajemman alueen tarpeita ajatellen. Malminkartanon väkilukua ei tule kasvattaa yli 10000 asukkaan, jotta viheralueet kestävät oman ja muiden alueiden asukkaiden käytön. Väkiluvun kasvassa sosiaaliset ongelmat eivät ole enää hallittavissa.

* Yhteistyötä Helsingin ja Vantaan välillä on lisättävä, sillä monet Malminkartanon ongelmista johtuvat yhteistyön puutteesta. Vantaa ajaa muun muassa Kehä II hanketta ja Korutietä. Mätäjoenlaakson suojelu on painottunut Helsingin puolelle Vantaan keskittyessä rakentamiseen. Myös uudet asuntoalueet tulee sijoittaa järkevästi yhteistyössä Espoon ja Vantaan kanssa. Alueen palveluja uhkaa kauppakeskus Myyrmanni.

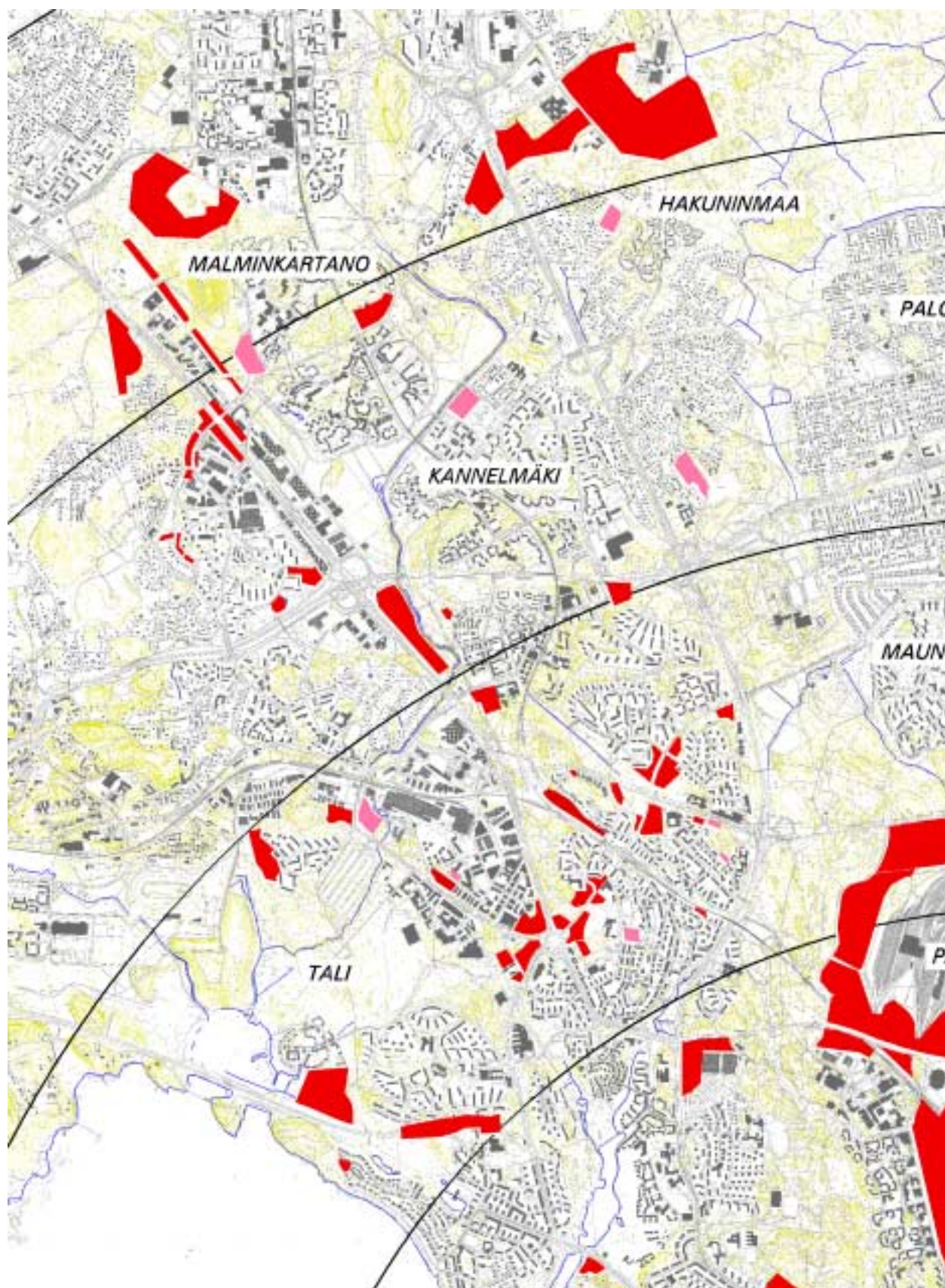
* Korutietä ei tule rakentaa ja Kehä II tuhoaa Malminkartanon. Joukkoliikennettä voi kehittää. Meluntorjuntaa on lisättävä.⁷

Kartanon kulttuurimiljöö, johon kuuluu Mätäjoenvarsi, Kaarelan puisto kaupungin omenatarhasta kartanon arboretumiin ja pelloista kartanon metsiin tulee nostaa arvoiselleen paikalle. Kartano ja sitä ympäröivät alueet tulee säilyttää nykyisellään. Arvokasta päärakennusta ei pidä tuhota. Entinen yliopiston kurssikeskus tulee saada ympäristöystävälliseen käyttöön. Kartanoalue on kulttuurihistoriallisesti ainutlaatuinen alue ja ekologisesti tärkeä. Siellä on puulajipuisto, joka on Euroopan mittakaavassa ainutlaatuinen. Alueella on myös huuhkaja. Kartanon alueella on vanhoja puistoarvoja ja historiallinen henki. Alueella on mittaamaton arvo esimerkiksi maanpuolustushistoriassa. Siellä sijaitsee maatalouden tutkimuskeskuksen tila 40-luvulta. Jäljellä oleva omenapuutarha on muutettava kaavassa puistoksi.

Mätäjoen varsi pitää säästää rakentamiselta, koska se on kaupunkiluonnon kannalta arvokas alue ja siellä on rikas linnusto. "Kaarelan puisto" on myös osa Mätäjoen aluetta. Alueella on harvinaisia kasveja ja luontotyyppejä. Se on myös kulttuurihistoriallisesti arvokas.

Malminkartanon ja Kannelmäen väliset pellot erottavat lähiöt toisistaan. Se on ainut kolonen, mitä on jäljellä lähiöiden välillä. Missä muualla kuunnella satakieltä?

⁷ Kehä II koskevia näkemyksiä on luvussa Liikenne ja liikkuminen.



Alueiden käyttösuunnitelma ehdotus. Tutkittavat uudet asunto- ja muut rakentamisalueet. KSV/yleiskaavatoimisto 12.10.1999. Kartassa näkyy punaisina tutkittavat uudet asunto- tai muut rakentamisalueet kahden vuosikymmenen tähtäimellä.

Kartanonmetsän itäosan puistoa ei pidä missään nimessä rakentaa. Puistoksi kaavoitettua aluetta esitetään nyt kerrostaloalueeksi. Alueen harvinaislaatuinen luonnonympäristö ja siihen liittyvä monituhatuotinen asutushistoria ovat muovautuneet aikojen kuluessa ympäristöarvoiltaan ainutlaatuisiksi kokonaisuudeksi. Alueella on arvokkaita lehtotyypppejä, pähkinäpensas- ja vaahteralehdot, sekä mahtava ikimännikkö. Kartanonmetsässä on myös runsaasti vielä tutkimattomia muinaishautoja ja muita muinaisjäännöksiä. Alueen historiallinen tausta antaa hyvän lähtökohdan myös kulttuurikasvien geenipankin perustamiseen.

Malminkartanontien länsipuolelle voi rakentaa, jos Malminkartanoon on paineita rakentaa. Nykyisellään alue on hoitamattomaa metsää, johon ei liity virkistysarvoja.

Malminkartanontien pohjoispuoli radan länsipuolella sopii rakentamiselle.

Malminkartanontien pohjoispuoleinen alue, asematunnelin päällä, rakennettakoon asunnoiksi (jos on pakko) vain läntiseltä osaltaan eli Kartanonmetsätien varrelta.

Kartanonmetsän länsinurkassa voisi löytyä asuntotuotantoon sopiva alue, joka pitäisi suunnitella yhdessä alueen asukkaiden kanssa.

Kartanonmetsän pohjoispuolella, heti radan länsipuolella, on käyttämätön tontti, jolle sopisi isokin asuinrakennus.

Juhannuskalliolta on suojeltava näköala Kartanonmetsään ja sinne on tehtävä polut ja nuotiopaikat.

Puustellin metsää ei saa napsia enää pienemmäksi, koska se on tärkeä virkistysalue. Siellä on muun muassa paljon hiihtolatuja.

Malminkartano kortteli 235:en alueelle rakennettakoon ”kulttuurikeskus” sanan alkuperäisessä merkityksessä eli puusta rakennukset ihmisten kohtauspaikaksi. Alueelta

kytkentä Jätämälle, joka otetaan urheiluliseen käyttöön.

MLL:n yhteydessä oleva radanvarsitontti tulisi muuttaa asuntokäyttöön, jos sille ei löydy nykyisen kaavan mukaista käyttöä. Radan varteen voisi sijoittaa korkeankin rakennuksen.

Pohjois-Malminkartanon radan itäpuolelta löytyy pien- ja omakotitontteja, jos Kehä II jää rakentamatta (erityisesti Vantaan puolelta).

Tyhjät ja hoitamattomat tontit Malminkartanossa luovat välinpitämättömyyden tuntua alueelle. Pusikko ei kuulu viihtyisälle asuinalueelle ja koska Helsingissä on rakentamispaineita, pitää rakentaa alueiden keskelle.

Rakentamattomat tontit, jotka on kaavoitettu työpaikkoja, toimitiloja ja palveluja varten, tulisi ottaa asuntokäyttöön.

Malminkartanon pienteollisuustontit muutetaan asuntotonteiksi, jos Malminkartanoon on pakko rakentaa, sillä luontoa ei pidä tuhota. Asunnot sopivat alueen tyyliin paremmin kuin uudet pienteollisuustalot. Alueella on panostettava myös saneeraukseen.

Kartanonkaaren eteläosan toimivaa yhdyskuntarakennetta ei saa hajottaa.

Honkasuon alueelta (suunnitellulle Kehä II:n alueelle) on hyvät liikenneyhteydet Vihdintielle ja hyvä kävely-yhteys asemalle. Rakentamalla alueelle asuntoja pystytään estämään Kehä II:n rakentaminen.

Malminkartanonhuipun pohjoispuolelle, suunnitellulle Kehä II:n paikalle sopii rakentaminen.

Maunula

Ostoskeskuksen ja Valintatalon alueelle tulee rakentaa tehokkaasti asuntoja, toimistoja ja liiketiloja. Alue sijaitsee suunnitellun Joke-riradan varrella ja se ei toimi nykyisin.

Rajametsäntien ja Männikkötien risteys-seen Metsälän rajalle voidaan rakentaa englantilaistyyppisiä pientaloja tehokkaalla kaavalla, koska metsäkaistaleen merkitys luonnon ja virkistuksen kannalta on vähäinen.

Puistoalueelle Pirkkolantien ja Lampuotilantien väliin rakennetaan englantilaistyyppisiä pientaloja, koska puisto on kapea ja pieni ja alueen merkitys virkistuksen kannalta on vähäinen. Alue sijaitsee suunnitellun Jokeriradan varrella.

Rakennetaan lisäkerroksia nykyisiin rakennuksiin. Yhtiöiden hissirakentaminen rahoitetaan lisäkerroksilla. Saadaan alueelle suuria asuntoja.

Tuusulantien ja Maunulan välissä on liian paljon melua ja saastetta asumiselle. Suursuon ja Tuusulantien viljelypalstat ovat toinen koti kesäaikaan parille sadalle ihmiselle, alueen virkistysarvot ovat tärkeitä. Alue on Maunulassa lähin hyvä kävelypaikka.

Suursuon pelto- ja metsäalue on säilytettävä toistaiseksi reservissä nykyisellään. Mietitään asiaa uudestaan, kun muut alueet on otettu käyttöön.

Rajametsäntiestä Metsälään päin ja Krämerintien jatkeen varteen merkityt rakentamisalueet tulee poistaa. Alueet liittyvät välittömästi Maunulan monipuolista luontoa esittävään luontopolkuun. Alueet ovat pähkinälehdon lisäksi kaupungin ympäristökeskuksenkin mielestä Maunulan ympäristön rehevimpiä ja mielenkiintoisimpia kohteita. On huomattava, että hetteiköt ovat Helsingin alueella hyvin harvinaisia ja toisen kohteen laatuista puhdasta koivikkoa ei juuri kulkuteiden varsilta löydy.

Maunulan kehittämisen periaatteita:

- Säilytetään luonnon monimuotoisuus eli rakennetaan luonnon kannalta vähempiarvoisille paikoille ja pyritään säilyttämään ehjiä luontokokonaisuuksia tulevaisuuteen.
- Kartoitetaan tyhjät ja väljät tontit.
- Hyödynnetään olemassa olevaa infrastruktuuria eli rakennetaan nykyisten katujen varalle.
- Ei kasvateta liikennettä vaan pyritään vähentämään sitä.
- Mahdollistetaan iäkkään väestön asuminen alueella.
- Rakentamalla alueelle isoja asuntoja sekä omistusasuntoja tasapainotetaan alueen vinoutunutta sosiaalista rakennetta ja kasvatetaan ostovoimaa.
- Rakennetaan uudelleen Maunulan huonosti toimiva ja taantuva keskusta-alue.
- Toteutetaan Jokerirata Maunulaan ja rakennetaan sen varret.
- Keskustaan rakennetaan asuntoja, liiketiloja ja toimitiloja.
- Noudatetaan Maunulan kaavoituksen alkupe- räistä ideaa eli keskelle rakennetaan kerros- taloja ja laidoille pientaloja. Kasvatetaan Maunulan vetovoimaa ja pienennetään segregaation riskiä korostamalla sitä, mikä Maunulassa on arvokasta.

Rajamäentien, Pakilantien ja Tuusulantien rajoittama virkistysalue tulisi liittää Keskuspuistoon, josta osa hoidettaisiin viherosaston suunnitelman mukaisesti puisto-alueena.

Patterinmäkeä Maunula ja Pakilan välissä ei tule rakentaa, koska se on historiallinen kohde.

Pakila, Oulunkylä, Paloheinä, Tuomarinkylä, Tuomarinkartano

Pakilaa kehitettäessä tulee alue säilyttää pientalovaltaisena. Pakilan puisto tulee säilyttää puistona. Alueelle sopisi pienimuotoinen täydennysrakentaminen suunnitellun Jokeriradan varteen. Alueella tulisi kehittää julkisia liikenneyhteyksiä ja peruspalveluja.

Pakilaa ja Oulunkylää voi tiivistää.

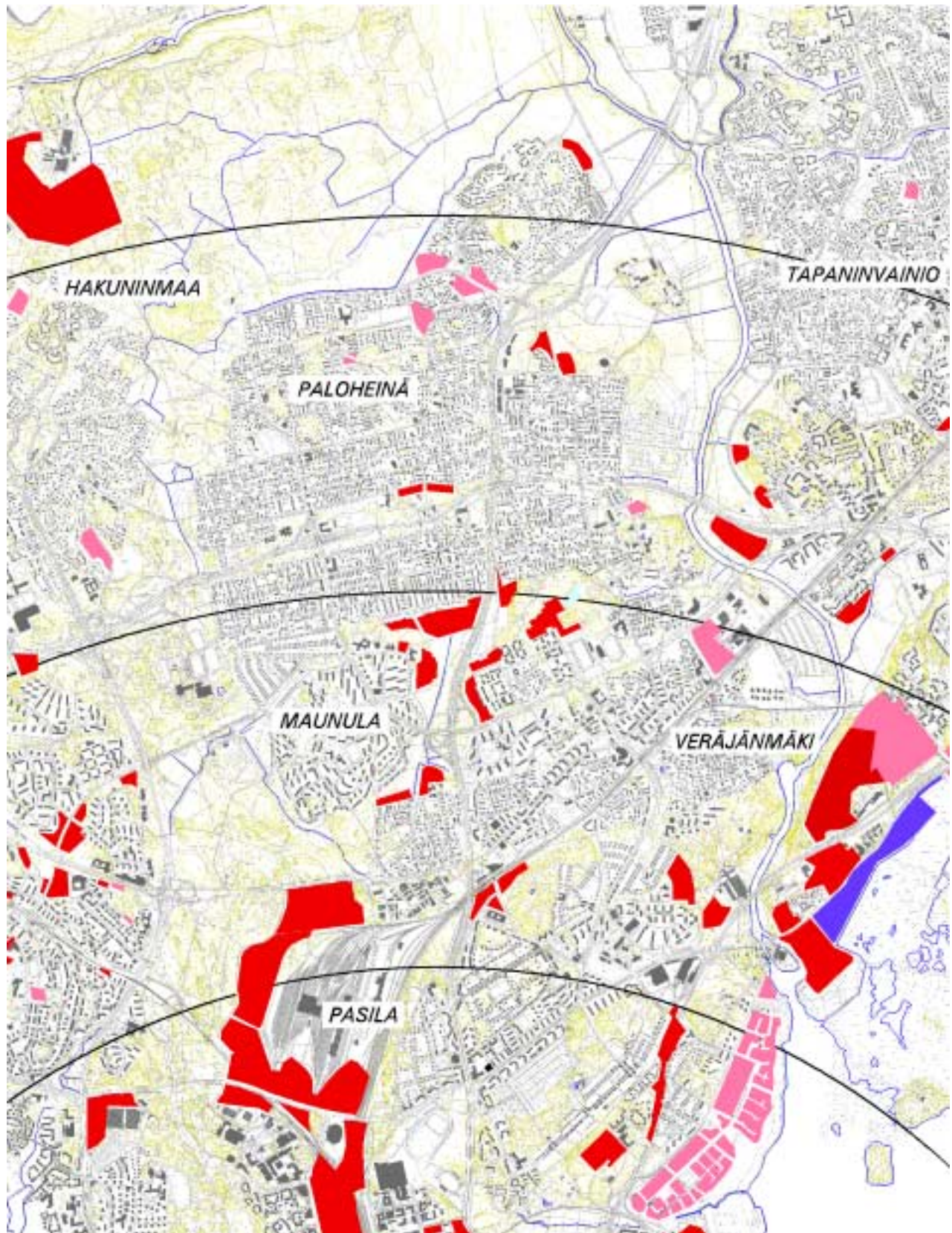
Oulunkylässä ongelmana on mm. se, että alueelle ei tule uusia pientaloja riittävästi, koska uudisrakentaminen on pääosin kerrostaloja. Ilman laatu on alueella heikko.

Oulunkylän aseman seudulle voisi rakentaa.

Paloheinän ja Torpparinmäen tulevaisuuden uhkina ovat voimakas lisärakentaminen, Kehä II linjaus alueen läpi, melu ja Vantaan rakentamisen työntyminen kaupunkien rajalle.

Tuomarinkylä ja Vantaanjoen varsi ovat ulkoilulle, virkistykselle ja rauhoittumiselle tärkeitä paikkoja. Niille ei tule rakentaa.

Tuomarinkartanon alue on kokonaisuus, joka on syytä säilyttää virkistysalueena.



Alueiden käyttösuunnitelma ehdotus. Tutkittavat uudet asunto- ja muut rakentamisalueet. KSV/yleiskaavatoimisto 12.10.1999. Kartassa näkyy punaisina tutkittavat uudet asunto- tai muut rakentamisalueet kahden vuosikymmenen tähtäimellä ja Viikinranta myöhemmin tulevaisuuden rakentamisalueena (violetti).

KOILLINEN HELSINKI

Viikinmäki, Viikki

Viikinmäkeen ei saa rakentaa, koska siellä on vaikeat maasto-olosuhteet ja liikennejärjestelyt. Vantaanjokilaakso tulee säilyttää virkistysalueena.

Viikkiin ei saa rakentaa, koska se on ainutlaatuinen kansainvälisin sopimuksin suojeltu luonnonsuojelualue keskellä pääkaupunkiseutua, jossa on myös satoja vuosia viljelty kulttuurimaisema. Asutuksen ja luonnonsuojelualueen välissä pitää olla suojavyöhyke. Alueella on kolme lintutornia, kuuluisa lintulahti ja erinomaisen hyvät hiihtomahdollisuudet talvella. Alueen pitäisi kuulua kansalliseen kaupunkipuistoon. Vanhankaupunginlahti on tärkeä luontoarvojen takia. Jokamiehen pääsy rannoille on sosiaalisen tasa-arvon näkökulmasta tärkeää.

Viikkiin voi rakentaa täydennysrakentamista, koska sinne on hyvät liikenne yhteydet, siellä on tilaa rakentamiseen ja palvelut ovat parantuneet. Täydennysrakentamista sopii esim. yliopisto- ja kampusalueelle ja Viikintielle, joka ei ole erityisen arvokas kenellekään. Alue soveltuu esimerkiksi opiskelija-asunnoiksi, koska Helsingin yliopiston kampus on siirtymässä sinne.

Viikki-Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueen ympäristön kaavoittamista vaikutuksineen on tarkasteltava kokonaisuutena. Tähän asti luonnonsuojelualueen ympäristön suunnittelu on edennyt pala palalta. On vihdoin aika selvittää ja seurata massiivisen rakentamisen kokonaisvaikutuksia luonnonsuojelualueeseen. Viikin alueella on tärkeä tehdä tietoisia, perusteltuja, ekologisesti kestäviä ratkaisuja. Helsingin kaupunginvaltuusto on määritellyt paikallisagendatyön yhdeksi viidestä päätavoitteesta luonnon monimuotoisuuden säilyttämisen ja vaalimisen.

Nisäkkäiden kulkureitti Viikistä Kivikon kautta Sipoonkorpeen on turvattava. Viikki-Kivikko ympäristöineen on yksi Helsingin tärkeimmistä nisäkkäiden elinalueista ja kulkuväylistä. Ainoaksi viherväyläksi Kehä I:n yli on jäämässä maisemasilta, jota pitkin sekä ihmisten että nisäkkäiden tulisi kulkea. Läheisten asuntoalueiden vuoksi meluaidat muodostaisivat Lahdenväylän ja Kehä I:n muotoisen sumpun. Meluaitaan on jätettävä riittävän leveä yhtenäinen aukko, joka yhdessä ylikulkusillan kanssa toimisi ekologisenä käytävänä mm. Viikin ja Myllypuron ketuille ja mäyrille. Tämä edellyttää suunniteltua vähemmän rakentamista Viikki-Latokartanossa. Asuntoalueet on suunniteltava siten, että meluidan aukosta tuleva melu ei häiritse Viikin asukkaita. Asiaa on selvitettävä nisäkäsanastuntijoiden kanssa.

Taka-Viikin upeissa metsissä pesii harvinaisiakin lintuja. Viikin kulttuurimaisema peltoineen on jo osittain menetetty rakentamisen myötä, jättäkää jotain tulevillekin sukupolville.

Viikin pellot olisi nähtävä tärkeänä suojalualueena. Ne ovat tärkeä puskurivyöhyke, joka pitää häiriöitä loitolla luonnonsuojelualueesta.

Viikin pohjoisosan alue on suojavyöhyke ja siellä on erinomaiset hiihtomahdollisuudet talvella.

Viikin peltujen pohjoisosaan voidaan rakentaa. Tarvitaan kuitenkin reuna-alue kerrostalojen ja avoimen pellon väliin.

Viikinojan purokorven biotooppi on säilytettävä. Viikinojan putouskohta on Helsingin mittakaavassa harvinainen biotooppi ja Viikin alueella ainoa laatuaan. Puron varressa on Helsingissä harvalukuisen mustapääkertun pysyvä reviiri ja siellä on tavattu harvinaisen idänuunilinnun poikuekin. Linnustollisesti puron varren pohjoispuolella oleva niitty, ryteikkö ja metsikkö ovat monipuolisia.

Viikki-Kivikko keskuspuisto on määritelty viherohjelmassa vuosille 1999-2008 keskeiseksi ja tärkeäksi viheralueeksi, joiden hoitoon ja kuntoon kiinnitetään erityistä huomiota. Toimenpiteiksi on ehdotettu, että virkistysaluesuunnitelmat toteutetaan osayleiskaavan ja asemakaavojen pohjalta, perustetaan työryhmä koordinoimaan toteutusta ja että alue suunnitellaan kokonaisuutena vanha kulttuurimaisema säilyttäen ja keskuspuistomaisuutta korostaen. Työryhmä tulee muodostaa ennen asemakaavojen hyväksymistä, koska vain siten on mahdollista kiinnittää erityistä huomiota viheralueiden ekologiseen toimivuuteen ja luonnon monimuotoisuuteen.

Luonnonsuojelualan kupeeseen suunnitellun Viikin paikalliskeskuksen suuruutta on virheellisesti puollettu alueen asukasmäärällä, 25 000 ihmistä. Mukaan on laskettu myös Pihlajamäen ja Pihlajiston asukkaat, joilla on jo valmiit kaupalliset palvelut. Nyt ne ovat vaarassa näivettyä. Lisäksi suurin osa Viikin asukkaista asuu 2 km pohjoisempana, joten kauppakapasiteettia tulee siirtää Viikin lähipalvelukeskukseen. Toivottavasti kauppakeskuksella ei tulla perustelemaan asutuksen rakentamista Viikinrantaan ja Viikintien eteläpuolelle.

Viikinrantaan, Lahdenväylän ja Viikki - Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualan väliselle alueelle Vantaanjoesta tiedepuistoon, ei tule rakentaa asuntoja ja entinen puhdistamon alue tulee ennallistaa ja liittää luonnonsuojelualueeseen. Osa Viikinrannasta jätettiin Viikin osayleiskaavasta alueen kiistanalaisuuden vuoksi kaavoittamatta.

Viikintien ja luonnonsuojelualan välissä sijaitseva pienteollisuusalue tulee yleiskaavassa osoittaa teollisuuskäyttöön. Alueella toimii noin 20 yritystä, jotka työllistävät 200 henkilöä. Tällaista työpaikkoja tarjoavaa pienteollisuustoimintaa on tarkoituksenmukaista ylläpitää Helsingissä ja tähän tarkoitukseen alue sopii erittäin hyvin. Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt toivomusponnen, jonka mukaan Viikin pienteollisuusalue säilyy kaava-merkinnästä A/KTY huolimatta nykyisessä käytössä.

Pukinmäki, Savela, Pihlajanmäki, Malmi

Pukinmäessä yleiskaavalla tulisi eheyttää kehätien ja pääradan hajottamaa yhdyskuntarakennetta, luoda edellytyksiä kaupallisten palvelujen uudelleensijoittumiselle ja niiden paremmalle saatavuudelle sekä vahvistaa Pukinmäen erityispiirteitä.

Pukinmäen keskustan ja ostoskeskuksen ympäristö on nykyisin varsin sekava ja keskeneräinen. Alueelle tulisi saada lisää liityntäpysäköintipaikkoja ja liiketilarakentamista. Keskustan tulisi palvella myös Pukinmäen kolmion ja Savelan asukkaita. Radan ja Kehätien risteyksen alue tarjoaa kaupunginosalle monia kehittämismahdollisuuksia.

Pukinmäen kaaren itäpuolelle voisi tulla täydennysrakentamista.

Vantaanjokivarsi Pukinmäessä on osa kansallista kaupunkipuistohanketta jokisuulta Haltialaan. Hanke on tosin epäselvä etenkin eteläosiltaan. Ympäristöarvot olisi inventoitava. Alueeseen liittyvät Pukinmäen luonnonmetsät, jotka ovat nyt kovilla. Kulutuksen takia niiden vaarana on tuhoutuminen ja joutuminen rakennettaviksi.

Vantaanjoen ja Sinivuoren välinen pieni alue tulisi jättää rakentamatta, jotta Vantaanjoen alueen maisemallinen kokonaisuus säilyisi.

Kehätien ja Käsänselän tien välisen alueen voi kehittää asukkaille toimintapuistoksi.

Pukinmäessä Kehä I:n tasauksen alentaminen ja väylän kattaminen mahdollistaa lisärakentamisen. Lisäasukkaiden myötä saadaan paremmat palvelut. Lisäksi hanke parantaa liityntäliikennettä, torjuu tiemelua, kohentaa asumisviihtyisyyttä ja eheyttää yhdyskuntarakennetta. Malmi vaikuttaa Suutarilaan ja muihin aluekeskuksiin niin, että ostoskeskukset näissä näivettyvät. Rahaa tulisi jakaa tasaisesti kaikille aluekeskuksille.

Pukinmäessä Jokipellontien ja Kehätien ja Vantaanjoen väliselle alueelle voisi rakentaa.

Savelaan ja Pihlajamäen välinen laaja alue pitää hyödyntää virkistysalueena.

Longinojan laakso on kaunis alue ja jos alue kunnostettaisiin, se palvelisi koko alueen virkistyskäyttöä. Rakennusvirastolla on jo suunnitelma olemassa alueen kunnostuksesta.

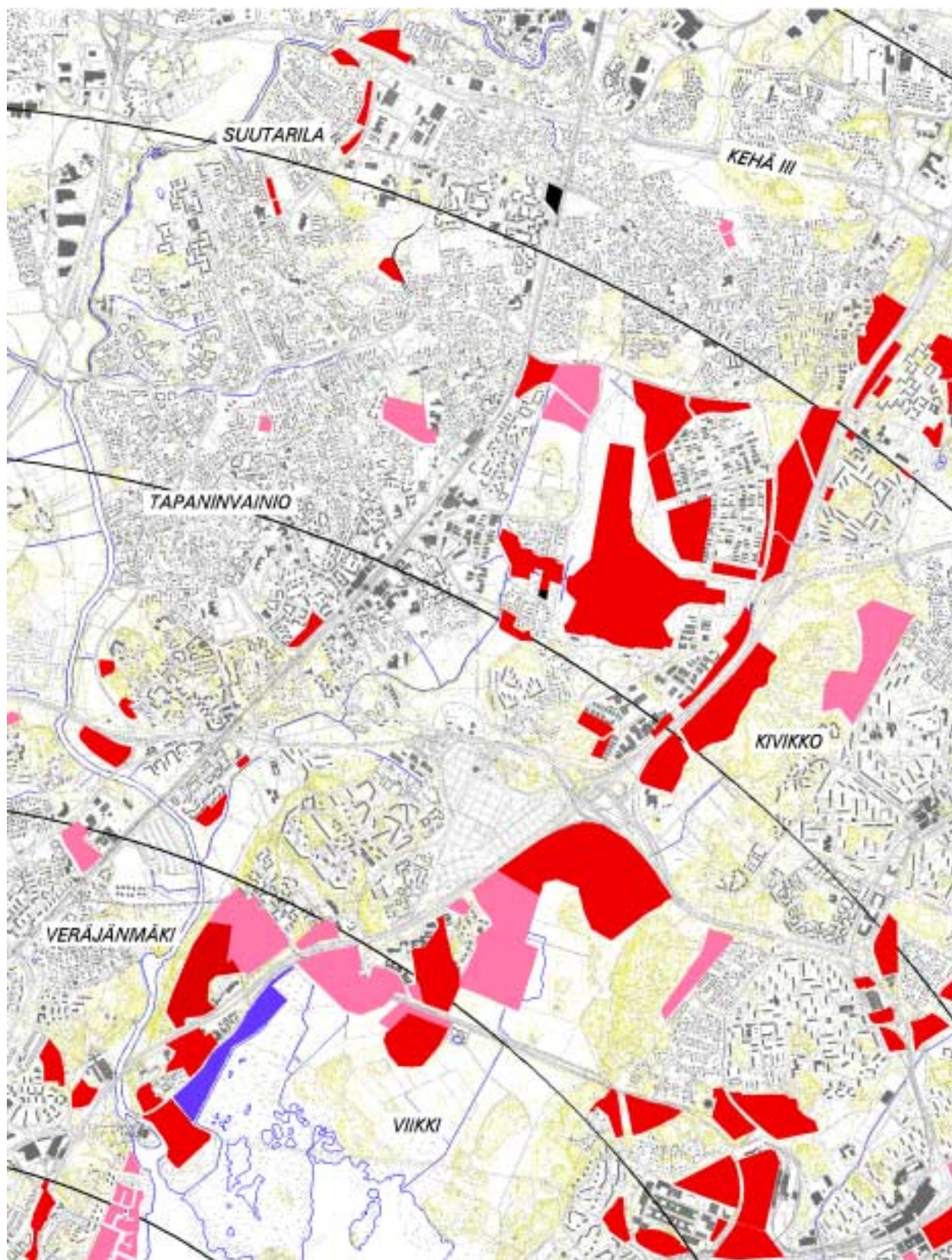
Viherväylä Vantaanjoelta Puistolaan täytyy säilyttää. Alueella pitää säilyttää hyvät ulkoilumaastot. Alueen virkistysarvoa voidaan lisätä huomattavasti rakentamalla hyvin.

Malmin keskustasta tulee olla yhtenäinen vihervyöhyke Vantaanjoen varrelle, joka kunnostetaan virkistyskäyttöön.

Malmilla tarvitaan lisää seikkailu- ja tutkimusluontoalueita myös 7-12 -vuotiaille. Päiväkotien ja koulujen läheisyydessä tarvitaan suuria ja monimuotoisia luontoalueita.

Malminkaaren varteen Ruotutorpankujan pohjoispuolella sijaitsevalle alueelle voisi rakentaa esimerkiksi opiskelija-asuntoja. Nykyisin alue on joutomaata ja sen keskellä oleva pysäköintialue on pääsääntöisesti käyttämätön.

Malmin Kirkkopuisto on säilytettävä.



Alueiden käyttösuunnitelma ehdotus. Tutkittavat uudet asunto- ja muut rakentamisalueet. KSV/yleiskaavatoimisto 12.10.1999. Kartassa näkyy punaisina tutkittavat uudet asunto- tai muut rakentamisalueet kahden vuosikymmenen tähtäimellä ja Viikinranta myöhemmin tulevaisuuden rakentamisalueena (violett). Vaalean punaiset alueet ovat asemakaavoitettuja ja rakennettavissa.

Malmin lentokenttä pitää säilyttää nykyisellään, sinne ei saa rakentaa:

- Kenttä on alueelle tunnusomainen ja tärkeä sekä identiteetille että kulttuurihistoriallisille piirteille. Lentokenttätöiminnan myötä Malmilta poistuu tapahtuma-alue.
- Uusi asuminen lisäisi alueen liikennettä. Alueelle suunnitellut kerrostaloalueet ovat liian tehokkaita.
- Rakentamisen myötä virkistysalueet häviävät täydellisesti, koska tällä alueella ei ole virkistysalueita. Malmin lentokentältä virkistysyhteys pohjoiseen Puistolaan on tärkeä. Lentokentän länsi- ja lounaispellot tulee säilyttää virkistyskäytössä.
- Miksei asuntoja rakenneta sinne, minne uusi kenttä on suunniteltu?
- Rakentaminen on kallista suolle.
- Alue on pohjaolosuhteiltaan rakentamisen kannalta ongelmallista. Voidaanko alueelle rakentaa syvään paalutettavia kerrostaloja aiheuttamatta kohtuutonta vaaraa alueen aiemmalle rakennuskannalle?
- Säilyttäkää valaistu hiihtolatu ja viehättävä luonnonläheinen ulkoilureitti, joka kiertää lentokenttää. Ne ovat on vilkkaassa käytössä ja palvelevat myös Paloheinän ja Hakunilan alueita. Erityisesti ehdotuksen mukaiset poikittaisen kiitoradan jatkeen itä- ja länsipuolinen kerrostalorakentaminen uhkaavat ladun säilymistä.
- Asuinalueena lentokentän tasainen alue on yksitoikkoinen, ilman puustoa ja vailla maiseman viehättävyyttä luonnoltaan ja maisemaltaankin arvokkaita reuna-alueita lukuun ottamatta. Luontaisia edellytyksiä korkeatasoiselle kerrostalorakentamiselle alueella ei ole. Miksi siis yhdistäisi nykyisen sosiaalisten ongelmien kanssa painiskelevan Malmin keskusta-alueen Jakomäen ongelma-alueisiin tehokkaasti rakennetulla kerrostaloalueella?
- Säilyttäkää asuinympäristön rauha. Läntisestä poikittaisen kiitoradan jatkeesta olisi mahdollista kehittää viehättävä viheralue, jonka arvoa nostaa sen poikki virtaava Longinoja (voisiko-han sen muuten kaivaa esiin myös lentokentän kohdalla?).
- Alueelle joitakin vuosia sitten tehdyn erinomaisen viheralueiden hoitosuunnitelmaan kirjatut arvot on tuotava esiin.

Malmin lentokenttä soveltuu asuinrakentamiseen:

- Rakentamalla päästään lentomelusta ja muista ympäristöhaitoista, jos lentotoimintaa kehitetään, asuminen ympärillä kärsisi entisestään.
- Peruspalvelut ovat valmiina ja alueella tarvitaan asuntoja.
- Rakentamisella voisi parantaa ympäristöä, koska alueelle on mahdollista tehdä korkeatasoista asuinrakentamista.
- Rakentamalla alueelle suositaan kaupunkirakenteen tiivistämistä, kentälle rakentamisesta on vähemmän haittaa kuin muualle rakentamisesta.
- Alueen suunnittelussa on huomioitava, että alue ei kestä alueiden käyttösuunnitelma ehdotuksessa suunniteltua rakentamista. Alueen pitää säilyä väljänä. Sinne soveltuu tiivis pientaloalue aluetehokkuuden ollessa 0,4.
- Asuinrakentaminen vaatii raideliikenneyhteyden.
- Alueella voidaan säilyttää tynkälentokenttä esimerkiksi yksi kiitorata.
- Lentokenttä pitää siirtää, koska harrastusilmailulle tarvitaan turvallisempi ja vähemmän rajoitettu alue. Alue ei täytä kansainvälisiä turvanormeja ja tilanne on vastoin kansainvälisiä sitoumuksia.
- Helsingissä asuntotonttimaasta on huutava puute ja asunnontarvitsijoita joutuu nyt muuttamaan pois Helsingistä. Nykyisessä käytössä alue palvelee ulkopaikkakuntalaisia, asuinalueena se palvelisi paremmin helsinkiläisiä.

Jos alueelle rakennetaan tai on pakko rakentaa:

- Alueelle tulee rakentaa nykyiseen rakennuskantaan liittyvää omakotirakentamista. Mikäli alueelle rakennetaan kerrostaloja, tulee liikenne järjestä niin, että kulku nykyisen omakotialueen kautta ei ole mahdollista.
- Aluetta tulee pienentää niin, että alueen rauha, luonnonläheisyys ja virkistysmahdollisuudet säilyvät.
- Alueelle voi rakentaa vain matalia pienkerrostaloja ja vihervyöhyke alueen ympärillä on säilytettävä virkistyskäytössä.
- Tehokkuutta tulee alentaa ja rakennettavaa aluetta supistaa.
- Asumisalueiden pitää olla matalia pienkerrostaloja, puusta, tiivistä vrt. tiivistetty versio puu – Käpylästä.
- Lentokenttäalueen itäreuna (nykyisin aidan sisäpuolella) tulee kasvattaa avaraksi puistomaiseksi viheralueeksi pyöräteineen rajaviivaksi jo nyt valmiina olevaan viheralueeseen

Tattarisuo, Tapanila, Heikinlaakso, Puistola, Tapulikaupunki, Suutarila

Tattarisuon teollisuusalue ei saa laajentua vaan se on tehtävä kaksikerroksiseksi. Alue tulee rajata korkeaksi kasvavilla kuusilla.

Tattarisuon teollisuusalueille mahtuu lisää asuntoja. Alueet ovat jo rakennettuja ja nykyisin romukäytössä. Rakentamisen myötä alueet siistiytisivät.

Tattarisuon lintumetsiä ei saa hävittää, koska ne ovat tärkeitä virkistysalueita ja sinne järjestetään linturetkiä. Alueelle ei saa tulla asunto- tai teollisuusrakentamista. Virkistyskäytön kehittäminen sopisi asukkaiden suunniteltavaksi.

Alppikylään suunnitellussa teollisuusalueella rakennukset toimisivat meluseinänä, mikäli ne rakennetaan Lahdenväylän suuntaisesti. Jakomäen puolelle tulisi sijoittaa melunsuojauskenteita.

Malmi – Tapanila - Puistola -alueella säästää luontoa muuttumattomana lapsia varten ja silmän iloksi.

Tapanilaan Fallkullan pohjoispuolelle voi rakentaa.

Fallkullan alueen kaavoitus tulee olla inhimillistä ja luontoa säästävää. Fallkullan ja lentokentän alueiden julkisten palveluiden Y-tontit on huomioitava kaavoituksen alkuvaiheessa.

Tapanilaa voisi tiivistää.

Heikinlaakson kehittämistä ei voida erottaa Puistolaa, Jakomäen tai koko koillisen alueen kehittämisestä ja alueen suunnittelu on tärkeä koordinoita Vantaan ja ehkä Sipoonkin suunnittelun kanssa. Heikinlaakson ja sen ympäristö mukaan lukien Suurmetsän, Varalan ja muut läheiset Vantaan alueet tulee ottaa keskeisiksi kehittämiskohteiksi Helsingissä ja Vantaalla. Alueita tulee kehittää sopusointuiksi asuinalueiksi.

Heikinlaaksoa kiertävät metsävyöhykkeet ja viheralueketjut erottavat nykyisellään suuret väylät, Vanhan Porvoontien, Kehä III:n ja Lahdenväylän, rakennetuista alueista ja antavat vähäisestä määrästäan huolimatta alueelle puistomaisen ilmeen. Nämä viher- tai metsäalueet pitää säästää rakentamiselta. Metsät ovat rakennettujen alueiden ja pääliikenneväylien välissä parhaita, helppohoitoisimpia sekä edustavimpia saaste- ja melusuoja. Viheralueet ovat jo nykyisin ahkerassa käytössä, mutta niitä pitäisi hienovaraisesti kehittää siten, että niiden käytettävyyttä lisäntyy. Alueelle tarvitaan uusi ulkoilutie Suurmetsäntieltä Lahdenväylän vierustaa aina Kehä III:n risteykseen asti, josta se kääntyisi Kalkkikallion metsään päin.

Heikinlaaksolle on tunnusomaista pienteollisuusvaltaisuus. Osa teollisuudesta aiheuttaa asumiselle haittaa kuten melua sekä päivällä että yöllä. Osassa laitoksista käytetään vaarallisia aineita. Asumista häiritseville yrityksille on etsittävä uusi sijoituspaikka. Uusia yrityksiä ei alueelle mahdu. Alue on liikaa liikenteellisesti kuormitettu.

Tapulikaupunkiin ja Puistolaan ei saa rakentaa, koska alueet ovat jo nykyisin liian tiiviisti rakennettuja. Alueista tulee liian ahtaita ja luonnonalueita tuhoutuu. Lahdentien varret Puistolassa pitää säilyttää molemmin puolin vihreänä. Sikalan metsä Tapulikaupungintien pohjoispuolella pitää säilyttää, koska se on Tapulikaupungin ainoa luonnonmetsä. Talvella siellä on lasten liukumäki.

Suutarilaan voi rakentaa lisää koska, nykyisin alue on ympäristöllisesti surkea ja tehottomassa käytössä. Myös alueen asunto-työpaikkasuhde on huono, eteläosaan tarvitaan lisää asumista. Ennen rakentamista alueesta tarvitaan ympäristöllinen kokonaisselvitys.

Suutarilan teollisuusalueelle mahtuu lisää asuntoja. Alue on jo rakennettuja ja nykyisin romukäytössä. Rakentamisen myötä alue siistiytyisi. Alueella kulkee kahden kaupunginosan valtaväylä. Siksi sinne voi sijoittaa Suutarilasta puuttuvia palveluja.

Suutarilan puistoalueille ei saa rakentaa, koska ne ovat tärkeitä virkistysalueita puistolalaisille ja muillekin. "Lähiluontoraportissa" on hyvät suunnitelmat alueen kehittämiseksi.

Suutarilassa ei saa nostaa rakennuksien korkeutta. Alue on laakea ja sen näkymät on tärkeä säilyttää, sillä muuten tulee ahdas olo.

ITÄINEN HELSINKI

Kulosaari, Kivinokka

Mikäli Itäväylä Kulosaaressa tunneloidaan, on rakentamisen oltava kevyempää kuin alueidenvaraus suunnitelmassa on esitetty. Väylän paikalle tulee rakentaa omakoti- ja rivitalomuotoista rakentamista. Maankäytön täytyy perustua olemassa olevaan ympäristöön ja sen tulee jatkaa ja täydentää paikallisia ympäristötyyppejä. Näin on mahdollista toteuttaa alue korkeatasoisena.⁸

Kulosaaren rakentaminen muuttaa koko alueen ilmettä, elinympäristö huonontuu, viheralueet keskeltä katoavat ja maisema muuttuu totaalisesti. Miten ratkaistaan rakentamisen tuoman lisääntyneiden autojen määrän liikenneongelmat? Tunnelissa kulkeva liikenne puuroutuu sateella ja lumisateella. Mitä jos tunnelissa sattuu onnettomuus?

Kulosaareen voidaan rakentaa luontoa tuhoamatta.

Kivinokkaan ei tule rakentaa asuntoja, vaan se on säilytettävä luonnonsuojelualueen suojavyöhykkeenä.

Kivinokka on tärkeä virkistysalue ja toivottavasti kohta kansallinen kaupunkipuisto, koska siellä on upea luonto, kartano ja siirtolapuutarhat. Alueen toimiminen virkistysalueena oli yksi peruste sille, että Herttoniemen ranta voitiin rakentaa tiiviisti.

Herttoniemen siirtolapuutarhan ympärillä viheralueet tulee säilyttää kokonaisina, sillä ne ovat kaupungin keuhkot. Siirtolapuutarhassa työskentely on terapiaa ja liikuntaa.



Alueiden käyttösuunnitelma ehdotus. Tutkittavat uudet asunto- ja muut rakentamisalueet. KSV/yleiskaavatoimisto 12.10.1999. Kartassa näkyy punaisina tutkittavat uudet asunto- tai muut rakentamisalueet kahden vuosikymmenen tähtäimellä sekä Kivinokka ja Laajasalontien kattaminen myöhemmin tulevaisuuden rakentamisalueina (violett). Vaalean punaisella näkyy asemakaavoitetut ja rakennettavissa olevat alueet.

⁸ Itäväylän kattamista Kulosaaressa koskevia näkemyksiä on luvussa Liikenne ja liikkuminen.

Herttoniemen teollisuusalue, Roihuvuori, Tammisalo, Roihupelto,

Herttoniemen teollisuusaluetta tulee tehostaa, koska Laajasalossa on potentiaalista työvoimaa.

Herttoniemen teollisuusalue tulee ottaa uuteen käyttöön, koska alueella tarvitaan toimintoja ja palveluja. Alue tarjoaa erinomaiset mahdollisuudet kehittää uusi vetovoimainen työpaikka-alue hyvien liikenneyhteysien varten lähellä merellistä asuntoalueita.

Roihuvuoressa lisärakentaminen olisi tietoista asuinviihtyisyyden tuhoamista. Roihuvuoressa on maastoon vapaamuotoisesti sijoitettuja rakennuksia ja luonnonläheisiä pihapiirejä. Vaihtelevaa maastoa on käytetty hyväksi siten, että laaksot ja vedenjakajaselänteet on säästetty viheralueiksi. Lähiöparantaminen ei saa enää tarkoittaa lisärakentamista vaan panostamista palveluihin, sosiaaliseen hyvinvointiin, viihtyisyyteen ja turvallisuuteen.

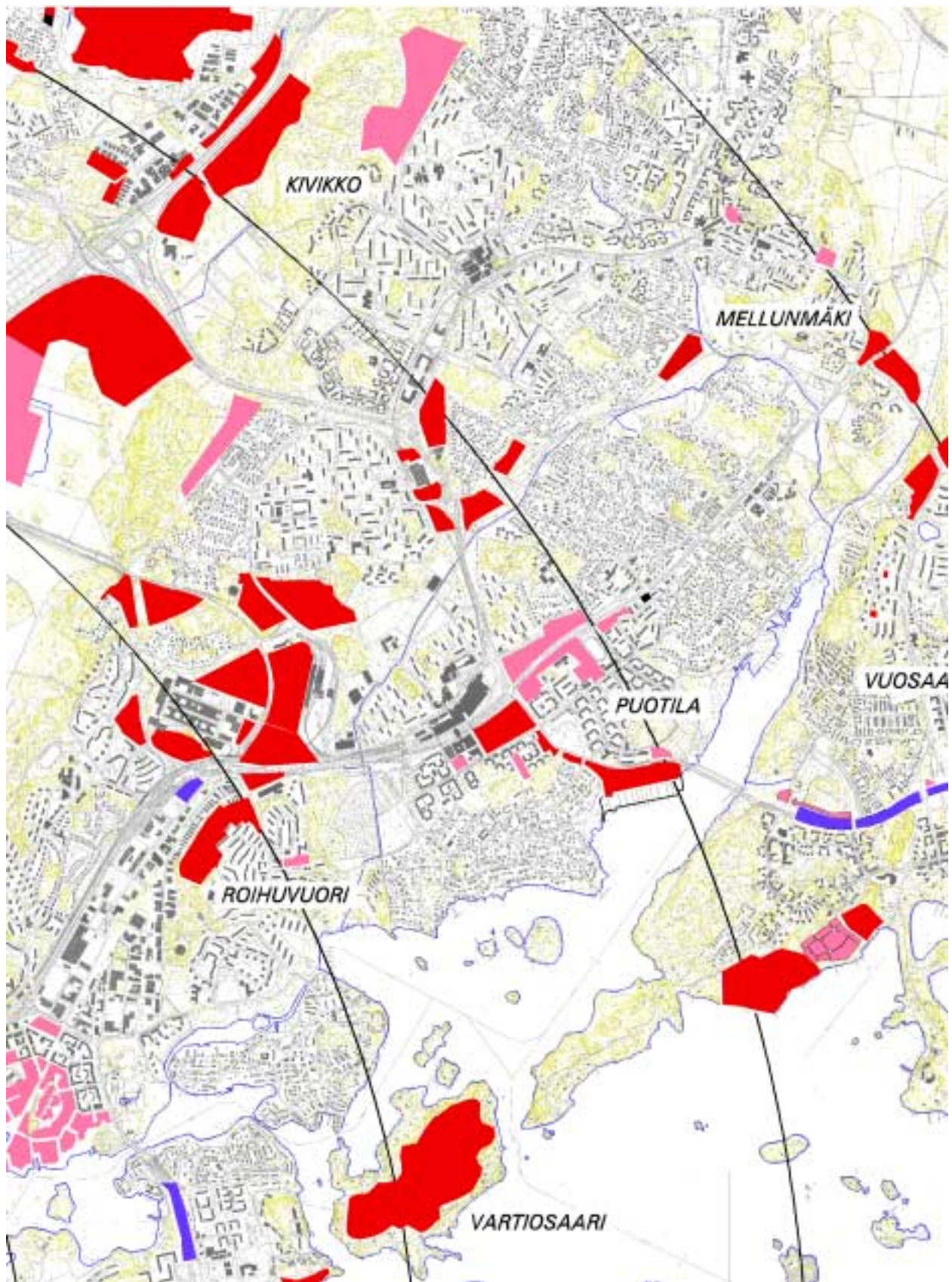
Roihuvuorta kiertävä teollisuusalueen ja asutokortteleiden välinen viheralue monimuotoisine metsäselänteineen sekä puro- ja rantalaaksoineen on roihuvuorelaisille tärkeä puskurialue liikenteelle ja se vahvistaa asuntoalueen identiteettiä. Alueella on myös kaupunkiekologinen merkitys saastuttavan ja saastuneen teollisuusalueen ja asuntoalueen välillä. Alue on yleiskaava 2002:ssa merkittävä virkistysalueeksi, jota kehitetään puistometsänä. Alue on voimassa olevassa yleiskaavassa merkitty asuinalueeksi vastoin vahvistettua asemakaavaa, jossa alueet on merkitty puistoksi. Myös uudessa alueiden käyttösuunnitelmassa Roihuvuoren alueet on edelleen merkitty asumiseen.

Roihuvuoressa pitää kehittää ostoskeskustan aluetta viihtyisämmäksi. Sen läheisyydestä löytyy käyttämätöntä rakennusoikeutta ja kaksi asumatonta 50-luvun hurmaavaa tyyliä olevaa kerrostaloa. Roihuvuoren lisäraken-

taminen ei saa tuhota alueen asumisviihtyisyyttä.

Tammisalon venesatamaa ei saa sulkea rakentamalla siltä Vartiosaareen.

Roihupelto on hieno alue asuinrakentamiseen, koska nykyisellään alue on vajaa käytössä, sotkuinen ja tylsä. Bussivarikko ja autokaupat on helppo siirtää, joten asuntoja voisi rakentaa bussiterminaaliin, teollisuusalueelle ja metrovarikon päälle. Asuinrakentaminen yhdistäisi Herttoniemen ja Roihuvuoren. Alueelle on hyvät liikenneyhteysdet, sillä se sijaitsee metron varrella. Lisäksi virkistys- ja urheilualueet ovat lähellä. Itäkeskuksen tuntu-massa palvelut ovat jo valmiina.



Alueiden käyttösuunnitelma ehdotus. Tutkittavat uudet asunto- ja muut rakentamisalueet. KSV/yleiskaavatoimisto 12.10.1999. Kartassa näkyy punaisina tutkittavat uudet asunto- tai muut rakentamisalueet kahden vuosikymmenen tähtämellä sekä Kivinokka, Laajasalontien ja Vuotien kattaminen myöhemmin tulevaisuuden rakentamisalueina (violetti). Vaalealla punaisella näkyy asemakaavoitetut ja rakennettavissa olevat alueet.

Itäkeskus, Puotila, Vartiokylä, Vartioharju, Myllypuro, Kivikko

Itäkeskuksen itäpuolella olevalla käyttämättömällä raikiolla uudet teollisuustilat toimisivat liikenteen meluvalleina.

Kehä I:n ja Itäväylän varsi Puotilan met-roaseman ympäristössä soveltuu toimistotiloiksi toisaalta hyvien liikenneyhteyksien puolesta ja toisaalta toiminnan aiheuttamien liikennehaittojen takia.

Kerrostaloalueita Puotilassa, Puotinharjussa ja osin Vartioharjussa on vaikea tiivistää yleiskaavalla ilman yksityiskohtaisia tarkasteluja. Alueet ovat hyvässä kunnossa ja asukkaat ovat tyytyväisiä. Kerrostaloasumisessa kaivataan hyvien ikkuna- ja parvekenäkymien ja pihapiirien ohella hyviä rauhallisia kulkuyhteyksiä luontoon sekä liike- ja kulttuurikeskuksiin.

Vartiokylän pientaloaluetta ei saa tiivistää. Se on nyt viihtyisä ja mukava alue.

Vartiokylään voisi rakentaa täydennysrakentamista.

Vartioharjussa on vehreä ja hyvä pientalo-alue. Yleiskaava 2002:n tavoitteena ei saa olla asumistason huonontuminen eli tehokuuden lisääminen.

Myllypuron urheilupuiston tulee säilyä virkistyskäytössä maiseman ja luonnon vuoksi.

Myllypuroon voisi rakentaa täydennysrakentamista.

Kivikon ja Kurkimäen eteläkulman metsikköä ei saa rakentaa, koska päiväkodit, koulut ym. käyttävät sitä opetukseen ja virkistykseen ja lähellä ei ole muuta vastaavaa aluetta. Kauempana oleville alueille on vaikea mennä. Alue toimii myös saaste- ja meluesteenä.

Kivikon pienteollisuusalueelle ei saa enää rakentaa lisää teollisuutta.

Kivikon laitaa, Kehä I:n varteen, sopii pienteollisuus paremmin kuin asuinalueen keskelle. Pienteollisuusrakennukset suojaavat asuinalueita liikenteen melulta.

Lahdentien varteen ja Kivikkoon ei saa rakentaa lisää, koska Lahdentien varren luontoarvot tulee säilyttää.

Lahdentien varsi ja Kivikko soveltuu pientehkölle teollisuudelle. Helsinki tarvitsee lisää teollisuutta ja teollisuus lisää toimitilaa. Työpaikkarakentamista puoltaa se, että alueelle on hyvät liikenneyhteydet.

Siirtokuormausaseman paikalle Kivikon liittymässä sopii täydennysrakentaminen loistavan sijaintinsa ansiosta.

.

Vuosaari

* Vuosaari⁹ on pitkään ollut Helsingin nopeimmin kasvava kaupunginosa. Metron valmistumisen myötä on tehokas rakentaminen ollut perusteltua tiettyyn pisteeseen saakka. Nyt rakentamisen rajat Vuosaassa ovat tulossa vastaan. Vuosaassa on viime vuosina menetetty tai ollaan lähitulevaisuudessa menettämässä laajoja luontoalueita rakentamisen alle.

* Väkiluvun nopeasti kasvaessa Vuosaassa kasvaa myös viheralueiden käyttöpaineet. Vuosaaren viheralueet on nähtävä osana Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun viheralueverkostoa.

* Kestävän kehityksen mukainen rakentaminen merkitsee sitä, että tehokas rakentaminen kohdistetaan joukkoliikenteen asemien vaikutusalueelle ja luonnon- tai maisemallisilta ominaisuuksiltaan ”vähemmän arvokkaille” alueille mahdollisuuksien mukaan. Sen sijaan raskas rakentaminen rantaviivalle sekä rakentaminen kaupunginosan tärkeimmille luontoalueille ja luonnonsuojelualueiden läheisyyteen edustaa vanhanaikaista kaupunkisuunnittelullista ajattelua, joka ei huomioi niitä luonnon- ja kulttuuriarvoja, jotka ovat tulevaisuudessa todelliset kilpailuvaltit. Vuosaaren runkokaavassa on jo rakennettujen tai asemakaavoituksen piirissä olevien alueiden lisäksi osoitettu asuntorakentamista sellaisille luontoalueille, joiden säilyminen koskemattomana tässä tilanteessa on vuosaarelaisille erityisen tärkeää. Tällaisia alueita ovat Niinisaarentien pohjoispuoleinen alue (Mustavuoren ympäristö) sekä Uutela.

* Tehokas rakentaminen on puolusteltavissa vain siten, että se vastaavasti jättää koskemattomaksi riittävän paljon laajoja, yhtenäisiä

Vuosaaren suunnittelun periaatteita:

- Vuosaaren viheralueet ovat oleellinen osa alueen identiteettiä ja niiden tulee ohjata vuosaarelaista kaupunkisuunnittelua. Vuosaareen on muutettu asumaan upean luonnon takia.
- Suunniteltua rakentamisen volyymia ja asuntojen määrää on supistettava.
- Vuosaareen tarvitaan virkeitä palveluja – liike- ja palvelutilaa tulee kaavoittaa tulevaa väestömäärää vastaavasti.
- Kaavoituksessa tulee ottaa huomioon kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen etusijaisuus. Vuosaaren silta on kevyen liikenteen pulonkaula.
- On kiinnitettävä huomiota siihen, että mootoriajoneuvot eivät pääse hallitsemaan virkistyskäyttöön tarkoitettuja, ekologisesti herkkiä ranta-alueita.
- Käytännöstä, jossa olemassa olevien isojen puiden tilalle istutetaan katupuita ylideveille kaduille, pitää ehdottomasti luopua.

luontoalueita. Tällaisten alueiden olemassaolo on välttämätöntä sekä asukkaiden virkistystensä että luonnon monimuotoisuuden kannalta. Vuosaassa vielä olemassa olevat yhtenäiset luontoalueet Uutela ja Mustavuoreen välittömästi liittyvä Niinisaarentien pohjoispuoli tulee kokonaan säästää rakentamiselta.

* Miksi maisemallisesti parhaat paikat rakennetaan, vaikka ne tulisi päinvastoin säilyttää? Rakentaminen raskaasti alkuperäisestä maisemasta ja maastosta lainkaan välittämättä on paitsi ekologisesti tuhmailevaa, taloudellisesti kallista myös kaupunkisuunnittelullisesti virhe, jota tullaan luultavasti pian katumaan.

Niinisaarentien pohjoispuoli / Mustavuoren alue, välittömästi Mustavuoren luonnonsuojelualueelta etelään jatkuva metsäalue, joka rajautuu Niinisaarentiehen, kuuluu arvokkaaseen luontokokonaisuuteen. Alueelle suunniteltu rakentaminen ja asutuksen seurausvaikutukset ulottuisivat säteittäisesti laajalle alueelle uhaten mm. luonnonsuojelualueita, jotka jäisivät ilman riittävää suojavyöhykettä. Alue tulee säilyttää luonnontilaisena virkistysalueena.

⁹ Vuosaaresta on laadittu: *Yhteinen kannanotto Vuosaaren kaavoitustilanteeseen*. 24.9.1999. Sen ovat laatineet Vuosaaren Paikallisagendaryhmä, Vuosaari-Seura, Vuosaaren Asukastoimikunta, Vuosaari-Säätiö ja Pelastetaan Vuosaari! –kansanliike.

Mustavuoren aluekokonaisuus on nopeasti kasvavassa Vuosaaressa välttämätön henkireikä kaikille sen asukkaille. Myös koko ripeästi kasvava Helsinki tarvitsee henkireikiä eli riittävän suuria ja yhtenäisiä luonnonmukaisia virkistysalueita.

Niinisaarentien pohjoispuoli on maisemallisesti kaunis ja monipuolinen. Siellä on kallioita, metsiä, lehtoja, niittyjä ja soita. Alueella on myös historiallisia kohteita, kuten vanhoja tykkiteitä, juoksuhautoja ja kalkkikivilouhos. Alue on kasvillisuudeltaan ja linnustoltaan monipuolinen. Alue on hyvin saavutettavissa ja sopiva opetuskäyttöön, koulut käyttävätkin sitä.

Aurinkolahden rakentaminen merkitsee huomattavien luontoarvojen tuhoutumista. Aurinkolahden kanava on epäekologinen, kallis ja liian mahtipontinen luomus, kun kysymyksessä on neitseellinen, kallioinen metsämaa.

Mustalahden ranta-alue tulee säilyttää luonnonmukaisena puistoalueena. Rantaviivan säilyttäminen luonnonmukaisena tukee luontoarvojen lisäksi alueen kulttuurihistoriallisen identiteetin säilymistä. Mustalahden alueen huvilamiljööt tulee säilyttää riittävän suurina. Rakentamisen Mustalahdella tulee sopeutua alueella jo olemassa oleviin luonnon- ja kulttuuriarvoihin sekä aluetta käyttävien vuosaarelaisten tarpeisiin. Rantaan suunnitellusta korkeasta talomuurista tulee luopua.

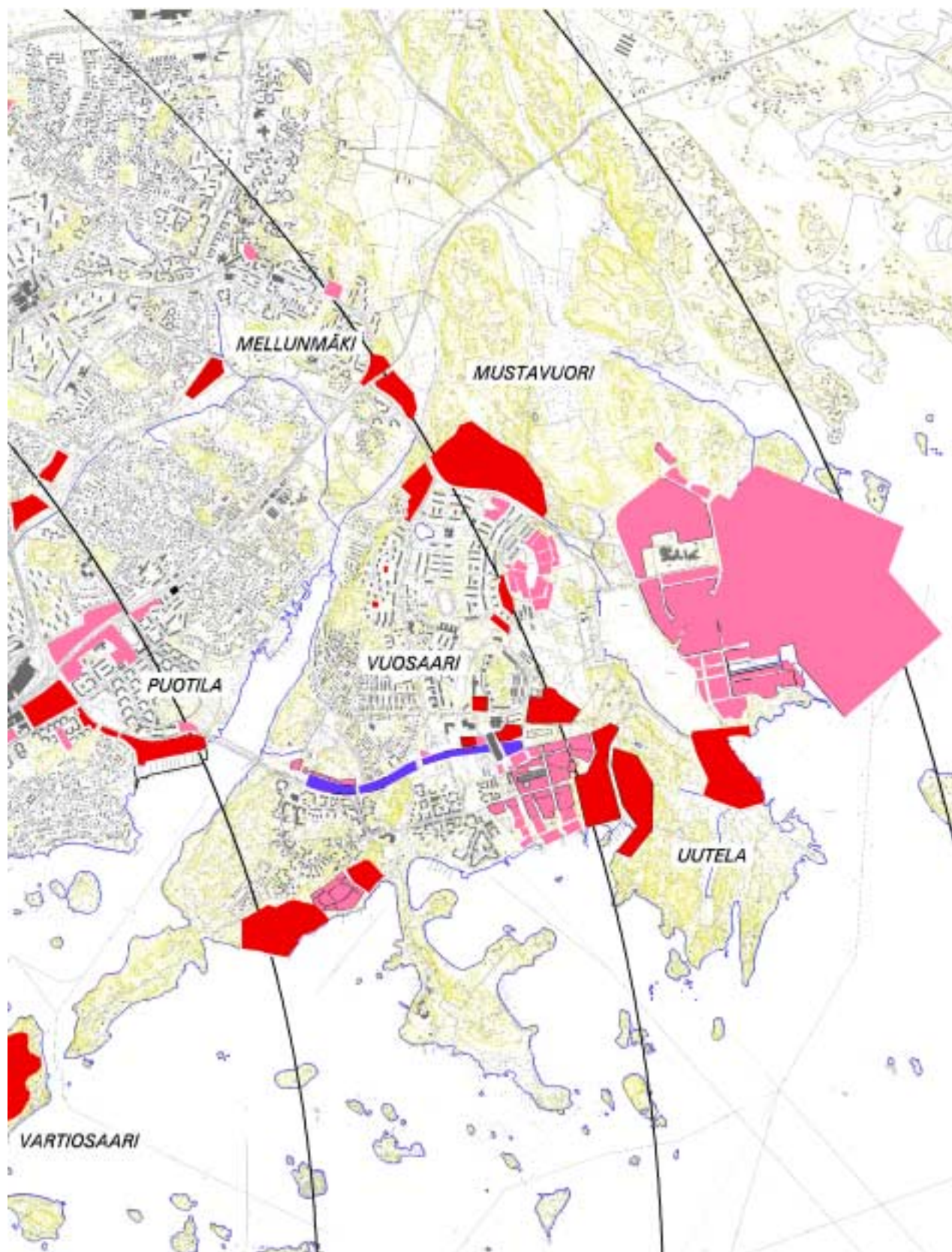
Uutelan suuntaan rakentamisen rajan tulee olla Uuutellantie. Suunnitellun kanavan itäpuolelle ja Uutelan länsireunaan ehdotettu asuinalue ja Uutelanniemen itäreuna suunnitellun satama-alueen eteläpuolella on merkitty ”tutkittavaksi uudeksi asunto- ja muuksi rakentamisalueeksi”. Kyseisten asuinalueiden rakentamisesta tulee luopua. Uutela on säilytettävä yhtenäisenä luontoalueena.

Uutelassa vuoden 1992 yleiskaavassa asuntoalue ulottui melko pitkälle itään, mutta suunniteltu kanava on oleellisesti muuttanut tilan-

Ehdotuksia rakentamisalueiksi

- Vanhan Vuosaaren mahdollisen täydennysrakentamisen tulee vähentää rakentamispaineita luontoalueilla ja rannoilla. Täydennysrakentaminen merkitsee sekä mahdollisuuksia parantaa ympäristöä että mahdollista uhkaa alueen nykyiselle väljälle ja vihreälle miljöölle. Alue muodostaa rakennushistoriallisesti arvokkaan asuinaluekokonaisuuden, jonka sekä arkkitehtoninen että väljämetsäinen luonne on säilytettävä.
- Vuosaaren voidaan rakentaa, koska se on ollut upea alue, mutta ei ole enää. Alueella on rai-deliikenne ja palveluja jo paljon rakennettu. Rakentamista pitää vaiheistaa, jotta palveluja voidaan hyödyntää.
- Vuotien päälle rakentaminen on eheyttävä ratkaisu.
- Vuosaaren sataman alapuolelle voidaan rakentaa asuinrakentamista, koska satamassa on tilapäistä työvoimaa, joka synnyttää asuntojen tarvetta.
- Vuosaaren telakka-alueelle voidaan rakentaa asuntoja koska, kaikki jo pilatut maat voidaan rakentaa. Alueella on loistavat merinäkyvät, metro valmiina asukkaiden käyttöön ja palvelut lähellä.
- Niinisaarentien pohjoispuolen kaatopaikka on joutomaata, joka voidaan rakentaa asunnoiksi, mikäli se on mahdollista tehdä turvallisesti.
- Niinisaareen voi rakentaa.
- Eteläisen ostoskeskuksen paikalle voitaisiin rakentaa yhtä korkea tornitalo, kun keskustan ostoskeskustan eteläpään on tulossa. Tämä uusi torni, Vuotalo, kauppakeskus ja eteläinen tanskalaisten suunnittelema litteä torni muodostaisivat tyylikkään yhtenäisen kokonaisuuden. Ratkaisu olisi hyvä toiminnallisesti ja ihmisten liikkumisen sekä Vuosaaren luonnon kannalta sen sijaan, että kaikki metsät ja rannat täytetään betonilaatikoilla.

netta kanavan jakaessa alueen kahteen eri alueeseen, joista toinen mieltyy nyt selkeästi virkistysalueeseen kuuluvaksi. Uutelan kanavasta on nyt muodostunut uusi ja selkeä raja asumisalueen ja virkistysalueen väliin eikä kanavan taakse Uutelaan pidä rakentaa.



Alueiden käyttösuunnitelma ehdotus. Tutkittavat uudet asunto- ja muut rakentamisalueet. KSV/yleiskaavatoimisto 12.10.1999. Kartassa näkyy punaisina tutkittavat uudet asunto- tai muut rakentamisalueet kahden vuosikymmenen tähtäimellä sekä Vuotien kattaminen myöhemmin tulevaisuuden rakentamisalueena (violetti). Vaalealla punaisella näkyy asemakaavoitetut ja rakennettavissa olevat alueet.

Uutela on perinteinen ulkoilualue vuosaarelaisille, paljon merkityksellisempi ulkoilualue itähelsinkiläisille kuin esim. Keskuspuisto. Meillä itähelsinkiläisillä on oikeus omaan luonnonpuistoomme. Uutela ei ole ainoa uhanalainen luontoalue, vaan niitä löytyy muualtakin, esim. Ramsinniementä.

Uutelaan kuitenkin rakennettaessa, rakentamisen tulee olla väljää ja pienimuotoista, mieluiten pientaloja, kunnon asuntoja hintahaitarin yläpäästä.

Uutelan erityisluonne ja elinvoima edellyttävät, että se säilyy laajana yhtenäisenä luontoalueena. kaikki lisärakentaminen Uutelantien itäpuolelle on pääkaupunkiseudun nykyisten ja tulevien asukkaiden luonto- ja virkistysaarteiden lyhytnäköistä ryöväämistä ja tuhoamista.

Kallahtea ei saa rakentaa, koska siellä on upeat harjumaisemat, vanha hieno männikkö, hiekkaharju, rantaniitty ja hienot kahlausrannat. Alue on lähes kauneinta maailmassa.

Ramsinniemi pitää suojella rakentamiselta. Vuosaari on nyt tehokäytössä, siksi ei pidä tuhota viimeisiä virkistysalueita rastilalaisilta ja muilta lähialueen asukailta.

Meri-Rastilan etelärantaa (II) ei saa rakentaa tai täyttää. Luonnonsuojelualueen säilyminen on turvattava. Tulevalta pientaloalueelta on luotava riittävät joukkoliikenne yhteydet sekä Rastilaan että Vuosaaren metroasemille. Rannan tuntumaan osoitettua kevyen liikenteen väylää on tärkeä jatkaa riittävän avarana aina Ramsinniemeen asti.

Vuosaareen ei satamaa

- Suursatamaa ei kannata enää Suomeen rakentaa, sillä satamaliikenne on tilastojen mukaan laskussa. Suursatama on kannattamaton ellei liikennettä vedetä tänne muista satamakaupungeista. Jos näin tehdään väkeä tulee Helsinkiin ja täällä loppuu rakennusmaa.
- Vuosaaren sataman alueelle voi siirtää varasto ja muuta toimintaa Tattarisuolta.
- Satamalle tulee etsiä Vuosaarta parempi paikka. Tulee tutkia vaihtoehtoa, jossa nykyisen telakan alueelle sijoitetaan sataman sijasta asuntoja ja työpaikkoja.
- Satama on kallis. Tunnelit nykyisiin satamiin on halvempi toteuttaa. Satamakapasiteettia on riittävästi muualla Suomen rannikoilla. Satama Helsingissä voi olla pääasiassa kevyt, matkustajaliikenteelle tarkoitettu.
- Mustavuoren - Porvarinlahden - Sipoon lintuvesi- ja lehtoalueille on turvattava elintila. Toivottavasti satamahanke raukeaa tai siirtyy sellaiselle alueelle, missä sillä on mahdollisuus tarvittaessa laajentua esimerkiksi Kantvikiin. Väkiluvun pieneneminen, Baltian ja Venäjän omien satamien toiminta sekä pakolliset (ennen pitkää) aluepoliittiset ratkaisut tulevat supistamaan Helsingin satamaliikennettä niin, että nykyisten satamien kehittäminen riittää.

Vuosaaren satama pitää toteuttaa

- Satama Vuosaaressa vapauttaa Jätkäsaaren, Sompasaaren ja Munkkisaaren asuntorakentamiselle sekä erityisesti Keski-Pasilan liike-rakentamiselle.
- Satama on ehdottoman tärkeä Helsingin elinkeinoelämän kannalta. Satama tuo paljon rahaa Helsinkiin. Liikennejärjestelyt liittyvät kiinteästi satamaan.

Vartiosaari

Vartiosaari on itäisten kaupunginosien keskeinen virkistysaari

* Vartiosaari on Itä-Helsingin ainoa laajahko lähes luonnontilainen aluekokonaisuus, jonka kasvillisuus ja eläimistö on säilynyt monipuolisena ja runsaana. Idässä ei ole muuta ulkoilukäyttöön sopivaa isoa saarta. Se on vastaava kohde, kuin Seurasaari ja Harakka lännempänä. Itä-Helsingin asukkaiden kohutuullinen vaatimus on, että saari säilytetään rakentamattomana.

* Ympäristökeskuksen julkaisun, *Katsaus Helsingin ympäristön tilaan*, mukaan kaakoisella suuralueella on viheralueita kaikkein vähiten Helsingin suuralueista. Itä-Helsingin asukasmäärän jatkuvasti kasvaessa Vartiosaari tarvitaan ehdottomasti virkistyskäyttöön. Itä-Helsinkiin ei tarvita massiivisia asuinlähiöitä lisää. Vartiosaari on ehdottoman välttämätön nykyisen kaltaisena vihreänä keitaana muutoin niin tiiviisti rakennetun Itä-Helsingin sydämessä.

* Vartiosaari sijaitsee lähellä tiheää asutusta, vain 100 metrin salmen erottama mantereesta. Saari on helposti saavutettavissa Laajasalosta, Tammisalosta, Roihuvuoresta, Marjaniemestä ja Yliskylästä.

* Saari sijaitsee vain kuuden kilometrin päässä kaupungin keskustasta, josta sinne pääsee julkisilla kulkuvälineillä tai pyörällä.

Vartiosaaren ei saa rakentaa, vaan se tulee säilyttää virkistysalueena

* Saari on kulttuurihistoriallisesti arvokas huvilasaari - liian arvokas tuhottavaksi rakentamalla. Siellä on säilynyt vanhoja rakennuksia pihapiireineen, osia vanhasta kartano- ja viljelysmiljööstä. Huvilat ovat museoviraston suojelukohteita. Saaren luonnon mukaan kiemurtelevat nurmettuneet kärrypolut, tallotut polut ja käsintehdyt kivipengerrystiet ovat jo aikojen alusta saareen kulkemisesta syntyneet

ja säilyttämisen arvoisia ehjänä kokonaisuutena.

* Saari on luontoarvoiltaan liian arvokas alue tuhottavaksi. Saaren luonto on monipuolinen luonnon niittyineen, lehtoineen, kallioineen ja hiekkarantoineen. Saaressa on paratiisinomainen kokoelma eri metsätyyppejä kuten synkkää korpikuusikkoa tai saniaislehtoja. Käkylämäntyisiltä kallioilta voi ihailla upeita merinäköaloja. Saari on maisemallisesti osa Helsingin julkisivua ja myös geologisesti säilyttämisen arvoinen.

* Vartiosaari on ainutlaatuinen virkistys- ja lomasaari. Sen kaltaisia saaria ei ole Helsingissä enää paljon jäljellä.

* Pelkkä tieto Vartiosaaren olemassaolosta tekee Helsingistä kauniimman ja Helsingin kesistä odottamisen arvoiset. Saari kantaa monille korvaamattoman kalliita, hienoja muistoja. Se on sielun lepopaikka.

* Vartiosaaren säilyttämisen puolesta on useita kohtia maankäyttö- ja rakennuslain lisäksi luonnonsuojelu-, ympäristönsuojelu ja vesilaissa.

* Jos Vartiosaari rakennetaan, Helsinki menettää paljon enemmän kuin saa. Toivottavasti kaupunki lopulta ymmärtää saaren arvon. Asuinkäyttöön kaavoittaminen osoittaa lyhytnäköisyyttä. Saari pitää säästää tuleville helsinkiläissukupolville.

* Aikoinaan kaupunki halusi saaren säilyvän rakentamattomana ja vaihtoi sen maa-alueita KOP:lta, jolla oli aikomus rakentaa alue taloja täyteen. Nykyisin kaupunki omistaa 90 % saaresta. Harvalla on mahdollisuus hankkiutua meren rannalle saareen muuten kuin Helsingin kaupungin tarjoamin mahdollisuuksin. Vartiosaassa pääsevät nekin nauttimaan saaristosta, joilla ei ole varaa veneeseen tai mökkiin.

* Vartiosaari on hyvä alue asua, mutta ei rakentaa, sillä rakentaminen on kallista. Suunniteltu rakentaminen edellyttäisi suuria lii-

kenneinvestointeja, koska jouduttaisiin rakentamaan sillat. Kunnallistekniikan vetäminen ja perustamiskustannukset ovat kalliita.

* Vartiosaari on helmi pääkaupunkiseudulla. Se on luonnossa viihtyvälle kaupunkilaiselle henkireikä, levähdyspaikka Helsingin melusta, saasteista ja tungoksesta. Jo soutumatkalla virittäytyy maalaistunnelmaan, jota kaupungin hoidetuissa puistoissa ja ”metsissä” ei tavoita. Luulisi tonttimaata löytyvät muualtakin Helsingistä kuin saaristosta.

* Vartiosaari on inspiroiva ympäristö ja ihanteellinen paikka valokuvata, piirtää ja maalata sekä tavata kollegoja.

* Saarella toimivien yhdistysten välityksellä alue vähentää sosiaalista eriarvoisuutta.

* Vartiosaari on suosittu virkistyspaikka kesäisin ja talvisin. Virkistyskäyttö on kasvanut vuosien kuluessa.

* Vartiosaareissa on monenlaista virkistyskäyttöä. Saarella on noin 30 seuran ja yhdistyksen virkistyskäytössä huviloita ja rantoja. Yhdistykset järjestävät esimerkiksi perheleirejä sekä toimintaa nuorille ja asunnottomille. Koululaiset retkeilevät saarelle ja työpaikat järjestävät virkistysiltoja huviloissa. Saareissa on viljelypalstoja ja tallit, jossa on eläimiä. Saareissa järjestetään perinnetahtumia ja erilaisia kursseja. Lisäksi saarella käy ulkoilijoita, hiihtäjiä, sienestäjiä, marjastajia sekä muita luonnonkauneudesta ilahtuvia kulkijoita.

* Jos Vartiosaareen on pakko rakentaa, ainoa mahdollisuus on tehdä siitä puutarhakaupunginosa, jossa talot sijaitsevat vanhojen, kauniiden puiden suojassa. Aluevaraus suunnitelmaehdotuksessa on kerrostalot merkitty saaren keskeiseen lehtomaisemaan. Jo vähäisenkin asumiskäytön lisääminen vaatii raskaita rakennelmia, kulkuyhteyksiä ja kunnallistekniikkaa, jota ei saada aikaan ilman tuntuva vahinkoja luonnolle.

Vartiosaari tulee säilyttää nykyisellään mahdollisimman koskemattomana

* Saarta voidaan kehittää osana kaupunkipuistoa.

* Saaren kehittäminen tulee tapahtua sen ainelatuksen luonnon ehdoilla. Ehjä kulttuurihistoriallisesti arvokas alue kauniine pitsihuviloineen ja kärryteenen tulee säilyttää kokonaisuutena. Olemassa olevia polkuja ja teitä ei tule leventää, koska ne antavat saarelle koskemattomuuden ilmeen ja tunteen. Tallimiljöön jatko on turvattava.

* Jo hyvin kevyillä toimilla saataisiin saaren käyttöä jo tuntuvasti lisättyä. Käytön tehostaminen ei saa merkitä luonnon ja miljöön tuhoamista, vaan sen hoitamista. Saaren historiallinen ja luonnonläheinen tunnelma ansaitsee säilyä autenttisenä, mutta muuten sen toimintoja voidaan lisätä harmoniassa alueen luontaisen kapasiteetin kanssa. Alueelle ei tule rakentaa siltayhteyttä, mutta parempi vesiliikenne ja järjestettyä retkitoimintaa.

* Saaren kehittämistä tulee suunnitella yhteistyössä Laajasalo-seuran, Vartiosaari-seuran, Saaristonystävien, Ympäristökeskuksen sekä asukkaiden, kaupunkilaisten ja käyttäjien kanssa.

* Saaren virkistyskäyttöä on helppo lisätä jo sen olemassa olosta tiedottamalla, sillä useat luulevat, että saari on yksityinen.

* Saareen tulisi olla säännöllinen venekuljetus, koska saari on tällä hetkellä vajaa käytössä sen tarjoamiin vapaa-ajan mahdollisuuksiin nähden ja nekin helsinkiläiset pääsivät nauttimaan saaresta, joilla ei ole varaa veneeseen tai mökkiin.

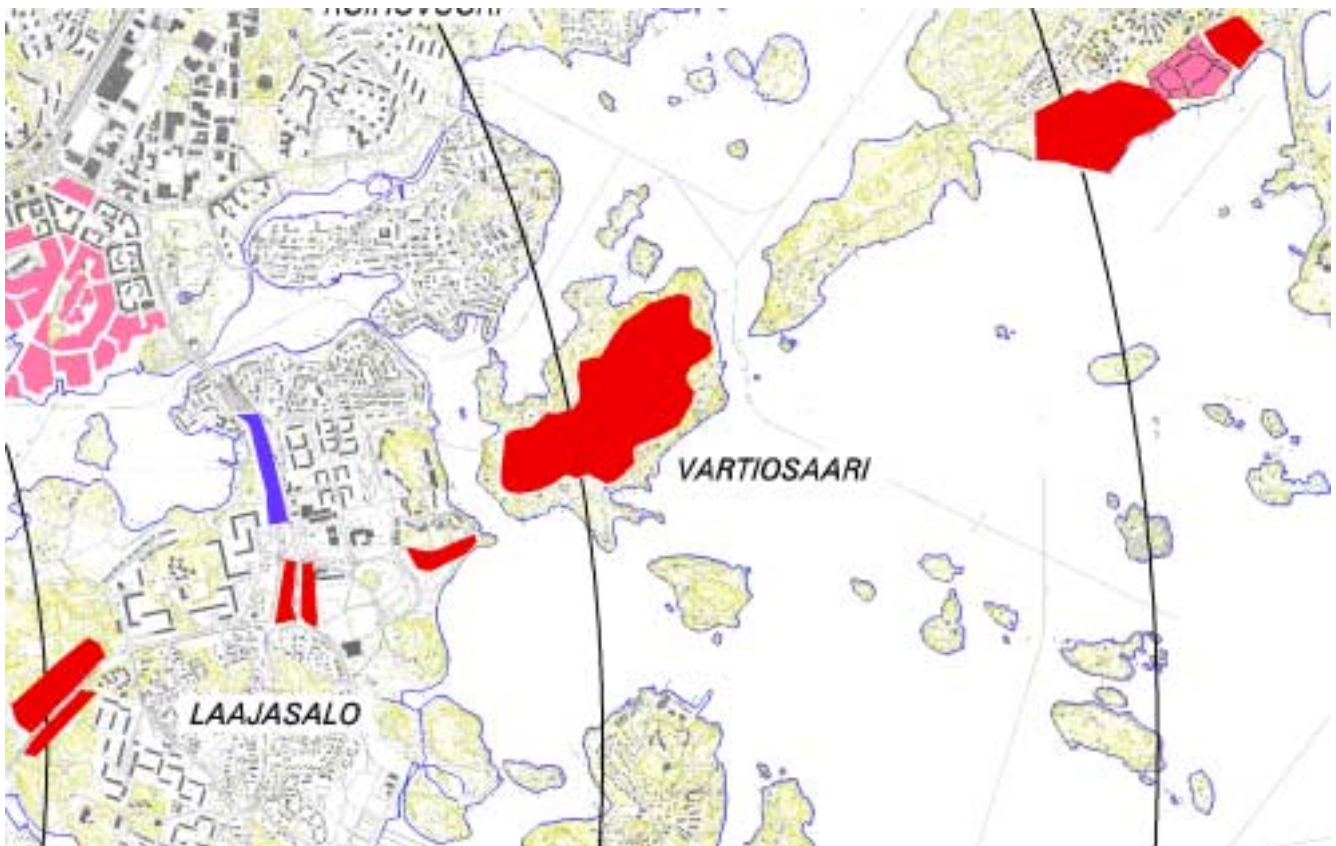
* Veneyhteys voisi olla esimerkiksi Reposalmesta, josta matka saareen on 100 metriä. Helsingin keskustasta tulisi järjestää kuljetus myös vesibussilla turisteja varten. Esimerkiksi Maria -laiva voisi pysähtyä saareen illoin aamuin.

Saaren virkistyskäyttöä voi kehittää:

- luontoon soveltuvia aktiviteetteja esimerkiksi patikointia, luonto- ja taidepolut, avantouintia
- pieni kappeli ns. näköalapaikan läheisyyteen,
- siirtolapuutarhatyypisiä mökkejä,
- kaupungin vuokramökkejä, kaupunkien omistamien rakennusten ja niiden pihapiirien kunnostaminen,
- kunnollinen laituri veneilijöille,
- rannoille pieniä vuokrattavia saunoja,
- kahvila tai ruokailupalvelutoimintaa
- kursseja, leirejä ja erilaisia tilaisuuksia,
- vuokrattavia mökkejä,
- perinnepihat, kalankäsittely, kansanlääkintä
- näkötorni, saaristolaishuvilamuseo, grillauspaikkoja,
- tallimiljöön kehittäminen erityisesti lapsien ja nuorten käyttöön,
- alkuperäisasutuksia susiaitoineen, joissa esimerkiksi oppilaat voisivat kokea, kuinka ennen on eletty.

Silta Vartiosaareen?

- Sillan avulla saareen pääsisi nykyistä useammat kaupunkilaiset.
- Saareen tulisi rakentaa kävelysilta, koska tällä hetkellä saari on täysin vajaa-käytössä.
- Vartiosaari tulisi säilyttää saarena, ei siltaa. Silta tuhoaa saaren luonteen.
- Ei kallista siltaa.
- Se, että saareen ei ole ollut maaliikenne-yhteyttä, on ollut saaren luonnon ja miljööön pelastus.
- Silta Vartiosaareen ja etenkin saaren rakentaminen olisi todellinen virhe. Vartiosaari on säilytettävä ennallaan jo sen ainutlaatuisuudenkin takia, puhumatta-kaan meitä luontoa rakastavista ihmisistä.



Alueiden käyttösuunnitelma ehdotus. Tutkittavat uudet asunto- ja muut rakentamisalueet. KSV/yleiskaavatoimisto 12.10.1999. Kartassa näkyy punaisina tutkittavat uudet asunto- tai muut rakentamisalueet kahden vuosikymmenen tähtäimellä sekä Laajasalontien kattaminen myöhemmin tulevaisuuden rakentamisalueena (violetti).

Laajasalo¹⁰

* Laajasalossa tehdyn kyselyn perusteella (yli 2300 vastaajaa) Laajasaloa pidetään hyvänä asuinpaikkana. Rakennuskanta on vähitellen kasvanutta ja monipuolista. Asuntoa vaihdettaessa halutaan mieluummin pysyä Laajasalossa. Pientaloja on jatkuvasti kaupan. Väestön ikä- ja sosiaalirakenteet ovat tasapainossa. Luonto on kaikkialla lähellä. Saaren tasapainoista yhdyskuntarakennetta tulisi kehittää niin, että Laajasalon hyvät ominaisuudet säilyvät.

* Itä-Helsinkiin esitetyt suunnitelmat uudesta rakentamisesta eivät Laajasalossa ota riittävästi huomioon alueen nykyistä kaupunkirakennetta ja elämää.

* Ehdotukset Laajasalon väkiluvun kaksinkertaistamisesta perustuvat Helsingin kyseenalaisiin kasvutavoitteisiin ja sen mukana ajatuksen uudesta metrolinjasta Laajasaloon ja Santahaminaan. Linjan kannattavuus vaatisi, että öljysataman alueelle pitäisi asuttaa liian suurella tehokkuudella lyhyessä ajassa niin paljon asukkaita, että nykyinen hyvin toimiva keskus taantuisi ja saaren koko palvelurakenne hajoaisi. Siitä seuraisi suuria sosiaalisia ongelmia ja haittoja. Laajasalon soveltuu parhaiten luonnonläheiseen asutukseen.

* Lisärakentamisen tulee tukea nykyistä asutusta ja palveluita.

* Laajasalon rakentamiseen ja virkistysalueiden varaamiseen antaa hyvät ja oikeaan osuvat puitteet voimassa oleva seutukaava. Laajasalo on keskustaa lukuun ottamatta pääosin rakennettu pientalovaltaiseksi. Tämä on luonut varsin viihtyisiä alueita saarelle. Tätä periaatetta tulee myös edelleen tukea.

* Laajasalon keskeiset, seudullisesti tärkeät virkistysalueet rantoineen ja historialliset

kartano- ja huvilaympäristöt tulee säilyttää eheinä jatkuvina viherkokonaisuuksina. Eri-tyistä huomiota tulee kiinnittää Laajasalon merelliseen ilmeeseen, jonka keskeisiä tunnuspiirteitä ovat luonnonrannat ja maisemaan sopeutuva rakentaminen. Nämä tärkeät arvot tulee säilyttää suunnittelua ohjaavina tekijöinä.

* Asutuksen lisääminen metron jatkamiseksi ei ole viisasta. Rannoille ilmeisesti tuleviin kovan rahan asuntoihin tulee asukkaiksi ihmisiä, joilla kuitenkin on yksityisautot käytössä.

* Voisi lopettaa suunnitelmat täyttää Laajasalossa vesialueita.

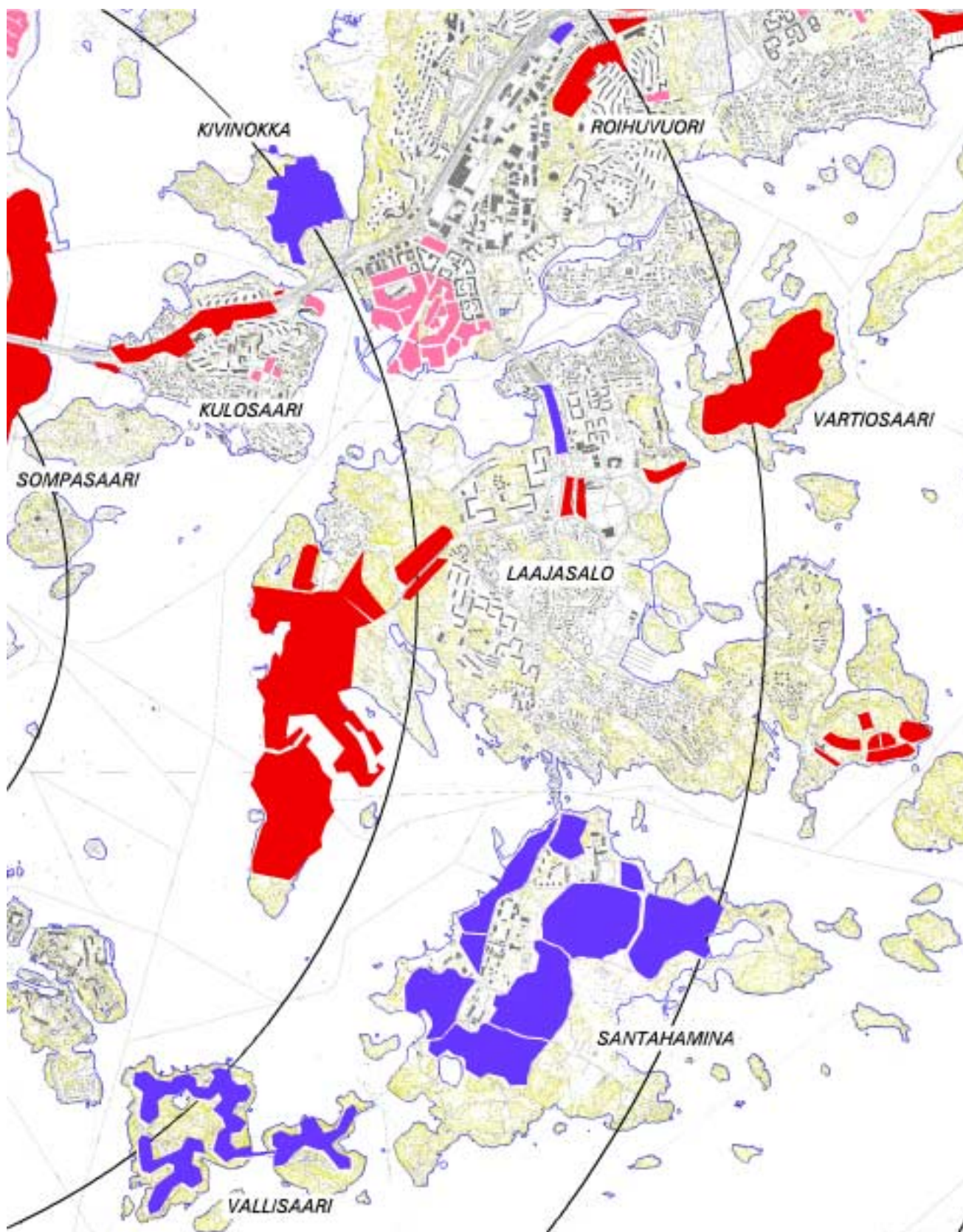
Laajasalossa asutusta tulee lisätä nykyistä kauppakeskusta uusimalla ja rakentamalla uudet tiiviit korttelit Laajasalontien päälle. Keskusten asukasluku kasvaisi huomattavasti ja kilpailukyky paranisi lähialueiden muihin marketteihin nähden. Uuden rakentamisen aiheuttama katuliikenne ja bussit mahtuvat nykyisille väylille risteyksiä parantaen. Jos Itä-Helsinkiin on tarpeen rakentaa uusi raide-liikenneyhteys, pikaraitiotie liittyen nykyiseen metroon ja Jokerilinjaan on kaakkoisen Helsingin monipuolisen ja tasapainoisen kehityksen kannalta paras ratkaisu.

Laajasalon keskustan tiivistämisessä tulee toteuttaa *Laajasalon keskustan yleissuunnitelmaa* (ksv:n julkaisu 1990:26). Nykyisin vajaan rakennettuun keskustaan on mahdollista rakentaa kerrostaloja palvelujen äärelle esimerkiksi alueen ikäihmisiä varten.

Laajasalon urheilupuisto on virkistyskäytön kannalta tärkeä.

Laajasalon uimarannan alue on valmis käytössä oleva virkistysalue, jota ei tule rakentaa. Siellä on mm. pururata ja upea uimaranta, jota käyttävät mm. kaupungin vuokratalojen lapset (alueella on paljon vuokrataloja). Alue sijaitsee Laajasalon koulun ja keskustan vieressä.

¹⁰ Laajasalon liikennejärjestelyjä koskevia näkemyksiä on luvussa Liikenne ja liikkuminen.



Alueiden käyttösuunnitelma ehdotus. Tutkittavat uudet asunto- ja muut rakentamisalueet. KSV/yleiskaavatoimisto 12.10.1999. Kartassa näkyy punaisina tutkittavat uudet asunto- tai muut rakentamisalueet kahden vuosikymmenen tähtäimellä sekä Kivinokka, Laajasalontien kattaminen, Santahamina, Vallisaari ja Kuninkaansaari myöhemmin tulevaisuuden rakentamisalueina (violetti). Vaalealla punaisella näkyy asemakaavoitettut ja rakennettavissa olevat alueet.

Laajasalon uimarannalle johtavan hiekkatien toiselle puolelle voisi rakentaa pientaloja vähentämään ilkeävaltaa.

Tahvonlahden ja Tullisaaren alueen säilyttäminen yhtenäisenä puistoalueena tulee olla keskeinen tekijä valmisteltaessa yleiskaavaa. Laajasalo on Helsingin suurin saari ja on tärkeää, että sen kehittämisessä otetaan huomioon saaristomaisen luontotyyppin säilyttäminen. Erityisesti Tahvonlahden ja Tullisaaren alueella on vielä jäljellä arvokkaita luontoalueita, joilla kallio ja puusto sekä muu kasvusto tuovat saaristolaisluonnon hyvin esille. Metsien ja kallioiden säilyttäminen Tahvonlahden alueella on tärkeää myös siksi, että vanhan öljysataman alueen rakentaminen asutokäyttöön vaatii alueelle riittävästi viher- ja ulkoilualueita.

Tullisaaren puisto ja siihen liittyvä koko Laajasalon keskisen ja läntisen osan viheralue on yhtenäinen virkistysalue Koirasaaren tien molemmin puolin. Tärkeä myös alueen eläimistöille.

Kruunuvuoren kalliit ovat maiseman ja luonnon vuoksi tärkeitä.

Kruunuvuori tulee rakentaa vähitellen pieninä yksikköinä. Koirasaarentien varteen voidaan samanaikaisesti rakentaa asuntoja. Katu muuttuisi samalla asutuksi puistokaduksi, joka yhdistää Kruunuvuoren Laajasalon keskustaan ja jatkuisi puistoväylänä aina uimarantaan asti.

Kruunuvuori tulee suojella. Nyt suojelualue on viipaloitu ja typistetty niin, ettei se vastaa suojelun tarkoitusta eikä noudata seutukaavaa. Lammen luonnontila ei säily ja Kruunuvuoren korkein kallio on yleiskaavassa merkitty rakennettavaksi, mikä pilaisi edelleen itäisen merimaiseman.

Öljysataman alueelle tule suunnitella kohtuullisen kokoinen asutus lähipalveluineen. Muuten uusi alue tukeutuisi Laajasalon nykyiseen keskukseen, jota kehitetään vastaamaan uusia tarpeita. Riittävä asukasluku on 5000.

Laajasalon öljysatamaan voi rakentaa asu- mista:

- Alue on jo rakennettua aluetta. Öljysatama voi toimia muualla, nyt rekkaliikenne tuo ilman-
saasteita nykyiselle asutukselle. Nykyisin va-
jaakäyttöinen alue.
- Alue on saatava asukkaiden käyttöön.
- Alueen merellinen maisema parantuu raken-
tamisen myötä. Rannat on säilytettävä.
- Alueelle on rakennettava vaihtoehtoasumista ja
asuntotarjontaa lisää nuorille, vanhoille ja vä-
häväräisille.
- Alueelle sopii paljon asuntoja, joten raide-
liikenne olisi mahdollista.
- Aluetta voi tiivistää tunneloinnilla.
- Mutta ei niin tehokkaasti, kun on suunniteltu.
- Ei saa täyttää merta.

Öljysataman alueen rakentamisen tulee so-
veltua saaren yleiseen rakennustapaan viihtyi-
säksi ja esteettisesti kauniiksi. Alueen raja-
us, mitoitus, palvelujen saatavuus ja liikenteen
ratkaisut tulee tarkoin harkita huomioiden ko-
ko Laajasalon tasapainoinen kehitys toimiva-
na yhteisönä.

**Laajasalon öljysatama-alueeseen liittyvä
meren täyttö lähisaariin** vaikuttaa Stroms-
vin kartanoalueella sijaitsevaan KVL – Hel-
sinki yhdistyksen jäsenten vapaa-ajan mökki-
alueeseen. Täyttö vie näköalan, uimarannan
rauhan, lintujen pesimiskaislikot ja luodon.
Älkää tuhotko näitä kauniita rantoja. Raken-
nusaluetta ei tule laajentaa merelle.

**Tahvonlahden rannat, Pitkälauto, Varis-
luoto ja Katinpaasi** tulee säilyttää raken-
tamattomana.

**Henrik Borgströmin puisto, Hopeakaivos
sekä Yliskylässä Reposalmi, urheilualue,
kartano, Aittaniemi ja venesatama** tulee
säilyttää Laajasalon seudullisina retkeilykoh-
teina ja ”merellisinä kaupunkipuistoina”.

Yliskylään voisi rakentaa asuntoja, koska
alueella on paljon valmista infrastruktuuria ja
täydennysrakentaminen voi auttaa ostokes-
kuksen säilymistä.

Jollas, Santahamina, Vallisaari

Hevossalmessa tulee säilyttää virkistysalueena ja retkikohteina Nuottaniemi, Hevossalmi ja Furuvik.

Itä-Jollasta ei saa rakentaa, koska se on upea maisematila.

Itä-Jollaksen käyttö tulee toteuttaa niin, että suojelu- ja virkistysalueet varataan Ympäristöministeriön päätösten ja seutukaavan mukaan.

Hämeenapaja, Puuskaniemi, kartano, Saunalahti, Poikasaaren niemi, Itäniityn laakso, Tonttuvuori ja Jollaksen lahti tulee säilyttää virkistysalueena ja retkeilykohteena.

Santahaminaan ei saa rakentaa, koska idässä tarvitaan samanlainen virkistysalue kuin Suomenlinna. Alueella on 100 vuotta ammuttu, joten sinne ei ole helppo tehdä lähiötä. Saaret on saatava helsinkiläisten ulkoilukäyttöön. Alueen vanhat rakennukset voi säilyä.

Santahaminaa ei saa rakentaa kovin rasakaasti. Mahdollisessa rakentamisessa täytyy erityisesti kiinnittää huomiota saarimaiseman säilymiseen, saaren Helsinkiin liittyvään historiaan (muun muassa Helsingin vanhin satalahti) ja oivaan mahdollisuuteen laajojen saaritoalueiden suojeluun.

Santahaminaan voi rakentaa asuntoja, jotta upea saari saadaan asukkaiden käyttöön. Nykyisin alue on vajaakäytössä. Rakentamisen myötä merellinen maisema parantuu. Rannat on säästettävä rakentamiselta. Alue on maastollisesti vaihtelevaa, joten se sopii väljähköön rakentamiseen. Alue on rakentamiseen sopiva myös siksi, että itse alueella että sen lähistöllä on virkistysalueita riittävästi. Alueelle mahtuu niin paljon ihmisiä, että on mahdollista saada alueelle raideliikenne. Raideliikenneyhteyden pitää olla valmiina samalla kun asuntojen pääosa valmistuu.

Vallisaarta ei saa rakentaa, koska se sijaitsee Suomenlinnan lähellä.

Vallisaaren ja Kuninkaansaaren ei saa rakentaa luonnonsuojelullisista ja historiallisista syistä. Helsingin lajirikkain putkilokasviruutu sijaitsee Vallisaarella.

Vallisaaren voidaan rakentaa.

4. SWOT –ANALYYSITÄULUKOT ALUEITTAIN

Kaupunkisuunnitteluvirastossa järjestetyssä yleiskaavatilaisuudessa, aloituspajassa, 25.8.1999 jaettiin swot –analyysikaavakkeita yhdistysten ja intressiryhmien täytettäväksi. Tavoitteena oli saada yhdistysten ja intressiryhmien yhdessä laatimia näkemyksiä alueen nykytilanteesta ja kehittämisestä. Kaiken kaikkiaan swot –analyysikaavakkeita palautettiin 78 kappaletta. Näistä 16 on erilaisten yhdistysten tai muiden asukkaiden muodostamien ryhmien laatimia ja muissa kaavakkeissa laatijoina tai allekirjoittajina on ollut yhteensä noin 180 henkilöä.

Swot -analyysitaulukoita on laadittu kaiken kaikkiaan 17:ltä alueelta. Mukana on Keskusta, Kallio, Siltasaari, Hakaniemi, Merihaka, Sörnäinen, Alppiharju, Lauttasaari, Käpylä, Kumpula, Paloheinä, Torpparinmäki, Pakila, Metsälä, Maunula, Oulunkylä, Malminkartano, Koillis-Helsinki, Herttoniemi, Vuosaari, Vartiosaari, Tammissalo ja Laajasalo. Kallio, Siltasaari, Hakaniemi, Merihaka, Sörnäinen ja Alppiharju käsitellään yhtenä alueena, koska asukasfoorumi on omassa analyysissään käsitellyt aluetta yhtenäisenä.

Swot –taulukoiden tekstit ovat mahdollisimman alkuperäisessä muodossa. Taulukoissa ovat mukana kommentit, jotka koskevat alueen vahvuuksia ja hyviä puolia, heikkouksia ja ongelmia, uhkia ja riskitekijöitä sekä kehittämistavoitteita ja mahdollisuuksia.

KESKUSTA

SWOT-analyysin on palauttanut: 1 henkilö

	ALUEEN VAH- VUUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET	– rannan (Töölönlahti ja hiekkaranta) läheisyys ja puistot – viihtyy viikonloppunakin		– keskustan, linja-autoaseman rakentaminen umpeen – tuhotaan kaupunkikuvallisia arvoja	– keskustan tiivistäminen pitää lopettaa – luonnonmukaista suunnittelua, kaunista ja vihreää
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET	– hyvät liikenneyhteydet			
PALVELUT	– keskustan palvelut lähellä, kävelyetäisyydellä – helppo tehdä ostoksia, aikaa säästyy			
ASUKKAAT				
KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ				

KALLIO, SILTASAARI, HAKANIEMI, MERIHAKA, SÖRNÄINEN, ALPPIHARJU

SWOT-analyysin on palauttanut: Kallion - Alppilan seudun kestävän kehityksen asukasfoorumi: kaavoitusta ja täydennysrakentamista käsittelevä ryhmä

	ALUEEN VAH- VUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET		– uudisrakennuksia sijoitellaan hajanaisesti (II linja, Merihaka, Lintulahti) – uudet rakennukset visuaalisesti yhteen sopimattomia vanhan rakennuskannan kanssa	– esteettisesti arvokkaiden rakennusten purkaminen – liian massiivinen rakentaminen – kaavoihin ei piirretä tarpeeksi puistoja	– Sörnäisten rantaan pitää jättää reilun kokoinen rantapuisto meren ja uudisrakennusten väliin. – kaavoituksessa pitäisi suosia kantakaupungille tyypillistä umpikorttelirakennetta sekä yhtenäistä räystäskorkeutta – Kalasataman alueen suunnittelussa on yritysten lisäksi kuunneltava myös seudun asukkaita
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET	– valtaosa väestöstä käyttää yksinomaan joukko- ja kevytliikennettä (72 %) alueen kotitalouksista on autottomia)	– alueen kaupunkirakenteen hajoaminen: nopeat väylät pirstovat asuinalueita – Thunders -ajot	– liikennesuunnittelu tapahtuu autoilijoiden ehdolla – piittaamaton väylien suunnittelu – melu ja ilmansaasteet lisääntyvät, kevyen liikenteen olot heikenevät	– keskustatunnelin suuaukko pitää sijoittaa Itäväylän alkuun, jolloin Sörnäisten rannan voi rauhoittaa virkistys- ja kulttuurikäyttöön – nopeusrajoituksia pitää laskea ja valvoa niiden noudattamista – pyöräilijöiden erityistarpeet pitää huomioida paremmin katurakentamisessa – pyöräteiden ja ajoradan liittymät pitäisi saada ajokelpoisiksi (reunakivet pois ja merkinnät kuntoon)
PALVELUT	– kaupallisia ja julkisia lähipalveluja on ollut toistaiseksi runsaasti tarjolla – palvelujen läheisyys helpottaa arkea ja ihmisten asiointi liikkeissä elävöittää kaupunkikuvaa	– alueella ei ole riittävästi asukkaiden yhteistiloja (esim. monet korttelipihaat ovat vajaassa käytössä, koska ne on jaettu aidoilla pieniin osiin)	– uudet super- ja hypermarketit	– luvanvaraisten markettien minimikokoa voisi pienentää – lähiharrastusmahdollisuuksien parantaminen – Kalasatamaan ei pitäisi rakentaa suuria elintarvikemyymälöitä – kortteleihin asukastiloja, joissa monipuoliset harrastusmahdollisuudet eri väestöryhmille – korttelikohtaisia pieniä hoitoyksiköitä lapsille ja vanhuksille
ASUKKAAT		– asukkaiden vaihtuvuus on suurta, koska perheasuntoja ei ole tarpeeksi		– suurempia asuntoja, jotka soveltuvat paitsi lapsiperheille, myös etätyöskentelyyn
KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ		– asukkaiden mielipiteiden huomiotta jättäminen – läpikulkuasuminen ja yhteistilojen puute vähentävät ihmisten verkostoitumista		– asukkaiden vaikutusmahdollisuuksien lisääminen ja avoimempi ja keskustelevampi suunnittelukulttuuri tuottaa parempaa ympäristöä sekä neuvokkaampia kansalaisia ja virkamiehiä

LAUTTASAARI

SWOT –analyysin on palauttanut: Lauttasaari-Seuran ympäristöjaosto, joka on koonnut analyysia varten pohja-aineistoa kyselylomakkeen avulla. Lomakkeen palautti yhteensä 291 saarelaista. Saatujen vastausten pohjalta ympäristöjaosto on tehnyt -analyysin, jonka myös seuran johtokunta on käsitellyt kokouksessaan 21.9.99. Yhden henkilön lisäyksiä.

	ALUEEN VAH- VUUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET	– merellisyys, rantaluonto – erinomaiset ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet – saari, luonto ja asutus vielä sopuinnussa – sosiaalisesti tasapainoinen yhteisö – kaksikielisydessään rikas – monikulttuurisuutta sietävä	– kehityksen py-sähtyneisyys, alueen tarpeisiin ei ole vastattu – kaupunkikuva ei kehity, kokonais-suunnitelma saaren kehittämisestä puuttuu, luontoharmonian säilyttäminen puuttuu – puuttuu perheasunnot – rikkonainen kehitys teollisuusalueella – vanhusten asumisen hissittömissä taloissa – nuorten ja lapsiperheiden tarpeiden huomioiminen	– seudullisen maankäytön tavoitteet – Lauttasaari osoitettu tehokkaan rakentamisen alueeksi – ristiriita olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön, maisemaan ja luonnonarvoihin keskustatyyppinen rakentaminen laajenee alueelle, voimakas lisärakentaminen – saaristoluonnon kadotessa omaleimaisuus katoaa – rantarakentaminen ja vesialueiden täyttäminen – erityisesti saaren eteläkärjessä – menetetään virkistysalueita – rantametron mukanaan tuoma rakentaminen tuhoaa saaristoluonteen – uuden rakentamisessa unohtuu vanhan keskusta-alueen tukeminen	– saaren omaleimaisuuden, vahvuuksien ja heikkouksien huomioiminen kaavoituksessa – osoitetaan vaihtoehtoisia rakentamisalueita jo rakennetuille alueille, joiden rakentamismahdollisuudet on hyödynnetty vajaasti ks. Lauttasaari-Seuran ehdotus Lauttasaaren yhdyskuntarakenteen strategiaksi 23.11.1998 – julkisten tilojen hoidolle saatava laatuvaatimukset – luonnontilaiset alueet, puistot ja leikki- sekä urheilualueet erotettava toiminnallisesti selkeämmin toisistaan, alueiden laadukkaampi hoito – hidas rakentamisrytmi antaa mahdollisuuden vuoropuheluun – mahdollisuus muodostua ”yrityshautomojen alueeksi” pieniin asuntoihin nuoria, liiketiloihin aloittavia huipputekniikan alihankkijayrityksiä ym. uuteen talouteen kuuluvia yrityksiä – asunnot ja työpaikat samalla alueella – liikenteen väheneminen – mahdollisuus tehdä rannat koko kaupungin julkiseksi viherhuoneeksi kun niiden tuhoamisesta luovutaan – nykyisen yhteisöllisyyden vahvistuminen hallitun yhdyskuntarakenteen tukemisen kautta
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET	– lyhyet etäisyydet keskustaan ja palveluihin – eristyksissä muusta kaupungista – Helsingin ja Espoon rajalla molempia kuntia hyödyntävä	– runsas läpiajoliikenne ja melu – Helsingin niemen työpaikkalisäys kasvattaa Espoon suunnan läpikulkuliikennettä – liikenneväylät rikkovat alueen yhtenäisyyttä, eristävät lapset ja vanhuksat koko saaren palveluista – meri tuo kosteuden, aina tuulee	– metron rakentamisen vaikutukset kaupunkirakenteeseen – väestönlisäys teollisuusalueen palveluköyhään ympäristöön lisää henkilöautoliikennettä – Koivusaari muuttaa Lauttasaarentien vilkasliikenteiseksi väyläksi, joka jakaa saaren	– liikennejärjestelyt – raitiotie jatkaminen saarelle, lauttayhteydet vapaa-ajan liikenteeseen koko kaupungin käyttöön esim. uimarannoille vrt. Pihlajasaari – Espoon ja Helsingin yhteinen ranta-alueen kehittäminen ”meritienä”

	ALUEEN VAH- VUUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
PALVELUT	– vielä pikkuliikkeitä olemassa	– saarelta puuttuu mm. monitoimitilat – urheilu ja pelipaikkojen rappiotila ja puute – saarelaiset joutuvat lähtemään harastamaan muualle – kaupallisten palveluiden kuihtuminen kaupungin ja suuryksiköiden paineessa	– väärin sijoitettu lisärakentaminen ei lisää kaupallisia palveluja – Ruoholahden kauppakeskus Iso-Omena – kaavoitus ei piirrä yhdyskuntapalveluja vaan lisää pelkästään asumista	– ostoskeskuksia ja lähikauppoja on mahdollisuus elvyttää ja parantaa niiden palveluja – saaren toiminnallisen keskuksen perustaminen – kunnostamalla nykyiset urheilutilat ja –kentät sekä rakentamalla monitoimihalli – liike- ja asuinrakentamisen yhdistämisellä pienyrittäjyyttä tukeva ympäristö – vapaa-aikaan liittyvä palvelukehitys esim. uimarannoilla – ruotsinkielinen koulukeskittymä – kansainvälisen peruskoulun sijoituspaikka pääkaupunkiseudun osakeskustuksen sydämessä
ASUKKAAT	– kaksikielisyys toimii – yhteisöllisyys	– lapsiperheet muuttavat pois saarelta (ei ole perheasuntoja) – vanhuksille ja nuorille liian vähän kohtuuhintaisia asuntoja, kanta-asukkaat joutuvat muuttamaan pois yhteisöstä	– rannoille rakentaminen tuo luksusasuntoja, ei tue vanhusten ja omien nuorten sijoittumista – lapsiperheillä ei ole varaa ostaa suunniteltuja asuntoja – kaksikielisyys hiipuu	– monikulttuurisuuden hyväksyminen, tukeminen – kansainvälisen osaaajayhteisön muodostuminen sosiaalisesti tasa-painoisena
KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ				– aluehallintomallia sovellettava yleisten töiden lautakunnan ja liikuntalautakunnan asioissa – business-alueen markkinointi ”hautomona”, liike- ja asumismahdollisuuksien yhteinen esiintuonti kaupungin ja kiinteistönvälittäjien /Lautasaaren yrittäjien ja asukas-yhdistyksen avustamana – Espoon ja Helsingin yhteinen ”monikulttuurisen, kansainvälisen” peruskoulun alueen luominen – osayleiskaavatarkastelun välitön aloittaminen kansalaisideoinnin kautta – nykyisen yleiskaavatyön kaupunginosakohtainen tavoitteiden asettaminen ja vuorovaikutusprosessin aloittaminen

KÄPYLÄ

SWOT-analyysin on palauttanut: Käpylä-Seura

	ALUEEN VAH- VUUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET	– puutarhakau- punki ja sen säilyt- tämiseksi käyty taistelu – kauniita ra- kennuksia – asemakaava – historia – Taivaskallio – Helsingin korkein luonnonpuisto	– lähialueille ra- kennettu massakohteet (Messukeskus, Aree- nahalli) – arvokkaiden vir- kistysalueiden ”pusikoituminen”, ar- vokkaiden puiden ja kasvien elinmahdolli- suuksien heikentymi- nen		– ympäristöhoidon tason nosta- minen – harkittu lisärakentaminen yhteis- työssä asukkaiden kanssa – lisärakentaminen edellyttää kan- takaupunkimaisempaa rakennustapaa ja tarkempaa ympäristönhoitoa, mikä hyvin hoidettuna lisää viihtyvyyttä
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET	– ratikkalinja keskustaan – periaatteessa hyvät liikenneyh- teydet joka puo- lelle	– huolimatta ase- man läheisyydestä ajetaan yksityisautolla töihin – liikenteen saaste ja melu – läpiajoliikenteen lisääntyminen – ei pääse kadun yli – illalla liikkumi- nen turvatonta – Mäkelänkadun liikennesitus asutuk- selle	– ilma saastuu, melu lisääntyy – alueen sisäiset yh- teydet heikkenevät	– läpiajoliikenteen ohjaaminen pois asuntoalueelta – joukkoliikenteen vuorovälien ti- hentäminen – joukkoliikenteelle ja polkupyö- räilylle 2 kaistaa, yksityisautoille 1 kaista – kevyenliikenteen reittien paran- taminen – huonokuntoisten liikkumismah- dollisuuksien parantaminen: penkkejä reittien varrelle – ei parkkipaikkoja firmoille, jotka toimivat hyvien joukkoliikenneyh- teyksien varrella – raitiovaunulinja 1:n reitin piden- täminen Koskelan- ja Käpyläntielle, uusia matalalattiaratikoita
PALVELUT		– ostetaan mie- lueummin marketeista kuin lähikaupasta	– pienkaupat häviä- vät – erikoisliikkeet hä- viävät	– ryhdytään parantamaan van- husten ja lasten palveluja
ASUKKAAT	– kotiseuturak- kaus, oman kau- punginosan arvostami- nen – ihmiset viih- tyvät ei tarvita va- paa-ajan asuntoja – yhteishenki – naapuriapu	– väestön ikään- tyminen – ikärakenteen muuttuminen		– ikärakenteen muuttuessa tilalle voi tulla lapsiperheitä – ihmiset kotiutuvat alueelle van- halle alueelle helpommin
KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ				

KUMPULA

SWOT-analyysin on palauttanut: 2 erillistä lomaketta (yhteensä 12 henkilöä)

	ALUEEN VAH- VUUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET	– vihreä identiteetti (kahden siirtolapuutarhan välissä) maine tai teijijakaupunginosana (osin aiheeton) – kansallinen kulttuuriperintö on hyvin nähtävissä (Kartano, Kuntähten kenttä) – luonnonläheisyys, suhteellisen ehjiä vihervyöhykkeitä, lajirunsaus melkoinen, hyvä viheryhteys Vantaanjoen suistoon – vihervyöhykkeiden kevyen liikenteenväylät palvelevat myös naapurikaupunginosien virkistyksessä – historian läsnäolo (kerroksellisuus)	– yliopiston massiivisen uudisrakentamisen vaikutus vanhan identiteetin muuttumiseen puu-Kumpulassa – muualta tuotujen pakkovisioiden istuttaminen vanhaan kulttuuriympäristöön: Toukolan Art and Design Center – yliopiston fysiikan ja kemian laitokset puu - Kumpulan viereen – Kumpulanpuron öljyongelma	– Kumpulan kartanon kulttuurimaiseman radikaali pirstoutuminen sitä halkaisevien liikenneväylien suunnittelulla (Pietari Kalmin kadun jatko) – viheralueiden vähentyminen ja kuluminen – viheralueet nakerumassa	– uuden yliopisto-kampus identiteetin nivominen vanhaan kulttuuri-identiteettiin, -kovan tieteenalan tulee sopeutua pehmeään Kumpulaan; yliopistollisen menneisyyden on löydetävä yliopistollinen nykyisyys – Kumpulan/Toukolan osia siirtolapuutarhojen ja kartanomiljöön sisällyttäminen kansalliseen kaupunkipuistoon – Kumpulanpuron puhdistaminen ja Purolaakson siistiminen uudeksi viherväyläksi Kumpulasta (tehtävä osana Arabianrannan rakentamista) – kaupunkirakenteessa on säilytettävä vanhaa, rakentamisen kerroksellisuus ja juuret on oltava esillä – alueen yleisen arvostuksen kohottaminen (esim. matkailupotentiaalin kehittäminen) – ”autiotalojen” suojeleminen purkutuumioilta ja vandalismilta – mahdollisuus ekologiseen elämän tapaan – mahdollisuus: syvälinen vihreän tiedekaupunginosan imago, yliopiston kasvitieteellinen puutarha voisi olla sillanrakentaja
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET	– hyvät yhteydet kaikkiin suuntiin, paitsi poikittaisliikenne julkisilla kulkuneuvoilla – liikenneturvalisuus – lyhyet välimatkat	– läpiajoliikenteen nopeuksien ja määrän kasvu	– Pietari Kalmin kadun suunniteltu jatko kartanon kulttuurimaiseman halki	– Pietari Kalmin kadun jatko poistettava kaavasta ja ”harmaa vyöhyke” rakennettava loppuun ja loput kaavoitettava puistoksi
PALVELUT		– palvelutason heikentyminen, aiemmin kylä elätti monta lähikauppaa – ”keskuksen” yhteistilan puute	– marketrakentamisen heikentää alueen lähipalvelujen henkiinjäämismahdollisuuksia	– kirjasto ja palvelutalo – markettirakentamista on hillittävä ja lähikauppoja tuettava
ASUKKAAT	– vilkas yhdistystoiminta, kyläkarnevaalit, joissa valtava talkoohenki		– alueellinen eriytyminen alueen sisäläkin, juurettomuus ja juurtumattomuus (erit. opiskelija-asuntojen asiakkaille) ristiriita paikallisen identiteetin ja ulkoa tuodun vision välillä	– kylätila on jo osin poistanut kokous- ja tapaamispaikkaongelmaa, pysyvän aukiolon järjestäminen on ongelma – uusiin rakennuksiin yhteistiloja

PALOHEINÄ, TORPPARINMÄKI

SWOT-analyysin on palauttanut: Paloheinä-Torpparinmäki -seura

	ALUEEN VAH- VUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET	– rauhallisuus – luonto – pientalovaltais- uus		– voimakasa lisära- kentaminen – Vantaan rakenta- misen työntymisen kaupunkien rajalle	– alueen viihtyisyyden säilyttämi- nen – mitkä alueet rakennetaan: täyden- nysrakentamista -kaavat riittävät tois- taiseksi
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET	– etäisyydet	– vähän suoria yh- teyksiä keskustaan	– Kehä II linjaus alu- een läpi – melu	– julkisen liikenteen kehittäminen – lisää nopeita suoria yhteyksiä keskustaan – pitkällä aikavälillä raideliikenne Tuusulantie/Kehä I
PALVELUT	– liikuntamah- dollisuudet			– palveluiden tason ylläpito ja pa- rantaminen – sosiaalisia palveluja oikeisiin paikkoihin – läheisyys, perhe ym. – riittävien palveluiden takaaminen – työpaikat: pieniä palveluyrityksiä – pehmeitä aloja, etätyötä ym. – yhteistyö julkisten palvelutuot- tajien kanssa – urheilutiloja, jäähalli, tennis ym.
ASUKKAAT				– nuorten ja iäkkäämmän väestön- osan tarpeiden ylläpito
KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ	– yhteistyö si- sällä/ulospäin			– yhteistyö asukkaiden ja päättäjien välillä

PAKILA

SWOT-analyysin on palauttanut: Pakila-Seura ja yksi henkilö

	ALUEEN VAH- VUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET	– hyvä paikka asua, luonnonläheisyys – puutarhakau-punginosa – pientalovaltai-nen asuinalue – alhainen rikol-lisuus, vähän häi-riöitä – omistusasun-not		– puistojen / Pakilan puiston kaavoittaminen – kiinteistöjen vero-tusarvon kohottaminen – tonttikokojen pie-nentäminen	– Pakilan asumismuodon säilyttä-minen, pientalovaltaista asumista tulee suojata – Pakilan puiston säilyttäminen puistona
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET		– huono julkinen liikenne, erityisesti Itä- ja Länsi-Pakilan välillä ja pohjoiseen – oman auton käyttö pakollista	– Kehä I:n ja Tuusu-lantien saasteet – lentomelun li-säntyminen – tietullit	– julkisen liikenteen kehittäminen Pakilaan ja Pakilasta – keskustasta raideliikenne lento-kentälle Tuusulantietä pitkin – lisää joukkoliikennettä Kehä I:lle – Pakilantiestä pitää kehittää kaup-pakatu – tietullien vastustaminen
PALVELUT		– Helsingin alhai-sin peruspalvelutaso, palvelut hajautuneet – koulut suuria ja täynnä, lukio puuttuu – alueelta puuttuu urheilukenttä tiloi-neen, kokoustiloja, monitoimitila (myös vanhusten käyttöön), väestönsuojat ja nuo-risotilat – vain vähän työ-paikkoja		– Pakilan peruspalvelujen kehittä-minen, julkisia palveluja lisää – nuoriso- ja koulutustiloja lisää – monitoimitalo, jossa voitaisiin ko-koontua, vetää kerhoja nuorille, lap-sille, vanhuksille yms – terveyskeskuksessa lääkkeen myyntiä
ASUKKAAT	– lapsia suhteel-lisen paljon – ihmiset viih-tyvät	– väki vanhenee		
KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ				– yhteistyö kaavoittajan, poli-i-tikkojen, viranomaisten ja muiden matkan varrella olevien tai saman-laisten kaupunginosien kanssa – vaikuttaminen poliittisella tasolla – aktiivisuus kaikilla rintamilla ai-na kun asia tuodaan esille – vaikuttaminen, yhteistyö, kaa-vasta valittaminen

METSÄLÄ

SWOT-analyysin on palauttanut: Metsälä-seura

	ALUEEN VAH- VUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET	– kompaktira- kenne, jonka säi- lyttäminen on tär- keää – kulkuyhteydet ovat hyvät – Keskuspuiston läheisyys		– tonttirakentamisen/ tiivimmän rakentami- sen paineet – Keskuspuiston pie- nentäminen	– Metsälän pohjoispuolella olevan kaavoittamattoman alueen toteut- taminen siten, että se täydentää ym- päroiviä alueita – Keskuspuiston säilyttäminen ra- kentamattomana – puutarhamaisuuden ja omalei- misen pientaloalueen säilyttäminen
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET			– jo olemassa olevan liikenteen kasvu	
PALVELUT	– urheilumah- dollisuudet: ur- heilukenttä, tennis- kenttä	– alueella ei ole yleisiä palveluja (koulu, päiväkot) – yhteisten tilojen puute – lasten ja nuorten harrastusmahdolli- suuksien puute – vanhusten pal- velujen puute/vaikea tavoitettavuus		– vanhusten palvelujen paranta- minen
ASUKKAAT	– erittäin toimi- vat asukasjärjestöt			
KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ				

MAUNULA

SWOT-analyysin on palauttanut: Maunula-seura

	ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIKKOUEDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAISPIIRTEET	– Maunulan hyvä 50-luvun kaava ja tunnettujen arkkitehtien rakennukset – luonto	– suuri sosiaalisen asuntokannan määrä ja vuokra-asuntojen osuus – hissittömien kerrostalojen suuri osuus – pienet asunnot	– alueen veto-voiman väheneminen ja imagon huonontuminen – vuokra-asuntokannan lisääntyminen	– alueen vetovoiman kasvattaminen erilaistamalla aluetta positiivisesti : 50-luvun merkkilähiö ja nykyisten vahvuuksien parempi hyödyntäminen, positiivisen imagon luominen valtakunnallisesti – lisärakentaminen: reunoille pientaloja, keskelle tehokkaasti – tyhjiille kerrostalotonteille hissillisiä asuntoja perheille ja vanhuksille (palveluasuntoja) – 50-luvun arkkitehtuurin arvostuksen nousu – Keski-Pasilan mahdollinen rakentaminen – asuntojen keskikoon kasvattaminen
SIJAINTI, LIIKENNEYHTEYDET	– hyvät liikenneyhteydet			– Jokeri-linja – Tuusulantien läheisyyden hyväksikäyttö
PALVELUT	– julkisten palvelujen kattavuus – Maunulan yhteiskoulu – monipuoliset liikuntapalvelut	– kauppojen väheneminen, yritysten sijoittumisen suunnitteleminen – liikekeskustojen toimimattomuus	– nykyisten liikkeiden aseman negatiivinen muuttuminen	– palveluiden kehittäminen, yritysten ja liike-elämän toimintaedellytyksiä kehittämällä – alueen ostovoimaan liittyvien tekojen kohentaminen – Ostoskeskuksen alueelle vetovoimainen liikekeskusta, alueen uusi kaavoitus, kyselyt yrittäjille vuosittain – palvelujen tarjoaminen Metsälälle ja Pirkkolalle – oma menestyvä urheiluseura – uuden väestönsuojan liikuntatilat
ASUKKAAT	– väestön koulutuspohja tiettyihin ammatteihin	– suuri vanhusväestön osuus (puutuvat hissit ja palvelut) – yksinhuoltajien suuri määrä	– asukasvaihtuvuuden kasvu ja aktiivisten asukkaiden poismuutto – rikollisuuden ja ilkkivallan kasvu – kasvava syrjäytyminen (työttömät, nuoret, vanhukset)	– heikoimmassa asemassa olevien väestöryhmien hyvinvoinnin kehittäminen – kaikkien maunulalaisten itsetunnon kasvattaminen – väestöpohjan sosiaalinen tasapainottaminen – työttömien määrä/ vuokra-asuntojen määrä/asuntojen keskikoko (perheasuntojen puute)
KEHITTÄMISHANKKEET, YHTEISTYÖ	– toimiva yhteistyöverkosto ja aktiiviset asukasjärjestöt – käynnistyneet projektit; Stop töhryille, vihersuunnittelu, leikkipuiston kehittäminen, Minikumppanuusprojekti, Kotikatuprojekti (Maunulan internetkotsivut)			– Maunulan vahvuuksien esilletuonti: seminaarit, lehdet, internetkotsivut, kiinteistönvälittäjät – lähiöprojekti 2000?, Kulttuurikaupunki 2000-vuosi – Kumppanuushankkeet (TM) ja taantuvien alueiden kehittämistuki (ESR), RAY-rahoitus – yhteistyön kehittäminen alueen eri osapuolten kesken, yhteiset hankkeet sosiaaliviraston ja poliisin kanssa

OULUNKYLÄ

SWOT-analyysin on palauttanut: Oulunkylä-seura

	ALUEEN VAH- VUUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET	– monipuolinen asuntokanta: pien- ja kerrostaloja, isoja ja pieneköjä asuntoja, uusia ja eri vuosikymmenten asuntoja – ei erityisiä häiriöitä – luontoa eri puolella, puistojen ohella myös jokivesistö – vahva identiteetti: liittyy ruotsinkieliseen historiaan, joka on dokumentoitu, Suomen tunnetuin kevyen musiikin hahmo Tapio Rautavaara, seurahuone –rakenus, vanha kirkko	– uusia pientaloja ei synny riittävästi (asuntojen tarve vie paljolti muualle), kun kerrostalot pääkohde uudisrakennusalueella	– pientaloja muutetaan kerrostaloille, jotka usein vuokra-asuntoja	– Vantaanlaakson aktiivisuuden lisääminen uhraamatta kuitenkaan alueen perusilmettä – uuden asuntorakentamisen oikea mitoittaminen laatutekijöiden osalta – suunnittelijoiden tulee olla tietoisia alueen erityispiirteistä ja tavoitteista
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET	– hyvät julkiset liikenneyhteydet: juna ja bussi, myös kehäyhteydet hyvät	– ilman laatu heikohko, lähes Helsingin heikoin – rata- ja tie-melu eräissä osissa	– tieverkko muuttuu nostaen sisäisten teittemme melu- ja saastetasa nykyisestä melko edullisesta tilanteesta	– Jokeri parantaa saavutettavuutta
PALVELUT	– peruspalvelut suhteellisen hyvässä kunnossa, yhdessä paikassa pääosin – alueella monipuolinen seuratoiminta, erityisesti urheilun keskeisillä lohkoilla omat aktiiviset seurat	– paljon vanhuslaitoksia (tosin ehkä yhteistyömahdollisuuksia) – Oulunkylän pop-jazz konservatorion muutti ja luopui nimen alkusasta. Suuri menetys imagolle ja alueen nuorille musiikin harrastajille	– kaupan suuryksiköt heikentävät OGELI-liikekeskustaa	– alueen palvelutason edellytysten turvaaminen – Vantaan laakso eräiden kulttuuri- ja liikuntapalveluiden uusi sijoituspaikka – Tuusulantien risteykset paljon liikennettä synnyttävien palvelusten oiva sijaintipaikka, varsinkin Käpylän aseman seutu (Pohjoisen suurpiirin ulkoi-selta saavutettavuudeltaan paras alue)
ASUKKAAT	– asujamisto: kaikki ikäryhmät melko tasapuolisesti edustettuna, myös vahvasti eri sosiaaliryhmät	– 3-4 kerroksista taloista puuttuu hissit, invalidisoituvat asukkaat kriiseissä tästä syystä		
KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ	– Oulunkyläläinen – lehdellä on perinteitä, sitä kanta-asukkaat ahkerasti lukevat, lehti on myös useimpien muiden kaupunginosa-yhdistysten tärkeä informaatiotvälinen pohjoisen suurpiiriin asukkaisiin		– kaupalliset aluelehdet tappavat Oulunkyläläinen –lehden	– aktiivinen yhteydenpito kaavoitusviranomaisiin siten, että saa etukäteen tietää asioista – suunnitteluluonteinen ideointi ja painostustoimintaa – suunnittelijat ovat tietoisia alueen erityispiirteistä ja tavoitteista – alue pääsee mukaan erilaisiin lähiökehitysprojekteihin, vaikka ei olekaan varsinainen lähiö

MALMINKARTANO

SWOT-analyysin ovat palauttanut: Malminkartanon asukkaat ja alueella ulkoilevat (32 erillistä lomaketta ja niistä Malminkartanon asukasyhdistyksen tekemä yhteenvedo)

	ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIKKOUEDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET	– vanha identiteetti – identiteetti kiteytyy vanhassa kulttuurihistoriallisesti arvokkaassa kartanomiljöö, suojeltu päärakennus 1700-luvulta, arboretum, juhannuskallio, omenatarha, tykkitie, pellot, runsaus, linnusto ja harvinaisia kasvilajeja mm. vuorijalavia ja rauhoitettuja keltavuokiloa; alueesta huokuu ”maalaishistoria” ja ”urbaani lähihistoria” – täyttömäki, Mätäjoen alue, kartanon metsä – kivikautisia löytöjä tulosijoista – virkistysalueita/asukas nykyisin hyvin; luonnon runsaus, virkistysalueet ovat äärimmäisessä käytössä, käyttäjiä myös muualta – lapsiystävällisyys	– osittainen välinpitämättömyys rakennetun ja rakentamattoman ympäristön hoitoa kohtaan – vanhan omenatarhan rakentaminen on pyhän häviöstä – aseman seudun rauhottomuus	– Kartanon seudun mahdollinen kaavoitus asunnoiksi uhkaa tuhota kulttuurihistoriallisesti ja ekologisesti arvokkaan alueen – ylipäättään uudis- ja täydennysrakentaminen – viher- ja virkistysalueiden tuhoutuminen – viihtyisyyden väheneminen ja lasten vieraantumisen luonnosta – siitä aiheutuva stressi – Mätäjoen rantojen rakentaminen	– Pyritään sellaiseen rakentamiseen, joka on ihmisläheistä ja –lähtöistä, pyritään rakentamisen kautta luomaan ”sosiaalista kontrollia”, ei jättämään joitain alueita öisin tai päivisin autioiksi. Pyritään johdonmukaiseen yhdyskuntarakentamiseen, jolla vahvistetaan alueiden olemassaoloa – kunnioitetaan alueella kehittyneitä asumisen ideoita – ekologiset, sosiaaliset, kulttuuriset näkökulmat on otettava painavammin huomioon kaavoituksessa – valtion metsittämään jätetty arboretum tulee kunnostaa – tarvitaan kalliota, peltoja ja pieniä metsiä, aine ei virkistysalueille tarvitse rakentaa esim. pelikenttiä
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET	– liikennejärjestelyt, alueen läpi ei autoliikennettä; yksityisautoilun rajoitukset – lapset voivat liikkua todella itsenäisesti kun pyöräteitä on paljon ja autoja vähän	– lentomelu, Hämeenlinnan väylän sekä Porintien melu – ilmansaasteet – parkkipaikat riittävät vain asukkaille	– Kehä II uhkaa tuoda moottoritien läpi vihreän kaupunkimaisen yhdyskuntarakenteen, tuhoaa alueen identiteetin ja viihtyisyyden – lisääntyvät melu- ja ilmansaasteet (sivukiitotie., Kehä II) – yksityisautoilun lisääntyminen ja turvallisuuden vähentyminen	– Kehä II:sta ei saa toteuttaa – liikenteen hillitseminen – joukkoliikenteen kehittäminen, Mjunan vuoroja tulee lisätä – entistä jämäkämpi ote autoilun esittämiseen pyöräteillä ja jalkakäytävillä – lentoliikenteen hillitsemistä ja ohjaamista muualle tai korkeammalle
PALVELUT	– viheralueilla järjestetään kaikenlaisia tapahtumia	– nuorten (12-18v.) oleskelutilojen vähyys		– nuorille tarkoitettujen avoimien tilojen rakentaminen – ponitalli on hyvä idea, lisää vastaavia
ASUKKAAT YHTEISTYÖ	– alueella asuu huikeasti lapsia; 9000 asukkaan keski-ikä on 28 v ja alle 12 v. eniten kaikista Hgin asuinalueista; paljon teini-ikäisiä – väkimäärältään isoimpia Helsingin lähiöitä – paljon vanhuksia – poismuutto vähäistä	– joidenkin henkilöiden syrjäytyminen työ-, opiskelu-, yms. sosiaalisia ongelmia	– asukasmäärän liiallisen kasvamisen aiheuttamat sosiaaliset ongelmat, slummutuminen – tuleva teini-ikäisten ongelmahyökkäys – työttömyys	– lapsimyönteisyys yhdyskuntarakenteessa – yhteistyö asukkaiden kanssa ja asukkaiden jatkuvan painostuksen lopettaminen – asukkaiden toiveita tulee kuunnella

KOILLIS-HELSINKI

SWOT-analyysin ovat palauttanut: MLL Malmin yhdistys (hallitus) ja Koillis-Helsingin vihreät (hallitus)

	ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIKKOUEDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET	– Vantaanjoen virkistysmahdollisuudet – Kirkkopuiston kalliot ja rakentamattomuus – elävä meininki	– runsas asuntorakentaminen – lähiöiden epäviihtyvyys ja viheralueettoisuus vrt. työttömyys ja sosiaaliset ongelmat – luontoalueiden vaje, lähi-luontoalueiden vähäisyys – lasten arjessa liian vähän luonnon monipuolisuutta	– ylimitoitettu ”täydennysrakentaminen” melualueille y-tonteille ja viheralueille – Malmin lentokentän tulevaisuuden ratkaiseminen ja asuntorakentaminen – saastuneiden maa-alueiden riittämätön puhdistaminen – rakentaminen uhkaa virkistys-alueita (Vantaanjoki ja Kirkkopuisto)	– meluesteitä tai asuntorakentamisen osittain luopumista radan, lentokentän ja pääväylien melualueelle – Vantaanjoen merkityksen huomiointi otaminen – monipuolisuus rakennussuunnittelussa – pientaloalueiden kaavoitus ja niille riittävät ympäröivät viheralueet ja palvelurakentaminen – puistojen ja viheralueiden huolellinen suunnittelu – viihtyisyyden lisääminen yhteisöjen viheralueiden kunnostamisen ja lisäämisen turvin – rakennettujen ja rakentamattomien puisto- ja viheralueiden lisääminen
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET	– joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto yksityis-autoilulle – lähijunan nopeus ja vuoroväli arkisin – kevyt liikenne erotettu yleensä omalle kaistalleen, pyörällä pääsee turvallisesti		– liityntäliikenteen toimimattomuus ja vaihtoaikojen pituus – jalankulun ja kevyen liikenteen yhdistäminen	– liityntäliikenteen aikataulujen tsekkaus – luiskat kevyen liikenteen väylille – kävelyalueet
PALVELUT		– peruspalvelujen laadun lasku ja määrän riittämättömyys – päiväkotien, koulujen ja iltapäivätoiminnan riittämättömyys – asukastilojen puute	– päiväkotien ja koulujen riittämättömät tilat	– Y-tonttien riittävä varaaminen myös tulevaisuuden tarpeisiin – asukastalojen / toimintakeskusten lisääminen / mahdollistaminen asukkaiden kohtaamispaikaksi – koulujen rakentaminen ja sopivien tonttien löytäminen
ASUKKAAT	– tavallisten ihmisten asuinalue – lapsekas ja nuorekas – häiritsevä elitismi puuttuu	– lapsiperheet ovat arjen uuvuttamia monet joutuvat kuljetamaan lapsia kauas päivähoitoon		– yhteisöllisyyden lisääminen (asukastalojen ja toiminnan lisääminen) – lasten huomioiminen kaikessa suunnittelussa ”koulu keskellä kylää
KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ				– viihtyisyyden lisääminen lähiöprojektin turvin

HERTTONIEMI

SWOT-analyysin ovat palauttanut: Helsyn maat&mannut -ryhmä

	ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET	– luonto, kaupungit yms. lähellä – virkistymismahdolli- suus piristää arkipäivää ja vapaapäivää		– rakentaminen vähentää virkistys- mahdollisuuksia ja luontokokemuksia	
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET	– hyvät liikenneyhtey- det, työmatkoihin menee vähän aikaa	– melu (lento- kone, helikopteri, autot) – tasainen melu rasittaa ja tulee levoton olo		– lentoreittien muuttaminen – Itäväylän liikennettä vähennetään ja rakennetaan meluaitoja
PALVELUT	– kauppa lähellä, sinne menoon ei tarvita autoa			
ASUKKAAT				
KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ				

VUOSAARI

SWOT-analyysin ovat palauttanut: yhteenvetolomake lähioasemalle SWOT -tilaisuuteen saapuneet 9 henkilöä

	ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET	– luonnonläheisyys, merellisyys, rannat – luontoalueet luovat alueen imagon – asukkaat ovat tyytyväisiä Vuosaaren asuin-alueena; he käyttävät ja arvostavat lähiviheralueita paljon	– ilkevallan li- sääntyminen – pitkät matkat työhön, kouluun ja kulttuurihar- rastuksiin. – puuttuu kult- tuu- riharrastusmahdol- lisuuksia, vaikka asukaspotentiaalia on keski-suuren kaupungin verran. – Autoliiken- teen haittojen li- sääntyminen ja si- säisen joukko- liikenteen käytön vaikeus	– voimakas väes- tönkasvu ja raken- taminen – menetetään ar- vokkaita luonto- alueita – Nukkumalähi- öiksi jääminen: työ- paikkoja	– liian massiivinen rakentaminen arvokkaille luontoalueille ja rannoille – kaavoituksen uudelleen arviointi (rakentamista rajoitettava tai suun- nattava muualle) – panostus sosiaalisectoriin – alueen vahvuudet otettava huo- mioon kaavoituspolitiikassa: on rau- hoitettava rannat ja luontoalueet ra- kentamiselta – työpaikkoja saatava lisää – asumismuotoja on monipuolistet- tava
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET		– liikenteen voi- makas lisääntymi- nen – joukko- ja lii- tyntäliikenteen on- gelmat – pitkät matkat työhön (kouluun) ja kulttuuriharras- tuksiin.		– metron liikennöintiaika ja suora bussiyhteys Itäkeskukseen – joukkoliikennedyhteyksiä on pa- rannettava – sisäisten liikennepalvelujen pa- rantaminen – liikennelympäristöä ja –turvalli- suutta on parannettava
PALVELUT		– kulttuuritar- jontaa liian vähän		– nuorisolle lisää tiloja
ASUKKAAT				
KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ				– asukkaiden kuulemista – yhteistyön kehittäminen alueen toimijoiden kesken – aktiiviset asukkaat voivat pyrkiä parantamaan elinympäristöään ja li- säämään vuorovaikutusta alueen eri toimijoiden kesken (esim. monikult- tuurisuus)

VARTIOSAARI

SWOT –analyysin ovat palauttanut: Vartiosaaren valo ry, Ensihuoltolaitos, Vartiosaariseura sekä asukkaat, käyttäjät, kurssit, leirit, yhteisöt ja käsityöläiset, yhteensä 23 lomaketta ja yhteenvedo

	ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAISPIIRTEET	– vanhat kulttuurihistorialliset rakennukset pihapiireineen, sekä kaupungin että yksityisomistuksessa – saaren ainutlaatuinen monimuotoinen turmeltumaton luonto kasveineen, puineen ja eläiminen, upea näköala kallioilta merelle – hyvät ulkoilu- ja virkistymismahdollisuudet kaupunkilaisille, suosittu virkistys- ja retkikohde – paljon erilaista virkistys-, nuoris- ja sosiaalista toimintaa – perinnetapahtumia, jossa suomalaista kulttuuria esillä, talli ja eläimet – erilainen vaihtoehto virkistytymiseen ja luonnon kokemiseen	– saareen suunniteltu rakentaminen kerros- ja rivitaloalueeksi (290 000 kem²) vaatii tiet, parkkipaikat, kaudan – tuhoaa saaren ainutlaatuisen luonnon ja vanhan huvilaympäristön – Itä-Helsinki menettää upean, monimuotoisen ulkoilualueen, jossa on arvokasta luontoa – rakentaminen aiheuttaa korvaamattoman vahingon tuleville sukupolvillekin	– ei rakentamista vaan saarta kehitetään nykyiseltä pohjalta virkistys- ja ulkoilualueena, alueen tulee säilyä myös tuleville sukupolville – kunnostetaan olemassa olevat rakennukset pihapiireineen; kaupungin omistamat rakennukset pitäisi saada tehokkaampana yleiseen käyttöön. – kaupungin maille jonkin verran virkistystoimintaa palvelevia huoltorakennuksia – kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset ja pihapiirit vaativat arvoisensa miljöön, Pauligin huvilan tavoin jossakin huvilassa luontokerhojen toimintaa – hallitsemattoman virkistyskäytön vaarana on sen ainutlaatuisen luonnon ja kulttuurimaiseman liiallinen kuluminen, tarvitaan merkittyjä luontopolkuja, kulkureiteille opasteet, ohjattua retkitoimintaa – perinneympäristöä kunnostetaan; yhteisöjen tukeminen kunnostuksessa – saarella käyneet ulkomaaliaste turistit ihmettelevät, että kaupunki edes harkitsee tuhota tämän saaren rakentamalla
SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET	– lähellä mannerta ja keskustaa	– jos alue rakennetaan, tulee liikenteestä ongelma ympäröiville alueille – ei ole järjestettyä kuljetusta – nykyisin vaikea päästä	– ei rakenneta saareen yhtään uutta tietä tai polkua, niitä on tälläkin hetkellä riittävästi – ei siltoja, eikä lauttaa – parempia veneyhteyksiä mantereen ja saaren välille, kuljetuksia yleisölle – venepaikkoja yleiseen käyttöön vierailijoille
PALVELUT	– saarella on sosiaaliviraston ylläpitämiä päihderiippuvaisten hoitotoimintaa – Mäntyniemessä vuosittain noin 3500 lastensuojelun asiakkaita – nuorisosiainkeskus – Kirjailijaliitto	– päihderiippuvaisten hoito huononee, jos toiminta lakkaa	– järjestetään alueella leirikouluja, ympäristöretkiä, kursseja, ohjattuja retkiä – mahdollisuus järjestää turisteille virkistyspaikaksi – pitää taata saarella toimivien yhdistysten ja järjestöjen toiminta, Mäntyniemen lastensuojeluun liittyvä toiminta on säilytettävä
ASUKKAAT KEHITTÄMISHANKKEET YHTEISTYÖ	– alueen asukkaat kunnostavat aluetta	– asukkaat ovat hyvin epäluuloisia ja epävarmoja kaupungin suunnittelun suhteen – jatkuva pelko Vartiosaaren massarakentamisesta ja saaren tuhoamisesta. – pelko, että itseään koskeviin asioihin ei voi vaikuttaa kotikaupungissaan ja että suunnitellaan tuntematta itse kohdetta paremmin	– yhteistyö, joka perustuu avoimeen tiedottamiseen ja siihen, että kaikki maanomistajat ovat tasavertaisia, pitää kuunnella paikallisten asukkaiden ja maanomistajien mielipiteitä – kaavoittajien pitäisi olla yhteistyökykyisiä, he ensisijaisesti hoitavat helsinkiläisten asioita ja kantavat siitä vastuuta – ymmärretään, että Helsingin saaristo on ainutlaatuinen maailmanlaajuisesti – poikkihallinnollinen toiminta viranomaisten välillä ka järjestöjen mukaanotto

TAMMISALO

SWOT-analyysin ovat palauttanut: 1 henkilö kymmenien tammisalolaisten valtuuttamana

	ALUEEN VAHVUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIKOUDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAISPIIRTEET	– rauhallinen – tuttavallisuus ihmisten kesken – vanha puoli viihtyisä	– viimeksi rakennettu on hirveän näköinen, kirjavaa rakentamista – päivällä nukku-ma lähiö – liian kalliita asuntoja tavallisille perheille, koska kaikki rannat kaavoitetaan asuinalueeksi ja jo rakennettu – liian tiivistä rakentamista, tontit jaetaan liian pieniksi	– täyteen rakennettu – puistoalueita ehdotetaan rakennettaviksi – kaikki ranta-alueet rakennetaan ”miljoonataloille” eikä ihmisille tavallisia koteja	– järkevää kaavoitusta – jätetään puistoja – kaupunki ostaa mahdollisuuksien mukaan ranta-alueita yhteiseen käyttöön, jo olevia ei saa myydä, luovuttaa tai vaihtaa – julkisivulautakunnan pitää puuttua rakentamiseen – kaupungin arkkitehdit tutustuvat alueeseen ennen lupien antamista
SIJAINTI, LIIKENNE-YHTEYDET				
PALVELUT		– vain yksi kauppa – vanhuksille ei turvallisia liikkuma-alueita, polkuja vähän puistoissa ja nekin vähät huonossa kunnossa – lapsille (8-12v) ei ole leikkipaikkoja eikä pienemmillekään mitään aamu-päivisin		– lapsiperheet ostaisivat alueella sijaitsevia vanhoja asuntoja, jos alueella olisi päiväkotia
ASUKKAAT				
KEHITTÄMISHANKKEET, YHTEISTYÖ				– asukkaille tietoa kaavoituksesta ja mukaan kaavoitukseen – tieto postitse, HS:n ilmoitus ei riitä

LAAJASALO

SWOT-analyysit on palauttanut: Laajasalo-Degerö Seura ry. (työstetty Agenda 21-ryhmässä noin 50 hengen voimin)

	ALUEEN VAHVUUKSET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIKKOUKSET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
ALUEEN OMINAISPIIRTEET	– luonnonläheisyys ja merellisyys korostuu, viheralueet, merenrantoja, kalavesiä, saaristo, uimarannat – monimuotoisuus – maisema vielä ehjä – Vartiosaaren virkistysalue lähellä, – omaleimainen kulttuuri – on väljästikin rakennettuja alueita – asutokanta monipuolinen – ei tarvitse hankkia vapaa-ajanviettopaikkoja muualta – historiallinen ulottuvuus – puhdas ilma	– rakennetun alueen ongelmat paikallisia – ominaisluonne ei aina esillä – keskeneräisiä vapaa-alueita – keskusta keskenäinen – lapsilta puuttuu kunnan leikkipaikka – Kaupunki ei hoida omistamiaan viheralueita (tienvarret ja vesialtaat ympäristö)	– ylimitoitettut asuntorakentamishankkeet – rantojen rakentaminen – Vartiosaaren rakentaminen – slummiutuminen – ympäristön epäsiisteys, rikollisuus – luontokohteiden hävittäminen	– voimassa oleva seutukaava antaa hyvät ja oikeaan osuvat puitteet rakentamiseen ja virkistysalueille – keskustan tiivistäminen – ”Laajasalon keskustan yhteissuunnittelu” suunnitelmaa tulee toteuttaa ja jatkaa – öljysataman alueen rajaus, mitoitus, palvelujen saatavuus ja liikenteen rataksut tulee tarkoin harkita huomioiden koko Laajasalon tasapainoinen kehitys toimivana yhteisönä. – merellinen kaupunkipuisto – turismin kehittäminen, Vartiosaari – terveellinen/parantava ympäristö kaikille – rannat säilytettävä luonnon-tilaisina
SIJAINTI, LIIKENNEYHTEYDET	– liikenne sujuu – joukkoliikenne hyvä, metro lähellä – ei läpiajoliikenteen valtaväyliä	– kevyen liikenteen verkosto monin paikoin rempallaan – liikenteen pullonkaulat: liikenne Kehä I:lle päin ja Herttoniemen liikenneympyrä	– liikenne – vesiliikenteen rajoittaminen (sillat)	– saaren sisäinen kimppaliikenne – saaristoyhteydet
PALVELUT	– lukio – toimiva keskus – lähialueilla monipuolisia palveluja (rautakauppa, lautatarha yms.) – harrastus- ja urheilupaikoille tilaa – Kristillinen kansakoulu	– peruspalvelujen puutteita (lapset, vanhukset, terveys, koulutilat, monitoimitalo) – kyläyhteisöllä ei ole tiloja – aktiivisen kulttuuritoiminnan puutetta – kasvatuksellisen toiminnan puutetta – väestönsuojelu ja koulutus rempallaan	– peruspalvelujen vähäisyys – elinkeinoelämän katoaminen	– virkistys- ja liikunta-alueilla tilaa ulkopuolisillekin (ei ole markkinoitu) – elinkeinoelämän lisääminen – kulttuurikalenteri
ASUKKAAT	– väestösuhteet tasapainoiset – ikä-, sosiaali- yms. jakauma hyvä	– laajasalolaisten henkisten voimavarojen kartoitus puuttuu	– ikäihmisten ja lasten vaikea asua	
KEHITTÄMISHANKKEET, YHTEISTYÖ	– toimivat kyläyhteisöt – ekologisesti kestävä rakentamisen tutkimus (Snellman Korkeakoulu)	– laajasalolaisten yhteistoiminnan puutetta/ resurssien puute – paikallisen tiedotamisen puute		– yhteistyö koulujen kanssa

Luettelo yhdistyksistä, jotka ovat esittäneet näkemyksiä yleiskaava 2002:n valmistelua varten:

1. Ensihuoltolaitos
2. Eteläiset Kaupunginosat – Södra Stadsdelarna ry
3. Eurorail ry
4. Helsingin kanoottiklubi
5. Helsingin Kaupunginosayhdistysten liitto
6. Helsingin Luonnonsuojeluyhdistys ry.
7. Helsyn maat & mannut ryhmä
8. Helsingin Seudun Lintutieteellinen yhdistys Tringa
9. Herttoniemi-Seura
10. Kallion – Alppilan seudun kestävän kehityksen asukasfoorumi
11. Koillis-Helsingin vihreät
12. Kulosaarelaiset ry – Bränöboarna rf
13. Kurkimäki-seura ry
14. Käpylä-Seura
15. Laajasalo-Degerö Seura ry.
16. Lauttasaaren neuvottelukunta
17. Lauttasaari-Seura ry
18. Lehtisaari-Seura ry
19. Malminkartanon asukasyhdistys
20. Marjaniemi-Seura ry
21. Maunula-seura ry
22. Melaveikot r.y.
23. Metsälä-seura
24. MLL Malmin yhdistys
25. Munkinseutu ry
26. Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry
27. Myllypuron Omakotiyhdistys
28. Myllypuro-seura
29. Oulunkylä-seura
30. Pakila-Seura
31. Paloheinä - Torpparinmäki –seura
32. Pelastetaan Vuosaari!-kansanliike
33. Pihlajamäki-Seura
34. Pro Eira ry
35. Puistola-Seura ry
36. Pukinmäki-seura
37. Puotila-Seura ry
38. Roihuvuoren Agenda 21-ryhmä
39. Saariston ystävät r.y. – Skärgårdens vänner r.f.
40. Siltasaariseura ry
41. Tammisalolaisten yhdistys
42. Toukolan-Vanhankaupungin yhdistys ry
43. Töölö-Seura ry
44. Vanhankaupunginlahden lintukerho Timali
45. Vartiosaaren valo ry

46. Vartiosaari-seura
47. Viikin Paikallisagendaryhmä
48. Viikki-liike
49. Vuosaaren Asukastoimikunta
50. Vuosaaren Paikallisagendaryhmä
51. Vuosaari-Seura
52. Vuosaari-Säätiö
53. Vähä-Meilähti - Lill Mejlans seura ry
54. Yhtymä Lauttasaaren Pursiseurat (Koivusaaren Pursiseura ry, Nyländs Jaktklubben r.f., Vaskilahden Venekerho ry, Helsingfors Segelklubb ry, Lauttasaaren Pursiseura ry – Drumsö Segelförening rf, Lauttasaaren veneilijät r.y, Pursiseura Sindbad ry, Suomen Moottoriveneklubi ry – Finlands Motorbåtsklubb

