



Helsingin Yleiskaava 2002, ehdotus

*Helsingin yleiskaava 2002:n vaikutusselvitys
Ihmisten elinolot ja elinympäristö*



*Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:4, 19.12.2002*

11.11.2002

Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Helsingin yleiskaava 2002:n vaikutus selvitys

Ihmisten elinolot ja elinympäristö

**HELSINGIN KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO**

Kansakoulukatu 3
00100 Helsinki

KUVAILULEHTI

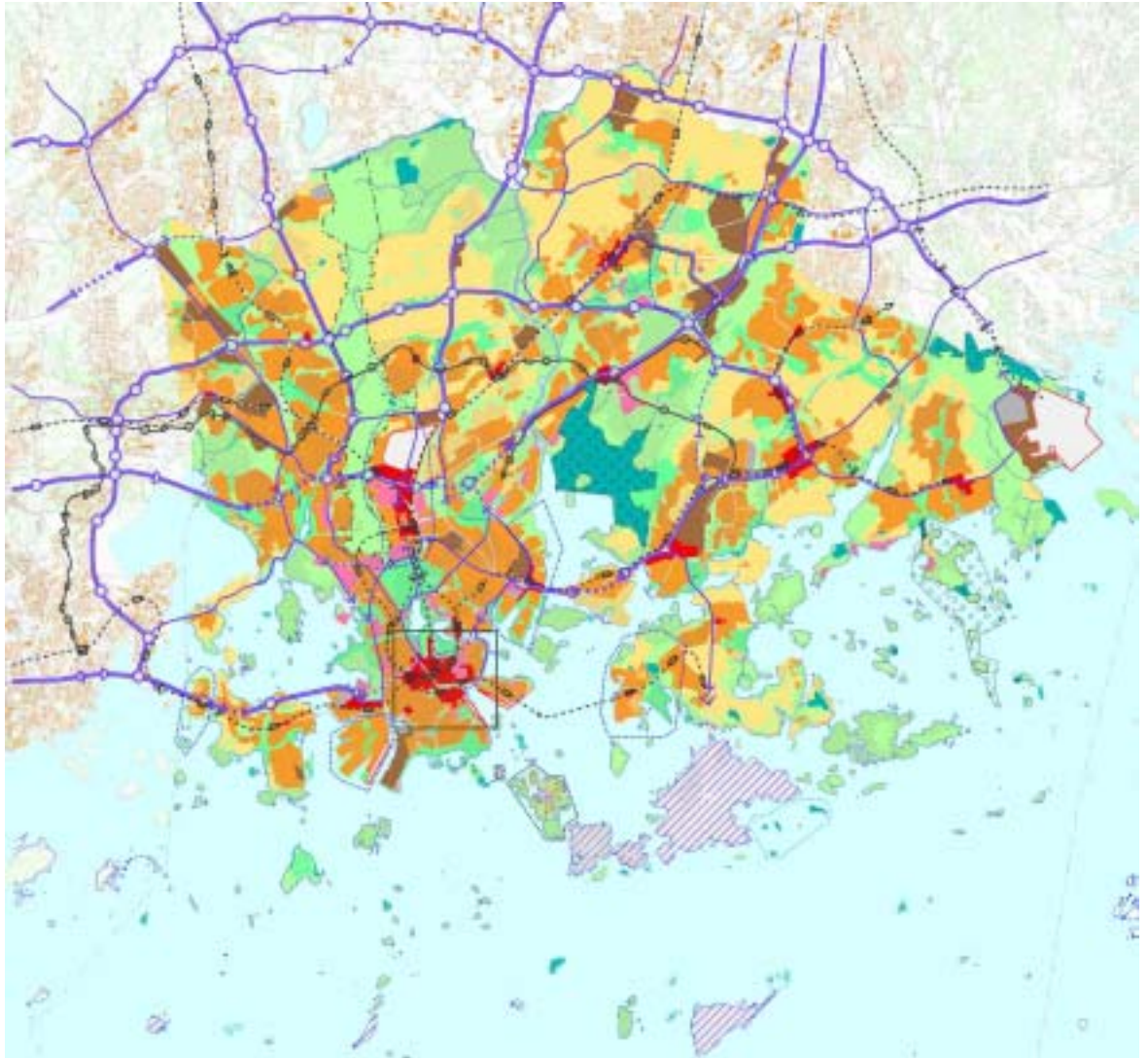
Tekijä(t)		Maa ja Vesi Oy / Arto Ruotsalainen Kaupunkisuunnitteluvirasto	
Nimeke		Helsingin yleiskaava 2002:n vaikutus selvitys Ihmisten elinolot ja elinympäristö	
Sarjan nimeke		Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä	
Sarjanumero	2002: 4	Julkaisuaika	19.12.2002
Sivuja	38	Liitteitä	
ISBN		ISSN	1458-9664
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN
Tiivistelmä			
<p>Sosiaalisella vaikutuksella tarkoitetaan ihmiseen, yhteisöön tai yhteiskuntaan kohdistuvaa vaikutusta, joka aiheuttaa muutoksia ihmisten hyvinvoinnissa tai hyvinvoinnin jakautumisessa. Sosiaalinen vaikutus voi ilmetä muutoksena viihtyisyydessä, sosiaalisissa suhteissa ja turvallisuuden tai terveellisyyden kokemisessa.</p> <p>Helsingin yleiskaavan sosiaaliset vaikutukset arvioitiin yleispiirteisesti ottaen huomioon koko kaupunki. Aineistona käytettiin tilastotietoa, käytössä ollutta paikkatietoa sekä yleiskaavan aiemman valmistelun aikana koottuja raportteja ja asukkaiden mielipiteitä. Kartta- ja paikkatietoanalyysillä selvitettiin yleiskaavan ohjaaman maankäytön aiheuttamat maankäytölliset ja toiminnalliset muutokset, esim. muutokset työpaikka- ja asukasmäärissä.</p> <p>Luvut 5-8 käsittelevät yleiskaavan sosiaalisia vaikutuksia kaupunkitasolla. Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuvat vaikutukset arvioitiin tarkemmin niiden peruspiirien osalta, joille on osoitettu merkittävästi lisää asunto- tai työpaikkarakentamista (luvut 9 ja 10). Luvussa 11 on pohdittu kaavan vaikutuksesta mahdollisesti syntyviä konfliktialueita sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen liittyvää problematiikkaa.</p> <p>Raportti on osa Helsingin Yleiskaava 2002:n vaikutusten arviointia. Arviointityö on tehty Maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla. Vaikutusten arviointityötä ovat tehneet Maa ja Vesi Oy, Ympäristötutkimus Metsätähti Oy ja Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.</p> <p>Tämä arviointityö on tehty Maa ja Vesi Oy:ssä. Konsulttityötä on valvonut Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Työn valvontaan ja seurantaan on osallistunut lisäksi edustajia mm. Uudenmaan ja Helsingin ympäristökeskuksista. Työn edetessä on pidetty useita seurantakokouksia.</p>			
Avainsanat HELSINKI VAIKUTUSTEN ARVIOINTI YLEISKAAVA 2002			
Asiasanat YLEISKAAVOITUS			
UDK 711.4-14			

0	ESIPUHE	4
1	LÄHTÖKOHDAT.....	8
2	ARVIOINTIMENETELMÄT JA ARVIOINNIN RAJAAMINEN	9
3	ARVIOITAVAT VAIKUTUKSET	9
4	HELSINGIN VÄESTÖN SOSIOEKONOMINEN RAKENNE	10
4.1	Ikärakenne	11
4.2	Tulotaso.....	11
4.3	Korkeakoulututkinnon suorittaneet.....	11
5	KAAVAN VAIKUTUKSET HELSINGIN SOSIAALISEEN RAKENTEeseen....	12
5.1	Kaavan vaikutukset ikä- ja väestörakenteeseen	14
5.2	Kaavan vaikutus sosiaaliseen segregatioon.....	14
6	KAAVAN VAIKUTUKSET ASUMISEEN JA TYÖSSÄKÄYNTIMAHDOLLISUUKSIIN.....	17
6.1	Asuminen	17
6.2	Turvallisuus ja terveellisyys.....	18
6.3	Työssäkäyntimahdollisuudet.....	19
7	KAAVAN VAIKUTUKSET PALVELUJEN SAATAVUUTEEN	19
8	KAAVAN VAIKUTUKSET LIIKKUMISMAHDOLLISUUKSIIN	21
9	MERKITTÄVIMMÄT MUUTOSALUEET	22
9.1	Muutokset asukasmäärissä	23
9.2	Muutokset työpaikkamäärissä.....	23
9.3	Merkittävimmät muutosalueet peruspiireittäin	24
10	YLEISKAAVAN VAIKUTUKSET IHMISTEN ELINOLOIHIN JA ELINYMPÄRISTÖÖN MERKITTÄVIMMILLÄ MUUTOSALUEILLA	24
10.1	Kampinmalmi.....	24
10.2	Kallio.....	25
10.3	Vanhakaupunki.....	26
10.4	Pasila	27
10.5	Latokartano.....	27
10.6	Malmi	28
10.7	Laajasalo.....	29
10.8	Kulosaari	30
10.9	Vuosaari	31

11	KAAVAN VAIKUTUKSESTA SYNTYVIÄ MAHDOLLISIA KONFLIKTIALUEITA.....	31
11.1	Yhdyskuntarakenteen tiivistämisen dilemma.....	34
11.2	Kaupunkien viheralueiden merkitys ihmisille.....	35
12	YHTEENVETO.....	35
	LÄHTEET.....	38

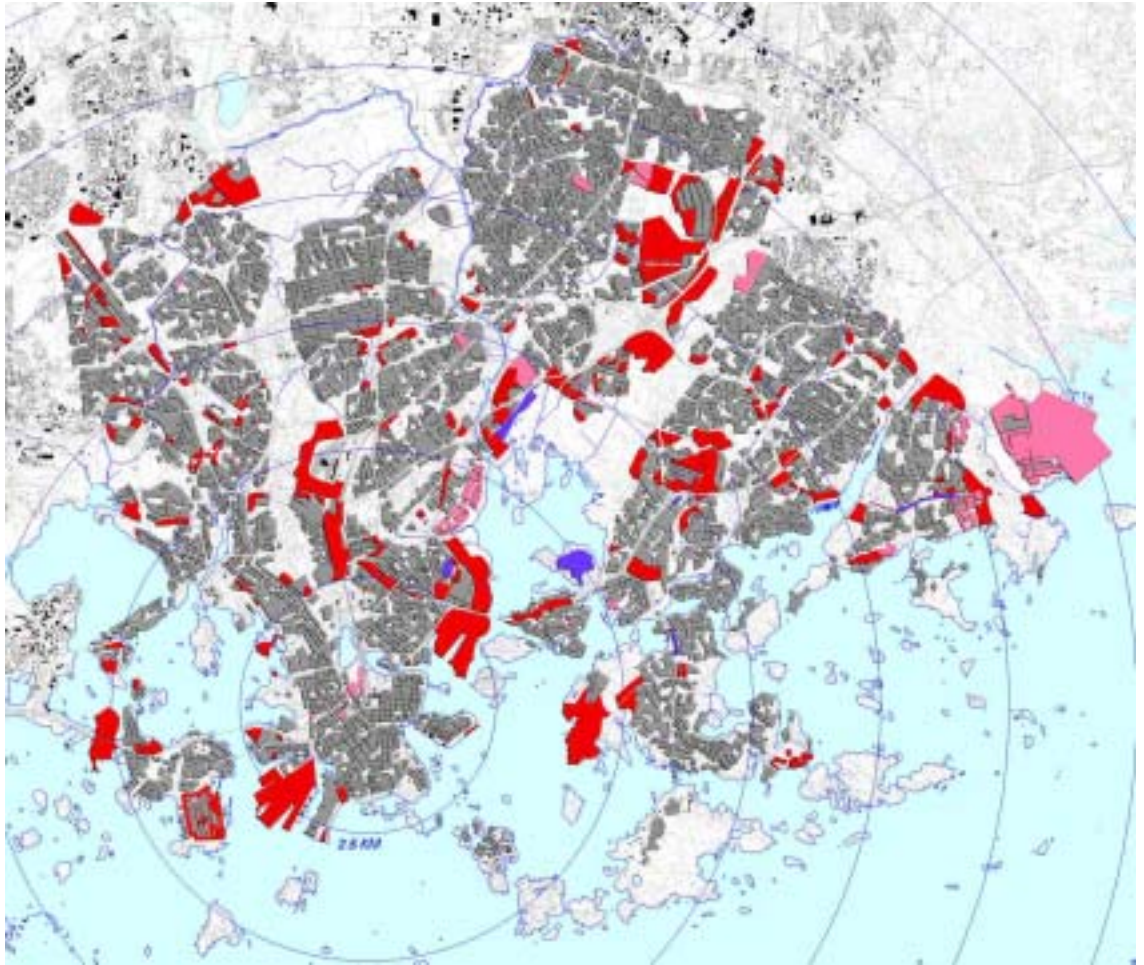
0 ESIPUHE

Selvitys on osa Helsingin yleiskaava 2002:n vaikutusten arviointia ja tehty yleiskaavaluonnoksen 13.12.2001 perusteella. Osaselvityksen keskeiset tulokset kootaan Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa yhteen muiden tulosten kanssa yleiskaavan maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseksi vaikutus selvitykseksi.



Kuva A. Helsingin yleiskaavaluonnos 2002 (13.12.2001)

Helsingin yleiskaavaluonnoksessa on esitetty yleispiirteisesti Helsingin suunniteltu maankäyttö ja liikennejärjestelmä. Yleiskaavassa on varauduttu siihen, että Helsingissä asuu 600 000 asukasta vuonna 2020. Merkittävimpiä maankäytön muutosalueita ovat Jätkäsaari, Sompasaari, Keski- ja Pohjois-Pasila, Laajasalon öljysatama-alue sekä Malmin lentokenttäalue. Liikennejärjestelmän merkittävimpiä kehittämiskohteita ovat metro Ruoholahdesta Lauttasaaren ja Koivusaaren kautta Espooseen, Pasila-Laajasalo metro, rautateiden ns. Pisara-lenkki kantakaupungissa sekä pääkatuna osoitettu Kehä II:n jatke Hämeenlinnanväylälle. Yleiskaavan toteutumisen myötä Helsinki tiivistyy satama- ja liikennealueiden nykyisten toimintojen väistyessä tehokkaamman asuin- ja työpaikkarakentamisen tieltä.



Kuva B. Maankäytön muutosalueet. Asemakaavoitetut ja rakennettavissa olevat alueet on osoitettu vaaleanpunaisella, uudet asunto- ja muut rakentamisalueet (20 v. tähtämelle) punaisella, myöhemmän tulevaisuuden rakentamisalueet violetilla sekä asuntorakentamisen lisäämisen tutkimusalueet vinorasterilla (Lauttasaari).

Periaatteena arvioinnissa on verrata yleiskaavaluonnoksen aiheuttamia maankäytön muutoksia ja vaikutuksia suhteessa nykytilanteeseen. Lähtökohtana on tilanne vuoden 2001 lopussa. Niitä muuttuvia alueita, jotka on asemakaavoitettu kuten Vuosaaren satama liikenneyhteyksineen, on käsitelty suppeammin kuin yleiskaavan osoittamia uusia muutosalueita. Nykytilannekuvauksia ei arviointiraportteihin ole sisällytetty, sillä tilanne käy ilmi muusta yleiskaava-aineistosta.

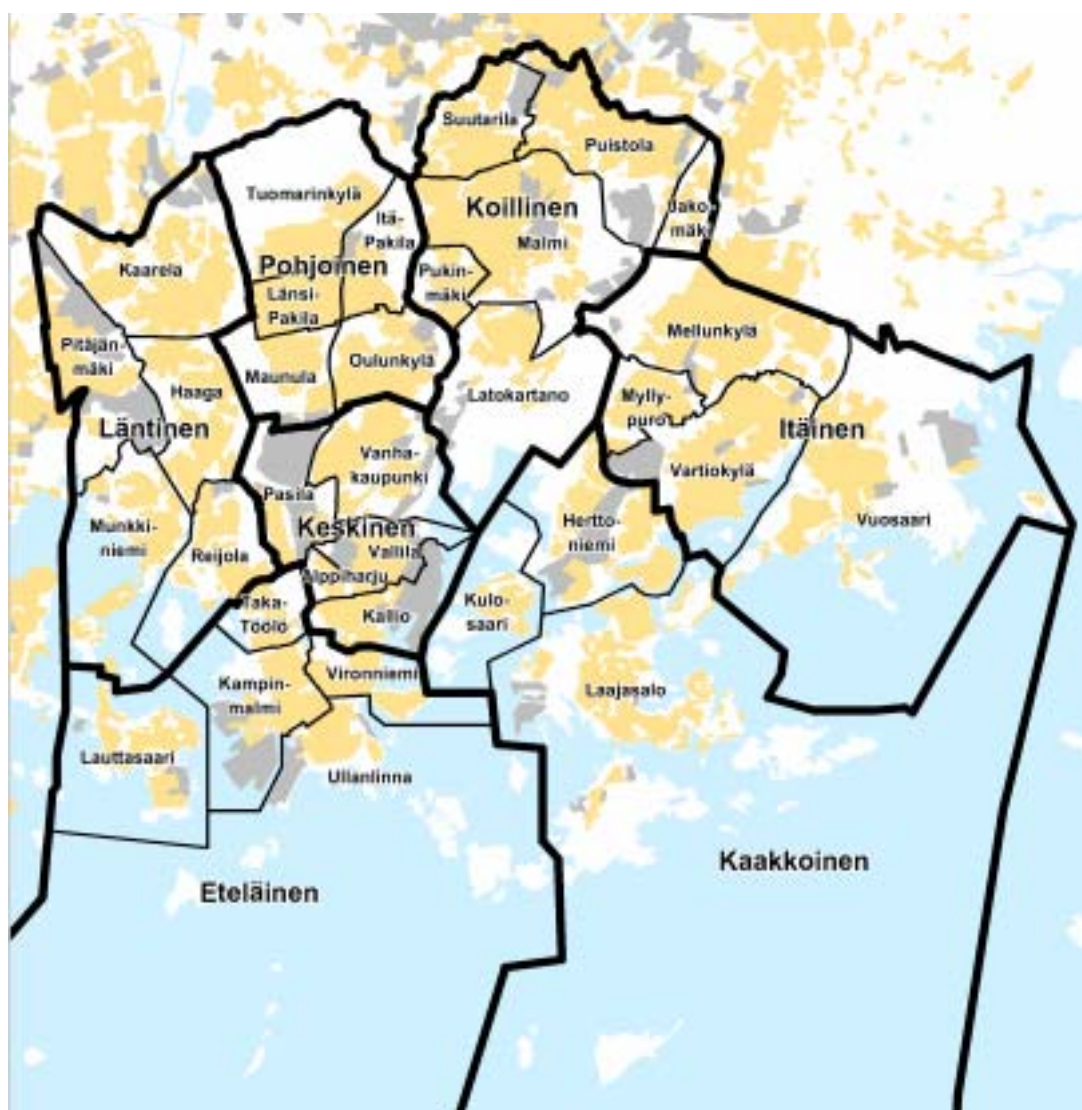
Koko kaupungin alueidenkäyttöä ohjaava yleiskaavan arviointi on yleispiirteistä ja pyrkii nostamaan esille merkittävimmät myönteiset ja kielteiset vaikutukset. Yleiskaavan toteutustapa määritellään osayleiskaavoilla ja asemakaavoilla sekä hankesuunnittelussa. Siksi arviointikin on tässä vaiheessa yleispiirteistä. Koko kaupungin yleiskaavan ensisijaisena tarkoituksena on ratkaista kaupungin alueiden käytön rakenteelliset kysymykset. Tästä syystä sekä yleiskaavan yleispiirteisyydestä johtuen arvioinnissa on pyritty keskittymään kaupunkirakenteen kannalta merkityksellisiin vaikutuksiin. Tarkastelutapa ja –tarkkuus kuitenkin vaihtelee käsiteltävän aihepiirin mukaan.

Työssä on lähdetty siitä, että yleiskaava toteutuu pääpiirteissään arviointivuoteen 2020 mennessä. Kuitenkin esimerkiksi monet liikennehankkeet toteutuvat vasta useiden kymmenien vuosien kuluttua. Edelleen osa suurimmista rakennuskohteista alkaa toteutua vasta ensi vuosikymmenen puolella, jolloin ne ovat valmiita vasta

tarkasteluajankohdan jälkeen. Yleiskaava sisältää myös joitakin pitkän tähtäimen ehdollisia varauksia (kuten Santahaminan mahdollinen käyttötarkoituksen muuttuminen), joiden toteutuminen on hyvin epävarmaa ja joita ei tämän vuoksi ole voitu yksityiskohtaisesti arviointityössä tutkia.

Vaikutusalueena on tarkasteltu Helsingin kaupungin alueen lisäksi naapurikuntien ja jossain tapauksessa myös koko seutuun kohdistuvia vaikutuksia. Eräiltä osin Helsingin alueidenkäyttötarkoituksilla on myös valtakunnallista ja kansainvälistäkin merkitystä.

Tarkasteluissa on noudatettu tarkoituksenmukaisella tavalla suurpiirijakoa, peruspiirijakoa tai muuta osa-aluejakoa. Eräissä osaselvityksissä tarkastelu on tehty keskittyen alueisiin, joilla maankäyttö muuttuu eniten tai alueisiin jotka ovat erityisen herkkiä muutoksille. Osaraporteissa on myös erikseen tarkasteltu yleiskaavan tavoitteiden toteutumista.



Kuva C. Helsingin tilastoalueet; suurpiirit ja peruspiirit

Yleiskaavaluonnoksen vaikutuksia on arvioitu konsulttityönä Jaakko Pöyry Infraan kuuluvissa Maa ja Vesi Oy:ssä ja JP-Transplan Oy:ssä. Erilliset raportit on laadittu vaikutuksista 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön; 2) kasvi- ja eläinlajeihin ja luonnon monimuotoisuuteen sekä luonnonvaroihin; 3) alue- ja

yhdyskuntarakenteeseen sekä virkistysalueverkostoon; 4) kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä 5) liikenteeseen.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa on omana työnä tai konsulttitoimeksiantoina erikseen arvioitu yleiskaavan vaikutukset seuraaviin osa-alueisiin: ilmasto, pakokaasut, melu, ylijäämämassat, lumet, pohjavedet, voimalaitosjäte, Jätkäsaaren meritäyttöjen vaikutukset, jätehuolto, onnettomuusriskit, pelastusturvallisuus, pilaantuneet maat, talous ja terveysvaikutukset. Metsätähti Oy:ssä on laadittu erillinen arviointi yleiskaavan vaikutuksista Helsingin Natura-alueisiin.

Konsulttityötä on valvonut Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavatoimistossa toimistopäällikkö Pertti Kare.

Työn seurantaryhmäkokouksiin ovat osallistuneet:

Pertti Kare, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, puheenjohtaja
Eija Kivilaakso, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Tuula Helasvuo, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Jouni Korhonen, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Sirpa Kolu, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Leena Makkonen, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Jan Olin, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Anna-Maija Pajukallio, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Kari Piimies, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Anni Räsänen, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Jukka Tarkkala, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Satu Tiitola, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Elina Tuominen, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Timo Vuolanto, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Paavo Vuonokari, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Eeva Pitkänen, Helsingin kaupungin ympäristökeskus
Pirkko Pulkkinen, Helsingin kaupungin ympäristökeskus
Johanna Vilkuna, Helsingin kaupungin ympäristökeskus

Leena Eerola, Uudenmaan ympäristökeskus
Matti Laitio, Uudenmaan ympäristökeskus
Jukka Peura, Uudenmaan ympäristökeskus

Konsulttityöstä Jaakko Pöyry Infra / Maa ja Vesi Oy:ssä on vastannut FM Arto Ruotsalainen. Työhön ovat lisäksi osallistuneet FM Anita Toro ja DI Juha Nurmi.

1 LÄHTÖKOHDAT

Sosiaalisella vaikutuksella tarkoitetaan ihmiseen, yhteisöön tai yhteiskuntaan kohdistuvaa vaikutusta, joka aiheuttaa muutoksia ihmisten hyvinvoinnissa tai hyvinvoinnin jakautumisessa. Muutos voi olla kehitystä parempaan tai huonompaan suuntaan riippuen siitä kenen näkökulmasta ja kenen arvoilla asiaa tarkastelee. (Juslén 1995).

Yleiskaavan vaikutukset elinoloihin ja hyvinvointiin toteutuvat usein välillisesti ja niitä voidaan arvioida pääosin laadullisilla kriteereillä. Ihmisen ja yhteisön näkökulma voi tarkentua eri ihmisryhmiin (esim. autoilija, kävelijä) tai eri elämäntilanteissa (esim. lapsi, lapsiperhe, vanhus) oleviin asukkaisiin. Sosiaalinen vaikutus voi ilmetä muutoksena viihtyisyydessä, sosiaalisissa suhteissa ja turvallisuuden tai terveellisyyden kokemisessa.

Yleiskaavassa on varauduttu 600 000 henkeen vuonna 2020. Varautumisen pohjana on asumistason parantamistavoite ja hillitty alle 0,5 % vuosittainen väestönkasvu. Yleiskaavaluonnoksen asuntorakentamismahdollisuudet voivat johtaa suurempaan väkilukuun, mikäli väljyyskasvu ei toteudu, mutta kasvu jatkuu. Tällöin seurauksena voi olla, että Helsingissä tulevaisuudessakin asutaan keskimäärin ahtaasti. Suurempi väestön kasvu, kuin johon on varauduttu, voi johtaa palvelujen tuottamisen ongelmiin.

Muuttoliike on suosinut yksinäisten ja pienempituloisten kaupunkiin muuttoa. Ulos muuttavat ammattiin valmistuneet ja lapsiperheet. Ulosmuuttaneiden veronmaksukyky on sisään muuttavia parempi, jolloin seurauksena voi olla verotulopuolen niukkeneminen. Mikäli väestönkasvu ja kehitys on menneen mukaista, tilanne pahenee kun nuorten ja vanhusten osuus kasvaa.

Yhtenä yleiskaavan tärkeänä tavoitteena on luoda elinkeinoelämälle kehittymismahdollisuuksia, tavoitteena alueellisesti nykyistä tasapainoisempi työpaikkatarjonta. Kaavassa on painotettu itää, mutta etenkin kantakaupungin kohteet voivat viedä kaiken kasvun ja idän osalle ei kohdistukaan haluttua taloudellista toimintaa. Sijoittumispolitiikasta on erityisesti huolehdittava ottaen myös tarkasti huomioon yrityselämän toiveet.

Idässä vahvat palvelukeskittymät kuten Itäkeskus tukevat metron ohella idän kehittymistä. Suotuisten luonnonolosuhteiden, ranta-alueiden suuren määrän ja liikenteellisten olojen lisäksi tarvitaan riittävästi työpaikkoja sekä korkeakoulutukseen ja tutkimukseen liittyvää yritystoimintaa. Korkean osaamisen työpaikat voivat tukeutua mm. Viikin tiedepuistoon, Kumpulankampukseen ja Arabianrannan Design Cityyn, mutta muillekin alueille on aihetta luoda entistä parempia edellytyksiä.

Käsillä oleva arviointi on päätöksentekijöitä, suunnittelijoita ja osallisia palvelevaa asiantuntijatyötä, eikä se sisällä asukkaiden suoraa osallistumista. Arvioinnin vertailukohtana pidettiin nykytilannetta ja sosiaalisten vaikutusten arviointi suoritettiin yleiskaavalle ominaisella tarkkuudella. Yleiskaava ohjaa kaupunkirakenteen kehitystä hyvin yleisellä tasolla. Varsinaiset sosiaaliset vaikutukset konkretisoituvat tarkemmissa suunnitelmissa ja viime kädessä rakennushankkeiden toteutuessa. Niiden yhteydessä sosiaaliset vaikutukset on arvioitava tarkemmin ja syvällisemmin kuin mitä yleiskaavan vaikutusten selvittämisessä tehdään (Kinnunen et al 2001).

2 ARVIOINTIMENETELMÄT JA ARVIOINNIN RAJAAMINEN

Helsingin yleiskaavan sosiaaliset vaikutukset arvioitiin yleispiirteisesti ottaen huomioon koko kaupunki ja Luvut 5-8 käsittelevät yleiskaavan sosiaalisia vaikutuksia kaupunkitasolla.

Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuvat vaikutukset arvioitiin tarkemmin niiden peruspiirien osalta, joille on osoitettu merkittävästi lisää asunto- tai työpaikkarakentamista (luvut 9 ja 10). Koska tilastolliset peruspiirit antavat vain yleispiirteistä tietoa, arvioinnissa nostettiin esiin myös yksittäisiä kaupunginosia, suunnittelualueita ja ihmisten mieltämiä psykologisia tiloja, joihin arvioitiin kohdistuvan merkittäviä sosiaalisia vaikutuksia. Aineistona käytettiin tilastotietoa, käytössä ollutta paikkatietoa sekä yleiskaavan aiemman valmistelun aikana koottuja raportteja ja asukkaiden mielipiteitä.

Kartta- ja paikkatietoanalyysillä selvitettiin yleiskaavan ohjaaman maankäytön aiheuttamat maankäytölliset ja toiminnalliset muutokset, esim. muutokset työpaikka- ja asukasmäärissä. Seuraavaksi rajattiin alueet, joilla on odotettavissa merkittäviä muutoksia sosiaalisessa ja fyysisessä ympäristössä. Kyseisten muutosalueiden nykytilanne kuvattiin laadullisesti ja paikkatieto-analyysillä. Tämän jälkeen tarkasteltiin suoria ja välillisiä vaikutuksia sekä niiden kohdistumista eri väestöryhmiin.

Luvussa 11 on pohdittu kaavan vaikutuksesta mahdollisesti syntyviä konfliktialueita sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen liittyvää problematiikkaa.

Arvioinnin lähtötietoina käytettiin yleiskaavan valmistelun yhteydessä laadittuja raportteja, selvityksiä, paikkatietoaineistoja sekä osallistumisen yhteydessä kerättyjä lausuntoja ja palautteita. Nykytilanteen kuvaamisessa lähtötietoaineistona oli Helsingin kaupungin tietokeskuksen laatima Helsinki alueittain 2001-raportti.

Kaavaratkaisujen taustalla olevia lähtökohtia, visioita ja arvokeskustelua ei tässä selvityksessä analysoitu.

3 ARVIOITAVAT VAIKUTUKSET

Kaavoituksen pyrkimyksenä on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että sillä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä. Kaikilla kuntalaisilla pitää olla oikeus mahdollisimman monipuoliseen, terveelliseen, esteettiseen ja elämykselliseen ympäristöön. Yleiskaavaluonnoksen Helsinkiä on kuvattu ”tiivistyvän mutta väljänä kaupunkina, joka käyttää joukkoliikennettä ja omaa laajat viheralueet”. Yleiskaavan toteutumisen sosiaaliset vaikutukset voivat kohdistua:

- asumiseen
- työssäkäyntimahdollisuuksiin
- palvelujen saatavuuteen
- liikkumismahdollisuuksiin

- elinympäristön viihtyisyyteen (luonnon- ja viherympäristön läheisyys, rauhallisuus, melun vähäisyys, liikenneyhteydet, palvelut)
- virkistysmahdollisuuksiin (yleiskaavan vaikutuksista virkistysalueverkostoon on laadittu erillinen arviointiosio).

Muutokset ilmenevät eri väestöryhmien:

- sosiaalisessa ympäristössä
- asumisympäristössä
- työympäristössä
- liikkumisympäristössä
- rakennetussa- ja luonnonympäristössä.

4 HELSINGIN VÄESTÖN SOSIOEKONOMINEN RAKENNE

Väestön sosiaalisen rakenteen alueelliset erot eivät ole Helsingissä niin selviä kuin länsimaisissa suurkaupungeissa yleensä. Siitä huolimatta Helsingissäkin voidaan havaita jossain määrin eri sosiaaliryhmien alueellista erilaistumista, joka määräytyy ennen kaikkea tuloluokista ja asumistason vaatimuksista. Sosiaalisen erilaistumisen lähtökohtatilanteena on todennäköisesti ollut alunperin varakkaan väestön asuinalueiden eriytyminen.

Asuinalueiden välisten tuloerojen kasvu oli Helsingissä huomattavan suurta 1990-luvun jälkipuolella. Vahvistuvasta suursegregaatiosta idän ja lännen välillä ei kuitenkaan löydy vahvaa näyttöä. Korkeammin koulutettujen sijoittuminen asuinalueille on tasaantunut. Korkeasti koulutettujen määrä on kasvanut eniten alueilla, joissa koulutusosuudet ovat olleet aikaisemmin matalia. Koillisessa, kaakkoisessa ja itäisessä suurpiirissä korkean asteen suorittaneiden väestöosuus on nousemassa (Lankinen 2001). Absoluuttisia määriä tarkasteltaessa korkeasti koulutettuja on kuitenkin vähän Itä-Helsingissä.

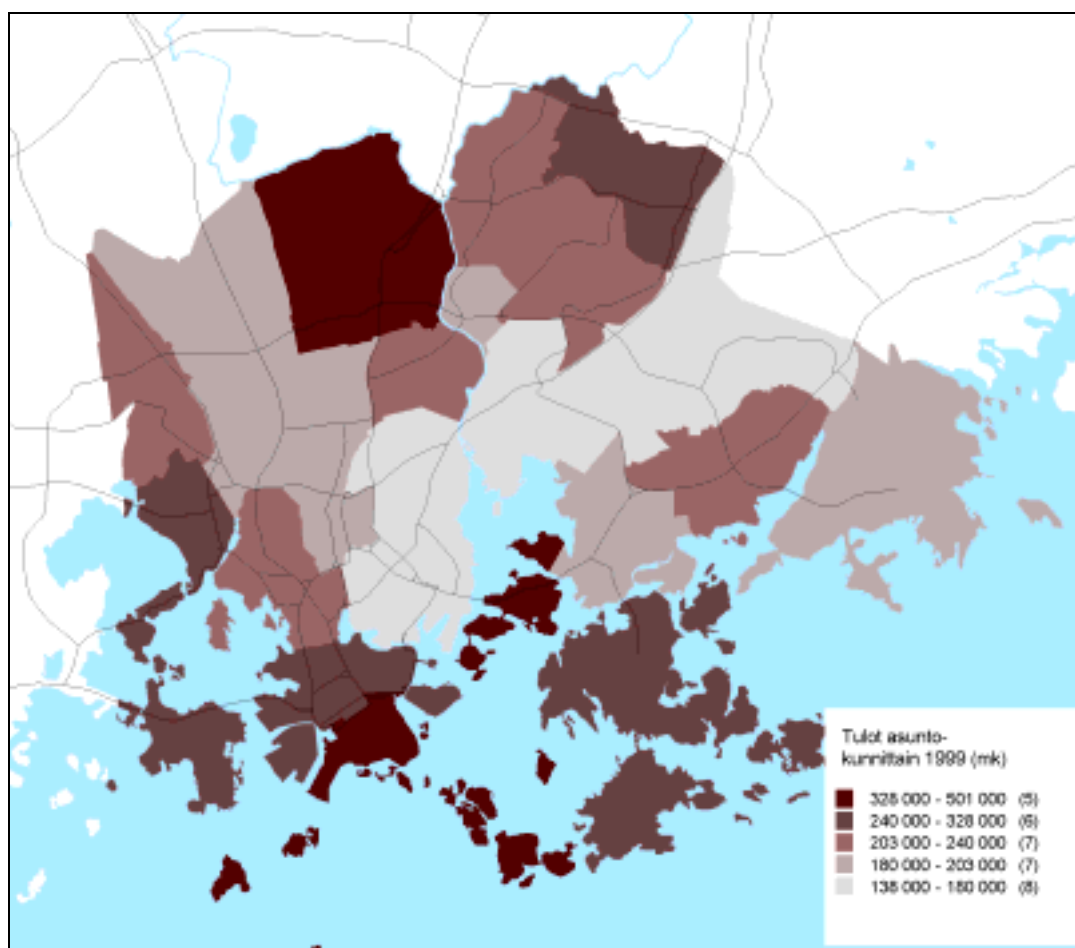
Taustatietojen kartoittamiseksi työssä tarkasteltiin paikkatietojen avulla Helsingin väestön sosioekonomista rakennetta kolmen eri muuttujan (tulotason, korkeakoulututkinnon suorittaneiden sekä ikärakenteen) osalta. Taustatietojen kartoittamisen avulla pyrittiin selvittämään mm. onko Helsingissä väestörakenteeltaan yksipuolisia asuinalueita ja voidaanko yleiskaavalla monipuolistaa asukasrakennetta. Peruspiireihin perustuvassa esitystekniikassa on kuitenkin huomioitava, että alueet eivät ole tasalaatuisia, toisin sanoen esimerkiksi alhaisen tulotason peruspiirien sisältä on löydettävissä varakkaitakin osia. Tarkempi tutkimus Helsingin alueellisesta erilaistumisesta on tehty vuonna 1998 (Vaattovaara 1998).

4.1 Ikärakenne

Helsingin väestön keski-ikä n. 39 vuotta. Nuorin väestö asuu Puistolan peruspiirissä (keski-ikä 34 v.) ja vanhin Maunulassa (44 v.). Pohjois- ja Itä-Helsingin esikaupunkialueilla asutokuntien keskikoko ja lapsien osuus ovat muuta kaupunkia suuremmat. Lapsiperheitä asuu paljon Vuosaessa, Malminkartanossa, Pitäjänmäessä ja Länsi-Pakilassa. Lähempänä keskustaa ikärakenne on vanhempaa. Runsaasti eläkeläisiä asuu Maunulassa, Kulosaassa ja Munkkiniemessä. Yksinasuvien osuus on suurin keskisessä kantakaupungissa Vallilan, Alppilan ja Kallion peruspiireissä. Lapsia on vähän myös Taka-Töölössä.

4.2 Tulotaso

Korkeatuloisimmat asutokunnat sijoittuvat Kulosaaren, Ullanlinnan, Tuomarinkylän sekä Länsi- ja Itä-Pakilan peruspiireihin. Ullanlinnaa lukuun ottamatta alueilla asutaan väljästi pientalovaltaisilla alueilla. Pienituloiset peruspiirit keskittyvät keskiseen kantakaupunkiin sekä Koillis-Helsinkiin.

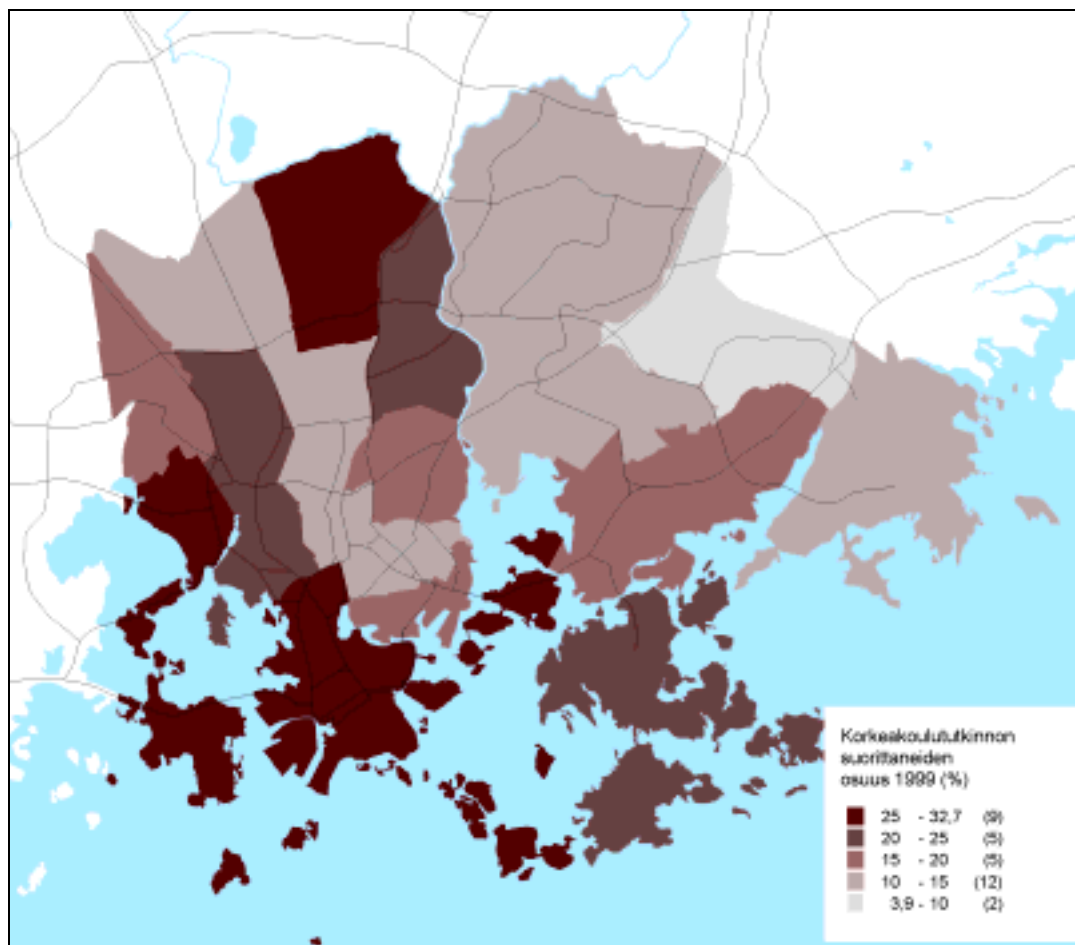


Kuva 4. Tulot asutokunnittain Helsingin peruspiireissä vuonna 1999.

4.3 Korkeakoulututkinnon suorittaneet

Korkeakoulututkinnon suorittaneiden osuus korreloi lähes suoraan tulotason. Parhaiten koulutettu väestö asuu Tuomarinkylässä, Länsi-Pakilassa, Kulosaassa ja Ullanlinnassa. Vähiten korkeakoulututkinnon suorittaneita sijoittuu Jakomäen ja Mellunkylän peruspiireihin. Pohjoisessa kantakaupungissa korkeakoulututkinnon

suorittaneiden osuus on varsin korkea, mutta tulot asutokunnittain ovat verrattain pienet.



Kuva 5. Korkeakoulututkinnon suorittaneiden osuus Helsingin peruspiireissä vuonna 1999.

5 KAAVAN VAIKUTUKSET HELSINGIN SOSIAALISEEN RAKENTEeseen

Yleiskaava ohjaa kaupunkirakenteen kehitystä yleisellä tasolla. Sen vaikutus asuinalueiden sosiaaliseen rakenteeseen on välillistä ja kaavan vaikutusta kaupungin sosiaaliseen rakenteeseen ja tasa-arvoisuuteen on siksi vaikea arvioida. Asuinalueiden sosiaaliseen tasa-arvoisuuteen vaikuttavat mm. niiden historiallinen kehitys ja asuntomarkkinoiden polarisoituminen. Muut kaupungin käytettävissä olevat ohjauskeinot, esim. asunto-ohjelmat ovat asuinalueiden sosiaalisen rakenteen kannalta merkittävämmässä roolissa. Yleiskaavalla ei voida suoranaisesti ohjata minkälaisia väestöryhmiä uusille asuinalueille lopulta sijoittuu. Sen sijaan voidaan arvioida, syntyykö kaavan vaikutuksesta ns. duaalikaupunkia (köyhät vs. rikkaat), ohjaako yleiskaava kasvua eri puolille kaupunkia eri väestöryhmien tarpeet huomioiden ja saadaanko kaavan avulla erilaisia väestöryhmiä sijoittumaan samalle alueelle.

Ympäristön vaikutus alueiden välisessä erilaistumisessa on keskeinen yleisten taloudellisten ja sosiaalisten kehityssuuntien ohella. ”Ympäristö itsessään ei ole

tärkeä, tärkeää on sen sijaan se, mitä ihmiset ajattelevat ympäristönsä olevan”. (Vaattovaara 1998)

Kaupunkien alueellista erilaistumista aiheuttavia tekijöitä ovat:

- maan arvon alueelliset erot, sijainti suhteessa keskuksiin
- fyysinen ympäristö (esim. kerrostalo- tai pientalovaltaisuus, työpaikkojen ”laatu” ja määrä jne.)
- sosio-ekonominen ympäristö eli väestön sosiaalisen rakenteen alueelliset erot
- mielletty ympäristö
- yksilöiden elämänhallinta ja elämänvaihe.

Tunnistettuja kaupunkiympäristön muuttujia, joilla on vaikutusta aluerakenteen alueelliseen erilaistumiseen ovat luonnonympäristön osalta etäisyys meren rantaan, kaupunkipuistot ja metsät sekä korkeussuhteet. Vesistöjen läheisyydessä olevat alueet ovat sosiaaliselta rakenteeltaan varakkaampia kuin kauempana vesistöistä sijaitsevat alueet. Sama pätee myös kaupunkimetsiin ja puistoihin. Helsingin merkittävimpana kilpailuetuna onkin pidetty puistojen, metsien ja rantojen muodostamaa rihmastoja. Myös korkeammalla sijaitsevat alueet ovat usein halutumpia ja kalliimpia lähinnä näkyymiin liittyvistä esteettisistä syistä. (Vaattovaara 1998)

Laadukasta asuinympäristöä voidaan tuottaa myös rakentamalla. Esimerkiksi itäisessä kantakaupungissa on hyvät edellytykset rakentaa hyvää elinympäristöä lähelle rantaviivaa erinomaisten joukkoliikenne yhteyksien varteen.

Kotitalouksien tekemät valinnat asuntomarkkinoilla vaikuttavat lopulta asuinalueiden sosiaaliseen rakenteeseen. Ihmiset tekevät valintansa mm. asunnon hinnan, koon ja laadun perusteella. Lisäksi asuinalueen ympäristön laatutekijät (sijainti, liikenneyhteydet, palvelut ja naapuruston sosiaalinen rakenne) vaikuttavat valintatilanteisiin. Tosin yksilöiden valinnat ovat mahdollisia vain taloudellisten rakenteiden määrittämällä kentällä. (Vaattovaara 1998)

Kaupunkiin muuttaja havainnoi aineellista ympäristöä hyvin tarkasti, kun sosiaalinen ympäristö puolestaan avautuu muuttajalle vasta myöhemmin. Asuinalueen fyysiset ominaisuudet ja mielikuvissa tuotetut erot saavat korostetun merkityksen. Julkinen keskustelu, media, asuntomarkkinat leimaavat asuinalueita ja tuottavat osaltaan sosiaalista erilaistumista.

Toisesta näkökulmasta tarkasteltuna tilannetta voidaan kutsua myös sosiaalisesti samanlaistumiseksi tai positiiviseksi segregatioksi, kun samanlaisen arvomaailman omaavat ihmiset hakeutuvat samalle alueelle. Sosiaalisella etäisyydellä tarkoitetaan sitä, että ihmiset hakeutuvat alueelle joko samaistumisen toivossa tai etäälle siitä välttääkseen tulemasta samankaltaiseksi, esim. kulutusorientoituneet (kantakaupunki), sosiaaliseen arvostukseen orientoituneet (Kulosaari, vanha Munkkiniemi), yhteisöorientoituneet (puu-Kumpula) ja perheorientoituneet (pientalovaltaiset esikaupunkialueet).

5.1 Kaavan vaikutukset ikä- ja väestörakenteeseen

Tilastokeskuksen esittämien arvioiden mukaan kalliiden kaupunkien kuten Helsingin syntyvyys jää alhaiseksi, kun opintonsa päättävät perheenperustajat etsivät edullisempia ja väljempää asumisololoja. Opiskelijoiden ehtymätön virta korvaa kuitenkin poismuuttajat mutta parikymppisten opiskelijoiden lisäksi väestö koostuu enimmäkseen sinkuista ja eläkeläisistä. (Myrskylä 2001)

Lapsiperheet ovatkin karkaamassa pääkaupunkiseudun kehyskuntiin omakotiasumisen suosion, Helsingin kooltaan pienten kerrostaloasuntojen ja korkeiden asumiskustannusten vuoksi. Nykyisellään Helsingin kaupungin väestöpyramidi muistuttaa lapsiperheiden poismuuton seurauksena tiimalasia. Yleiskaava antaa edellytyksiä tasapainottaa kaupungin väestörakennetta. Asuntojen kokoon ja asumiskustannuksiin yleiskaavalla ei voida suoraan vaikuttaa. Yleiskaavan tavoitteena on luoda mahdollisuuksia myös suurempikokoisten asuntojen tuotannolle ja myös pientaloasumiselle mm. tiivistämällä yhdyskuntarakennetta ja osoittamalla uusia pientalovaltaisia asuinalueita. Toisaalta kaupunkirakenteen tiivistämisen on pelätty johtavan hyvätuloisten veronmaksajien muuttamiseen väljempää asuinympäristöä tarjoaviin ympäristökuntiin.

Yleiskaavalla luodaan asukkaille edellytyksiä asua samassa kaupunginosassa eri elämänvaiheissa. Esimerkiksi Kalliossa asuvat opiskelijat voivat perhettä perustaessaan (ja taloudellisten resurssien salliessa) harkita muuttamista isompaan asuntoon Sompasaaren/Kalasataman alueelle. Asuinalueiden kestävä demografista elinkaarta pyritään edistämään myös Kulosaarissa ja Lehtisaarissa, missä vanheneva väestö voi siirtyä pienempiin asuntoihin. Yleiskaavalla pyritään monipuolistamaan Helsingin asuntotarjontaa.

Yleiset taloudelliset kehityssuunnat, asuntomarkkinoiden kehittyminen ja yksilöiden valinnat määräävät lopulta pitkälti minkälaiseksi asuinalueiden sosioekonominen rakenne muotoutuu. Kantakaupungissa väestörakenteen yksipuolisuus (yksin elävien suuri osuus ja lapsiperheiden pieni osuus) säilyy todennäköisesti tulevaisuudessakin. Kantakaupungin asunnot ovat kooltaan pieniä ja urbaani elämäntapa houkuttelee alueelle sinkkuja ja nuoria aikuisia.

5.2 Kaavan vaikutus sosiaaliseen segregatioon

Yleiskaavalla pyritään tasaveroistamaan kaupunginosien kehittymistä ja estämään Itä- ja Länsi-Helsingin välistä suursegregaatiota. Ollakseen elinvoimaisia kaupunginosat tarvitsevat myös työpaikka-alueita. Itäisen Helsingin ongelmana on korkean osaamisen työpaikkojen vähyys (nykyisin enimmäkseen teollisuutta ja tukkukauppaa). Duaalikaupungin syntyä pyritään ehkäisemään panostamalla voimakkaasti Koillis- ja Itä-Helsinkiin. Laadukkaat pientaloalueet ja korkeatasoiset työpaikka-alueet kohentanevat itäisten kaupunginosien usein turhan negatiivista imagoa. Yleiskaavan yhtenä tavoitteena on lisätä korkeasti koulutettujen määrää Itä- ja Koillis-Helsingissä.

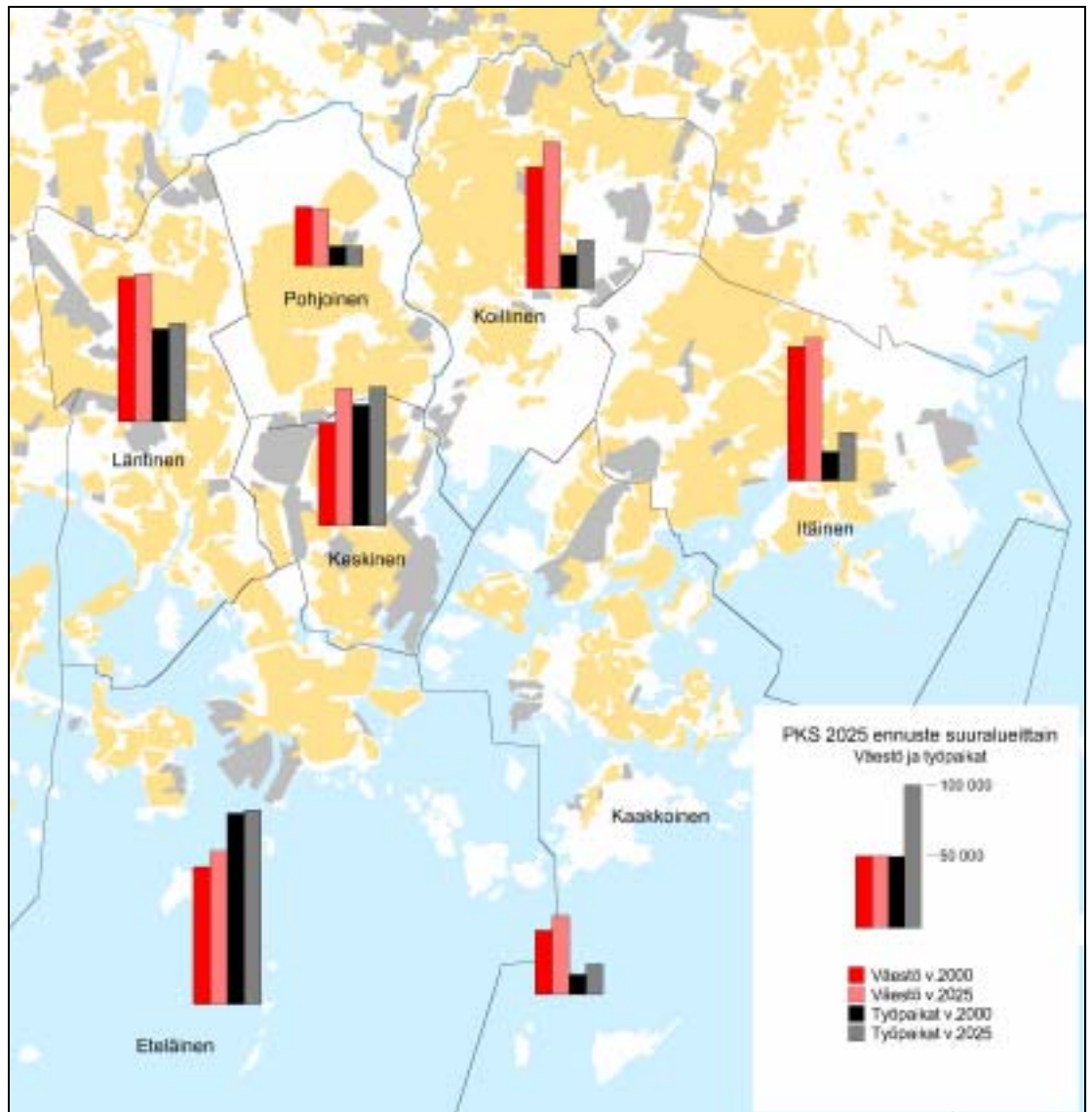
Yleiskaavan tausta-ajatuksena on myös monipuolisen palvelutarjonnan edellytysten turvaaminen ja panostus kaupunkirakentamisen laatuun kuten julkiseen kaupunkitilaan ja materiaalien käyttöön, jotta eri alueiden välisestä polarisaatiokehitykseltä vältyttäisiin.

Kaavan mukainen asumisen väljyyskehitys ja asuntotarjonta ja alueellinen tasapainotavoite pyrkii takaamaan kaikille hyvän elämän edellytykset ja estämään osaltaan sosiaalisten ongelmien syntyä.

Rakentamisen ajoitus on hyvin tärkeää. Jonkin alueen asuntorakentamisen liian nopea toteutus voi johtaa siihen, ettei palvelurakentaminen pysy perässä. Jos esimerkiksi päiväkotien tai ala-asteen koulun puuttumisen vuoksi turvaudutaan tilapäisiin ”parakkiratkaisuihin”, voi uhkana olla sosiaalinen juurettomuus.

Asuntorakentaminen aiheuttaa polarisoitumista, mikäli eri sosiaaliluokkia ei ohjata samoille alueille. Esimerkkinä polarisoitumisesta voisi olla ranta- ja keskusta-alueiden hyvinvoivat ja pientalo- ja lähiökerrostaloalueiden ”syrjäytyjät”. Yleiskaavan ohjausvaikutus on tässä mielessä vähäinen, avainasemassa ovat asunto-ohjelmat ja tontinluovutus.

Helsingissä on ulkomaalaisperäistä väestöä noin 4% kun se on pohjoismaiden muissa pääkaupungeissa noin 10%. Mikäli kehitys Helsingissä on samansuuntainen, voi ulkomaalaisperäisen väestön osuus kasvaa huomattavasti ja väestön integroituminen voi olla ongelmallista. Sosiaalisen eristäytyneisyyden lisäksi voi aiheutua gettoutumista, kun hakeudutaan samoille alueille etnisen taustan vuoksi.



Kuva 6. Työpaikka- ja asukasmäärien kehitys suuralueittain. Kasvua ohjataan erityisesti työpaikkojen osalta keskiseen ja itäiseen Helsinkiin.

Asukasmäärissä kasvun painopistealueet sijoittuvat kantakaupungin satama-alueille sekä itäiseen Helsinkiin, jossa myös työpaikkojen määrää lisätään. Kaupungin kasvua ja kehitystä pyritään siten ohjaamaan eri puolille kaupunkia. Eri väestöryhmien tarpeita on huomioitu osoittamalla uusia alueita pääosin hyvien joukkoliikennetyhteyksien varaan. Eri väestöryhmillä on siten tasaveroiset mahdollisuudet liikkumismahdollisuuksien ja palvelujen saatavuuden suhteen.

Yleiskaavassa osoitetaan paljon uusia asuinrakentamisalueita. Ympäristön laatu ja maan hinta ohjaavat asukkaiden valikoitumista. On mahdollista, että ns. ”osaajat” ja muut korkeatuloiset asukkaat sijoittuvat merellisille pientaloalueille ja myös satamilta vapautuvien alueiden ”ykköspaikoille”. Asuntomarkkinat johtavat todennäköisesti siihen, että pienituloisempien asuinalueita syntyy vilkkaiden liikenneväylien varsille (esim. Pohjois-Viikin alue Lahden moottoritien ja Kehä I:n liittymäpaikassa, Viikinmäki, Ruskeasuon varikon läheiset asuinkorttelit). Kaava saattaa tältä osin kiihdyttää sosiaalista segregatiota.

6 KAAVAN VAIKUTUKSET ASUMISEEN JA TYÖSSÄKÄYNTIMAHDOLLISUUKSIIN

Yleiskaavatyön yhtenä lähtökohtana on ollut Helsingin väestön maltillinen kasvu. Tavoitteena on ollut, että vuonna 2020 Helsingissä asuu noin n. 600 000 asukasta. Samaan aikaan helsinkiläisten asumisväljyyttä pyritään parantamaan. Asukasmäärä lisääntyisi siten vuoden 2001 tilanteesta runsaalla 40 000 asukkaalla.

Taloudellinen kasvu ja työvoiman kysyntä lisäävät väestönkasvua. Helsinki on tulevaisuudessakin todennäköisesti avainasemassa myös valtakunnallisessa taloudellisessa kehityksessä. Tämä on osaltaan johtanut ongelmalliseen asuntomarkkinatilanteeseen.

Etenkin hyvin koulutetut nuoret hakeutuvat pääkaupunkiin opiskelun, työn ja vapaa-ajan tarjonnan houkuttelemisena (YTV 2001b). Lisäksi Helsingissä syntyy enemmän ihmisiä kuin kuolee. Väestönkasvu sekä jo olemassa olevan väestön asumistason parantaminen edellyttävät asuntorakentamisen lisäämistä. Yleiskaavalla asuntorakentaminen ohjataan yhdyskuntarakenteen kannalta edulliseksi. Yleiskaavan tavoitteiden mukaista on että peruspalveluiden saatavuus ja useat muut hyvän elinympäristön kriteerit otetaan huomioon mm. yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yleiskaavan ohella asumiskustannuksiin vaikutetaan ja asuntorakentamisen laatua ohjataan yksityiskohtaisessa kaavoituksessa ja asunto-ohjelmoinnissa. Kaupungin onkin esimerkiksi asunto-ohjelmien avulla toimittava siten, että asuntoalueet toteutetaan asuntotyypeiltään ja hallintamuodoiltaan monipuolisina sosiaalisen segregaaion estämiseksi.

Yleiskaavalla ohjataan uutta asumista ja työpaikkoja eri puolille Helsinkiä. Kaavatyössä on hyvin huomioitu itäisen Helsingin kehittämistarpeet osoittamalla sinne monipuolista asumista ja työpaikka-alueita. Merkittävimmät muutosalueet on kuvattu luvussa 10.

Yleiskaavan konkreettisia vaikutuksia asumiseen tai työssäkäyntiin on vaikea arvioida suunnittelun yleispiirteisyyden vuoksi. Yleiskaavassa osoitetaan asuin- ja työpaikka-alueiden sijoittuminen sekä asumisen päämuoto (kerrostalo tai pientalo). Kaavalla ei voida kuitenkaan suoranaisesti vaikuttaa asuntojen kokoon, asumiskustannuksiin, asuinalueiden sosiaaliseen rakenteeseen tai asuinympäristön laatua määritteleviin yksityiskohtaisiin ratkaisuihin. Yleiskaavassa osoitettu asuin- tai työpaikka-alue voi jatkossa toteutua usealla eri tavalla. Myös työpaikka-alueiden viihtyisyyteen, työpaikkojen riittävyys ja monipuolisuuteen liittyviä vaikutuksia voidaan arvioida vain suuntaa antavasti yleiskaavatasolla.

6.1 Asuminen

Yleiskaavassa osoitetaan uusia asuinalueita asuntotuotantotavoitteiden saavuttamiseksi mm. Jätkäsaareen, Sompasaareen, Keski-Pasilaan, Malmin lentokentän alueelle sekä Laajasalon öljysataman alueelle. Mikäli yleiskaava toteutuu kokonaisuudessaan, tukeutuvat uudet alueet joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen varaan. Tämä edistää sekä sosiaalista että alueellista tasa-arvoa. Liikenteestä aiheutuvat ympäristöongelmat vähenevät, mikä osaltaan parantaa elinympäristön laatua ja edistää kestävä kehitystä.

Yleiskaavatyön yhtenä keskeisenä lähtökohtana oleva asumisväljyyden nostamistavoite saattaa vaikuttaa pidemmällä tähtäimellä myönteisesti myös kaupungin

väestön ikärakenteeseen tarjoamalla lapsiperheille nykyistä paremmat edellytykset asua Helsingissä.

Asumistason vaatimukset ovat nousseet vuosien varrella ja trendinä on ollut asumisväljyyden kasvaminen. Asumisväljyyden kasvua ruokkivia tekijöitä ovat mm. asuntokuntien määrän kasvu, talouskasvu sekä väestön ikääntymisestä ja sinkkuelämäntyylin yleistymisestä johtuva asuntokuntien koon pieneneminen (YTV 2001b). Yleiskaavatyön tavoitteena on ollut luoda mahdollisuuksia myös suurempikokoisten asuntojen tuotannolle. Yleiskaavalla tiivistetään nykyisiä asuntoalueita. Tiivistämisellä voidaan parantaa lähiöiden palveluja ja toimintoja sekä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä. Yhdyskuntarakenteen eheyttämisen myötä välimatkat lyhenevät ja liikkumistarve vähenee, jolloin sekä turvallisuus paranee että päästöt vähenevät (YTV 2001b).

Yleiskaavalla pyritään monipuolistamaan asumismuotoja. Pientalovaltaisia alueita on osoitettu mm. Malmin lentokenttäalueelle, Honkasuolle, Myllypuroon ja Pohjois-Vuosaareen. Tutkimusten mukaan 80% suomalaisista pitää pientalotyypistä asumismuotoa ihanteenaan, joten siltä osin myös pientalovaltaisten alueiden osoittaminen on perusteltua. Merkittävimmät kerrostaloalueet sijoittuvat keskustan laajenemisalueille ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varaan.

Asumisen sijoittelussa tavoitteena on ollut hyvän ja monipuolisen ympäristön luominen sekä monipuolisen asunto- ja väestörakenteen turvaaminen ja lisääminen. Hyvän elinympäristön laatuksiterit on toteutettava kuitenkin tarkemmissa suunnitelmissa. Tällöin on tarkasteltava asuntokannan monipuolisuutta, asuinympäristön viihtyisyyttä, terveellisyyttä, toimivuutta ja turvallisuutta sekä palvelujen ja työpaikkojen mitoittamista eri väestöryhmien tarpeista käsin.

6.2 Turvallisuus ja terveellisyys

Terveellisessä ja viihtyisässä asuinympäristössä on sekä melun että ilman epäpuhtauksien määrä mahdollisimman vähäinen. Tulevaisuudessa ympäristömelu todennäköisesti kuitenkin lisääntyy liikennemäärien ja etenkin lentoliikenteen että muiden melua aiheuttavien toimintojen lisääntyessä. (YTV 2001b)

Ympäristöterveyden näkökulmasta asuntotuotantoa tulisi sijoittaa nykyistä enemmän ratayhteyksien varteen vilkasliikenteisten autoteiden ja keskusta-alueiden sijaan, sillä etenkin vilkasliikenteisempien teiden läheisyydessä ilmanlaadulle asetetut ohjeet ylittyvät pääkaupunkiseudulla ajoittain. Liikennealueiden lähelle rakennettaessa tarvitaan lisäksi nykyistä tehokkaampia keinoja riittävän melusuojausten rakentamiseksi asuinalueiden suojaksi. (YTV 2001b)

Yleiskaavan uusista kerrostalovaltaisista alueista noin 30 % sijoittuu laskelmien mukaan nykyisellään yli 55 dB:n melualueelle (esim. Pohjois-Viikin alue Lahden moottoritien ja Kehä I:n liittymäpaikassa, Viikinmäki, Ruskeasuon varikon läheiset asuinkorttelit, Koivusaari). Näillä alueilla liikenteen melu ja päästöt saattavat heikentää elinolosuhteita. Nykyaikaisella rakennustekniikalla ja meluntorjuntatoimenpiteillä voidaan tosin estää melun kantautumista asuntoihin ja sisäpihoille. Lisäksi vilkkaiden väylien varteen rakentaminen vähentää liikenteen melun kantautumista laajemmalle alueelle. Kerrostaloalueilla voidaan myös ohjata toimitilarakentamista lähelle melulähteitä lieventämään asutukselle kohdistuvia haitallisia vaikutuksia.

Kaupunkitasolla yleiskaavalla kehitetään joukkoliikennettä ja kaupunkirakenne suosii myös kevyttä liikennettä. Joukkoliikennekaupungin tukeminen parantaa kaupunkiympäristön laatua. Liikenteen aiheuttamia vaikutuksia asumiseen ja virkistykseen pyritään lieventämään. Yleiskaavan tavoitteena on, että tarpeettomille liikennealueille ja liikenteen suoja-alueille osoitetaan liikenteen ympäristöhaittoja lieventävää rakentamista. Liikenneturvallisuutta parannetaan kehittämällä joukkoliikennettä, ohjaamalla liikennettä pääväylille ja tunneloimalla liikennealueita.

Yksitoimintoisia alueita pyritään vähentämään, sillä useimmille asuinalueille voidaan sijoittaa myös hallinnon, kaupan, julkisten ja yksityisten palvelujen toimintoja. Monipuoliset toimintamahdollisuudet ovat kaikille väestöryhmille tärkeitä hyvän ympäristön ominaisuuksia.

6.3 Työssäkäyntimahdollisuudet

Työ on yksi hyvinvoinnin ja elämänhallinnan tärkeä edellytys. Työn kautta saadaan toimeentulo, luodaan sosiaalisia suhteita ja saadaan sisältöä elämään (Rosenström & Palosaari 2000). Koko kaupungin tasolla luodaan edellytykset monipuoliselle työpaikkatarjonnalle. Osaaminen, hallinto, palvelut, pienteollisuus, satama- ja logistiikkatoiminnot tarjoavat työpaikkoja monipuolisesti eri sosioekonomisiin ryhmiin kuuluville. Yleiskaavalla luodaan edellytykset myös tuotantotoiminnan kehittämiseksi, jonka ansiosta kaupungin elinkeinorakenne ei ole yhtä herkkä talouden suhdannevaihteluille kuin voimakkaasti palveluvoittoinen työpaikkarakenne.

Yleiskaavalla korjataan tällä hetkellä erittäin voimakasta epätasapainoa Länsi- ja Itä-Helsingin työpaikkajakauman välillä. Itäisiin kaupunginosiin on osoitettu useita keskustatoimintojen alueita, hyvänä esimerkkinä tästä on Myllypuro. Roihupellon työpaikka-alueella on hyvät edellytykset kehittyä korkeasti koulutettujen työpaikka-alueeksi. Alue liittyy toiminnallisesti Viikin kampusalueeseen, joten sillä on potentiaalia kehittyä uusien innovaatioiden ja taloudellisten impulssien syntyalueiksi. Lisäksi tiiviillä, ympäristöllisesti korkeatasoisilla ja hyvään joukkoliikenteen palvelutasoon tukeutuvilla työpaikka-alueilla (yleiskaavassa esim. Keski-Pasila) edistetään uusien talouden kasvualojen ja yritysten välistä vuorovaikutusta (YTV 2001b).

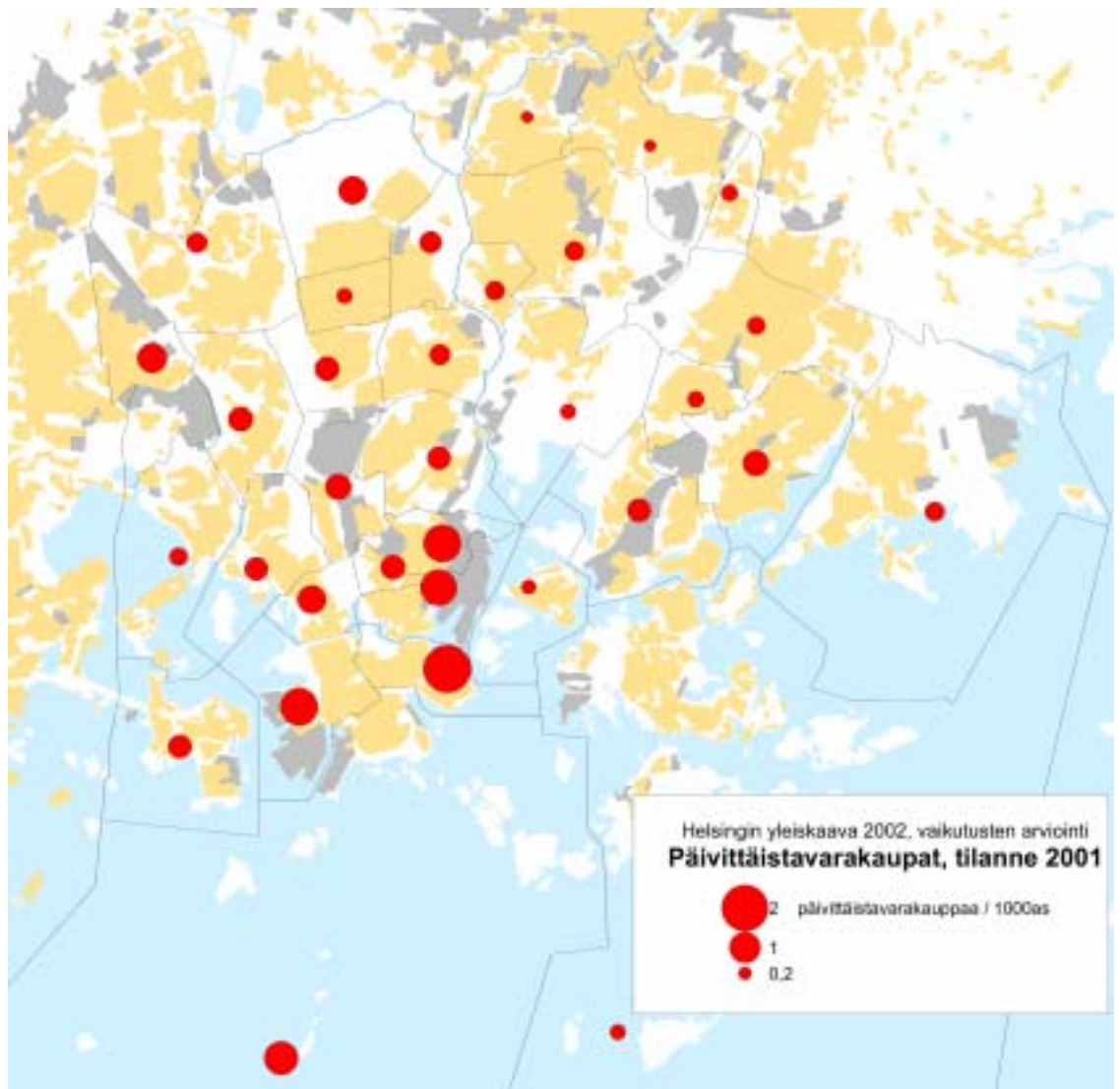
Kaavalla hyödynnetään Itä-Helsingin hyviä liikenneyhteyksiä, joita metroonkin liittyvä bussi-jokeri edelleen vahvistaa. Itäisen kaupungin keskeisten toimitila-alueiden saavutettavuus joukkoliikenteellä on erinomainen. Tämä mahdollistaa autotonta työssäkäyntiä ja vähentää pendelöinnin ympäristövaikutuksia. Tärkeimmät teollisuusalueet sijaitsevat pääosin vilkkaiden liikenneväylien varsilla.

7 KAAVAN VAIKUTUKSET PALVELUJEN SAATAVUUTEEN

Lähikaupan viimeaikainen kehitys on johtamassa siihen, että useat asuinalueet uhkaavat jäädä ilman päivittäistavara-kauppoja. Suuret automarketit ovat estäneet palvelujen monipuolisen kehittämisen useilla asuinalueilla. Tällöin vanhenevan väestön ja autottomien kaupassakäynti vaikeutuu. Taloudellisesti ja sosiaalisesti heikoimpien väestöryhmien kuten autottomien, pienituloisten, työttömien, yksinasujien ja yksinhuoltajien valintamahdollisuudet heikkenevät ja asiointimatkojen kustannukset nousevat. Vanhenevan väestön kaupassakäyntimatkojen järjestäminen voi tulla myös kaupungille kalliiksi.

Yhdyskuntarakenteen tiivistämisellä on myönteinen vaikutus lähikauppaan. Kaupan asiantuntijat ovat todenneet, että lähikauppojen toimintaedellytykset paranevat, jos omakotialueiden ja lähiöiden reunoille kaavoitetaan lisää asuntoja. Uusi lähikauppa tarvitsee noin 3000 asukkaan väestöpohjan ja vanha kauppa toimii noin puolta pienemmällä väestöpohjalla (Kauppa 2005). Tuhat uutta asukasta tuo pikkumarketeille riittävän pirsteusruiskeen ja turvaavat vanhojen ostoskeskusten toimintaedellytyksiä.

Päivittäistavarakauppojen suhteellisessa määrässä on huomattavia eroja peruspiirien välillä (kuva 4). Paras tilanne lähipalvelujen osalta on kantakaupungissa, missä myös autottomien talouksien osuus on suurin. Vähiten päivittäistavarakauppoja tuhatta asukasta kohden on Koillis- ja Itä-Helsingissä. Heikoin tilanne on Suutarilassa ja Puistolassa.



Kuva 4. Päivittäistavarakaupan palvelut peruspiireittäin.

Yleiskaavassa osoitettu asukasmäärien kasvu ei riitä tukemaan Suutarilan, Puistololan ja Jakomäen peruspiirien lähikaupan toimintaedellytyksiä. Pohjois-Helsingin pientalovaltaisilla alueilla asuu paljon autollisia lapsiperheitä, jotka todennäköisesti käyttävät enemmän automarkettien kuin lähikauppojen palveluja. Jakomäen ostoskeskuksen elinvoimaisuuden tukeminen olisi erityisen tärkeätä, sillä alueella asuu suhteellisesti paljon pienituloisia ja toimeentulotuen piiriin kuuluvia asukkaita, Jakomäen asukkaat ovat tosin pääasiallisesti tyytyväisiä alueensa palveluihin, yksi

elinvoimainen päivittäistavarakauppa riittää tällä hetkellä tyydyttämään heidän ostostarpeensa (Tuominen 2001).

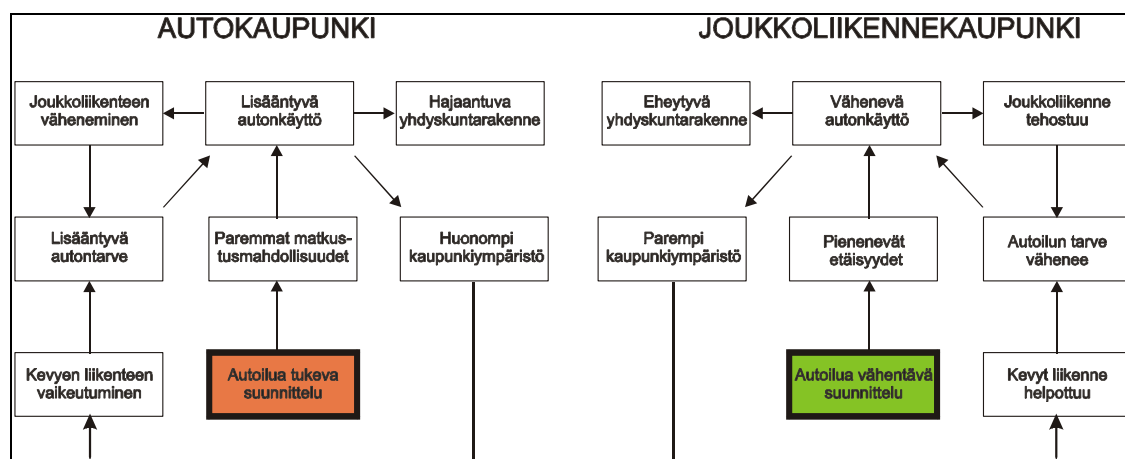
Yleisesti ottaen yleiskaavalla pyritään tukemaan olemassa olevaa palveluverkostoa. Helsingin ydinkeskustan erikoispalvelujen saavutettavuutta kehitetään ennen kaikkea joukko- ja kevyen liikenteen käyttäjien osalta. Aluekeskuksista erityisesti Malmin asemaa vahvistetaan osoittamalla asutusta Malmin lentokentän alueelle. Viira-raitiotie parantaa Malmin palvelujen saavutettavuutta. Vuosaaren paikalliskeskus saanee asiakkaitaan lisää hyvätuloisia asukkaita pientalovaltaisilta asuinalueilta. Arabian uusi kauppakeskus ja Viikin paikalliskeskusten rakentaminen voivat olla uhkina Pihlajiston ja Pihlajamäen ostoskeskuksille (Tuominen 2001) vaikka Viikinmäen rakentamisen on arveltu tuovan Pihlajiston kaupoille uusia asukkaita.

Ostoskeskuksilla on myös merkitystä palvelujen saavutettavuuden kannalta. Niiden toimintaedellytyksiä pyritään yleiskaavalla tukemaan. Keskustatoimintojen alueita on osoitettu yleiskaavassa runsaasti eri puolille kaupunkia pääosin joukkoliikenteen solmukohtiin. Asuinalueiden palvelutaso saattaa kohentua asukasmäärän kasvun ja yhdyskuntarakenteen tiivistämisen myötä esimerkiksi Lehtisaarella ja Kulosaarella.

8 KAAVAN VAIKUTUKSET LIKKUMISMAHDOLLISUUKSIIN

Autotiheys vaihtelee Helsingissä alueittain siten, että tehokkaat raideliikenneyhteydet vähentävät autoriippuvuutta. Metron, pääradan ja Martinlaakson radan varsilla autotiheys on alle kaupungin keskiarvon (313 henkilöautoa tuhatta asukasta kohden). Vähiten autoja on kantakaupungissa (280/1000 as) ja eniten kaupungin pohjoisosien pientalovaltaisilla esikaupunkialueilla, paikoin yli 400/1000as (YTV 2001). Autotiheyteen vaikuttaa asuinmuodon lisäksi tulotaso, sillä myös kantakaupungin hyvätuloisten alueilla ylitetään koko kaupungin keskiarvo.

Julkista liikennettä tukevat tavoitteet vähentävät ikäryhmittäistä ja sosiaalista segregatiota. Yleiskaavatyön perusteena käytetyn maankäytön kehityskuvassa kaupunkirakenteen selkärankana ovat joukkoliikenne ja raiteet. Myös kevyttä liikennettä pidetään ydinasiiana. Joukko- ja kevyen liikenteen kehittämistoimenpiteet parantavat kaikkien väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien lisäksi myös kaupunkiympäristön laatua (kuva 5). Eri väestöryhmien tasa-arvo liikkumismahdollisuuksissa paranee ja kantakaupungin sekä kerrostaloalueiden yleisimmät kulkutavat paranevat (vrt. Juslén 1998).



Kuva 5. Kaupunkiliikenteen vaihtoehtoja. (Lähde Koskiahho 1997)

Yleiskaavalla pyritään edistämään ennen kaikkea autottomien liikkumismahdollisuuksia. Kantakaupungissa joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaympäristö paranee, mikäli keskustatunneli ja raideliikenteen tavoiteverkko toteutuvat. Uudet kaupunginosat rakentuvat yleiskaava 2002:ssa pääosin raideliikenteen ja joukkoliikenteen varaan. Yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja työpaikka-alueita on pyritty sijoittamaan lähelle asutusta. Asukkaiden liikkumistarpeen on arvioitu vähenevän eheytyvän rakenteen seurauksena (Juslén 1998).

Laajasalo – Santahamina maankäyttövision mukainen raideyhteys lyhentäisi merkittävästi alueen asukkaiden joukkoliikenteen matka-aikoja. Mikäli Laajasaloon sijoitetaan yli kymmenen tuhatta uutta asukasta, on joukkoliikenteen kehittäminen ja metron rakentaminen perusteltua sekä laajasalolaisten että herttoniemeläisten kannalta. Laajasalossa on tulevaisuudessakin vähän työpaikkoja, joten pendelöinti alueelta tulee vilkastumaan entisestään ja ilman tehokasta joukkoliikennettä myös autoilijoiden liikkuminen vaikeutuisi todennäköisesti ainakin ruuhka-aikoina.

Viira-raitiotie yhdistää hyvin uudet Malmin ja Latokartanon asuin- ja työpaikka-alueet olemassa olevaan raideliikenneverkkoon. Asukkaiden ja myös Viikin kampuksen opiskelijoiden liikkumismahdollisuudet paranevat.

Merkittävimmät ajoneuvoliikenteen aluevaraukset (Keskustatunneli, Hakamäentie, yhdyskatu välillä Itäväylä – Kehä I ja Kehä II:n jatke) tukevat etenkin pientaloalueiden asukkaiden liikkumismahdollisuuksia. Lämpökululiikenteen haitat todennäköisesti vähenevät asuinalueilla ja kantakaupungissa, joten joukko- ja kevyen liikenteen järjestäminen helpottuu. Näin ollen myös autottomien, pienituloisten ja lasten liikkumismahdollisuudet paranevat.

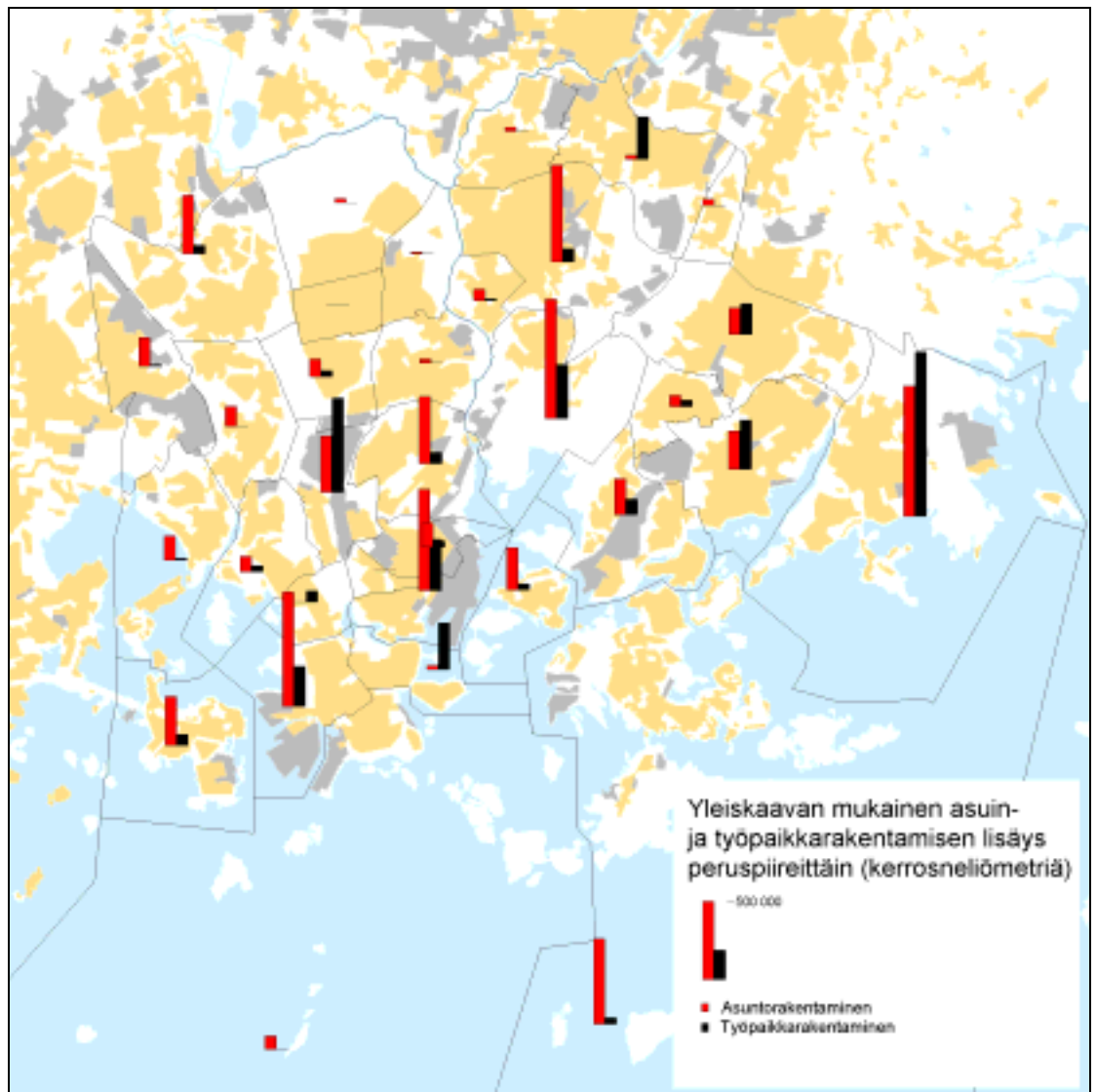
Kaupunkien rajat ylittävää työmatka-, harrastus- ja muuta asiointiliikkumista pyritään edistämään. Seudullisia, kaavassa osoitettuja aluevarauksia ovat mm. länsimetro ja bussi-jokeri, joka parantaa myös poikittaisliikenteen joukkoliikennetarjontaa.

Raitiotieverkoston laajentaminen kantakaupungin satama-alueille luo mahdollisuudet kehittää uuden liikkumiskulttuurin asuinalueita, joissa joukkoliikenne ja kevyt liikenne ovat asukkaiden pääasiallisia liikkumismuotoja. Asuinalueet sopivat tällöin eri ikäisille asukkaille ja eri kokoisille asutokunnille. Lapsiperheilläkin on mahdollisuus tulla toimeen ilman omaa henkilöautoa.

Pasilan työpaikka-alueet sijoittuvat jo nyt erinomaisten joukkoliikennedyhteyksien varsille. Keskeisten työpaikka-alueiden sijoittaminen Pasilaan parantaa seudullisestikin työmatkalaisten kulkumuodon valintamahdollisuuksia.

9 MERKITTÄVIMMÄT MUUTOSALUEET

Merkittävimpien muutosalueiden rajaamiseksi arvioinnissa tarkasteltiin yleiskaavassa ohjattujen uusien asunto- ja työpaikka-alueiden sijoittumista.



Kuva 6. Yleiskaavan mukainen asuin- ja työpaikkarakentamisen lisäys.

9.1 Muutokset asukasmäärissä

Asuntorakentamista osoitetaan merkittävästi Vuosaaren, Latokartanon, Kampinmalmin, Kallion, Laajasalon, Malmin, Vanhankaupungin ja Pasilan peruspiireihin.

Asukasmäärien muutoksen sosiaalisten vaikutusten merkittävyyden kannalta on asianmukaista verrata muutoksen suuruutta nykytilanteeseen. Asuntorakentaminen lisääntyy suhteellisesti erityisen voimakkaasti Kulosaarella, Latokartanossa, Pasilassa sekä Laajasalossa ja Vuosaarella. Yleiskaavan vaikutukset kohdistuvat siten sosio-economisilta taustoiltaan erilaisiin väestöryhmiin. Asukasmäärien kasvu vaikuttaa kaupunginosien luonteeseen, nykyisten asukkaiden palvelujen saatavuuteen, virkistys- ja liikkumismahdollisuuksiin sekä asuinalueiden ikärakenteeseen.

9.2 Muutokset työpaikkamäärissä

Työpaikkarakentamista osoitetaan merkittävästi Vuosaaren, Pasilan, Kallion, Latokartanon, Malmin ja Puistolann peruspiireihin. Uudet työpaikat sijoittuvat hyvien

liikenneyhteyksien varsille. Joukkoliikenteen palvelutaso alueilla on hyvä, etenkin jos Viira-raitiotieyhteys ja Kalasataman metroasema toteutetaan.

Yleiskaavalla pyritään lisäämään myös Itä-Helsingin työpaikkojen määrää, etenkin Vuosaassa ja Mellunkylässä. Itäisten kaupunginosien imagoon tällä voi olla myönteinen vaikutus mikäli alueelle sijoittuu myös korkeammin koulutettujen työpaikkoja.

9.3 Merkittävimmät muutosalueet peruspiireittäin

Selvitystyössä tutkittiin ja kuvattiin tarkemmin seuraavat alueet, joilla on odotettavissa merkittäviä muutoksia sosiaalisessa ja fyysisessä ympäristössä.

- Kampinmalmi
- Kallio
- Vanhakaupunki
- Pasila
- Latokartano
- Malmi
- Laajasalo
- Kulosaari
- Vuosaari

Malmilla ja Puistolassa Tattariharjun työpaikka-alueetta tehostetaan toimistorakentamisella Lahdenväylän varressa ja alue yhdistetään Lahdenväylän yli Kivikon työpaikka-alueeseen. Muutosalue rajattiin pois tarkemmasta arvioinnista, sillä teollisuus- ja toimitila-alueet sopivat hyvin vilkkaasti liikennöityjen väylien varteen ja kohentavat alueen arvostusta, eikä niillä ole merkittäviä haitallisia sosiaalisia vaikutuksia.

10 YLEISKAAVAN VAIKUTUKSET IHMISTEN ELINOLOIHIN JA ELINYMPÄRISTÖÖN MERKITTÄVIMMILLÄ MUUTOSALUEILLA

10.1 Kampinmalmi

Jätkäsaarella tavarasatamalta vapautuvalle alueelle rakennetaan uusi asuntopainotteinen kaupunginosa, jonne sijoitetaan myös korkeaan teknologiaan perustuvia työpaikkoja. Alueesta luodaan uudenlaisen liikkumiskulttuurin alue ja laaja, koko kaupunkia palveleva uusi puistoalue, jonka rannat ovat pääasiassa yleisessä virkistyskäytössä.
--

Yleiskaavan toteutuessa satamatoiminnot väistyvät Jätkäsaaresta ja niiden tilalle rakennetaan uusi asuinalue. Sen vaikutukset kohdistuvat uusien asukkaiden lisäksi eteläisen kantakaupungin, erityisesti Ruoholahden ja Kampin asukkaisiin. Yli puolet vaikutusalueen asukkaista asuu yhden hengen asutokunnista ja valtaosa väestöstä on 19-39-vuotiaita. Yleiskaavan vaikutuksesta heillä on nykyistä paremmat

mahdollisuudet siirtyä isompaan asuntoon eteläisessä kantakaupungissa. Rakennetussa Ruoholahdessa on paljon lapsiperheitä ja isompia asuntoja.

Vaikutukset elinympäristöön

Satamatoimintojen siirtäminen vaikuttaa myönteisesti alueen asukkaiden elinympäristöön. Satamatoiminnasta ja siihen liittyvästä raskaasta liikenteestä aiheutuvat melu- ja ilmanpäästöt vähenevät vaikka Länsisataman matkustajaliikenne alueella säilyy. Toisaalta uudet asukkaat ja alueella työssäkäyvät voivat lisätä henkilöautoliikennettä ja sitä kautta myös jalankulkuonnettomuuksia.

Jätkäsaaren ranta-alueiden varaaminen virkistyskäytölle palvelee uusien asukkaiden ja alueella työssäkäyvien lisäksi muitakin helsinkiläisiä. Satamatoimintojen loppuminen voidaan kuitenkin kokea vaikutusalueella pitkään asuneiden keskuudessa paikan identiteettiä häiritsevänä tekijänä vaikka elinolosuhteet muuten paranisivatkin. Joidenkin mielestä laivat, sataman nostokurjet ja laitureilta kantautuvat äänet kuuluvat tärkeinä elementteinä merelliseen kaupunkitilaan. Toisaalta telakka voi jatkaa toimintaansa Hietalahdessa.

Vaikutukset liikkumiseen ja palvelujen saatavuuteen

Alueella on hyvät edellytykset panostaa joukko- ja kevyeen liikenteeseen. Mikäli sinne saadaan luotua uudenlaisen liikennekulttuurin asuin- ja työpaikka-alue, vähenee asukkaiden autoriippuvuus huomattavasti. Päivittäiset perustoiminnot voidaan hoitaa hyvinkin ilman henkilöautoa. Palvelut sijaitsevat lähellä, joten liikkumistarve on pieni. Autoriippuvuuden vähentäminen on erittäin tärkeää myös eteläisen kantakaupungin nykyisten asukkaiden kannalta, sillä alueella on nykyiselläänkin erittäin vilkas liikenne.

Yleiskaavassa osoitetaan metron jatkaminen Ruoholahdesta länteen. Mikäli länsimetroa ei toteuteta, kasvavat bussimäärät jatkossa huomattavasti erityisesti Ruoholahden ja Kampin alueella. Tällöin liikenteen haitat lisääntyvät, asumisviihtyisyys heikkenee ja asukkaiden liikkuminen vaikeutuu.

10.2 Kallio

Sompasaari-Kalasadaman alueella satamatoiminnoilta vapautuva alue rakennetaan asutuspainotteiseksi kaupunginosaksi. Uuden Kalasadaman metroaseman ympäristöön toteutetaan merellisiä työpaikkakorttelialueita. Teollisuudelta ja satamalta vapautuva rantavyöhyke varataan virkistykselle ja itäisen kantakaupungin puustotilannetta korjataan toteuttamalla uusia puistokohteita.

Yleiskaavassa tavoiteltu kehitys johtaisi Sompasaaren ja Kalasadaman satamatoimintojen väistymiseen asuin- ja työpaikkarakentamisen tieltä. Muutosalueiden lähivaikutusalue on Suomen tiheimmin asuttua ja rakennettua aluetta. Pienasuntojen osuus on kaupungin suurin ja lähes 80% asunnoista on yksioita ja kaksioita. Alueella asuu suhteellisesti erittäin vähän lapsia.

Yleiskaavalla luodaan edellytyksiä asua samassa kaupunginosassa eri elämänvaiheissa. Esimerkiksi Kalliossa asuvat opiskelijat voivat perhettä perustaessaan (ja taloudellisten resurssien salliessa) harkita muuttamista isompaan asuntoon Sompasaaren/Kalasadaman alueella.

Vaikutukset elinympäristöön

Elinolosuhteet paranevat satamatoimintojen poistuessa etenkin Hermannin ja Sörnäisten alueella. Itäväylän ja Sörnäisten rantatien melu- ja päästövaikutukset on huomioitava asuinalueita suunniteltaessa. Rantavyöhykkeen varaaminen virkistykselle parantaa koko itäisen kantakaupungin virkistysaluetarjontaa. Sen hyödyntäminen edellyttää kuitenkin nykyistä toimivampia kevyen liikenteen yhteyksiä.

Satamatoimintojen siirtäminen mahdollistaa merellisen kaupunginosan rakentamisen. Se tapahtuu kuitenkin ”Sörkan” satamaidentiteetin kustannuksella. On odotettavissa, että etenkin omistusasuminen on kallista keskustan välittömässä yhteydessä sijaitsevalla alueella. Alueen identiteetti muuttuu siten voimakkaasti, mutta kaupunginosan demografisen elinkaaren osalta yleiskaavan vaikutuksen voi olettaa olevan myönteinen. Kallion ja Sörnäisten omaleimaisuus säilyy Hämeentien ympäristössä vaikka satamatoiminnot alueelta loppuisivatkin.

Vaikutukset liikkumiseen ja palvelujen saatavuuteen

Kalasadaman metroasema parantaa Hermannin ja Sörnäisten itäosien asukkaiden sekä alueella työssäkäyvien liikkumismahdollisuuksia, kun kävelyetäisyys metroon lyhenee. Myös satamaliikenteen aiheuttama estevaikutus poistuu. Keskustatunnelin toteuttaminen saattaa osaltaan lisätä liikennettä Sörnäisten rantatiellä. Alue on tosin nykyiselläänkin toiminnallisesti irrallaan rantatien länsipuolisista alueista, joten muutos nykytilanteeseen ei todennäköisesti ole merkittävä uusien asukkaiden jokapäiväisten toimintojen kannalta, etenkin jos uuteen kaupunginosaan saadaan järjestettyä riittävästi julkisia ja yksityisiä palveluja. Raitiotieverkoston laajentaminen turvaa hyvät yhteydet Kallioon ja muuhun kantakaupunkiin.

10.3 Vanhakaupunki

Arabianrantaa kehitetään asemakaavan mukaisesti sekä yritysalueena että asutuspainotteisena alueena. Kumpulaa kehitetään kampusalueena, jonne sijoitetaan myös asumista. Kustaa Vaasan tien tilalle rakennetaan kerrostalovaltainen asuinalue.

Vanhakaupungin alueella rakennetaan parhaillaan uutta Arabian kaupunginosaa. Toukolan ja Kumpulan puutalot luovat alueelle omaleimaisen ilmapiirin. Etenkin puu-Kumpulasta on muodostunut tiivis pienyhteisö, ”kylä keskelle kaupunkia”. Asukkailla on hyvät ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet alueen metsissä ja puistoissa.

Vaikutukset elinympäristöön

Kustaa Vaasantien katkaiseminen ja kerrostalovaltaisen alueen rakentaminen Kumpulan ja Toukolan väliin vähentäisi vilkkaan liikenteen aiheuttamia haittoja. Suunnitelmien toteutuminen yhdistäisi kaupungin osat paremmin toisiinsa, mutta muuttaisi samalla puukaupunginosien omaleimaisuutta. Kumpulan kampuksen laajentaminen toisi alueelle lisää työpaikkoja ja opiskelijoita. Kampukselle sijoittuvat palvelut (esim. sisäliikuntahalli) voivat olla eduksi myös alueen asukkaille ja asukkaiden iltakäyttö elävöittäisi kampusaluetta.

Vaikutukset liikkumiseen ja palvelujen saatavuuteen

Kustaa Vaasantien kattaminen vähentää vilkkaasti liikennöidyn väylän estevaikutusta itä-länsi-suunnassa. Vanhankaupungin rannat on osoitettu virkistyskäyttöön, joten Kumpulan ja Käpylänkin asukkaiden merelliset virkistysmahdollisuudet laajenevat. Uudet asukkaat tukevat Arabian uutta kauppakeskusta.

10.4 Pasila

Pasilan maankäytön kehittämisen lähtökohtana on, että Postin toiminnot pääosin ja maaliikennekeskus siirtyvät toisaalle. Pohjois-Pasilan alueella maankäyttö muuttuu keskustatoimintojen ohella asumispainotteiseksi. Keski-Pasilan alue toteutetaan korkealuokkaisena palvelu- ja työpaikka-alueena, jossa asumisenkin osuus on huomattava.

Pasilan nykyisillä asukkailla on erinomaiset julkisen liikenteen yhteydet ja hyvät ulkoilualueet. Väestö on ikärakenteeltaan monipuolinen ja alueella asuu paljon lapsiperheitä. Pasilassa on vain yksi peruskoulun ala-aste, joten asuntorakentamisen lisääntyessä alueella tarvitaan myös kouluja.

Keski- ja Pohjois-Pasilan rakentaminen keskustan laajenemisalueeksi saattaa vaikuttaa myös Helsingin ydinkeskustan imagoon ja sosiaaliseen ilmapiiriin. Jos toimistoja siirtyy ydinkeskustasta Pasilaan nykyaikaisiin tiloihin, saattaa asuntojen määrä kasvaa ydinkeskustassa. Se elävöittäisi keskustaa entisestään ja loisi edellytyksiä keskustan palvelujen (mm. erikoisliikkeet ja kulttuuripalvelut) kehittämiseksi.

Vaikutukset elinympäristöön

Nykyisille Pasilan alueen asukkaille yleiskaavalla on pääosin myönteisiä vaikutuksia. Keskustatoiminnot parantavat alueen palveluja ja maaliikennekeskuksen siirtäminen vähentää liikenteen häiriöitä. Ratapiha- ja varikkoalueet tulevat rakentamisella nykyistä viihtyisämmiksi.

Keski-Pasilassa on kaavassa osoitettu asumispainotteinen alue keskelle keskustatoimintojen aluetta. Toimitila-alue on iltaisin autio, joten asumisen kannalta saattaa siitä muodostua iltaisin turvaton alue.

Vaikutukset liikkumiseen ja palvelujen saatavuuteen

Uudet asuinalueet sijaitsevat erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varrella. Ratapihan estevaikutus Länsi- ja Itä-Pasilan välillä pienenee etenkin kevyen liikenteen käyttäjien osalta. Palvelujen saatavuus on hyvä kaikkien väestöryhmien kannalta. Lisäksi yhteydet Keskuspuistoon ovat hyvät.

10.5 Latokartano

Viikinmäkeen rakennetaan asutuspainotteinen kaupunginosa ja Viikintantaa kehitetään asumisen ja työpaikkojen alueena. Viikin pohjoisosaan rakennetaan kerrostalovaltainen asuinalue.

Viikinmäki ja Latokartano (Pohjois-Viikissä) ovat Helsingin tärkeimpiä uudisrakennuskohteita. Latokartanoon suunnitellaan noin 9000 asukkaan asuinalueita

ja Viikinmäkeen 3500 asukkaan kaupunginosaa. Lisäksi Viikin kampusalue ja paikalliskeskus tulevat vielä kehittämään.

Kaupunkilaisten kannalta on tärkeää säilyttää Vantaanjoen suun kulttuuri- ja luonnonsuojelualueiden arvoja, etenkin kehitettäessä Viikinrannan aluetta. Peruspiirin asukasrakenne on nuorta ja lapsiperheitä on paljon.

Vaikutukset elinympäristöön

Viikinrannassa ja Viikinmäessä Lahdenväylän melu voi häiritä tien puoleisia asuinalueita. Myös Latokartanon uuden kaupunginosan asukkaiden elinympäristön kannalta on tärkeää, että toimitilat rakennetaan Lahdenväylää ja Kehä I:stä vasten lieventämään liikenteen meluhaittoja.

Viikinrannan rakentaminen saattaa häiritä jossain määrin Vanhankaupungin kosken virkistysarvoja nykyisten käyttäjien näkökulmasta. Rantavyöhykkeen säilyttäminen ulkoilu- ja virkistyskäytössä sekä viheryhteyksien kehittäminen lieventää rakentamisesta aiheutuvia haittoja etenkin Viikinmäen alueella.

Vaikutukset liikkumiseen ja palvelujen saatavuuteen

Uudet kaupunginosat tukevat Viikin paikalliskeskuksen palvelutarjonnan kehittämistä. Etäisyys Viikin keskukseen on kuitenkin varsin pitkä niin Viikinrannan, Viikinmäen kuin Latokartanonkin uusista kaupunginosista. Varsinkin viikimäkeläiset voivat hakea peruspalvelunsa Pihlajiston ja Pihlajamäen alueelta. Autottomien talouksien palveluiden saatavuus edellyttää hyviä joukko- ja kevyenliikenteen yhteyksiä sekä riittäviä lähikaupan palveluja. Viira-raitiotie ja bussi-jokeri helpottavat autottomien liikkumista mutta nykyisten Viikin asukkaiden elinoloja lisääntyvä paikalliskeskukseen suuntautuva liikenne saattaa häiritä. Yhdystie Itäväylän ja Kehä I:n välillä vähentäisi läpikulkuliikennettä Viikintiellä.

10.6 Malmi

Malmin lentoaseman alueelle tutkitaan sijoitettavaksi uusi asuinkerros- ja pientaloalueista muodostuva tiivis pientalopainotteinen kaupunginosa, jonne osoitetaan myös korkeatasoista työpaikkatoimintaa.

Malmin lentokentän tulevaisuus on yksi selvimmistä yleiskaavatyön konfliktialueista. Lentokenttäalueen säilyttämisen ja sinne rakentamisen puolesta on käyty runsaasti keskustelua. Lentokentän läheisyydessä asuu noin tuhat asukasta. Koko peruspiirissä asuu paljon lapsiperheitä.

Vaikutukset elinympäristöön

Nykyisten asukkaiden elinympäristön laadun näkökulmasta Malmin lentokentän muuttaminen asutuspainotteiseksi on ristiriitainen tekijä. Asuinalueen toteuttaminen vähentäisi meluhaittoja ja kohentaisi kaupunkikuvaa sekä koko Koillis-Helsingin imagoa. Suuri pientalovaltainen alue lisää asuntotarjontaa etenkin lapsiperheille ja saattaa hidastaa heidän poismuuttoa Helsingistä.

Alueen kehittämiskeskusteluissa on kuitenkin noussut esille, että joillekin asukkaille Malmin lentokenttä on olennainen osa alueen identiteettiä. Heille kentän toimintojen

seuraaminen on osa arkipäivää, melua ei koeta häiritsevänä tekijänä ja kentän lähialueita käytetään virkistystarkoituksiin. Lentokenttäalue tarjoaa mahdollisuudet järjestää myös yhteisöä vahvistavia tapahtumia. Asuinalueen toteuttaminen aiheuttaa paineita viheralueiden kehittämislle. Toisaalta asema-rakennusten säilyttäminen ympärivuotisina kohtaamis- ja tapahtumapaikkoina loisi mahdollisuudet uudenlaisen kaupunkikulttuurin kehittämislle.

Vaikutukset liikkumiseen ja palvelujen saatavuuteen

Malmista on muodostunut koillisen Helsingin keskus. Asuinalueen toteuttaminen toisi aluekeskuksen palveluille lisää käyttäjiä ja vaatisi palvelujen voimakasta kehittämistä. Alueelle todennäköisesti muuttavat ovat enimmäkseen autollisia talouksia, joten henkilöautoliikenne alueella kasvaisi merkittävästi. Kaavassa osoitettu uusi Malmin liittymä Lahdenväylälle vähentää liikenteen haittoja etenkin Tattariharjunttiellä ja Pihlajamäentiellä.

Yhteydet lentokenttäalueen uudelta asuinalueelta Malmin aluekeskukseen ovat suhteellisen pitkiä, minkä seurauksena autottomat taloudet ovat epätasa-arvoisessa asemassa. Toimivat julkisen liikenteen yhteydet (Viira) parantavat heidän asemaansa.

10.7 Laajasalo

Öljysatamalta vapautuva alue muutetaan asuntovaltaiseksi alueeksi, joka yhdessä Kaitalahden kanssa muodostaa yhtenäisen raideliikenteeseen tukeutuvan asutopainotteisen kaupunginosan.

Yleiskaavan merkittävin muutos Laajasalossa on öljysatama-alueen rakentaminen asuinalueeksi sekä suunnitelmiin liittyvä metro / kiinteä yhteys Katajanokalle. Merkittävimällä muutosalueella Tahvonlahdessa on vähän asukkaita mutta liikennejärjestelmäratkaisut vaikuttavat sitä laajemmin. Sosiaaliselta rakenteeltaan Laajasalo on monipuolinen ja jakaumat edustavat Helsingin keskiarvoja.

Vaikutukset elinympäristöön

Öljysatamalta vapautuvien alueiden rantoja tulisi ohjata myös virkistyskäyttöön, jotta sekä uusien että nykyisten asukkaiden käyttöön vapautuisi lisää rantaviivaa. Toisaalta Tullisaaren virkistysalueen käyttäjämäärät todennäköisesti nousevat. Uusien asukkaiden synnyttämä liikenne voi heikentää elinympäristön laatua nykyisen asutuksen kannalta Koirasaarentien ympäristössä. Kaavassa osoitetaan alueelle suuri kerrostalovaltainen asuinalue, mikä muuttaa Laajasalon imagoa kerrostaloluopainotteisemmaksi ja lisää saaren asukasmäärää merkittävästi.

Vaikutukset liikkumiseen ja palvelujen saatavuuteen

Uudesta asuinalueesta voi muodostua Laajasalon nykyisen ostoskeskuksen (Yliskylässä) kilpailija. Yliskylän kaupalliset palvelut saattavat heiketä kaavan vaikutuksesta, jos Kaitalahden ja Laajasalontien itäpuolisten alueiden asukkaat siirtyvät käyttämään uuden Kruunuvuorenrannan asuinalueen palveluja.

Metron ulottaminen Laajasaloon vähentäisi autoriippuvuutta ja tukisi eri väestöryhmien välistä tasa-arvoa. Kruunuvuorenrannasta muodostuu todennäköisesti

ainakin osittain korkeatasoinen ja hyvin toimentulevien asuinalue, joten autolla liikkuvien määrä todennäköisesti kasvaa. Ilman joukkoliikenteen kehittämistä Laajasalon katuverkko voi ruuhkautua ja kaikkien väestöryhmien, sekä nykyisten että alueelle muuttavien, liikkumismahdollisuudet heikkenisivät.

10.8 Kulosaari

Itäväylän tunneloinnin kautta vapautuvalle maa-alalle toteutetaan uusi asutuspainotteinen alue, jonne sijoitetaan myös korkeatasoisia työpaikka-alueita. Kivinokkaan on jatkossa suunnitteilla tiivis pientaloalue.

Itäväylän tunneloinnin mahdollistamalla lisärakentamisella on merkittävä vaikutus Kulosaaren väestörakenteeseen. Kulosaaren väestö on huomattavasti keskimääräistä helsinkiläistä koulutetumpaa ja hyvätuloisempaa. Ikärakenteeltaan saaren asukkaat ovat keskimääräistä vanhempia, sillä keski-ikäisten ja eläkeläisten osuus on suuri. Liikenneturvallisuus on Kulosaarissa erinomainen, sillä vuosina 1998-2000 siellä ei kirjattu yhtäkään jalankulkuonnettomuutta. Saaren väestömäärä kasvaisi yleiskaavan toteuttamisen myötä huomattavasti.

Pientaloalueen osoittaminen Kivinokkaan on herättänyt runsaasti vastustusta alueen virkistyskäyttäjien sekä erityisesti Kivinokan mökkiläisten ja siirtolapuutarha-asukkaiden keskuudessa. Kaavassa osoitettu pientaloasumiseen tarkoitettu alue kehittyisi todennäköisesti erittäin korkealaatuiseksi luonnonläheiseksi asuinympäristöksi, josta on lyhyt etäisyys ja metron ansiosta erinomaiset joukkoliikenneyhteydet Helsingin keskustaan.

Vaikutukset elinympäristöön

Itäväylän tunnelointia perustellaan ympäristön laadun parantamisella. Nykyiset viheralueet saaren keskiosissa kärsivät Itäväylän meluvaikutuksista. Liikennemelu vähenisi merkittävästi mutta uudet asukkaat ja työssäkäyvät toisivat alueelle huomattavasti henkilöautoliikennettä.

Sosiaalisessa ympäristössä muutos olisi suuri. Saaren asutus jo vakiintunutta, ja pitkään alueella asuneet ihmiset voivat kokea muutokset häiritsevinä. Kerrostalovaltainen asuinalue muuttaa Kulosaaren luonnetta mutta toisi saarelle kuitenkin ”uutta verta” ja todennäköisesti nuorentaisi ikärakennetta. Vanhenevalle väestölle luotaisiin mahdollisuuksia muuttaa pienempään asuntoon kotisaarella.

Kivinokan rakentaminen vaikuttaa tärkeään virkistysalueeseen. Yleiskaavassa jätetään rannat vihreiksi, mutta Kivinokan virkistysarvot kärsivät siitä huolimatta. Siirtolapuutarha jatkaisi toimintaansa mutta kaavan toteutuminen tuhoaisi Kivinokan omaleimaisen ja yhteishengeltään ainutlaatuisen yhteisön. Alueella on tällä hetkellä 380 kesämajaa sekä virkeää harrastustoimintaa. Ihmiset menettäisivät mökkinsä ja lähialueiden asukkaiden kannalta arvokas lähivirkistys- ja luontoalueen laatu heikkenisi merkittävästi.

Vaikutukset liikkumiseen ja palvelujen saatavuuteen

Kulosaaren palvelut ovat kuihtuneet lähes olemattomiin ja ostoskeskuksen tiloista osa on nykyisillään täysin tyhjillään. Asuntoalueen rakentaminen luo edellytyksiä elvyttää saaren palvelutarjontaa.

Asukkaiden liikkumisen kannalta itävyälän estevaikutus pienenee. Vanhankaupunginlahden rannat olisivat jossain määrin helpommin saavutettavissa. Tilanne paranisi etenkin saaren keskiosan kerrostaloalueiden asukkaiden kannalta.

10.9 Vuosaari

Vuosaaren rakentamista jatketaan tehtyjen suunnitelmien mukaisesti. Lisäksi uusina asuntorakentamisalueina ovat Vuosaarenlahden alue sekä nykyisten kerrostaloalueiden reunoille toteutettavat pientaloalueet.

Vuosaaren väestö on nuorta, eläkeläisiä alueella on huomattavan vähän muuhun Helsinkiin verrattuna. Ulkoiluun soveltuvia alueita on runsaasti ja niitä pidetään Vuosaaren vahvuuksina. Yleiskaavassa on osoitettu Vuosaareen lisää sekä pientalo- ja kerrostalovaltaisia asuinalueita että työpaikkoja. Valtaosa uusista asukkaista sijoittuu asemakaavojen mukaisesti Vuosaaren uuden keskustan yhteyteen. Pientalovaltaiset laajenemisalueet sijoittuvat olemassa olevan yhdyskuntarakenteen reuna-alueille. Työpaikat liittyvät suurilta osin Vuosaaren satamaan ja siihen liittyviin logistiikkayrityksiin.

Vaikutukset elinympäristöön

Työpaikkamäärän kasvu parantaa Vuosaaren työpaikkaomavaraisuutta ja pientalotarjonnan lisääntyminen monipuolistaa väestörakennetta. Korkean osaamisen työpaikat eivät lisäänny merkittävästi kaavan vaikutuksesta, ellei Vuosaaren sataman yhteyteen saada kehitettyä jatkossa ns. logistiikkakylää. Pelkästään satamatoimintoihin liittyvät työpaikat eivät juurikaan monipuolista Vuosaaren työpaikkatarjontaa.

Lisärakentaminen vähentää asukkaiden lähivirkistys- ja viheralueita. Etenkin Niinisaarentien pohjoispuolella muutos on merkittävä sillä alueen pururadat ovat lenkkeilijöiden suosiossa.

Vaikutukset liikkumiseen ja palvelujen saatavuuteen

Uudet työpaikat ja metroasemista syrjään jäävät pientaloalueet lisäävät todennäköisesti henkilöautoliikennettä Vuosaaressa. Vuosaaren keskustan kaupallisten palvelujen toimintamahdollisuudet kuitenkin paranevat. Niinisaarentien pohjoispuolen pientaloalueen odotetaan parantavan Pohjois-Vuosaaren palvelujen toimintaedellytyksiä. Julkisia palveluja on kehitettävä rintarinnan asumisen lisääntyessä.

11 KAAVAN VAIKUTUKSESTA SYNTYVIÄ MAHDOLLISIA KONFLIKTIALUEITA

Ympäristökonfliktialueella tarkoitetaan aluetta, jossa jatkuvasti arvioidaan suunnittelun eettisyyttä, demokratiaa, joustavuutta ja kommunikatiivisuutta (Sairinen 1994). Ympäristökonfliktien tärkeimpänä sisällöllisenä ulottuvuutena toistuu eri tutkimusten mukaan ympäristönsuojelun ja taloudellisten intressien välinen vastakkaisuus (Peuhkuri & Haverinen 1998).

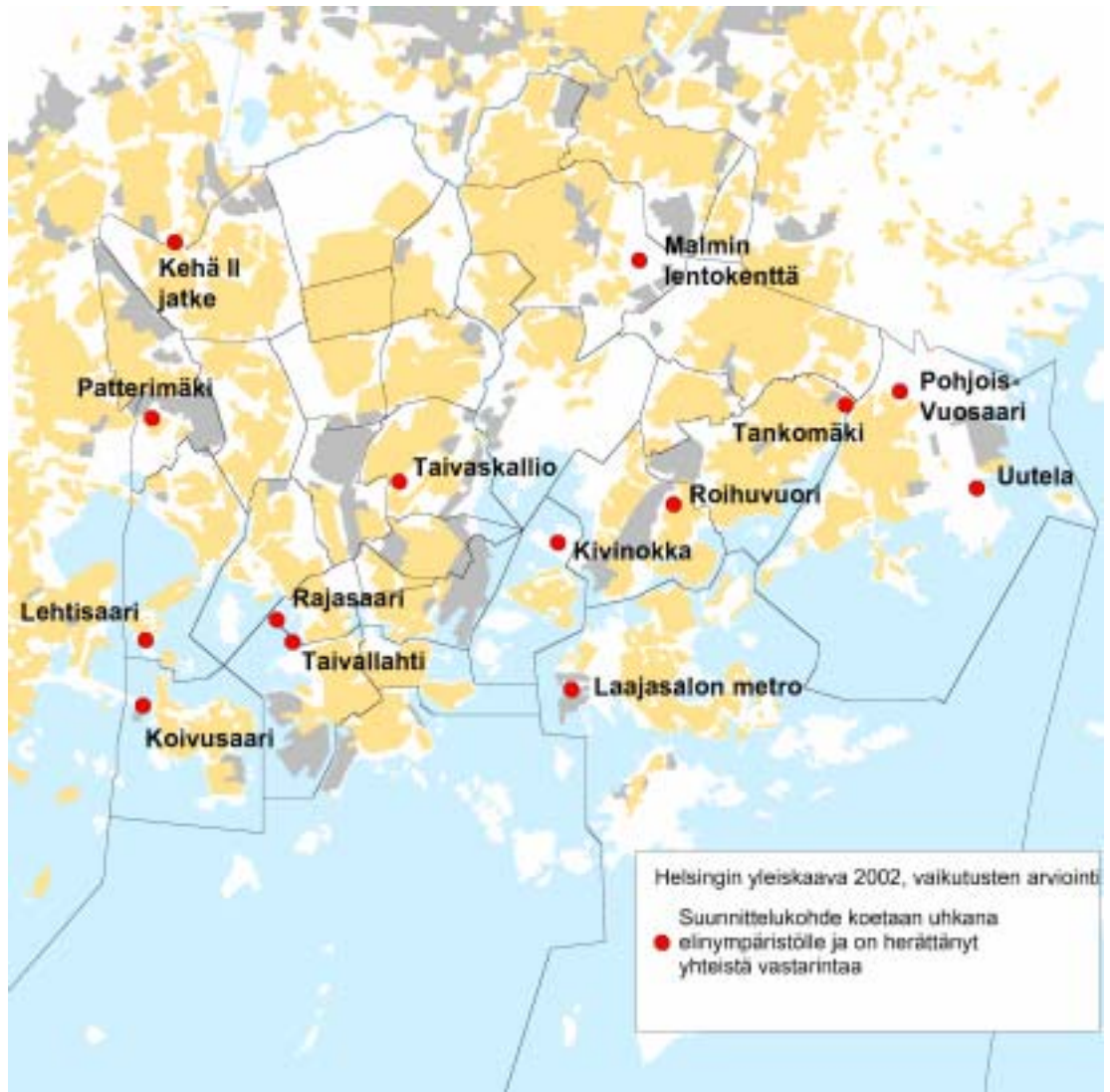
Usein ympäristökonflikti puhkeaa paikallisten asukkaiden vastarinnasta asuinalueelle suunniteltua muutosta, kuten tihanketta tai lisärakentamista kohtaan. Paikallinen

suunnitteluhanke ja asukkaiden kokema uhka elinympäristöään kohtaan yhdistää heidät suojelemaan yhdessä arvokkaaksi koettua asiaa. Tässä ympäristökonflikti eroaa NIMBY-ilmiöstä. NIMBYt ovat yksittäisiä hankkeen tai suunnitelman vastustajia, ympäristökonflikteissa äänessä ovat ryhmät kuten asukasyhdistykset ja kansalaisjärjestöt. Siten ne ovat verrattavissa LULU-ilmiöön (Locally Unwanted Land Use) eli paikallisti ei-toivottuun maankäyttöön.

Ympäristökonfliktien merkitys voi rajautua paikalliseksi, mutta niillä on usein myös laajempaa vaikutusta sekä ympäristötietoisuuteen että suunnittelun taustalla vaikuttavaan politiikkaan. Parhaimmillaan ympäristökonfliktit voivat vahvistaa paikallisidentiteettiä ja edistää asukasdemokratiaa. Pahimmillaan ne voivat tulehduttaa paikallisen poliittisen ja sosiaalisen elämän. Ympäristökonflikteilla on siten joko myönteisiä tai kielteisiä sosiaalisia vaikutuksia.

Usein asukkaiden alueidentiteetin voimakkuus vaihtelee asutuksen iän suhteen: osalla asukkaista on juurensa juuri ko. alueella, muualta muuttaneilla ehkä satojen kilometrien päässä. Motivaatio oman alueen kehittämiseen riippuu oleellisesti siitä, miten omaksi alue koetaan. Omistusasunnoissa asuvat suhtautuvat yleensä kriittisimmin alueelle suunniteltuihin muutoksiin. Lisäksi korkeasti koulutetuilla on todennäköisesti muita paremmat valmiudet osallistua suunnittelukeskusteluun.

Yleiskaavan työn osallistumisen yhteydessä kerätyissä kommentteissa ja lausunnoissa korostuvat asukkaiden ja kansalaisjärjestöjen huoli omasta mielestään voimakkaasta Helsingin väestönkasvusta ja asuntokerroksalan tuntuvasta lisäämisestä. Kaupungin kehittämisen on nähty tapahtuvan liike-elämän, ei niinkään kaupunkilaisten hyvinvoinnin tarpeista käsin. Tiivistämisen ja uusien kohteiden rakentamisen pelätään tapahtuvan luonto- ja virkistysarvojen, kaupunginosien omaleimaisuuden tai maiseman kustannuksella (kuva 7). Asukkaiden kokemat tiivistämisen vaikutukset ovat usein subjektiivisia tunnetason kysymyksiä, joita on vaikea rationaalisesti argumentoida.



Kuva 7. Kartassa esitetyille alueille esitetty maankäyttö on koettu uhkana, herättänyt vastustusta tai aihe on noussut esille lehtikirjoittelussa yleiskaavan valmistelun aikana. Nämä nk. ympäristökonfliktialueet on kartoitettu yleiskaavan valmisteluvaiheen mielipiteiden ja lausuntojen perusteella.

Yleiskaavassa merkittävä osa rakentamisesta ehdotetaan suunnattavaksi kuitenkin uusille tai uudelleen rakennettaville alueille. Satamatoimintojen siirtäminen pois keskustasta vähentää ympäristöhäiriöitä aiheuttavia tekijöitä, mutta asukasyhdistykset ovat olleet huolissaan liian tehokkaasta rakentamisesta. Tehorakentamisen valmiiden asuinalueiden viereen pelätään aiheuttavan uusia sosiaalisia ja liikenteellisiä ongelmia.

Ympäristökonfliktien syntyyn vaikuttaa todennäköisesti myös suunnittelijoiden ja asukkaiden erilainen aika- ja mittakaavakäsitys. Asukkaat toivovat ennen kaikkea nykyisten asukkaiden nykyisten ongelmien ratkaisua. Yleiskaava puolestaan pyrkii ohjaamaan myös tulevaisuuden kehitystä sekä nykyisten että tulevien asukkaiden kannalta mahdollisimman tasa-arvoisesti.

Kaupunkikulttuuriin kuuluu suhteellisen tiivis toisten lähellä asuminen, suvaitsevaisuus, monikulttuurisuus ja heterogeenisuus. Kaupunki on rakennettu yhteisötila, jossa ihmiset ovat toisilleen kuitenkin suhteellisen tuntemattomia. Yleiskaavan valmisteluaineistossa todetaankin, että tehokas rakentaminen on

kaupungille ominaista, sillä se antaa mahdollisuuden monipuolisille palveluille, joukkoliikenteen kehittämiseksi ja muille suurkaupungille ominaisille toiminnoille.

11.1 Yhdyskuntarakenteen tiivistämisen dilemma

Yhdyskuntarakenteen tiivistämisen puolesta on esitetty vahvoja ympäristö- ja asuntopoliittisia perusteluja. Sillä voidaan tavoitella ekologisempaa yhdyskuntarakennetta vähentämällä liikkumista sekä tehostamalla energiankäyttöä ja jätehuoltoa. Tiivistämisellä voidaan myös säästää keskustojen ulkopuolisia luontoalueita rakentamiselta ja parantaa paikallisten palvelujen elinvoimaa. Tiivistämisellä on myös mahdollista tuottaa asuinalueille vahvempaa identiteettiä mutta toisaalta liiallinen tiivistäminen voi aiheuttaa sosiaalisia ongelmia.

Yleiskaavatyössä tavoitteena on ollut, että yleiskaavasta seuraavaa viheralueiden määrän vähentämistä korvataan viheralueiden laatua parantamalla, asumiseen merkityt alueet sisältävät alueiden väliset puistot, jotka osoitetaan asemakaavoissa. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja asuinalueiden sosiaalisen rakenteen mahdollinen muuttuminen ovat kuitenkin osallistumisen yhteydessä annetuissa kommentteissa herättäneet paljon huolta ja vastustusta. Olemassa olevien asuinympäristöjen muuttuminen sekä luonto- ja viheralueiden kärsiminen johtaa usein alueiden statuksen muuttumiseen ja asukkaiden NIMBY-reaktioihin.

Kaupunkirakenteen tiivistämisen ja täydennysrakentamisen etuja:

- mikäli työpaikat voidaan ohjata sijoittumaan lähelle asutusta asukkaiden matka-aika ja -kustannukset pienenevät
- joukkoliikenteen järjestäminen helpottuu ja autoriippuvuus vähenee
- lisäasukkaat luovat edellytyksiä palvelujen säilymiselle asuinalueilla
- ehjää ja toimintakykyistä luontoa säästyy taajamien ulkopuolella virkistyskäyttöön ja luonnon toiminnoille. (Ojala 2001)

”Tiivis ja matala” täydennysrakentaminen mahdollistaa asukkaille sosiaalisia etuja suhteessa kerrostalo-asumiseen, sillä maanläheisyys ja kosketus maahan säilyvät, tiivis rakenne mahdollistaa luonnollisemman yhteisöllisyyden, kanssakäyminen alueella lisääntyy ja sille juurrutaan kerrostaloympäristöjä paremmin. Asukkaiden parempi juurtuminen saattaa puolestaan johtaa siihen, että asuinympäristöstä pidetään parempaa huolta, alueet säilyvät siistimpinä ja yleinen asumisviihtyisyys paranee. Oma kysymyksensä on kuitenkin ovatko suomalaiset halukkaita asumaan tiiviisti ja toisaalta arvostavatko kaupunkilaisnuoret tulevaisuudessa enemmän urbaania kivikaupunkia asumisympäristönä.

Kaupunkirakenteen tiivistämisen haittoja:

- lähiviheralueiden väheneminen ja pirstoutuminen
- liikenteen paikallinen lisääntyminen
- asukkaiden vastustus asuinympäristössä tapahtuvia muutoksia vastaan.

Luonnonympäristön tai muun rakentamattoman alueen muuttuminen rakennetuksi ympäristöksi voi hävittää totutun virkistys-, leikki- tai koiran ulkoiluttamispaikan. Muutos voi johtaa myös asukkaiden pelkoon oman asunnon arvon alenemisesta. Lisäksi arkielämän toimintamahdollisuudet, kuten ulkona ruokailu tai vilvoittelu saattavat vaikeutua. Tiivistämisen vaikutuksia asukkaiden hyvinvointiin ja terveyteen voitaisiin arvioida seurannan avulla. Tiivistetyllä alueella seurattaisiin mm. mahdollista poismuuttoa, haastateltaisiin asukkaita sekä sosiaali- ja terveystalouden paikallisia edustajia.

11.2 Kaupunkien viheralueiden merkitys ihmisille

Kaupunkien viheralueiden merkitys ihmisille on moniulotteinen. Viheralueet tuottavat virkistysmahdollisuuksia ja kehittävät viihtyisää asuin- ja virkistysympäristöä. Viheralueiden avulla voidaan tuottaa esim. melua ja ilman epäpuhtauksia vähentäviä suojavaikutuksia, parantaa asuinalueiden maisemallista arvoa, säilyttää kulttuuriarvoja ja elävöittää kaupunkikuvaa. Lähiviheralueet auttavat myös ylläpitämään asukkaiden luontosuhdetta ja kiinnostusta luontoon. Viheralueiden laatu, määrä ja saavutettavuus on siten merkittävä asuinpaikan valintaan vaikuttava tekijä. (Korpela 2001, Löfström 2001)

Uusimmat tutkimukset ovat myös nostaneet esille viheralueiden merkityksen luonnossa oppimisen pedagogisena elementtinä. Lähiviheralueet luovat edellytyksiä ympäristökasvatukselle. Lisäksi viheralue voi toimia yhteisenä julkisena tilana ja paikan identiteetin luojana.

Asuinalueen viheralueet ovat monille mielipaikkoja, jotka vaikuttavat koettuun terveydentilaan ja auttavat tulemaan toimeen meluhaittojen kanssa. Luonnon saavutettavuus on siten tärkeää. Lähipuiston enimmäisetäisyydelle on esitetty eri lukuja, kuten alle puolen kilometrin matkaa tai viiden minuutin kävelyä.

Suomalaisille asuinalueen mielipaikka on kaikkein useimmin jokin puisto, metsikkö, ranta tai ulkoilupolku. Mieluisissa luontopaikoissa elvyttää stressistä, kohennetaan mielialaa sekä haetaan yksityisyyttä ja melulle vastapainoa.

12 YHTEENVETO

Yleiskaava toteuttaa hyvin sille asetettuja yleispiirteisiä sosiaalisia tavoitteita. Kaavan vaikutukset kaupunkilaisten elinoloihin, asumiseen, työssäkäyntiin, liikkumismahdollisuuksiin ja palvelujen saatavuuteen ovat pääosin myönteisiä.

Yhdyskuntasuunnittelu johtaa kuitenkin lähes aina yleisen ja yksityisen edun välisiin ristiriitoihin. Täydennysrakentaminen ja yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ovat usein merkittäviä yleisen ja yksityisen edun välisen ristiriidan synnyttäjiä. Asukkaat ovat huolissaan tutussa elinympäristössä tapahtuvista muutoksista eivätkä välttämättä näe tiivistämisestä pitkällä tähtäimellä saavutettavia etuja, kuten asuntotarjontaa, lähipalvelujen turvaamista ja joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia.

Myös seudullisesti ja laajojen väestöryhmien kannalta tärkeät joukkoliikennehankkeet herättävät usein paikallista vastustusta. Esimerkiksi metron taloudellinen kannattavuus edellyttää, että sillä on riittävästi käyttäjiä. Asemien ympäristössä maankäyttö tehostuu ja niiden rakentaminen voidaan paikallisesti kokea haitallisena nykyiselle asutukselle. Asukkaat voivat kokea, että uudet asukkaat muuttavat yhteisöjen nykyistä

luonnetta, tuovat sosiaalisia ongelmia ja että rakentaminen tapahtuu lähivirkistysalueiden kustannuksella. Samassa yhteydessä saatavat laajemmat sosiaaliset hyödyt jäävät suunnittelukeskustelussa helposti taka-alalle.

Asuminen

Yleiskaavan toteutuessa voidaan tarjota houkuttelevia vaihtoehtoja kaupunkilaisten erilaisille asumistoiveille, niin asumismuodon kuin asuinalueen sijainnin osalta. Uusia asumisvarauksia osoitetaan alueille, joilla asuntokysyntä ylittää tarjonnan. Kaavalla parannetaan sekä urbaaniin keskusta-asumiseen että luonnonläheiseen pientaloasumiseen liittyviä valinnanmahdollisuuksia.

Asuinalueiden rakentaminen nykyisen keskustan yhteyteen monipuolistaa asuntotarjontaa, mm. suurempien kerrostaloasuntojen rakentaminen luo edellytyksiä nostaa myös kantakaupungissa asuvien asumisväljyyttä. Tämä mahdollistaa asuinalueiden demograafisen elinkaaren pitenemisen sekä lisää nykyisten ja tulevien helsinkiläisten asumisen valinnanmahdollisuuksia. Asumiskustannuksiin yleiskaavalla ei voida kuitenkaan suoranaisesti vaikuttaa.

Yleiskaavatyössä kaupunkirakennetta on pyritty kehittämään kaupunginosien tarjoamista lähtökohdista käsin. Voimavaroja jaetaan myös kaupunkialueen reunoille ja yhteisöjen omaleimaisuutta pyritään tukemaan. Kaavassa on osoitettu useita keskustatoimintojen alueita, joiden avulla on mahdollista tukea asuinalueiden palvelutarjontaa sekä monipuolistaa asumista tukevia virkistys- ja harrastustoimintoja. Vanhojen alueiden lisärakentamisella edesautetaan palvelujen säilymistä, tarjotaan tilavia asuntoja lapsiperheille ja estetään väestön vähenemistä. Joillakin alueilla, esimerkiksi Kulosaarissa ja Lehtisaarissa lisärakentamisen avulla voidaan tarjota vanhennevalle väestölle pienempiä ja nykyaikaisempia asuntoja.

Liikkumismahdollisuudet ja palvelujen saatavuus

Merkittävimmät uudet kaupunginosat rakentuvat pääosin raideliikenteen ja joukkoliikenteen varaan. Kaupunkirakenne suosii joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä. Autoriippuvuutta pyritään vähentämään, mikä parantaa eri väestöryhmien välistä tasa-arvoa liikkumismahdollisuuksien ja palvelujen saatavuuden suhteen. Lähipalvelujen tarjontaa turvataan kaupunkimaisella ”hajautetulla”, asuin- ja toimitilarakennusten yhteyteen toteutettavilla palvelutiloilla, joita on osoitettu eri puolille kaupunkia. Uusilla asumisvarauksilla tuetaan asuinalueiden palvelujen säilymistä ja kehittymistä.

Yleiskaavassa osoitettu palveluverkko on alueellisesti varsin tasapuolinen ja kohtuullisen tiheä. Kaupallisten ja julkisten palvelujen alueet sijaitsevat joukkoliikenteen solmukohdissa, mikä helpottaa autottomien väestöryhmien asemaa. Ainoastaan Pohjois-Helsingin pientalovaltaisilla asuinalueilla etäisyys keskustatoimintojen alueisiin on suhteellisen pitkä. Kyseisillä alueilla asuu kuitenkin paljon autollisia lapsiperheitä, joilla on hyvät edellytykset hakea kaupallisia palveluja myös Vantaan puoleisista kauppakeskuksista.

Työssäkäynti

Koko kaupungin tasolla luodaan edellytykset monipuoliselle työpaikkatarjonnalle. Osaaminen, hallinto, palvelut, pienteollisuus, satama- ja logistiikkatoiminnot tarjoavat työpaikkoja monipuolisesti eri sosioekonomisiin ryhmiin kuuluville. Yleiskaavalla

luodaan edellytykset myös tuotantotoiminnan kehittämiseksi, jonka ansiosta kaupungin elinkeinorakenne ei ole yhtä herkkä talouden suhdannevaihteluille kuin voimakkaasti palveluvoittoinen työpaikkarakenne.

Yleiskaavalla pyritään edistämään myös korkeaan osaamiseen liittyvien työpaikkojen syntymistä eri puolille kaupunkia. Erityisen hyvin on huomioitu itäisen Helsingin työpaikkojen lisääminen. Työpaikkojen ohjaaminen eri puolille kaupunkia lähelle asumista saattaa lyhentää työmatkojen pituutta. Itä-Helsingissä metron varsille osoitetut työpaikka-alueet ovat erinomaisesti saavutettavissa joukkoliikenteellä. Ruuhkista vapaat, säännölliset ja nopeat kulkuyhteydet lisäävät alueen houkuttelevuutta osaamiseen liittyvien työpaikkojen osalta.

Elinympäristön laatu

Asumisen sijoittelussa yleiskaavan tavoitteena on ollut hyvän ja monipuolisen ympäristön luominen sekä monipuolisen asunto- ja väestörakenteen turvaaminen ja lisääminen.

Yleiskaavan uusista kerrostalovaltaisista alueista noin 30 % sijoittuu laskelmien mukaan nykyisellään yli 55 dB:n melualueelle (esim. Pohjois-Viikin alue Lahden moottoritien ja Kehä I:n liittymäpaikassa, Viikinmäki, Ruskeasuon varikon läheiset asuinkorttelit, Koivusaari). Näillä alueilla liikenteen melu ja päästöt saattavat heikentää elinolosuhteita. Nykyaikaisella rakennustekniikalla ja meluntorjuntatoimenpiteillä voidaan tosin estää melun kantautumista asuntoihin ja sisäpihoille. Lisäksi vilkkaiden väylien varteen rakentaminen vähentää liikenteen melun kantautumista laajemmalle alueelle. Kerrostaloalueilla voidaan myös ohjata toimitilarakentamista lähelle melulähteitä lieventämään asutukselle kohdistuvia haitallisia vaikutuksia.

Joukkoliikennekaupungin tukeminen ja kehittäminen parantaa elinympäristön laatua. Yleiskaavalla kehitetään voimakkaasti joukkoliikennettä ja kaupunkirakenne suosii kevyttä liikennettä. Tämän ansiosta voidaan lieventää liikenteen asumiselle ja virkistykseen aiheuttamia melu- ja päästövaikutuksia. Lisäksi tarpeettomille liikennealueille ja liikenteen suoja-alueille voidaan osoittaa liikenteen ympäristöhaittoja lieventävää rakentamista. Joukkoliikenteeseen, etenkin raideliikenteeseen panostaminen ja liikennealueiden tunneloiminen luovat myös edellytyksiä parantaa liikenneturvallisuutta sekä keskustassa että asuinalueilla.

Yleiskaava ohjaa asuinalueiden kehitystä hyvin yleispiirteisellä tasolla, joten ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuvat vaikutukset konkretisoituvat ja toteutuvat yksityiskohtaisemman suunnittelun, kuten asemakaavoituksen, asunto-ohjelmien ja lähiöprojektien ja viime kädessä rakennushankkeiden toteutuessa. Niiden yhteydessä on arvioitava tarkemmin mm. palvelujen mitoitus ja laatu sekä niiden suhdetta alueen asukasmäärään ja erityistarpeisiin.

LÄHTEET

Helsinki alueittain 2001. Helsingin kaupungin tietokeskus

Juslén, Jyri (1995). Sosiaalisten vaikutusten arviointi (SVA). Monipuolisempaan suunnitteluun. STAKES raportteja 180.

Juslén, Jyri (1998). Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkistus 1998. Sosiaalisten vaikutusten arviointi. STAKES aiheita 10/1998.

Kauppa 2005. Kauppa yhdyskuntasuunnittelussa. Edita, Helsinki 2000.

Kinnunen, Petri & Jarmo Kortelainen & Terttu Pakarinen & Jarmo Rusanen (2001). Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin lähtökohtia – Oulun kaupungin yleiskaava 2020.

Korpela, Kalevi (2001). Viheralueiden merkitys ihmiselle. Vihreä kaupunki? TUTKAS-julkaisu 3/2001.

Koskiaho, Briitta (1997). Kaupungista ekokaupungiksi. Gaudeamus, 1997.

Lankinen, Markku (2001). Alueelliset erot tasoittuneet vaikka miljonääriefekti sekoittaaakin kuvioita. Helsingin kaupungin tietokeskus, tutkimuksia 2001:6.

Löfström, Irja (2001). Kaupunkien viheralueet ja niiden monitavoitteinen hoito. Vihreä kaupunki? TUTKAS-julkaisu 3/2001.

Myrskylä, Pekka (2002). Suuret ikäluokat liikkeessä. Hyvinvointikatsaus. Tilastollinen aikakauslehti 1/2002. Tilastokeskus, Helsinki.

Ojala, Kari (2000). Kestävän yhdyskunnan käsikirja. KL-kustannus Oy.

Peuhkuri, Timo & Risto Haverinen (1998). Ympäristöongelmat paikallisina kysymyksinä. Teoksessa Koskinen Keijo (toim.) (1998) Sosiologisia karttalehtiä. Matkaopas yhteiskunnan tutkimiseen. Vastapaino, Tampere.

Rosenström, Ulla & Marika Palosaari (toim) (2000). Kestävyyden mitta. Suomen kestävän kehityksen indikaattorit 2000. Ympäristöministeriö, Helsinki 2000.

Sairinen, Rauno (1994). Ympäristökonfliktit kuntien suunnittelussa ja päätöksenteossa. Acta 31. Suomen kuntaliitto, Helsinki.

Tuominen, Elina (2001). Pitäjä – Lähiö – Kaupunginosa. Koillisen Helsingin ominaispiirteitä. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiä 2001:4.

Vaattovaara, Mari. Pääkaupunkiseudun sosiaalinen erilaistuminen. Helsingin kaupungin tietokeskus, tutkimuksia 1998:7.

YTV (2001). Liikkumisen nykytila. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2001:10.

YTV (2001b). Asumisen, työn ja liikkumisen tulevaisuus. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2001:4.

YLEISSUUNNITTELUOSASTON SELVITYKSIÄ

Sarjassa ovat aiemmin ilmestyneet seuraavat julkaisut:

- 2002:1** Tietoyhteiskunta Helsingin kaupunkirakenteen ja -kehityksen muokkaajana
- 2002:2** Yleiskaava 2002 luonnoksen vaikutuksen arviointi
- 2002:3** Helsingin Yleiskaava 2002 kaavaluonnoksen vaikutus selvitys; Liikenne