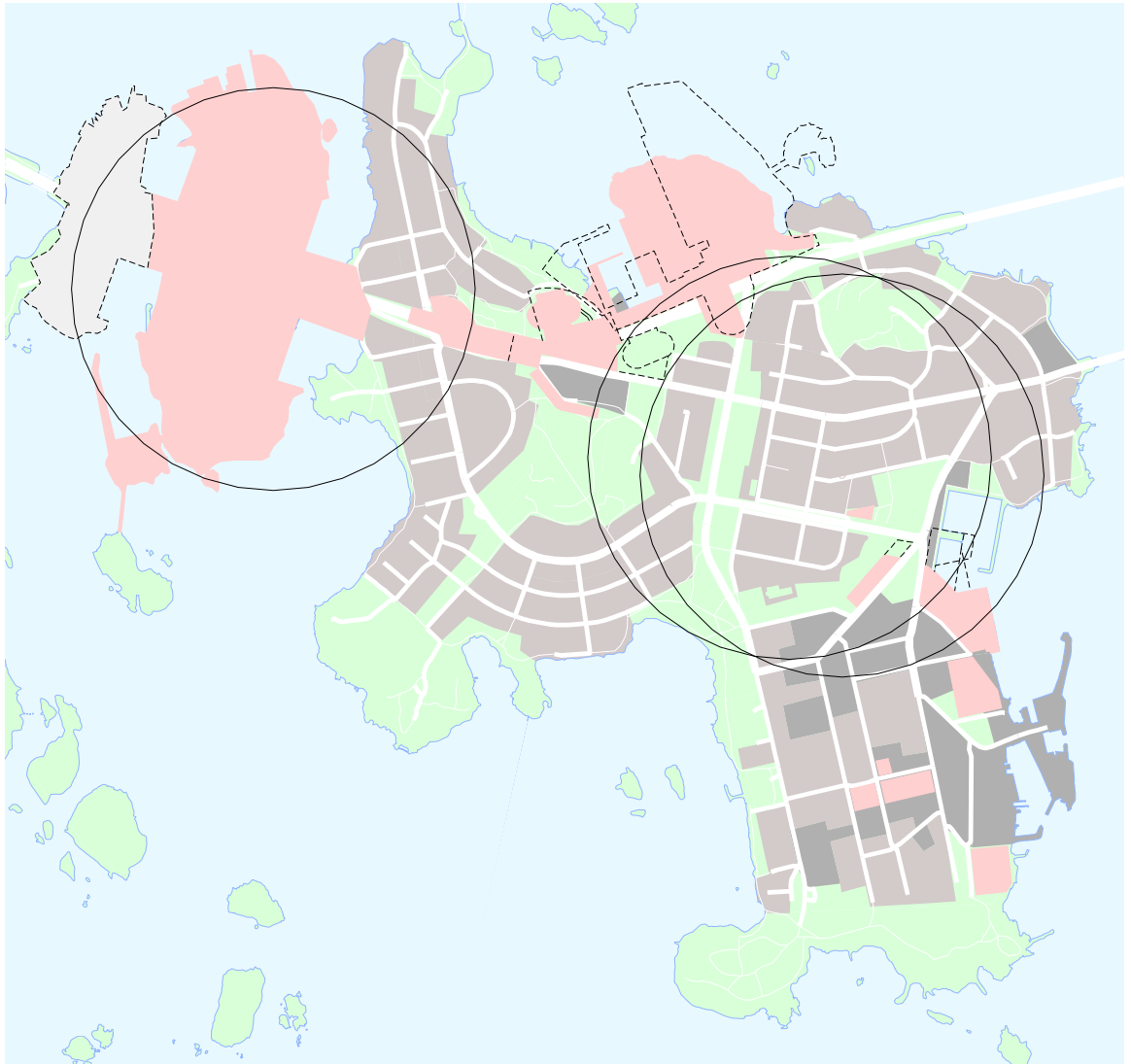


Lauttasaaren yleiskaavallinen kokonaistarkastelu

Timo Pesonen



Helsingin yleiskaava 2002, esiselvitys
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston
selvityksiä 2000:2, 10.10.2000





*Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
kaavoitusosaston selvityksiä* **2000:2**

Timo Pesonen

***Lauttasaaren
yleiskaavallinen
kokonaistarkastelu***

10.10.2000

Tekijä(t) Timo Pesonen	
Nimeke Lauttasaaren yleiskaavallinen kokonaistarkastelu	
Sarjan nimeke Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä	
Sarjanumero 2000: 2	Julkaisuaika 10.10.00
Sivuja 29	Liitteitä 1
ISBN	ISSN 1235-4104
Kieli koko teos FIN	Yhteenveto FIN
Tiivistelmä Työn tarkoituksena on koota yhteen Lauttasaaren nykytilanne sekä aluetta koskevat suunnitelmat käynnissä olevan yleiskaavatyön tueksi. Lauttasaaren vanha taantuva yhdyskuntarakenne kaipaa toimenpiteitä uuden elinvoiman saamiseksi. Nykyinen asuntorakenne vaatii korjaamista: kohtuuhintaisille perheasunnoille ja asumisväljyyden nostamiselle on tarvetta. Länsiväylä aiheuttaa alueella monenlaisia ongelmia. Ympäristön tason nostaminen rapistuvasta korkealaatuiseksi auttaa houkuttelemaan uutta yritystoimintaa alueelle, sekä nostamaan asukkaiden viihtyvyyttä. Suunnitteilla olevan länsimetron mahdollisuuksien huomioiminen alueen kehittämisessä on keskeistä. Mihin täydennysrakentaminen pitäisi alueella suunnata ja kuinka paljon uutta kerrosalaa voidaan toteuttaa on nyt ajankohtainen kysymys alueella. Rajallisten resurssien vuoksi kaikkia keskeisiä aiheita ei ole saatu työhön mukaan. Osaltaan sen on kuitenkin tarkoitus auttaa toimivan kokonaisuuden muodostamisessa. Työn on tehnyt Timo Pesonen kesäharjoittelutyönä Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa. Työtä on ohjannut Pertti Kare.	
Avainsanat KOKONAISTARKASTELU YLEISKAASUUNNITTELU	
Asiasanat HELSINKI LAUTTASAARI YLEISKAAVA 2002 YLEISKAAVOITUS	
UDK 711.4-14	

Lauttasaaren yleiskaavallinen kokonaistarkastelu

Sisältö	Sivu
1 Johdanto	2
2 Menneisyydestä nykypäivään	3
3 Lauttasaari-merellinen osa Helsingin kantakaupunkia	5
4 Lauttasaaren asuntokanta ja väestö	6
5 Palvelurakenne	9
6 Kaupunkirakenne	13
6.1 Lauttasaari osana korkean teknologian akselia	14
7 Liikenteelliset kysymykset	14
7.1 Länsiväylä	14
7.2 Liikenteen meluhaitat	16
7.3 Liikenneonnettomuudet Lauttasaarella	17
7.4 Länsimetro Lauttasaarella	17
8 Lauttasaaren täydennysrakentamismahdollisuudet	18
8.1 Nykyisen rakennuskannan tehostamismahdollisuudet	18
8.2 Pajalahti	20
8.3 Länsiväylän kattaminen Katajajarjussa	20
8.4 Lemislahti	22
8.5 Koivusaari	23
9 Täydennysrakentamisen vaikutus Lauttasaaren väestönkehitykseen	25
10 Keskeisiä toimenpide-ehdotuksia	27
Lähteet	29

1. Johdanto

Helsinki elää parhaillaan voimakkaan muutospaineen aikaa. Kaupungin ja koko pääkaupunkiseudun vetovoimaisuus näkyy voimakkaana väestönkasvuna, joka aiheuttaa haasteita kaupunkisuunnittelun kaikille aloille. Tämän muutospaineen aikana on käynnistynyt Helsingin uuden yleiskaava 2002:n laatiminen. Yleiskaavalla määritellään kaupungin pitkän tähtäimen kehityssuunnat sekä ohjataan maankäytöllisiä ja toiminnallisia päämääriä.

Helsingin voimakas kasvu ei ole levittäytynyt tasaisesti koko alueelle. Osalle alueista on samaan aikaan tyypillistä ikääntyvän yhdyskuntarakenteen ongelmat, kuten väestön väheneminen ja ikärakenteen vanheneminen. Kehityksen suuntaa voidaan ohjailla yleiskaavatyöllä. Keskeinen maankäytöllinen kysymys on, mihin uusi kasvu ja sen mukanaan tuoma kehitys ohjataan, vai lähdetäänkö rajoittamaan kasvua. Pääkaupunkiseudun kasvu tulee joka tapauksessa jatkumaan voimakkaana, jolloin kasvun rajoittaminen Helsingissä hajauttaa seudun rakennetta ja ohjaa kehityksen mahdollisuuksia muille alueille.

Lauttasaaren kehityksessä on ollut nähtävissä taantuvan vanhan yhdyskuntarakenteen merkkejä. Yleiskaavatyön yhteydessä saari on noussut esiin erilaisten näkökantojen ja kehittämisideoiden alueena. Taantuneen, vanhan rakenteen saaminen uuteen nousuun vaatii toimenpiteitä. Näin pysytään mukana kehityksessä ja estetään taantumisen mukanaan tuoma ympäristön rappeutuminen.

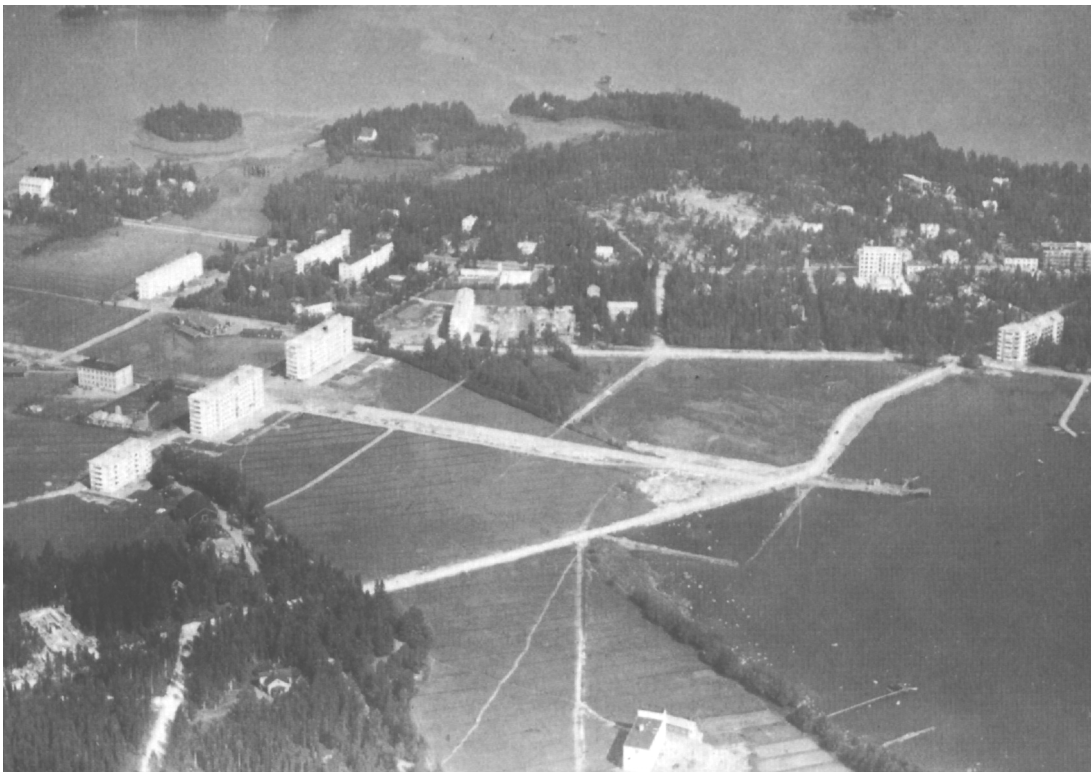
Kysymys siitä millä keinoilla Lauttasaarta lähdetään nyt kehittämään on ajankohtainen yleiskaavatyön edetessä. Kuinka erilaiset näkemykset ja toiveet saadaan muokattua toimivaksi kokonaisuudeksi niin paikallisessa kuin laajemmassakin mittakaavassa on haastava tehtävä. Esille nousseiden useiden ideoiden ja luonnoksien pohjalta on syntynyt tarve hahmottaa alueellista tilannetta laajemmin kaupunkien osakokonaisuuksina yleiskaavatyön pohjaksi. Tämän työn tarkoituksena on osaltaan auttaa toimivan kokonaisuuden muodostamisessa.

2. Menneisyydestä nykypäivään

Lauttasaari on osa Helsingin toiminnallista ydinaluetta. Sijainti keskustan tuntumassa merialueen erottamana, mutta siltojen yhdistämänä antaa sille omalaatuisen leiman, joka näkyy niin asukkaiden kuin yritystoiminnankin Lauttasaarelaisuutena. Paikallistasolla Lauttasaarta ei mielletä osana kantakaupunkia, vaan pikemminkin omana kotisaarena, jossa asiat tapahtuvat omalla tavallaan.

Viimeisimmän jääkauden jälkeen merenpinnan laskiessa alkoi Lauttasaari vähitellen hahmottua nykyiseen muotoonsa. Saaren historian ensimmäiset vaiheet olivat kauppamiesten pysähtyminen suojaisiin lahdenpoukamiin. Varsinainen pysyvä asutus saarelle tuli myöhemmin, kun kalastajat ja maanviljelijät muodostivat Lauttasaaren kylän. 1800 - luvun lopulla alettiin Lauttasaareen rakentaa helsinkiläisten säätyläisperheiden huviloita. Saaren asukasluku pysyi kuitenkin pitkään hyvin pienenä. 1900 - luvun alussa vakituisia asukkaita oli 35, mutta väkiluku alkoi nousta vähitellen.

Lauttasaaren linnoittaminen aloitettiin Krimin sodan aikaan vuonna 1854. Alue kuului Viaporin linnoitusvyöhykkeeseen ja linnoituksia laajennettiin uudelleen 1880. Linnoitukset rajoittivat tuolloin paikallisten asukkaiden elämää, sillä ne olivat sotilasaluetta ja näin siviileiltä kiellettyjä. Myös uusien talojen rakentamista rajoitettiin tuolloin. Nykyisin sodan vaiheista alueella kertovat rauhoitetut muinaismuistoalueet. Myöhemmin Talvi- ja jatkosodan aikana Lauttasaari oli tärkeä tukikohta Helsingin ilmapuolustuksessa.



Kuva 1: Lauttasaaren keski- ja pohjoisosia etelästä katsottuna vuonna 1939.

Lauttasaaren merkitys alkoi kasvaa vähitellen, kun saareen alkoi liikennöidä uudenaikainen höyrylautta v.1914. Helsinkiläiset kiinnostuvat alueesta ulkoilu- ja vapaa-ajanvietto paikkana. Kuitenkin vasta siltayhteyden avaaminen vuonna 1935 aloitti uuden ajan Lauttasaaren historiassa. Tällöin sai alkunsa myös alueen läpikulkuliikenne, kun tieyhteydet avattiin Tapiolaan.

Lauttasaari säilyi itsehallinnollisena alueena aina vuoteen 1946, jolloin alue liitettiin Helsinkiin. Tuolloin alueella asui 6000 asukasta ja uusi asemakaava päätettiin laatia 30 000 asukkaan yhdyskuntaa varten. Lauttasaaren pakkoliittäminen Helsinkiin herätti huolta saarelaisten mahdollisuuksista valvoa etujaan kaupungin elimissä. Aseman turvaamiseksi perustettiin 1945 Lauttasaari-säätiö.

Saaren varsinainen asuttaminen tapahtui 50-luvulla, huippu osui vuoteen 1953, jolloin väkiluku kasvoi peräti 24%. Vuonna 1965 väkiluku oli jo yli 20 000, kun nykyisin asukkaita on noin 18 500. 50-luvulla myös rakennustoiminta oli erittäin vilkasta ja melko lyhyessä ajassa pääosin luonnontilainen saari muuttui kerrostalolähiöksi. Vuosina 1946 - 1959 rakennettiin Lauttasaaren kenties eheimmät kerrostalokokonaisuuudet, vaikkakin aluerakentamisen sijasta rakennettiin tonteittain. Rakennetut alueet liittyivät luontevasti viheralueisiin. 1950- luvulla rakennettiin Vattuniemen teollisuusalue sekä Lauttasaaren kirkko.

Elementtirakentaminen alkoi hallita uutta rakentamista 1960- ja 1970-luvuilla. Tämä vaikutti rakennetun ympäristön yksipuolistumiseen. Aikakauden tyypillisiä yleisiä rakennuksia ovat mm. Lauttasaaren yhteiskoulu ja vanhustentalo, sekä ostoskeskus. Vaikka elementtitekniikalla saatiin asuntojen hintatasoa halvemmaksi niin tonttimaan hinnan voimakas nousu muutti Lauttasaaren väestörakennetta. Lapsiperheet hakeutuivat halvemmille alueille, jolloin väestön keski-ikä alkoi nousta tasaisesti. Maan hinnan nousu veti pois myös teollisuutta Vattuniemestä ja tilalle astui kovan rahan kerrostalorakentaminen ja konttoristuminen.

Tehokkaasta rakentamisesta siirryttiin viihtyisämmän ympäristön tavoitteluun 1980- luvulla. Tämän pohjalta käynnistyi mm. Vattuniemen asemakaavan muutostyö, jolla pyrittiin parantamaan kaupunkikuvaa alueella. Konttoristumisen paine jatkui yhä voimakkaana alueella.

Kokonaisuudessaan Lauttasaari eroaa monista muista esikaupunkialueista sattumanvaraisen sijasta suunnitelmallisesti toteutetuilla kiinteistöillä. Alueen maanomistusolot ovat olleet poikkeukselliset, rakennetut alueet ovat olleet etupäässä yksityisessä omistuksessa.

3. Lauttasaari – merellinen osa Helsingin kantakaupunkia

Lauttasaari on Itämeren sisäsaaristossa sijaitseva saari Helsingin ja Espoon välisellä merialueella. Eräs merkittävimmistä Lauttasaaren erikoispiirteistä onkin juuri sen saaristoluonne. Meren ja luonnon läheisyys ovat yleensä asukkaille tärkeimpiä asioita kotisaarella. Meri vaikuttaa alueen ilmastoon, mikä tasoittaa lämpötilojen vuodenaikaisvaihteluita. Merellinen tuuli tuo mukanaan kosteutta ja puhdistaa ilmaa. Koska saari on pinta-alaltaan melko suuri löytyy alueelta sisämaisiakin piirteitä. Saaren rannat ovat suurimmalta osin puistorantoja. Saaren rantaa kiertää kattava ulkoilureitti, jonka merkitys on alueella suuri. Rantapuistot ovat osa aluetta ympäröivää kasvillisuusvyöhykettä, joka samalla maisemoi saaren kokonaiskuvaa mereltä ja suojaa tuulelta.



Kuva 2: Lauttasaaren nimistö ja osa-alueet.

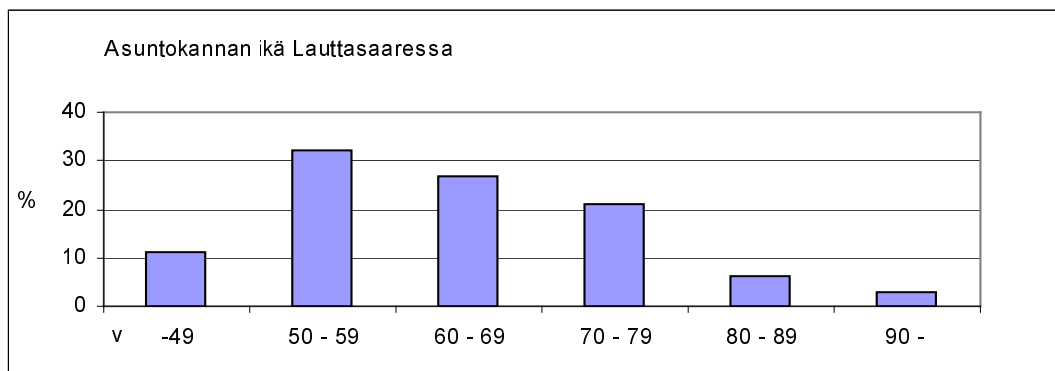
Lauttasaari merenrantoineen ja puistoinen on ollut jo perinteisesti suosittu ulkoilukohde. Saaren ulkopuolelta saapuu paljon ulkoilijoita alueelle. Veneily on suosittua alueella ja pienvenesatamia löytyy ympäri saarta, joissa on 1500 venepaikkaa.

Eräs saaren erityispiirteistä on sen eteläkärkien puistojen pienmökkiperinne. Mökkeily on saanut alueella alkunsa 20 – 30 –luvulla ja vakiintunut vähitellen kuuluen nykyisin oleellisenä osana Lauttasaaren virkistysaluejärjestelmään. Mökkejä alueella on noin 450. Varsinkin Särkiniemen - Veijarivuoren puisto on vilkkaassa virkistyskäytössä. Alueet ovat merkitty vuoden 1992 yleiskaavaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi alueeksi.

Toiminnallisesti Lauttasaari on tiiviissä vuorovaikutuksessa Helsingin kantakaupunkiin. Saari sijoittuu liikenteellisesti tärkeään kohtaan, Helsingin ydinkeskustan ja Espoon väliin. Vaikka läpikulkuliikenne onkin eräs alueen suurimmista ongelmista, avaa se samalla myös mahdollisuuksia kehittymiselle. Lauttasaari on yksi Helsingin 33 peruspiiristä ja samalla myös peruspiirinsä ainoa kaupunginosa. Alue onkin ollut perinteisesti selvärajainen ja omaleimainen kaupunginosa, jossa on elänyt voimakas yhteishenki jo kauan. Lauttasaari-seura pyrkii puolustamaan saaren etuja ja varjelemaan omaleimaisuutta välittämällä asukkaiden aloitteet ja kannanotot päättäjien tietoon. Kotiseutuhengen osoituksena on aikojen kuluessa toteutunut lukuisia tapahtumia.

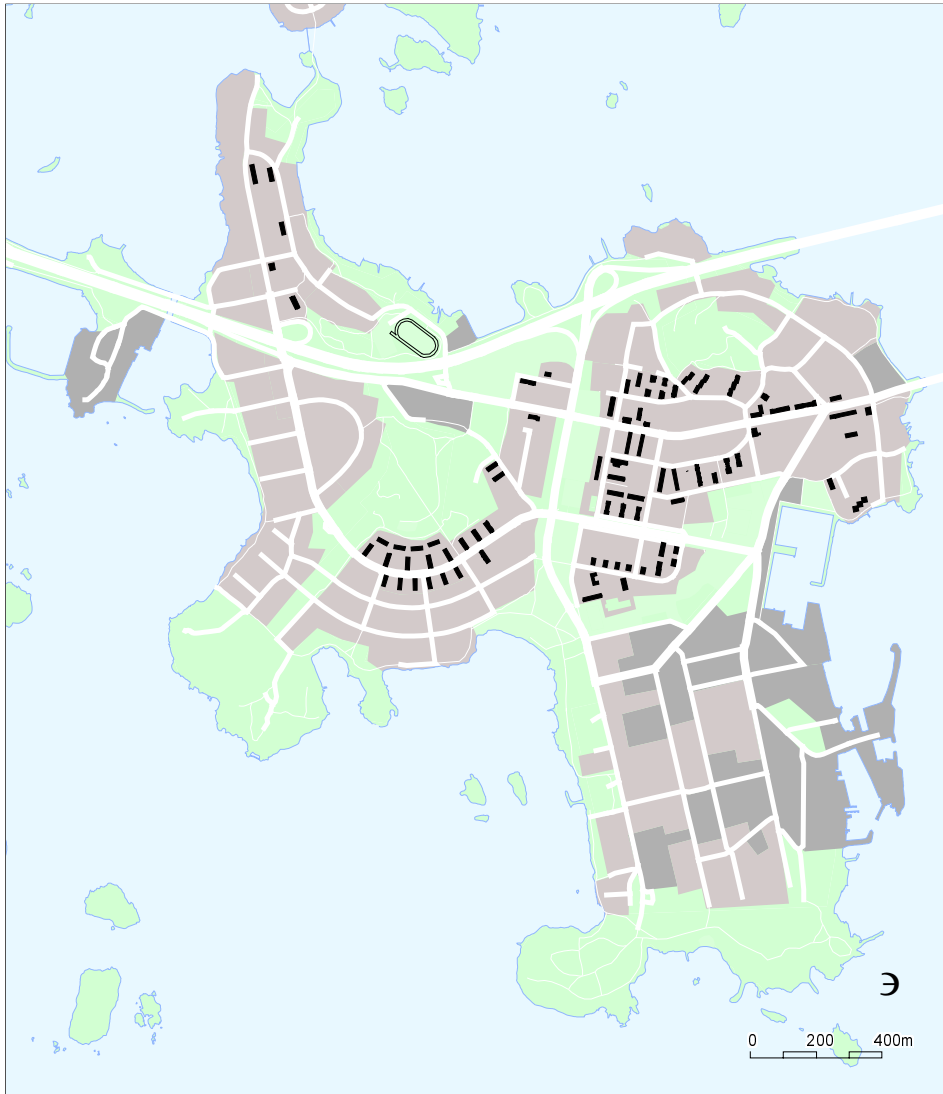
4. Lauttasaaren asutuskanta ja väestö

Lauttasaaren asutuskannasta lähes puolet on rakennettu jo ennen 1960-lukua. Suurin osa taloista on kerrostaloja, tyypillisesti 4-kerroksisia, joissa ei ole hissiä. Vanhatkin talot näyttävät vielä hyväkuntoisilta, mutta teknisten järjestelmien uusiminen on usein ajankohtaista.



Hissien lisääminen vanhoihin taloihin asukkaiden ikärakenteen vanhetessa on Lauttasaassa ajankohtainen kysymys. Hissillisessä talossa vanhuksset pystyvät asumaan kauemmin, jolloin säästetään laitospaikkoja. Ongelmallisimpia ovat vanhat asunto-osakeyhtiöt, joissa hissien rakentaminen edellyttää lähes täydellistä asukkaiden yksimielisyyttä. Hissin rakentaminen saattaa tulla maksamaan jopa 50 000 – 90 000 markkaa asuntoa kohden.

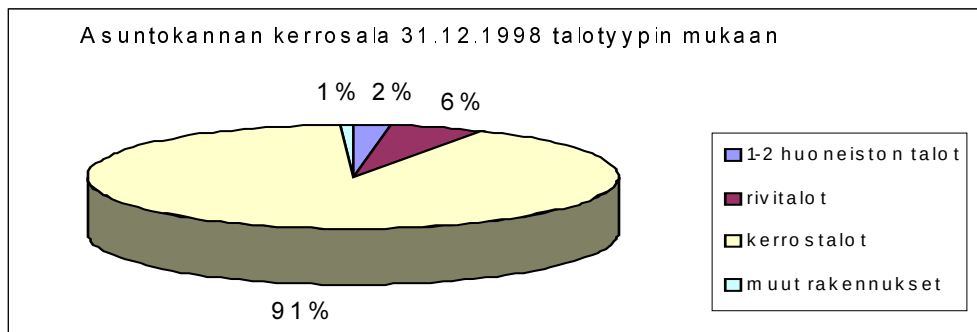
Rakentamalla ullakkotasolle lisäasuntoja voi taloyhtiö kerätä varoja hissien toteuttamiseen. Samalla voidaan asumistason nostamiseen muutenkin kiinnittää enemmän huomiota, kuten pihan viihtyisyyden parantamiseen. Esimerkkejä kerrostaloihin jälkeinpäin toteutetuista ullakkohuoneistoista on Helsingissä jo useita.



Kuva 4: Lauttasaaren hissittömät asuinkerrostalot, joissa on vähintään 4 kerrosta.

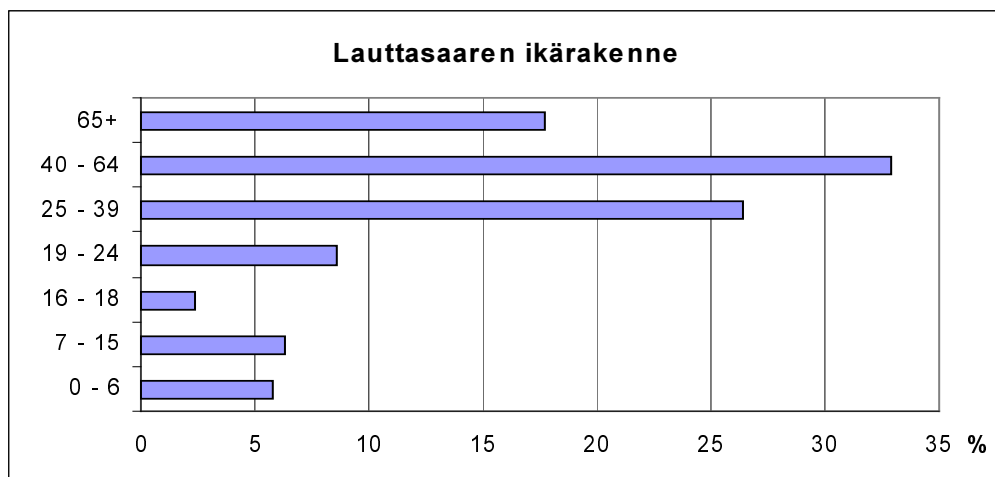
Asuntojen keskikoko on Lauttasaassa 60.3 m^2 , mikä on neliön verran keskimääräistä pienempi kuin koko Helsingin alueella. Asuntojen pienuus on yleensäkin tyypillistä kantakaupungin tuntumassa. Tavoitteellisena keskikokona voidaan pitää minimissään 65 m^2 . Asumisväljyys on kuitenkin Lauttasaassa keskimäärin $34.6 \text{ m}^2 / \text{asukas}$, mikä on 2.5 m^2 suurempi kuin koko kaupungissa. Tämä selittyy asuntokuntien pienemmällä keskikoolla. Asumisväljyyttä on mahdollisuus nostaa alueella täydennysrakentamisen avulla, jolloin myös asumisen laatu paranee.

Vanhusväestön osuus on saarella suuri, eläkeikäisiä on 17.7%, kun koko kaupungissa luku on vastaavasti 13.5%. Lauttasaari on elinkaarensa siinä vaiheessa, että voimakkaan rakennusvaiheen aikaan muuttaneet asukkaat alkavat nyt olla eläkeiässä. Nykyisin alueelle muuttaa tyypillisesti vanhempia varakkaita ihmisiä, jolloin keski-ikä nousee tasaisesti. Ruotsinkielisiä alueella on noin 16% kun koko Helsingissä määrä on noin 7%. Tällä on oma merkityksensä mm. julkisten palvelujen tuottamisessa.



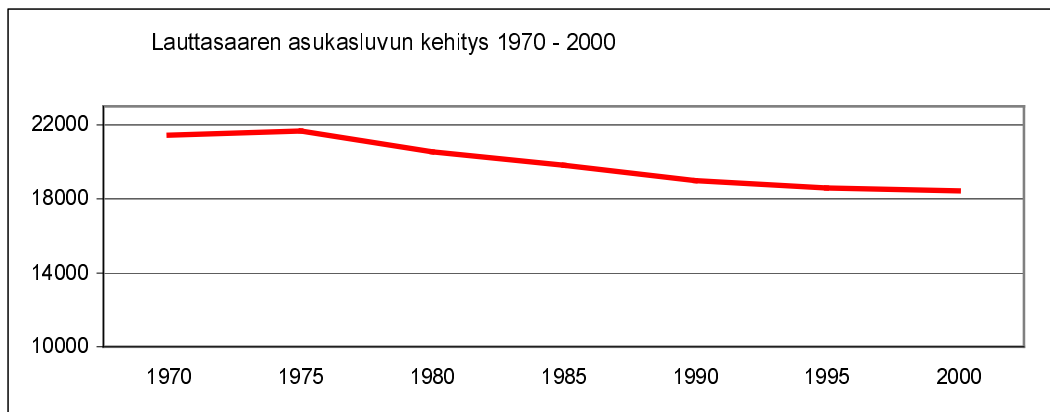
Kuva 5: Lauttasaaren asuntokanta on suurimmalta osaltaan kerrostaloja. Myös pientalojen osuus on huomattavan vähäinen.

Asuntokannan keskikoon nostamiseksi ja väestörakenteen korjaamiseksi Lauttasaareen on saatava lisää suuria asuntoja. Kohtuuhintaisten perheasuntojen tarjonnalla myös lapsiperheet voivat sijoittua alueelle, jolloin nykyinen voimakas ikärakenteen vanheneminen saadaan taantumaan. Nuoret ikäluokat tuovat alueelle myös lisää elinvoimaa ja elävöittävät ympäristöä.



Kuva 6: Lauttasaaren ikärakenne on painottunut vanhoihin ikäluokkiin ja ikärakenne vanhenee nykyisin edelleen.

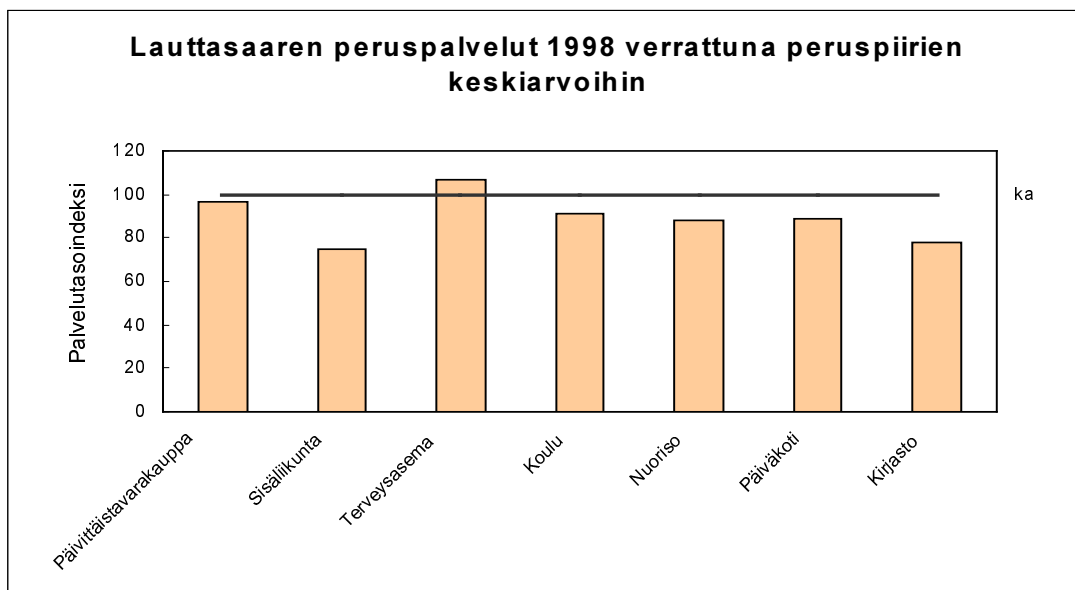
Lauttasaaren pinta-ala on 3.75 km² ja asukkaita on noin 18 500. Alueen keskimääräinen väentiheys on 4900 as/km², mikä on hieman peruspiirien keskiarvon yläpuolella. Kantakaupungin tuntumassa väentiheys on yleensä kuitenkin suurempi. Lauttasaaren väkiluku on ollut viimevuosikymmeninä lievässä laskussa.



Kuva 7: Lauttasaaren väestönkehitystä on kuvastanut tasainen väheneminen jo 1970-luvulta lähtien.

5. Palvelurakenne

Helsingin peruspiiritasolla peruspalvelutasoa kuvaavan yhteisindeksin mukaan v. 1998 on Lauttasaari sijalla 23/33. Tämän perusteella on Lauttasaaren palvelutaso hieman keskimääräistä huonompi. Muutosta ei ole juurikaan käytännössä tapahtunut viimeisen kuuden vuoden aikana. Peruspalveluiden taso on laskenut hieman vaikka väkilukukin on vähentynyt muutamalla sadalla. Erääksi saaren ongelmista onkin yleisesti myönnetty harrastusmahdollisuuksien vähyys: alueelta joudutaan lähtemään muualle harrastuksien perään. Koska tulevaisuudessa on odotettavissa lisäystä asukasmäärään on palvelurakenteen parantamiseen kiinnitettävä erityistä huomiota. Tärkeä tekijä lähipalveluiden ylläpitämiselle on väestöpohjan kehitys. Nykyisen asukasmäärän saaminen uuteen nousuun edesauttaa samalla paikallispalveluiden toimintamahdollisuuksia. Julkisten palveluiden kannalta merkittävä on myös väestön ikärakenteen kehittyminen.



Kuva 8: Peruspalvelut verrattuna peruspiirien keskiarvoihin.

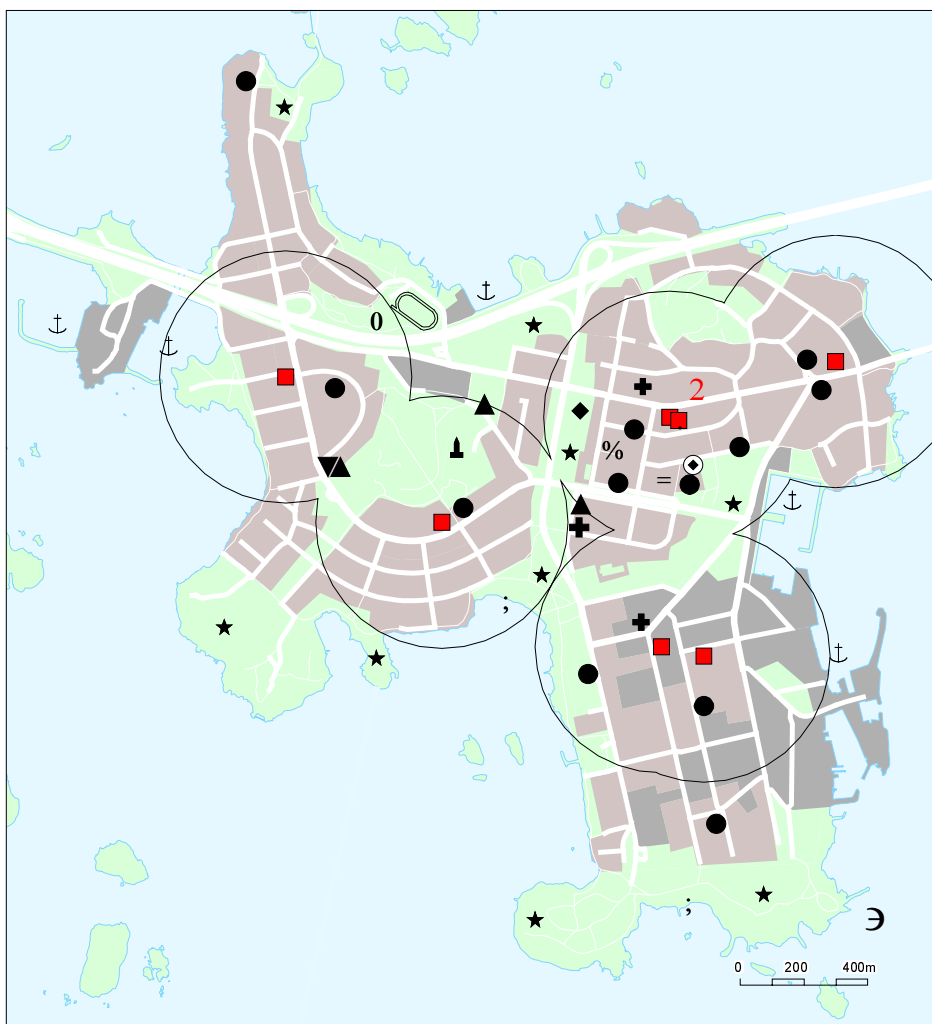
Lauttasaaren palvelut ovat keskittyneet nykyisin pääosin vanhalle alueelle, erityisesti Lauttasaarentien tuntumaan. Tällä hetkellä käytännössä lähes kaikki saaren erikoisliikkeet löytyvät Särkiniementien itäpuolelta.

Päivittäistavarakaupan keskittymiä Lauttasaaren alueella on kaksi: ostoskeskuksen lähialue Lauttasaarentielle ja Heikkilän aukion lähiympäristö Vattuniemessä. Päivittäistavarakaupan tarjonta on keskittynyt suuryksiköihin ajan kuluessa Lauttasaassa, kuten muuallakin. Etäisyydet lähimpiin kauppoihin saaren kaukaisimmista kärjistä ovat käytännössä jo kävelymatkan ulkopuolella ainakin isompien ostosten kanssa. Varsinkin Länsiväylän pohjoispuolinen alue on eristynyt tehokkaasti muusta Lauttasaaresta ja sieltä kuljetaan ostoksille yleensä omilla autoilla, usein Espoon supermarketteihin. Aika-etäisyys vaikkapa Katajaharjulta autolla ei ole edes välttämättä paljon pidempi Tapiolaan kuin Lauttasaaren ostoskeskukseen huomioiden pysäköintiongelmia Lauttasaassa. Koska valikoimat vaikkapa päivittäistavaran osalta ovat huomattavasti paremmat suurilla yksiköillä on selvää, että helposti hakeudutaan näihin.

Valmistuttuaan myös Ruoholahteen tuleva suuri ostoskeskus houkuttelee Lauttasaarelaisia ostoksille. Näin ollen Lauttasaari tulee jäämään kahden kaupan suuryksikön väliin. Kun vielä metrolinjan mahdollisesti toteutuessa liikkuminen näihin helpottuu entisestään, tulisi tämä helposti karsimaan alueen pienempiä paikallispalveluita. Nykyisellä väestönkehityksellä lähikauppojen ylläpitäminen ja palveluiden parantaminen lienee tulevaisuudessa käytännössä mahdotonta. Tällä hetkellä kuitenkin vielä päivittäistavarakaupan pinta-alaa asukasta kohden kuvaavan indeksin mukaan on Lauttasaari keskitasoa muihin peruspiireihin nähden. Suurien rakennuskokonaisuuksien mahdollisesti toteutuessa tulevaisuudessa ei nykyisten päivittäistavarakauppojen kapasiteetti kuitenkaan enää riitä.

Sisäliikuntatilojen tarve on Lauttasaassa konkreettinen, varsinaista täysikokoista sisäpelikenttää ei alueella ole ollenkaan. Koulujen liikuntasalit palvelevat kouluajan ulkopuolella mahdollisuuksiensa mukaan. Tämän lisäksi sisäliikunnan tarjonnan aikuisille muodostavat lähinnä yksityiset 2 kuntosalia ja kuntonyrkkeily. Lauttasaaren yhteiskoulussa on myös yleisölle avoinna oleva pienehkö uimahalli. Toimet liikuntatilanteen korjaamiseksi ovat kuitenkin jääneet suunnitelmien asteelle jo pidemmän aikaa. Viimeistään täydennysrakentamisen edetessä olisi etsittävä mahdollisuuksia sisäliikuntatilanteen kohentamiseksi. Sisäliikuntatilojen vajaus Lauttasaassa on Helsingin peruspiirien keskiarvoon verrattuna yhteensä 630 m² asukasmääriin suhteutettuna. Käytännössä tarve on suurempikin, sillä nykyiset tilat eivät sovellu tarkoitukseensa parhaalla mahdollisella tavalla.

Lauttasaaren eräs merkittävimmistä erikoispalveluista on veneilyyn liittyvät palvelutoiminnot. Alaa on kuvastanut Helsingissä viime vuosina yleisesti toiminnan vähentyminen. Lauttasaassa veneilyalan erikoispalveluita on jäljellä Vattuniemessä ja palvelutarjonnan merkitys on tärkeä jo koko Helsinginkin mittakaavassa.



★ Puisto	• Kelan toimisto	■ Päivittäistavarakauppa
☆ Uimaranta	% Posti	) Päiväkoti
◆ Leikkipuisto	+ Apteekki	4 Peruskoulu
0 Urheilupuisto	2 Terveysasema	5 Lukio
⚓ Venesatama	⚓ Kirkko	⊙ Kaupunginkirjasto
= Nuorisotila		

Kuva 9: Lauttasaaren palvelut ja päivittäistavarakaupan saavutettavuus 400m säteellä.

Verrattaessa Lauttasaaren terveysasematilojen määrää asukasta kohden Helsingin peruspiirien keskiarvoon on tämä alueella hieman keskimääräistä suurempi. Terveystoimipalveluiden osalta kuitenkin on otettava huomioon, että tällä hetkellä myös Ruoholahtelaiset asioivat Lauttasaaren terveyskeskuksessa. Tämä ruuhkauttaa keskusta ja ongelma ei poistu ennen kuin Ruoholahteen saadaan oma laitos. Käytännössä tämä ei toteutune ennen Jätkäsaaren rakentamista.

Koulupalveluiden osalta nykyiset resurssit riittävät vielä toistaiseksi hyvin. Esimerkiksi vuonna 1987 oppilaita nykyisissä kouluissa (peruskoulut, Lukio) oli yhteensä noin 1900, mikä on suurin piirtein koulujen maksimikapasiteetti. Vuonna 1998 oppilaita oli vajaat 1500, joten lisätilaa riittäisi yhteensä vielä noin 400 oppilaalle. Käytettävissä olevaan kapasiteettiin vaikuttaa myös mm. oppilaiden ikä ja äidinkieli. Nykyinen väestönkehitys ja ikärakenteen vanheneminen eivät nykyisellään ainakaan ruuhkauta kouluja. Lisäkoulutilan järjestelymahdollisuuksia on mm. Kivelän sairaalan Lauttasaaren osastolla, joka voitaisiin muuttaa takaisin koulukäyttöön melkoisen helposti sairaalatoimintojen sieltä vetäytyessä. LYK:lla on myös vielä lisärakennusoikeutta käytettävissä. Peruskoulutilat ovat jääneet pikkuhiljaa vanhanaikaisiksi ja niiden varustetason nostaminen nykyaikaisia vaatimuksia vastaavaksi on ajankohtaista. Lauttasaaren koulutilojen sijainti on nykyisessä asuinkannassa varsin hyvä, varsinkin ylempien luokkien osalta.

Lauttasaassa lasten ja nuorten vähentyminen on osittain auttanut ikäryhmän palvelutilannetta. Lapset ja nuoret liikkuvat pääasiassa vanhan Lauttasaaren alueella. Lapsille tarjontaa on ainakin leikki- ja liikennepuistoissa, jotka vetävät iltapäivätoiminnallaan perhepäivähoitajia lapsineen paikalle. Hieman vanhemmille tarjontaa on nuorisotalolla, musiikkiopistolla, urheiluseuroilla, kuten koripallo-, jalkapallo- ja käsipallossa. Urheilutoiminnasta selkeimmin pelataan erilaisia pelejä puistoissa sekä Pynnön urheilukentällä, joka kuitenkin kaipaisi perusteellista kunnostamista. Lauttasaaren heikoimpia alueita tarjonnaltaan nuorisolle ovat varsinkin Vattuniemi ja Katajaharju. Tulevaisuuden tarpeet huomioiden uuden nuorisotalon järjestelymahdollisuuksia on syytä tutkia täydennysrakentamisen edetessä. Vattuniemen monipuolistamiseksi alueelle tulisi kehittää toimintoja myös nuorisolle. Katajaharjun tilannetta auttaisi urheilupuiston kunnostaminen nykyaikaiseksi.

Päiväkotitilojen osalta Lauttasaari on muihin peruspiireihin verrattuna keskimääräistä heikommassa asemassa ollen sijalla 25/33. Tilanteessa on mukana myös yksityiset päiväkodit. Lisätarvetta keskiarvoon verrattuna hoitotarveikäisiin suhteutettuna on tällä hetkellä noin 550m².

Kirjastotiloja on myöskin Lauttasaassa keskimääräistä vähemmän, joita on tällä hetkellä yksi pienehkö. Peruspiirin keskiarvoon henkilöä kohden verrattuna lisätarvetta on nykyisin reilut 200 m².

Palvelutasoa vertailtaessa on myös huomattava, että osa palveluista ei ole sidottu peruspiiriin, vaan läheiset alueet täydentävät toisiaan. Tarkastelukeinona palvelutilojen suhteuttaminen sen käyttäjämääriin antaa kuitenkin suhteellisen hyvän kokonaiskuvan alueen palvelutasosta.

Palveluiden lisäsijoittamisessa on huomioitava myös metron mahdolliset pysäkkipaikat. Koska työpaikkaliikenne Vattuniemeen on vilkasta, täytyisi etsiä luonnollisia palveluiden sijoituspaikkoja reitillä metroasemalta Vattuniemeen. Monipuolisen rakenteen saavuttamiseksi asuminen ja liikerakentaminen täytyisi saada lomitettua toimivasti keskenään. Tämä voisi toimia vaikkapa rakentamalla katutaso toimitilaksi vanhaan malliin rakennuskantaa uusittaessa.

6. Kaupunkirakenne

Suurin ongelma Lauttasaaren kaupunkirakenteessa on suurten liikenneväylien aluetta pirstova vaikutus. Varsinkin Länsiväylä on jakanut käytännössä Lauttasaaren kahtia. Länsiväylän pohjoispuolinen alue on jäänyt eristykseen Lauttasaaren toiminnallisesta rakenteesta. Alue olisi mahdollisesti vielä nykyistenkin täydennysrakennussuunnitelmien toteutuessa liian pieni, jotta siitä voisi muodostua toiminnallisesti oma kaupunginosansa. Näin ollen yhteyksiä Länsiväylän pohjoispuolelle tulisi parantaa eheämmän kaupunkikuvan saavuttamiseksi. Toisaalta myös Lauttasaaren muoto niemineen on omiaan aiheuttamaan kaupunkirakenteen hajautumista.

Toinen alueen toiminnallisen rakenteen jakaja on Särkiniementie – Lemissaarentie. Tämä näkyy käytännössä siten, että sen itäpuolella asuvat harvoin asioivat länsipuolella. Tämä johtuu siitä, että erikoispalvelut ovat keskittyneet nykyisin ostoskeskuksen lähistölle. Läntisen Lauttasaaren heikkenemistä on voimistanut entisestään Vattuniemen nouseminen toiseksi palvelukeskittymäksi. Näin ollen vastapainoksi pitäisi kiinnittää huomiota myös läntisen kaupungin kehittämiseen alueen toiminnallisen rakenteen tasapainottamiseksi.

Kiinnostava on myös kysymys siitä tuleeko Lauttasaaren toiminnallinen painopiste siirtymään jatkossa etelämmäksi Vattuniemen ja metrosuunnitelmien ansioista. Mikäli metroaseman sisäänkäynti toteutuu Vattuniemen keskuksen tuntumaan, niin silloin ohikulkuliikenne Vattuniemen suuntaan voimistaa keskuksen mahdollisuuksia. Lauttasaaren toiminnallisen keskuksen kehittäminen saattaisi siirtyä tällöin etelämmäksi, mikä vetäisi pienyrittäjiä ajan myötä puoleensa. Tällöin myös alueen luonnolliset sisäiset liikennevirrat siirtyisivät etelämmäksi, jolloin Lauttasaaren toiminnallinen rakenne saattaisi muuttua paljonkin. Toisaalta vanhan ostoskeskuksen paikka on nykyisin ongelmallinen toiminnallisine epäkohtineen ja Lauttasaaren maantieteellinen keskipiste sijaitsee Pajalahden puiston lähistöllä. Tasapainoisen rakenteen saavuttamiseksi on kiinnitettävä huomiota myös vanhan alueen kehittämiseen työpaikkojen tarjonnassa.

Lauttasaaren keskustalle on ilmennyt kehittämistarvetta ja samalla on kaivattu myös uutta toiminnallista keskusta. Uuden kolmannen kauppakeskuksen kehittämiselle ei löydy perusteita, vaan kyseeseen tulee pikemminkin vapaa-aikaan liittyvien toimintojen kehittäminen. Varsinaista uutta toiminnallista keskustakaan ei kannattane luoda, vaan pikemminkin mahdollisuuksia uusille toiminnoille, tai parannuksia nykyisille palvelutilanteelta heikoimmille aloille. Koska mahdollisuudet lisärakentamiseen ovat nykyisin vähäiset Lauttasaaren ydinalueilla, on eräs mahdollisuus metroaseman rakentamisen yhteydessä tutkia maanalaisten toimintojen kehittämistä. Koska Lauttasaaresta puuttuu väestösuoja, tämän yhteyteen olisi mahdollista kehittää oheistoimintoja. Esimerkkinä toimii Merihaan väestösuojan yhteyteen lähivuosien aikana maan alle valmistuva pelikenttäkokonaisuus, joka on yhteensä noin 10 000 m². Joka tapauksessa metroaseman maan alaisen rakentamisen yhteydessä on syytä toteuttaa aseman lisäksi jotain muutakin toimintaa.

6.1 Lauttasaari osana korkean teknologian akselia

Helsingin korkean teknologian ja osaamisen vyöhyke kulkee Otaniemestä Ruoholahden kautta keskustaan. Lauttasaari sijaitsee edullisesti vyöhykkeen läpikulkuasemana, joka luo mahdollisuuksia voimakkaalle kehitymiselle teknologisen osaamisen imussa. Ruoholahden teknologiakeskittymän ja Nokian sekä Otaniemen vuorovaikutus on mahdollisuus, joka paranee entisestään Länsimetron toteutuessa. Korkeateknologinen ala kasvaa nopeasti ja uusia toimitiloja kaivataan lisää.

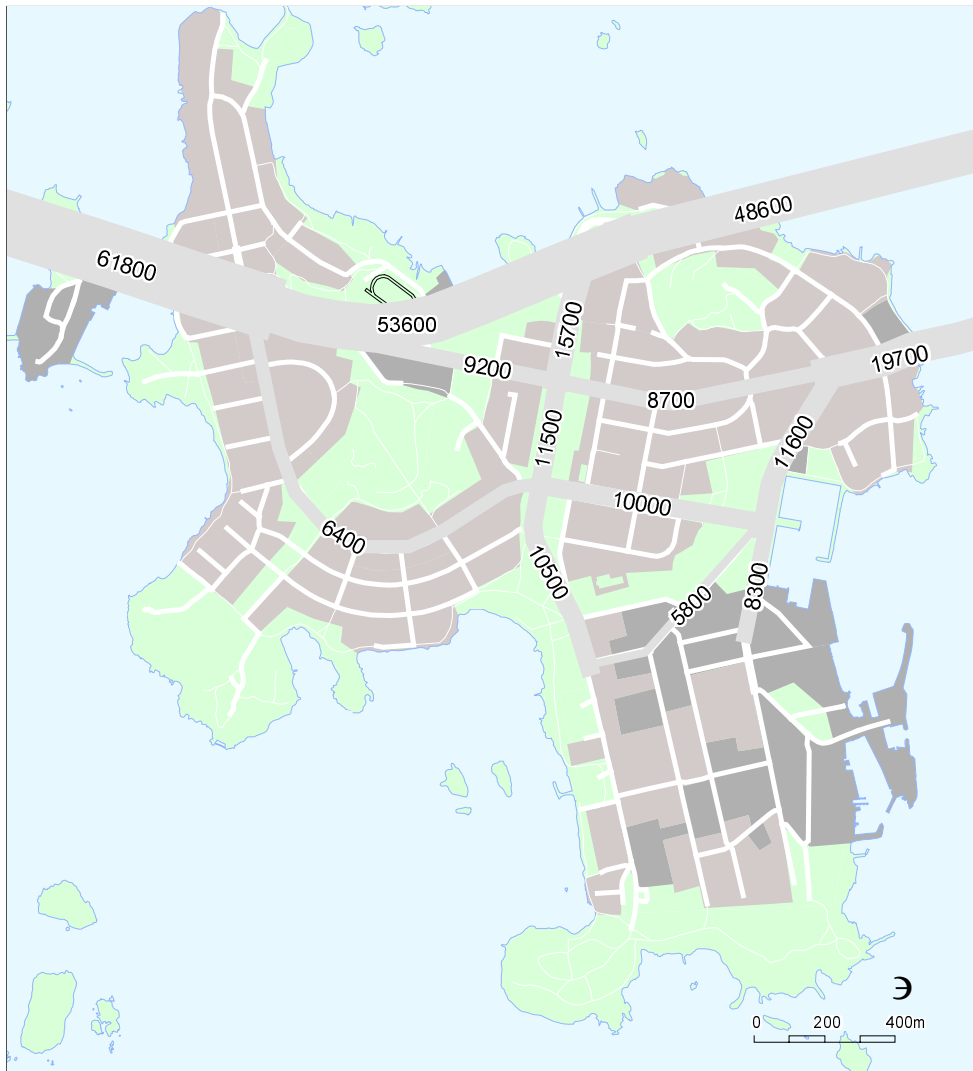
Lauttasaaressa sijaitsee uuden yleiskaavan keskeinen toimitila-alue, jossa on monikäyttöisiä toimitiloja. Alueella on potentiaalia houkutella tietoteknisen alan pienyrittäjiä ja näiden mukana saada myös oheispalveluita. Vattuniemen alueella voitaisiin kehittää kansainvälisestikin korkeatasoista palvelutuotantoa, joka tukeutuu uusimman high-tech osaamisen hyödyntämiseen. Kehityksen mukana pysymiseksi liiketiloihin täytyisi järjestää myös nopeat verkkoyhteydet asianmukaisin kaapeloinnein, kuten on jo ollut tekeilläkin. Myös uusiin rakennushankesuunnitelmiin kuuluva toimitilarakentaminen Länsiväylän ja metroyhteyksien varrella parantavat mahdollisuuksia hyödyntää alueen läpi kulkevaa teknologista vuorovaikutusta. Uuden osaamisen saaminen Lauttasaareen avaa myös mahdollisuuksia muille yrittäjille ja palvelurakenteelle ja kääntää taantuneen yhdyskuntarakenteen uuteen nousuun.

7. Liikenteelliset kysymykset

7.1 Länsiväylä

Länsiväylä aiheuttaa Lauttasaaressa kaupunkirakenteen jakautumisen kahteen osaan. Väylä on rakentunut viimeisen 40 vuoden aikana etupäässä liikenteellisistä lähtökohdista kaupunkikuvan kustannuksella. Saaren luonnolliset yhteydet väylän etelä- ja pohjoisosien välillä katkeavat nykyisin lähes kokonaan. Tielinja nousee Ruukinlahden puistossa penkalle ja meluvallien vielä korottamana myös näköyhteys puisto- ja piha-alueilta katkeaa merenrantaan. Urheilupuiston alueet kärsivät liikennemelusta ja alue jää kauaksi kouluista. Länsiväylän linja kulkee Katajaharjun kohdalla syvällä harjussa leikaten yhteydet Myllykallion ja Katajaharjun välillä kokonaan. Kokonaisuudessaan Länsiväylä vie huomattavan suuren maa-alueen Helsingin ydinalueella.

Länsiväylä on Lauttasaaren kohdalla 3 – kaistainen molempiin suuntiin. Nykyiset liikennemäärät vaihtelevat 48 000 – 66 000 välillä, mutta määrän on ennustettu nousevan länsimetron toteutuessakin 61 000 – 88 000 välille vuoteen 2020 mennessä. Nykyisin raskaita ajoneuvoja on 4% ja busseja 3%. Liikenne toimii väylällä aamuhuipun aikana ilman merkittäviä viivytyksiä autoilijoille. Iltahuipun aikana liikenne ruuhkautuu hieman, mutta käytännössä viivästyksiset ovat muutaman minuutin luokkaa. Kokonaisuudessaan liikenneverkon välityskyky riittää vielä nykyisille liikennemäärille Lauttasaaren alueella.



Kuva 10: Keskimääräiset autoliikennemäärät Lauttasaaren alueella 1998. Länsiväylän liikenne on ollut kasvussa jatkuvasti. Kokonaisuudessaan saaren liikenneverkon välityskyky riittää vielä nykyisin.

7.2 Liikenteen meluhaitat

Länsiväylä Lauttasaaren kohdalla on meluntorjunnan kannalta hyvin vaativa kohde. Väylän melu aiheuttaa merkittävää haittaa ympäristöönsä. Tieliikenteen meluhaittojen ehkäisemiseksi on olemassa erilaisia lähestymistapoja. Liikenteen suunnittelulla voidaan liikennevirtoja ohjata ajoreiteille, joilla haitat jäävät vähäisimmiksi. Länsiväylän tapauksessa Lauttasaaren osalta suurien liikennevirtojen ohjaaminen vaihtoehtoisia reittejä pitkin ei ole toteutettavissa järkevästi. Saaren asema läpikulkupaikkana on ollut alueen ongelma jo siltayhteyksien rakentamisesta lähtien. Maankäytön tiivistämisellä voidaan luoda edellytyksiä joukkoliikenteen tehokkaammalle toiminnalle, jolloin henkilöautoliikenteen määrä vähenee ja samalla myös sen aiheuttamat haitat. Länsimetron toteutuminen saattaisi vähentää henkilöautoliikenteen osuutta merkittävästi.

Ajonopeuden alentaminen on tehokas keino vähentää liikennemelua. Nopeuden alentaminen 20 km/h vähentää melua 3 dB. Länsiväylällä on tällä hetkellä muuttuvana perusnopeus rajoituksena 80 km/h, mikä voitaisiin hyvin alentaa perusnopeudeksi 60 km/h. Nopeusrajoituksen laskeminen Espoon puolelta Länsiväylän päähän ei kasvata lyhyellä välillä matka-aikaa olennaisesti. Myös tiepäälysteen ominaisuuksilla on merkitystä liikenteen meluun varsinkin suuremmilla nopeuksilla. Oikeanlainen päälystelaatu voi vähentää ajoääntä 3-5 dB. Suomen olosuhteisiin soveltuvat hiljaisemmat päälystelaadut ovat vielä tutkimusasteella.

Meluesteiden rakentaminen on konkreettinen keino ongelman vähentämiseksi. Länsiväylän varteen Lauttasaassa on rakennettu meluesteitä aitojen, kaiteiden ja vallien yhdistelmänä. Jatkuvien esteiden rakentaminen on kuitenkin mahdotonta eritasoliittymien vuoksi. Myös vaihtelevat maastonmuodot aiheuttavat ongelmansa. Tehokas meluntorjunta vaatisi alueella huomattavan korkeita meluesteitä. Korkeat esteet eivät tule kysymykseen jo arvokkaan merimaisemankin vuoksi. Meluongelma on saatu torjuttua katutasolla ilmeisesti suhteellisen hyvin, mutta kaikkia asukkaita ei ole voitu suojata yli 55 dB:n melulta. Varsinkin lähialueen ylempiin kerroksiin melutaso on saattanut jopa nousta. Lisäksi kiistan alla on muutama vuosi sitten toteutetun Ruukinlahden puiston meluvallin korkeusasema. Läheisten talojen alimmista kerroksista on menetetty näköyhteys Seurasaaren selälle, vaikka näkymien ei pitänyt meluntorjunnasta suunnitelmien mukaan kärsiä.

Länsiväylä Lapinlahden sillalla on yksi pääkaupunkiseudun pääväylien meluntorjuntaohjelman kohteista. Aluetta koskevalla meluvyöhykkeellä koillisessa Lauttasaassa on arvioitu asuvan vuonna 2020 ilman toimenpiteitä 60 – 65 dB alueella 207 asukasta ja 55 – 60 dB alueella 336 asukasta. Toimenpiteenä esitetään rakennettavaksi sillalle meluseinää 150m ja melukaidetta 460m. Toteutetun meluntorjunnan ansiosta asuisi 60 – 65 dB alueella 73 asukasta ja 55 – 60 dB alueella 357 asukasta. Meluesteet on tarkoitus toteuttaa 2011 – 2020.

7.3 Liikenneonnettomuudet Lauttasaaressa

Lauttasaaren asema läpikulkupaikkana ja toimintojen keskittyminen pääväylien varsille on tehnyt alueesta perinteisesti myös alttiin liikenneonnettomuuksille. Kymmenvuotiskaudella 1989 – 1998 on Lauttasaaressa tapahtunut keskimäärin 99 liikenneonnettomuutta, näistä 18 on johtanut loukkaantumisiin tai kuolemaan, mutta vuosina 1995 – 1998 ei ole ollut kuolemantapauksia. Onnettomuuksien määrä on kokonaisuudessaan ollut lievässä laskussa. Loukkaantuneista on ollut 50% henkilöautossa, 26% jalankulkijoita, 19% pyöräilijöitä ja 5% moottoripyöräilijöitä tai mopoilijoita. Määrät eivät pidä sisällään kevyen liikenteen pienempiä onnettomuuksia, joita ei yleensä ilmoiteta viranomaisille.

Alueella muita kohtia enemmän onnettomuuksia on sattunut katuosuudella Meripuistotie – Heikkiläntie - Wavulinintie 13 hvo/5v, Lauttasaarentiellä Meripuistotien ja Pohjoiskaaren välillä 9 hvo/5v ja Länsiväylällä Lemissaaren liittymän länsipuolella 9 hvo/5v. Kokonaisuudessaan onnettomuuksien määrä suhteessa liikennemääriin ei ole kuitenkaan keskimääräistä suurempi Lauttasaaressa.

7.4 Länsimetro Lauttasaaressa

Länsimetron tarpeellisuuden ja toteuttamiskelpoisuuden tutkiminen kuuluu osana Helsingin ja Espoon yleiskaavatyöhön. Metrosuunnittelun ensimmäisessä vaiheessa on tarkoitus löytää linjausvaihtoehdoista eri tekijät huomioonottaen paras ratkaisu. Valittua metrolinjausta tutkitaan edelleen suunnittelun toisessa vaiheessa, jolloin metroa voidaan verrata bussivaihtoehtoon. Vuoden 2001 lopulla on tarkoitus tehdä päätös siitä, varaudutaanko tulevaisuudessa metro- vai bussijärjestelmän vaihtoehtoon. Mikäli metroon tällöin päädytään käynnistetään hankkeesta yksityiskohtaisemmat arviot, kuten YVA. Vuoden 2004 lopulla on tarkoitus tehdä lopullinen päätös siitä, toteutetaanko metrohanke. Vasta tämän jälkeen voidaan aikaisintaan aloittaa käytännön rakennussuunnittelu.

Suurimman vastustuksen länsimetro saa Lauttasaaressa Koivusaaren osalta. Alue on monille saaren asukkaille maisemallisesti tärkeä ja Lauttasaareen haluttaisiinkin yleensä vain yksi asema. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa tarkoituksena on kuitenkin tehostaa yhdyskuntarakennetta raideliikenteen vaikutusalueilla. Länsimetrohanke ei pohjimmiltaan kohtaa suurta vastustusta Lauttasaaressa, sillä metroon liittyy myös mahdollisuuksia kaupunkirakenteen kehittymiselle. Suurin haaste onkin siinä, kuinka metro saadaan toteutettua niin, että aseman vaikutusalueella ja koko kaupunginosassa siitä saadaan otettua kaikki mahdollinen hyöty irti kehitystä silmälläpitäen.

Länsimetron toteutuessa tärkeäksi muodostuu myös liityntälinjojen toimivuuden turvaaminen. Ainakaan Lauttasaaren kaukaisimmat alueet eivät ole kävelymatkan päässä tämän hetken suunnitelluista metropysäkeistä, joten paikallisliikenteen tulee toimia metroasemille, ettei yksityisautoilulla korvata huonosti toimivaa sisäistä joukkoliikennettä. Toimiva julkinen liityntäliikenne säästää myös tilaa keskeisiltä alueilta pysäköinnin järjestelyissä. Ainakin nykyisen aluetta kiertävän bussilinja 20:n tapainen palvelulinja riittävän tiheine vuoroväleineen pitäisi liikennöidä jatkossakin. Joukkoliikennesyhteyksien säilyttäminen myös metron liikennöintiajan ulkopuolella pitäisi järjestää riittävän hyvin.

Metrolinjan mukana avautuu mahdollisuuksia hyödyntää entistä paremmin korkean teknologian vuorovaikutusta Ruoholahden ja Nokian - Otaniemen välillä. Metrolinjan vaikutuspiiriin voidaan luoda korkean teknologian alan sijoittumisedellytykset, jolloin saadaan avattua positiivinen suunta Lauttasaaren kehitykselle. Moderni kehitys tuo mukanaan samalla muita uusia mahdollisuuksia. Metron linjauksessa ja pysäkkivaihtoehtoja etsittäessä tulee huomioida Vattuniemen merkitys tärkeänä työpaikka-alueena ja potentiaalisena toimitilojen tarjoajana. Metrohankkeella voidaan rajoittaa myös Lauttasaassa autojen läpikulkuliikenteen jatkuvaa kasvua.

8. Lauttasaaren täydennysrakentamismahdollisuudet

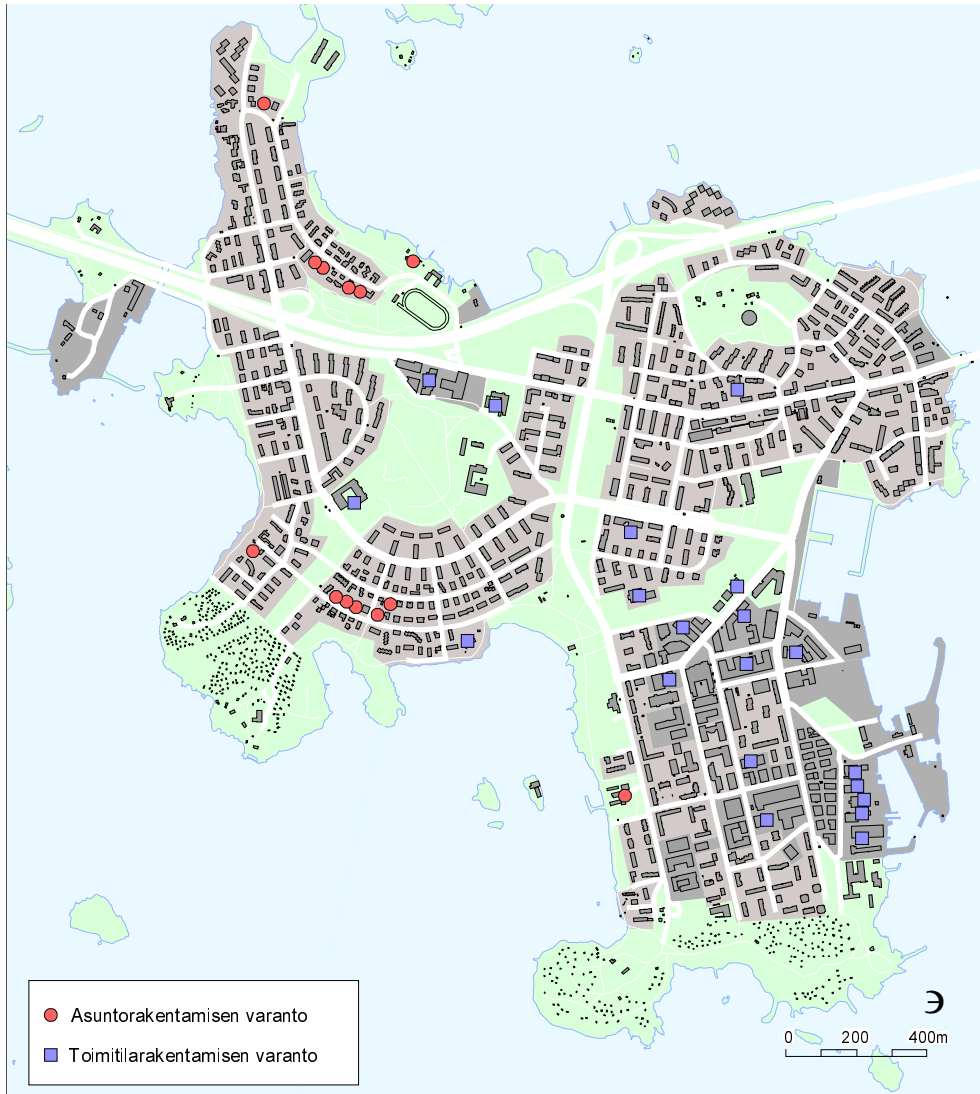
8.1 Nykyisen rakennuskannan tehostamismahdollisuudet

Rakennusvarannoksi lasketaan kaavayksiköittäin tyhjät tai vajaasti rakennetut yksiköt. Varanto saadaan vertailemalla rakennettua kerrosalaa rakennusoikeuden mukaiseen. Asuntorakentaminen pitää sisällään kerros-, rivi-, ja pientaloyksiköt ja näistä yleensä kerrostaloyksiköiden varannot rakennetaan täyteen ensimmäisenä. Asuntojen lisärakennusmahdollisuudet nykyistä kantaa tehostamalla ovat kokonaisuudessaan vähäiset. Vaikka rakennusoikeuden täysi hyödyntäminen on tontinhaltijan etujen mukaista, ei omistajalta välttämättä löydy aina halukkuutta lisärakentamisen toteuttamiseen.

Toimitilarakentamisen yksiköt sisältävät toimisto-, teollisuus-, liike- ja julkiset yksiköt. Varantojen määrät vaihtelevat melko paljonkin ollen suurimmillaan lähes 20 000 k-m² yksikköä kohden. Suurimmat varannot ovat teollisuusalueilla, joissa kaavojen rakennustehokkuudet tyypillisesti ovat korkeita.

Lauttasaaren alueella on asuntorakentamisen vajaasti rakennettuja yksiköitä 13 kpl. Varannoksi on huomioitu vain yli 200m² rakennusoikeudet. Näiden yhteenlaskettu lisärakentamispotentiaali on noin 6000 k-m². Toimitilarakentamisen vajaasti rakennettuja yksiköitä on 20 kpl. Pienimmät yksiköt ovat noin 1000 k-m² ja näiden yhteenlaskettu varanto on noin 77 000 k-m². Varantoja tarkastellessa on huomioitava myös, että läheskään kaikki lisärakentamisen kerrosala ei ole välttämättä taloudellisista tai käytännön

syistä rakennettavissa. Osa varannoista sijaitsee myös nykyisin rakennuskieltoalueella. Rakennusoikeudeltaan pienempiä varantoja on paljon, mutta ne eivät ole tavallisesti käytännössä toteuttamiskelpoisia. Kaiken kaikkiaan rakennuskannan tehostamismahdollisuudet kokonaisuudessaan jäävät kuitenkin melko pieniksi verrattuna suurempiin suunnittelukokonaisuuksiin. Toteuttamiskelpoiset lisärakennusoikeudet voitaisiin käyttää esimerkiksi Vattuniemessä alueen monipuolisuuden nostamiseen lähipalveluita kehittämällä.



Kuva 11: Lauttasaaren nykyisen rakennuskannan tehostamismahdollisuudet.

8.2 Pajalahti

Suomenlahden merenkulkupiirin tukikohdan alue Lohiapajanlahden eteläpäässä tulee vapautumaan, kun toiminta siirtyy Vuosaareen. Alue on merkitty nykyiseen yleiskaavaan asuntoalueeksi ja ranta virkistysalueeksi. Tämän lisäksi Pajalahden suunnittelualue pitää sisällään Lohiapajanlahden pienvenesataman, sataman venekerhot, sekä puistoalueet lahden ympärillä sekä Pajalahdessa. Tiealueista suunnitelmiin liittyy Tallbergin puistotien varsi katuineen, Meripuistotie ja Heikkiläntie.

Alueelle on tutkittu mahdollisuuksia täydennysrakentamiselle nykyisiä toimintoja uudelleen järjestellen. Samaan kokonaisuuteen liittyy myös Pajalahden puiston reunaan alustavana vaihtoehtona suunniteltuun metroasemaan liittyvät tarpeet. Tallbergin puistotien varrelle on mahdollisuus järjestää metron liityntäliikenteen vaatima pysäköintitila, mikäli sisäänkäynti toteutetaan alueelle. Lähtökohtana on suunnittelualueen nykyisten käyttäjien (asukkaiden, päiväkodin, monitoimitalon, jalkapallokentän- ja venesataman) toiminnan säilyttäminen alueella.

Keskeisenä elementtinä alueen suunnittelussa on Tallbergin puistotien katuakseli Pajalahden rannassa, jolle halutaan saada arvokas, merinäkömät säilyttävä päätepiste. Lähtökohtaisesti täydennysrakentaminen sulautetaan nykyiseen rakennuskantaan ja maisemaan. Puiston kokonaispinta-ala on tarkoitus säilyttää ennallaan sekä järjestää rantaa myötäilevä yleinen ulkoilureitti, sekä mahdollisesti avoin kokoontumistila, kuten tori.

Alueen rakentamisessa on ollut esillä useita luonnoksia. Asuinkerrosalaa on yhteensä noin 40 000 k-m², mikä tarkoittaisi noin 800 – 1000 asukasta. Vaihtoehtoissa Tallbergin puistotie päättyy joko toriin, puistoon tai venesatama-aiheeseen.

Pajalahden alue täydennysrakennuskohteena sijaitsee Lauttasaaren keskeisellä alueella. Mikäli metroaseman sisäänkäynti toteutuu puistotien reunaan on sijainti uudelle rakentamiselle erinomainen. Etuna on myös, että rakentaminen keskittyy etupäässä rakenteen tehostamiseen toimintoja järjestelemällä. Merellinen toriaukio ja rantaa myötäilevä ulkoilureitti kohentavat ympäristöä, mikä auttaa osaltaan Vattuniemen ilmeen kohentamisessa.

8.3 Länsiväylän kattaminen Katajaharjussa

Lauttasaaren pohjoisosan yhtenä kehittämismahdollisuutena on tutkittu Länsiväylän kattamista Katajaharjussa. Kansirakenteen avulla on mahdollisuus eheyttää ja tiivistää alueen maankäyttöä ja vähentää Länsiväylän ongelmallisuutta. Suunnittelutyön lähtökohtana on uusien poikittaisyhteyksien luominen väylän etelä- ja pohjoisosien välille. Uudella rakentamisella on mahdollisuus täydentää olemassa olevaa rakennuskantaa toimivaksi kokonaisuudeksi myös maaston luonnolliset muodot säilyttäen. Alueen nykyiset liikenneväylät on mahdollisuus säilyttää ennallaan ja

rakentamisen painopiste pitää nykyisen mukaisesti saaren sisäisen pääväylän Lauttasaarentien varrella.

Länsiväylän kansirakenne vapauttaa maa-alueita n. 5 – 7 hehtaaria väylän katetun matkan ollessa noin 300 - 550m. Tutkituissa vaihtoehtoissa tunneli alkaa Katajaharjuntien kohdalta jatkuen pidemmässä vaihtoehdossa Ruukinlahden puistoon nykyisen Lahnalahdentien alikulun kohdalle. Lyhyemmässä vaihtoehdossa tunnelin itäpää olisi nykyisen tenniskentän kohdalla.

Pidempi tunnelivaihtoehto mahdollistaa asuntorakentamista noin 40 000 – 60 000 k-m², sekä toimitila- ja palvelurakentamista yli 40 000 k-m². Työpaikkarakentamisella on mahdollisuus täydentää nykyistä liike- ja teollisuusaluetta. Lyhyemmässä tunnelivaihtoehdossa rakentaminen sijoittuu Lauttasaarentien varteen, jolloin kerrosalaa voidaan toteuttaa 35 000 k-m².

Eräänä vaihtoehtona urheilukentän paikka on tutkittu siirrettäväksi Ruukinlahden puistoon, jolloin sen saavutettavuus olisi parempi. Toisaalta vanhaan paikkaan on jo totuttu ja alue toiminee paremmin yhtenäisenä urheilupuistona nykyiseen tapaan. Kenttä kaipaa joka tapauksessa ainakin perusteellista korjaamista. Kenttä voitaisiin toteuttaa uudelleen nykyisellä alueellaan niin, että alueen mahdollisuudet saadaan hyödynnettyä paremmin.

Katajaharjun rakentamisen yhteydessä avautuu mahdollisuus muiden nykyisten urheilupalveluiden parantamiselle. Urheilupuiston alue on nykyisin huonosti käytetty resurssi varsinkin talviaikaan, jolloin alueen hoito on heikolla tasolla. Tämä on aiheuttanut talviurheilutoimintojen siirtymistä resursseiltaan riittämättömille puistoalueille. Katajaharjun suunnitelmiin pitäisi liittää kokonaisideointi siitä, kuinka alueella vapaa-aikaan liittyvät toiminnot saadaan järjestettyä tulevaisuudessa niin, että alue palvelee mahdollisimman hyvin eri käyttäjäryhmiä. Alueelle on mahdollisuus toteuttaa kaivattu sisäliikuntakeskus, jolloin urheilutoiminnot jäsentyvät selkeästi omaksi kokonaisuudekseen.

Kokonaisuudessaan Länsiväylän kattamiseen Katajaharjussa liittyvän suunnitelman vahvimpia puolia on väylän aiheuttamien ongelmien väheneminen. Meluhaitta poistuu katetulla osuudella kokonaan ja yhteydet väylän poikittaissuunnassa paranevat ratkaisevasti. Virkistys- ja ulkoilualueiden kokonaisala on mahdollisuus säilyttää suurin piirtein ennallaan. Ruukinlahden puisto tosin pienenee hieman pidemmässä vaihtoehdossa, joskin puiston osa on nykyisin parkkialueena.

Länsiväylän kattaminen Katajaharjun kohdalla on käytännössä ideaalisin täydennysrakennusvaihtoehto esillä olleista suunnitelmista. Mikäli väylän puhkaiseman harjun muoto voidaan palauttaa, niin maisemaan saadaan aikaan huomattava parannus uudesta rakentamisesta huolimatta. Lisäksi rakentaminen suuntautuu jo rakennetulle alueelle. Paikallistasollakin idea on koettu toteuttamiskelpoiseksi. Taloudelliset edellytykset hankkeen toteutumiselle ovat olemassa. Skanska on päätenyt konsulttityön laatimisen jälkeen laskelmissaan lopputulokseen, että jo rakennusoikeudeltaan pieninkin vaihtoehto olisi taloudellisesti toteutettavissa.

8.4 Lemislahti

Lemislahteen on suunnitteilla uusi osittain merentäytöllä rakentuva asuinalue Länsiväylän tuntumaan. Suunnitelma liittyy osittain länsimetron. Raideliikenteen tuntumassa maankäyttöä pyritään tehostamaan, jolloin kasvupaineita saadaan purettua hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsin.

Länsiväylän rakentaminen on vaikuttanut Lemislahden alueen muotoutumiseen voimakkaasti. Väylä rajaa alueen irralliseksi ja liikenteen melu pääsee nykyisin alueelle, koska meluvallit puuttuvat rannan puolelta. Liike- ja työpaikkarakentamista alueella ei ole ja varsinainen asutus puuttuu muutamaa vähäistä rakennusta lukuunottamatta. Alue rajautuu viereiseen Maamonlahden asuinalueeseen. Lemislahden ohi kulkee nykyisin myös merkittävä seudullinen kevyen liikenteen reitti.

Yhteydet Lemislahdelle ovat nykyisin heikot Lauttasaaren eteläosista. Lahnalahdentien alikulku jatkaa Katajajarjulle, Maamonlahdentien ylikulku päättyy Maamonlahdelle ja näiden välinen yhteys puuttuu kevyen liikenteen reittiä lukuunottamatta. Myöskään Länsiväylältä ei ole suoraa yhteyttä alueelle.

Lemislahden alueen rakentamissuunnitelmista on ollut esillä kaksi vaihtoehtoa. Arkkitehtitoimisto Kairan luonnoksissa mereen rakentuva alue on pitkänomainen niemi, joka työntyy kauemmas merelle. Työn pohjalta on kaupunkisuunnitteluvirastossa kehitelty myös paremmin rannan ja maaston muotoihin sopivaa täyttöaluetta, joka sijoittuu kokonaan matalan veden alueelle. Jatkosuunnitelmassa myös nykyisen asutuksen merinäköalat säilyvät paremmin, ja rannat rakentuvat luonnontilaista muistuttaviksi.

Lemislahden suunnitteluhankkeella on mahdollisuus eheyttää kaupunkirakennetta paikallisesti. Länsiväylän nykyisin erottamat osat yhdistyvät alueella toiminnallisesti toisiinsa Lemissaarentien kohdalla väylän yli rakennettavan kannen avulla, joka kattaisi Länsiväylän noin 100 - 150 metrillä. Näin saadaan alueelta toimiva yhteys Lauttasaaren toiminnalliseen keskukseen ja mahdolliseen metron. Kulkuyhteydet Lemissaareen on tarkoitus parantaa niin, että Länsiväylältä pääsee suoraan alueelle. Näin alueen saavutettavuus olisi mahdollisimman hyvä. Myös Länsiväylän pohjoispuolisen alueen väylän suuntainen kaupunkirakenne paranee. Kevyen liikenteen yhteydet Länsiväylän suunnassa voidaan säilyttää. Kansirakenne ehkäisee liikennemelua paikallisesti hyödyntäen myös väylän eteläpuolista aluetta.

Kaiken kaikkiaan alueelle on suunnitteilla asuinrakentamista noin 80 000 k-m², jolloin käytännössä asukkaita alueelle sijoittuisi 1600. Liike- ja toimitila sijaitsee kokonaisuudessaan Länsiväylän varrella tai kansirakenteella, jolloin rakennukset suojaavat asutusta liikennemelulta ja sijainti on hyvä erinomaisen saavutettavuuden ansiosta. Julkisista palveluista on suunnitteilla ollut ainakin koulu ja päiväkot.

Lemislahden kehittämisessä tärkeää on saada alue sidotuksi mahdollisimman tiiviisti osaksi Lauttasaaren toiminnallista rakennetta. Käytännössä jonkinasteinen kansirakenne Länsiväylän päällä toiminee parhaiten, sillä myös kevyen liikenteen suorat yhteydet on järjestettävä hyvin toimiviksi. Toinen tärkeä kysymys on alueen muodostaminen niin, että haitat merialueelle ja maisemakuvalle jäisivät mahdollisimman vähäisiksi. Eräs huomionarvoinen mahdollisuus alueen kehittämisessä on Länsiväylän peittämän alueen parempi hyödyntäminen. Mikäli väylän tasoa on mahdollisuus laskea niin, että sen päälle voidaan toteuttaa rakentamista Katajaharjun tapaan, saataisiin nykyinen kaupunkirakenteen hukka-alue tehokkaaseen hyötykäyttöön. Näin uusi rakentaminen voitaisiin suunnata enemmän jo rakennetun alueen tehostamiseen.

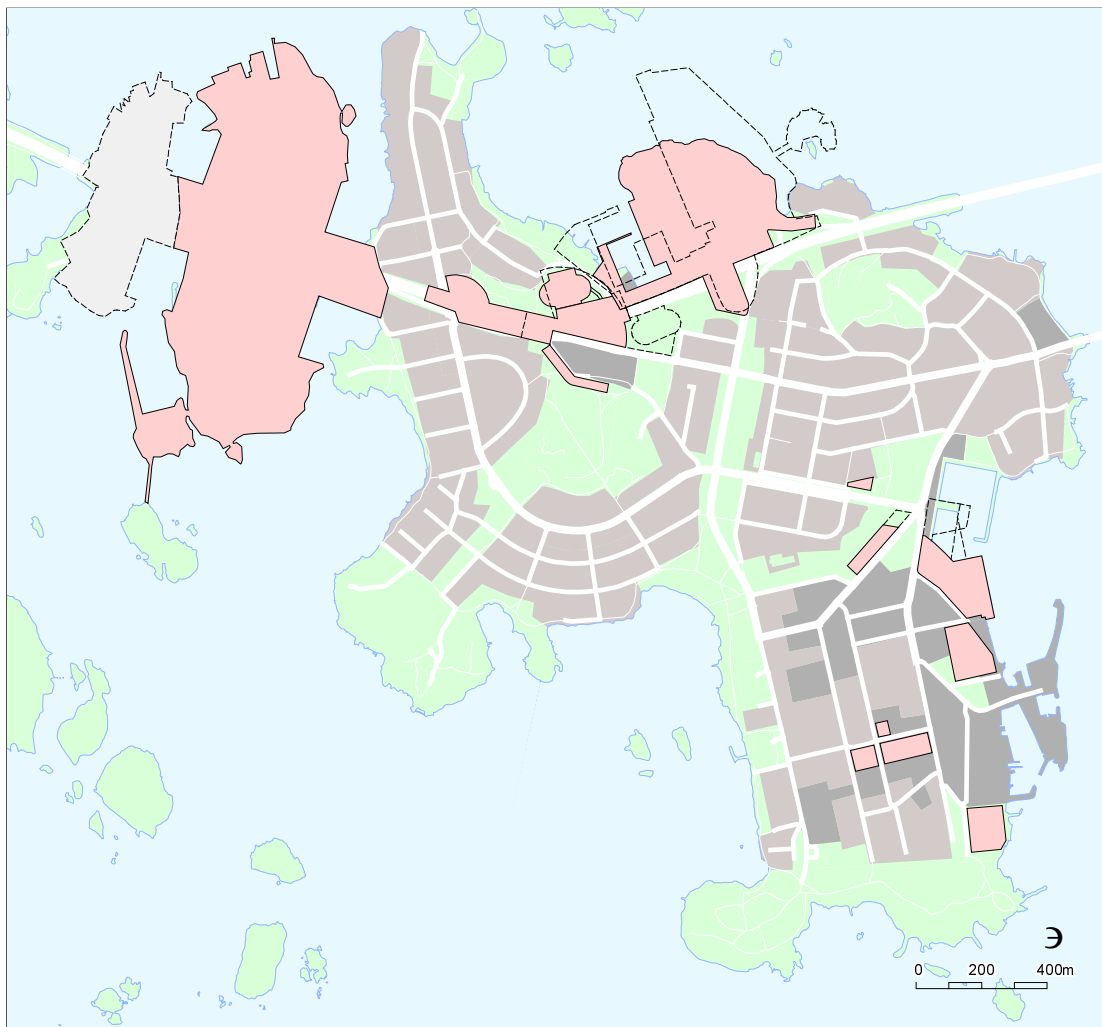
8.5 Koivusaari

Länsiväylä jakaa nykyisin Koivusaaren kahteen osaan. Eteläosassa sijaitsee venesatama ja veneilyyn liittyviä toimintoja. Eteläisin kärki on luonnontilaista virkistysaluetta. Pohjoispuolella on loma-asunto ja edustustila. Hanasaaressa toimii Pohjoismainen kulttuurikeskus. Varsinaisia palveluita tai pysyvää asutusta alueilla ei ole. Koivusaari ja Hanasaari ovat osa saaristoista sisälahtimaisemaa, jossa on säilynyt osittain alkuperäistä saaristoluontoa.

Lähtökohtana Koivusaaren – Hanasaaren alueen suunnitelmassa on maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti selkeästi omaksi kokonaisuudekseen hahmottuva saaripari. Merellisyys ja veneily ovat keskeisiä teemoja ja ranta on lähellä kaikkia rakennuksia. Saaret säilyvät erillisinä, jolloin rantaviivaa on paljon ja veden virtaukset sekä veneväylät saadaan säilytettyä. Näin myös Länsiväylän suunnassa kulkijoille säilyy vapaita näkymiä merelle. Täyttöjen maisemallisessa rajassa pyritään säilyttämään suuret lahdet ja selät luontevina kokonaisuuksina. Saarien väliset salmet on tarkoitus rakentaa kaupunkimaisiksi pienvenesatamineen. Lehtisaaren selän puolella rakentaminen on väljempää ja monimuotoisempaa. Välisaaristoon rajoittuvien rantojen luonne on puistomainen, mahdollisimman luonnonmukainen. Hanasaaren ja Karhusaaren välisen salmen rannat jätetään luonnontilaan liikennejärjestelyjä lukuun ottamatta.

Vaikka suunnittelualue rakentuu pääasiassa asumiselle, myös työpaikkoja on tarkoitus sijoittaa alueelle. Asuinrakennukset järjestetään siten, että merinäköala avautuu mahdollisimman monelle. Saarien keskelle on jätetty avoimempia puisto-, päiväkotij- ja koulukortteleita. Asutus on suojattu Länsiväylän liikennemelulta väylän suuntaisilla työpaikkarakennuksilla. Myös rakennusten muotoilulla ja suuntauksella vähennetään meluhaittoja. Aukkaita Koivusaareen voisi sijoittua noin 5000, Hanasaareen reilu 1000. Liike- ja työpaikkatiloja Koivusaareen on suunniteltu 60 000 k-m² sekä Hanasaareen 30 000 k-m². Julkisia palveluita tulisi olemaan Koivusaaressa mm. ala-aste pelikenttineen ja pieni ylä-aste. Hanasaaren palveluita ei ole vielä kartoitettu tarkemmin. Metroaseman tuntumaan on suunniteltu pientä palvelukeskittymää jossa olisi ainakin päivittäistavarakauppa, muutama pieni liiketila ja kioskij. Laajempiin kaupallisiin palveluihin ei alueen väestömäärä yksin riitä.

Koivusaari liittyy suunnitelmiltaan tiiviisti metrohankkeeseen. Tarkoituksena on tehostaa maankäyttöä Lauttasaaren ja Espoon asemien välillä, jossa maankäyttö on nykyisin tehotonta. Asemaväli ilman Koivusaarta tulisi myös poikkeuksellisen pitkäksi. Keskeisin suunnittelukysymys Koivusaassa on siinä, kuinka riittävä määrä asukkaita voidaan sijoittaa metroaseman läheisyyteen niin, että haitat maisemalle ja merialueelle jäisivät mahdollisimman vähäisiksi. Suunnitelmien pohjalta on käynnistetty tutkimuksia täyttöalueen vaikutuksista merialueelle ja ympäristöön. Nykyinen metroaseman suunniteltu sijainti palvelisi myös läntisintä Lauttasaarta. Koivusaari on myös mahdollisuus palvelurakenteeltaan köyhtyneelle läntiselle Lauttasaarelle, sillä uusien asukkaiden myötä avautuu mahdollisuus paikallispalvelujen elvyttämiselle.



Kuva 12: Lauttasaaren suunnitellut täydennysrakennuskohteet ja vaihtoehtoiset linjaukset. Hanasaaren alue rakentuu kokonaisuudessaan Espoon puolelle.

9. Täydennysrakentamisen vaikutus Lauttasaaren väestönkehitykseen.

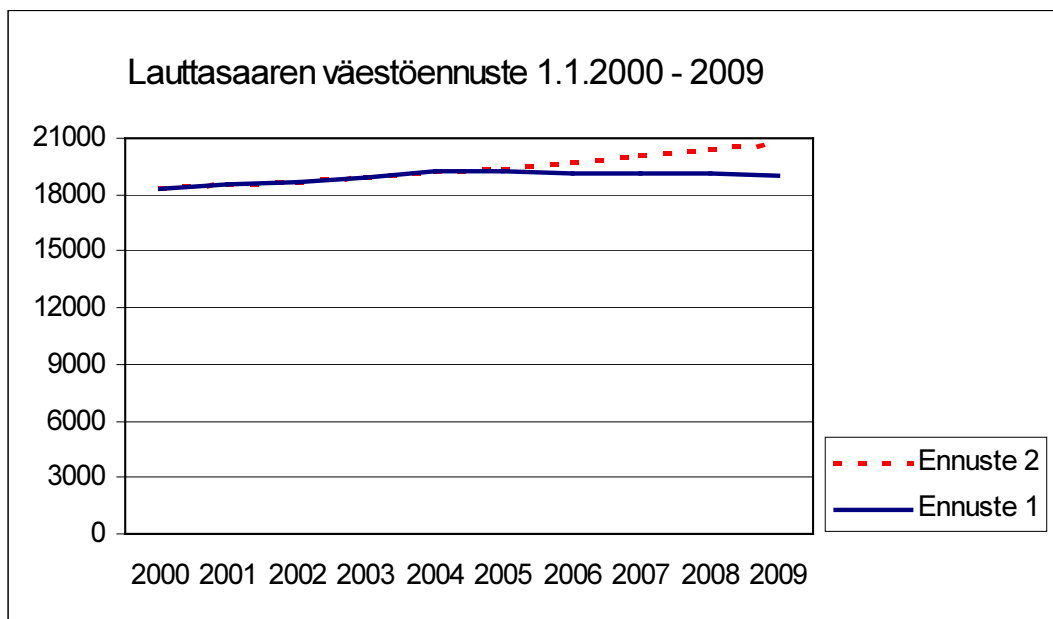
Suunniteltujen täydennysrakennuskohteiden vaikutus Lauttasaaren väestönkehitykseen on monestakin näkökulmasta kiinnostava kysymys. Kuinka väestömäärä tulee kokonaisuudessaan kehittymään ja mikä on vaikutus ikä- sukupuoli yms. demografisiin seikkoihin. Tämä on tärkeä kysymys mm. palvelurakenteen ylläpitämisen ja kehittämisen kannalta. Mihin mahdollinen kasvu suuntautuu ja mikä on sen vaikutus liikennemääriin vaikuttaa myös alueen toiminnalliseen rakenteeseen.

Lauttasaaren alueelle on valmistumassa uusi kaupungin virallinen väestöennuste. Väestöennuste esittää tilanteen vuosille 2001 – 2009. Mukaan on otettu suunnitelluista rakennuskohteista vain ne, joiden on ennustettu toteutuvan ennen 1.1. 2009. Näin ollen ennusteen ulkopuolelle jäävät tässä vaiheessa suuremmat suunnittelukokonaisuudet, jotka ovat vielä toteutumiseltaan epävarmoja.

Lauttasaaren alustavan väestöennusteen rakennushankkeet ja aikataulu:

Kortteli	Tontti	Hanke	As ala k-m ²	Asuntojen lukumäärä	Toteutumis ennuste
0	1B	Pajalahti Merenkulkupiiriin tukikohta	8000	94	2006 - 2007
15	03	Pohjoiskaari 27	1298	20	2002
100	04	Kyyluodontie 7	595	4	2001
130	07	Vanha merenkulkuoppilaitoksen alue	10400	114	2004 - 2005
134	01	Nahkahousuntie 7	2890	32	2000
135	04	Nahkahousuntie 4	8390	93	2003
136	05	Nahkahousuntie 2	18300	185	2003 - 2003
152	04	Puhdistamon alue	21410	229	2000 - 2002

Kerrosalaa hankkeissa on yhteensä noin 71 000 k-m² ja asuntoja valmistumassa yhteensä 770 kpl. Pajalahden alueen oletettu kerrosalamäärä on kuitenkin melko varovainen nykyisiin suunnitelmiin verrattuna. Mikäli Pajalahti toteutuu nykyisten suunnitelmien mukaan, valmistuu uusia asuntoja ennustettua enemmän noin 750 – 800 asukkaalle. Myös kauan suunnitellun Katajajarjun kansirakenteen mukana tuleva uusi kerrosala saataisi toteutua jo ainakin osittain ennen vuotta 2009, jolloin myös tämä nostaisi väestöennusteen lukuja ylöspäin.



Kuva 13: Lauttasaaren alustava virallinen väestöennuste (1) ja tämän pohjalta arvioitu ennuste (2), joka pitää sisällään Pajalahden suuremman kerrosalan 39 000 k-m² toteutumisen 2004 - 2009 ja Katajaharjun toteutumisen välillä 2005 – 2010 asuinkerrosalan laajuudella 42 000 k-m². Suuremman kerrosalan ennusteessa ei ole arvioitu mm. lisäkerrosalan vaikutusta nykyisen asuntokannan asumistiheyden väljentymiseen, joten lopullinen luku saattaa olla hieman liian korkea. Ennusteet päätyvät 19 000 ja 20600 asukkaan määriin 1.1.2009.

Lauttasaaren kokonaisväkiluvun kehityksen kannalta suurin vaikutus on suunnitelluilla isommilla hankkeilla, Lemislahdella ja Koivusaarella. Asuntokerrosalaa näihin kohteisiin on suunniteltu yhteensä 280 000 k-m², jolloin uusia asukkaita kohteisiin mahtuisi yhteensä noin 6000 – 6600. Toteutumisajankohta sijoittuisi käytännössä välille 2010 – 2020. Koska lisärakentamisen myötä tapahtuu myös muutoksia vanhan asuinkannan sekä väestön rakenteissa ei uutta asukasmäärää voi kokonaisuudessaan lisätä väestöennusteisiin. Asumisväljyyden nousemisen myötä tasoittuu kokonaisväkiluvun nousu. Ilman näiden ilmiöiden huomioimista Lauttasaaren kokonaisväkiluku kaikkien suunniteltujen rakennushankkeiden toteutuessa olisi noin 26 000 – 27 000 asukkaan paikkeilla hankkeiden valmistuttua. Käytännössä lopullinen asukasmäärä jäänee jonkin verran alhaisemmaksi, riippuen siitä kuinka paljon asumisväljyyttä onnistutaan nostamaan. Yleiskaavallisena tavoitteena on 40m² / asukas, kun nykyisin asumisväljyys Lauttasaassa on keskimäärin 35m².

10. Keskeisiä toimenpide-ehdotuksia

- Asuntorakenteen korjaaminen: täydennysrakentamisessa huomioitava tarve kohtuuhintaisille perheasunnoille. Asumisväljyyden nostaminen kokonaisuudessaan.
- Länsiväylän nopeusrajoituksen laskeminen 60 km/h meluhaitan luonnolliseksi torjumiseksi. Moottoritien muuttaminen katumaiseksi. Väylän varaaman alueen mahdollisimman tehokas hyödyntäminen kansirakentein, samalla palautetaan väylän katkaisemat yhteydet ja ehkäistään meluhaittaa.
- Toteuttamiskelpoinen lisärakennusoikeus käyttöön rakenteen tehostamiseksi – Vattuniemi erityisesti tehokkaammaksi, monipuolisemmaksi ja korkealaatuisemmaksi.
- Rappeutuneen fyysisen ympäristön ja puistoalueiden kunnostaminen ja ylläpitäminen: istutuksin yms. laatutekijöin – houkuttelevampi ympäristö luo myös vetovoimatekijöitä korkeatasoiselle yritystoiminnalle.
- Ullakkorakentaminen huomioitava mahdollisuutena nostaa paikallisesti asumisen laatua (hissien lisääminen, viihtyvyyden lisääminen)
- Urheilupuiston alueen kehittäminen toimivaksi liikuntakeskukseksi toimintoja järjestelemällä ja peruskunnostuksella.
- Rantareitin edellytysten parantaminen tärkeänä ulkoilu- ja virkistysreittinä: rantojen avaaminen mahdollisimman paljon yleiseen virkistyskäyttöön. Kevyen liikenteen edellytysten parantaminen koko alueella.
- Yleisen kokoontumisaukion luominen – merellinen tori Lemislahden rakentamisen yhteydessä
- Alueen sisäisen joukkoliikenteen ylläpitäminen korkealla tasolla (palvelulinjan säilyttäminen)
- Korkean teknologian yritystoiminnan sijoittumisen edellytykset järjestettävä Vattuniemeen ja vanhan keskustan osaamisen läpikulkualueelle. Täydennysrakennuskohteiden valmistuessa Länsiväylän varrelle huomioitava mahdollisuus järjestämällä myös uutta liiketilaa.
- Metron huomioiminen mahdollisuutena kehittää vanhaa yhdyskuntarakennetta eteenpäin sekä mahdollisuutena luoda myös uusia vapaa-ajan toimintoja maan alle.



Kuva 14: Lauttasaaren kehityskuvallinen yhteenveto ja suunniteltujen metroasemien saavutettavuus 600m:n säteellä.

Lähteet:

Jaakko Priha: Peruspalvelut Helsingissä vuonna 1998. Selvitys peruspalvelujen tilamäärän jakautumisesta peruspiireittäin. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1999:4.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 1998. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja A 1999:2 YTV.

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

Helsingin yleiskaava 2002: Alueiden käyttösuunnitelma luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluosaston kaavoitusosaston selvityksiä 1999:6.

Pääkaupunkiseudun pääväylien meluntorjuntaohjelma vuosille 2000 – 2020. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2000:6 YTV.

Selvitys eteläisen kantakaupungin ja Lauttasaaren liikenneonnettomuuksista. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä L 2000:1.

Särkiniemen - Veijarivuoren ja Länsiulapanniemen puistojen käyttösuunnitelmat ja hoidon tavoitteet. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1996:11.

Lauttasaari kaupunki kaupungissa. Lauttasaari - Seuran julkaisuja A3 1995.

Lauttasaaren rakennettu ympäristö. Lauttasaari - Seuran julkaisuja A:1 1983.

Ari Uino: Lauttasaari Helsingin merellinen kaupunginosa. Lauttasaaren Säätiö 1995.

Helsinki alueittain 2000. Helsingin kaupungin tietokeskus.

Lauttasaaren SWOT - analyysi. Lauttasaari - Seuran ympäristöjaosto 1999.

Lauttasaari: Katajaharjun maankäyttö- ja liikennejärjestelmäselvitys raportti 1. 12/1999.

Lemislahden maankäyttöselvitys. Arkkitehtitoimisto Kaira 2000.

Koivusaari – Hanasaari maankäyttöselvitys.

Pajalahden maankäyttösuunnitelma/Vattuniemen itärannan asemakaava. ARK-House arkkitehdit Oy 15.11.1999.

Haastattelut/keskustelut:

Juhani Railo Lauttasaari - Seuran puheenjohtaja

Päivi Litmanen Lauttasaari – Seuran yleiskaavatyöryhmä

Juha Hetemäki Skanska Etelä – Suomi Oy

Anja Niera Arkkitehti KSV

Mikko Reinikainen Arkkitehti KSV

Kartat:

Seutu CD'00/YTV 2000
Pohjakartta © MML 2000
Tiestö © Karttakeskus
Paikkatieto kuva 4: YTV

Tilastotiedot**Lauttasaari Helsinki**

Pinta - ala km2	3.55	
Kerrosala / ha	3622	2189
Rakentamaton maa-ala km2	1.25	
Rakentamaton maa-ala / maapinta-ala	35%	43%
Rakentamaton maa-ala / henkilö m2	134.7	154.2
Puistoa	8.7%	5%
Metsää	22.0%	21.4%
Asukkaita 1999	18447	
Asukkaita / km2	4919	2947
Asuntokuntien lukumäärä	10496	
Asuntokuntien keskikoko	1.76	1.93
1-hengen asuntokuntia	5610	
Perheiden keskikoko	2.58	2.71
Työpaikkoja	8639	
Työpaikkoja / km2	2304	1734
Asuntojen kerrosala m2	683 857	
Asuntojen keskikoko	60.3	61.3
Asumisväljyys m2 /asukas	34.6	32
Asumistiheys huonetta / henkilö	1.71	1.56
Toimitilarakennukset m2	489 000	

(Lähde Tieke)

Sarjassa on aiemmin ilmestyneet seuraavat julkaisut:

2000: 1 Helsingin yleiskaava 2002
 Osallistuminen ja arviointi
 Asukkaiden yleiskaava