



Helsingin Yleiskaava 2002, ehdotus

Luonnoksen vaikutusten arviointi



*Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:2, 19.12.2002*



Anni Räsänen, Elina Tuominen

YLEISKAAVA 2002 Luonnoksen vaikutusten arviointi

1.10.2002

Tekijä(t) Anni Räsänen, Elina Tuominen	
Nimeke YLEISKAAVA 2002 Luonnoksen vaikutusten arviointi	
Sarjan nimeke Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä	
Sarjanumero 2002:2	Julkaisu-aika 19.12.2002
Sivuja 71	Liitteitä
ISBN -	ISSN 1458-9664
Kieli koko teos FIN	Yhteenveto FIN
Tiivistelmä Tämän työn tarkoituksena on selvittää ja arvioida Helsingin Yleiskaava 2002-luonnoksen fyysisiä ja toiminnallisia vaikutuksia. Fyysisinä vaikutuksina on käsitelty yleiskaavaluonnoksen toteutumisen aiheuttamia vaikutuksia alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, kaupunkikuvaan ja maisemaan. Toiminnallisina vaikutuksina on tarkasteltu vaikutuksia, jotka kohdistuvat asumiseen, työhön ja elinkeinoihin, palveluihin, vapaa-aikaan ja virkistykseen sekä liikenteeseen ja liikkumiseen. Lähtökohtana arvioinnissa on, että yleiskaavaluonnoksessa esitetty maankäyttö ja sen muutokset toteutuvat sellaisinaan, vaikka monissa suunnitelmissa on vielä epävarmuustekijöitä. Työn alussa käsitellään maankäyttö- ja rakennuslain mukaista yleiskaavan vaikutusten arviointia yleensä ja erityisesti vaikutusten arviointia tässä työssä sekä arvioidaan yleiskaavaluonnoksen esitystapaa yleisellä tasolla. Seuraavassa osassa käydään läpi rakenteiden ja toimintojen nykytilaa sekä yleiskaavaluonnoksen aiheuttamia vaikutuksia niihin. Työn lopussa arvioidaan yleiskaavaluonnoksen vaikutuksia alueittain, muutosalueisiin keskittyen. Työn ovat tehneet Anni Räsänen ja Elina Tuominen kesäharjoittelutyönä Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa. Työtä on ohjannut Pertti Kare.	
Asiasanat HELSINKI YLEISKAAVA 2002 VAIKUTUKSET	Avainsanat VAIKUTUSTEN ARVIOINTI
UDK 711.4-14	

ARVIOINNIN LÄHTÖKOHDAT	2
Arvioitavat vaikutukset ja arvioinnin epävarmuustekijät	3
Helsingin kehittämisen lähtökohtia	5
Vaikutusten merkittävyyden arviointi	7
Vaikutusten vaikutusalue ja ajallinen ulottuvuus	7
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	9
Yleiskaavaluonnoksen esitystapa ja yleiskaavamerkinnot	11
NYKYTILA JA YLEISKAVALUONNOKSEN VAIKUTUKSET KOKO KAUPUNGIN TASOLLA	13
Alue- ja yhdyskuntarakenne	13
Asuminen	15
Työ ja elinkeinot	19
Palvelut	22
Virkistys ja vapaa-aika	24
Liikenne	26
Kaupunkikuva, maisema ja rakennettu ympäristö	31
VAIKUTUKSET ALUEITTAIN	34
Kantakaupungin ja eteläisen Helsingin maankäytön muutosalueet	34
Läntisen ja pohjoisen Helsingin maankäytön muutosalueet	46
Koillisen alueen merkittävimmät maankäytön muutosalueet	53
Itäisen alueen merkittävimmät maankäytön muutoskohteet	58
LOPPUSANAT	66
LÄHDELUETTELO	68

ARVIOINNIN LÄHTÖKOHDAT

Yleiskaava on yksi tärkeimmistä välineistä, jolla kaupunki voi suunnitella tulevaisuuttaan. Helsingin uusi Yleiskaava 2002 käsittää koko kaupungin alueen ja se tulee korvaamaan voimassa olevat yleiskaavat. Helsingin alueella on tällä hetkellä voimassa Yleiskaava 1992:n lisäksi viisi erilaista ja tarkkuudeltaan eri asteista osayleiskaavaa. Keskuspuiston osayleiskaavan määräykset jäävät voimaan.

Helsingin Yleiskaava 2002:n valmistelu käynnistyi vuonna 1997 asukkaille järjestetyllä ideakilpailulla uusien asuntorakentamismahdollisuuksien kartoittamiseksi. Tällä hetkellä yleiskaava on luonnosvaiheessa ja vaikutusten arviointi tehdään luonnoksen perusteella. Helsingin yleiskaavatyö aloitettiin ennen rakennuslainsäädännön kokonaisuudistuksen voimaantuloa, mutta uusi laki valittiin kuitenkin yleiskaavatyön valmistelun pohjaksi. Keskeisimpiä uudistuksia laissa olivat asukkaiden osallistuminen ja vaikutusten arviointia koskevat säännökset. Uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaan on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Suunnittelua varten tehtävien perusselvitysten lisäksi laaditaan vaikutusselvityksiä. Vaikutusten arviointi, tieto hahmotellun kaavaratkaisun hyvistä ja huonoista puolista sekä mahdollisten haittojen kohdentumisesta vie keskustelua eteenpäin ja auttaa pääsemään ratkaisuun. Samalla vaikutusten arviointi tuottaa perusteluja väitteiden ja vastaväitteiden tueksi sekä auttaa jäsentämään osallistumisessa syntyvää aineistoa.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 § mukaan kaavaa laadittaessa vaikutuksia on selvitettävä siinä laajuudessa, että voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset:

- 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön;*
- 2) maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;*
- 3) kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin;*
- 4) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;*
- 5) kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.*

Ympäristöministeriön ohjeiden mukaan yleiskaavoissa keskeisiä ovat vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, luontoon, maisemaan, liiken-

teeseen, erityisesti joukkoliikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen, talouteen, terveyteen, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin.

Helsingin yleiskaavaluonnoksen selostusosassa mainitaan, että selvitysten laajuus ei ole itsetarkoitus. Tärkeintä on, että tunnistetaan olennaiset vaikutukset, löydetään niistä merkittävät ja keskitytään juuri niihin vaikutuksiin. Lopullinen arviointi tapahtuu ennen yleiskaavaehdotuksen laadintaa. Arviointiraporttien tekstit sisällytetään osittain ehdotuksen selostustekstiin.

Helsingin yleiskaavaprosessin osana vuoden 1999 aikana pidettyjen asiantuntijoiden teemapajojen perusteella haettiin pohjaa muun muassa vaikutusten arvioinnille. Teemapajojen muistioissa ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa listattiin monia selvittämisen arvoisia kokonaisuuksia. Erityisesti seuraavat aiheet kiteytyivät:

- Kaupunkiliikkuminen ja citylogistiikka
- Viherrakenne, maisema ja kulttuurihistoria
- Asumisen anatomia
- Työn ja elinkeinoelämän muutos
- Palvelurakenne
- Seudullinen vaihtoehtotarkastelu
- Yhdyskuntatalous

Kaikkia ehdotettuja selvityksiä ei tehty, mutta esimerkiksi viherrakennetta, maisemaa ja kulttuurihistoriaa koskevat selvitykset ovat olleet tämän tutkimuksen aineistona.

Arvioitavat vaikutukset ja arvioinnin epävarmuustekijät

Tässä työssä ei arvioida kaikkia niitä vaikutuksia, joiden arviointia maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää, vaan tarkastellaan yhdyskuntarakenteeseen, maisemaan, kulttuuriperintöön sekä rakennettuun ympäristöön, liikenteeseen, ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuvia vaikutuksia. Tarkastelu rajautuu erityisesti fyysisiin ja toiminnallisiin vaikutuksiin. Helsingin Yleiskaava 2002-luonnoksen fyysisinä vaikutuksina tarkastellaan vaikutuksia alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, kaupunkikuvaan ja -maisemaan. Toiminnallisina vaikutuksina tarkastellaan vaikutuksia asumiseen, työhön ja elinkeinoihin, palveluihin, vapaa-aikaan ja virkistykseen sekä liikenteeseen ja liikkumiseen. Vaikutukset ovat osittain päällekkäisiä ja toisistaan riippuvaisia.

Kaavaluonnoksen vaikutusten arvioinnissa keskitytään pääasiassa tarkastelemaan alueita, joilla maankäyttö muuttuu nykytilanteesta tai Yleiskaava 1992:n esittämästä tilanteesta. Joidenkin yleiskaavaluonnoksessa esitettyjen ratkaisujen, muun muassa liikenteen, vaikutukset ulottuvat kuitenkin varsinaisen muutosalueen ulkopuolelle, esimerkiksi koko kaupungin tai seudun alueelle. Alueittaisissa tarkasteluissa käsiteltäviksi on valittu jokaisesta suurpiiristä ne muutosalueet, joilla on todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia, joille on mitoitettu eniten kerrosalaa ja joista on tullut runsaasti palautetta.

Helsingin Yleiskaava 2002:n luonnoksen vaikutusten arviointi on osa suunnittelutyötä. Arvioinnin perustana käytetään aiemmista tutkimuksista ja selvityksistä saatavaa tietoa. Tärkeimpänä aineistona tässä työssä ovatkin yleiskaavaprosessin aikana valmistuneet asiakirjat, raportit ja tutkimukset sekä toisaalta myös yleiskaavaluonnoksesta annetut lausunnot ja mielipiteet. Kartta-aineistona on muun muassa Yleiskaava 1992:n yleiskaavakartta, Yleiskaava 2002-luonnoksen yleiskaava- ja teemakartat sekä Pääkaupunkiseudun ulkoilukartta. Keskeisenä lähdeaineistona on käytetty myös kaupungin muiden virastojen tuottamaa materiaalia. Aineiston analysoinnin lisäksi tärkeänä menetelmänä ovat olleet maastokäynnit.

Yleiskaavaluonnoksen arvioinnissa kiinnitetään huomiota kaavan aiheuttamiin vaikutuksiin muun muassa muutosalueiden toiminnoissa, niiden monipuolisuudessa sekä toimintaedellytyksissä. Työssä tarkastellaan myös kaavan vaikutuksia alueiden liikennejärjestelmiin ja saavutettavuuteen sekä muutosalueiden tehokkuutta suhteessa ympäröiviin alueisiin. Lisäksi tarkastellaan muutoksia virkistysalueissa sekä kaupunkikuvassa. Muutosalueita verrataan myös voimassa olevaan Yleiskaava 1992:een.

Yleiskaavan vaikutuksia arvioitaessa on tärkeä ottaa huomioon myös arvioinnin epävarmuustekijät. Epävarmuustekijät ovat osa suunnittelu ympäristöä. Kaikkia arviointiin liittyviä kysymyksiä ei tunneta riittävän tarkasti, ja se aiheuttaa epävarmuutta vaikutusten ennustamisessa. Lisäksi kaikki vaikutukset eivät ole mitattavia tai yksiselitteisiä. Vaikutusten arviointi koskettaa usein myös arvoja ja arvostuksia, jotka tuottavat erilaisia näkemyksiä ja merkityssisältöä vaikutusten arviointiin. Mitä kauemmas tulevaisuuteen suunnitelmat tähtäävät, sitä enemmän niiden arviointiin liittyy epävarmuustekijöitä. Yleiskaavan ajallinen perspektiivi on niin pitkä, ettei kaikkien vaikutusten toteutumisesta voi olla varmuutta. Lähtökohtana arvioinnissa on kuitenkin, että yleiskaavaluonnoksessa esitetty maankäyttö ja sen muutokset toteutuvat sellaisinaan.

Yleiskaava on nimensä mukaisesti yleispiirteinen suunnitteluasiakirja. Se osoittaa vain aluevaraukset, ei alueiden tarkkaa toteuttamistapaa. Sen vuoksi myös luotettavien ennusteiden tekeminen on vaikeaa ja vaikutusten arviointi jää yleiselle tasolle. Monet kaavaluonnoksen esittämistä hankkeista ovat vielä myös toteutukseltaan ja toteuttamislaajuudeltaan niin epävarmoja, ettei täydellistä arviota vaikutuksista voi tehdä.

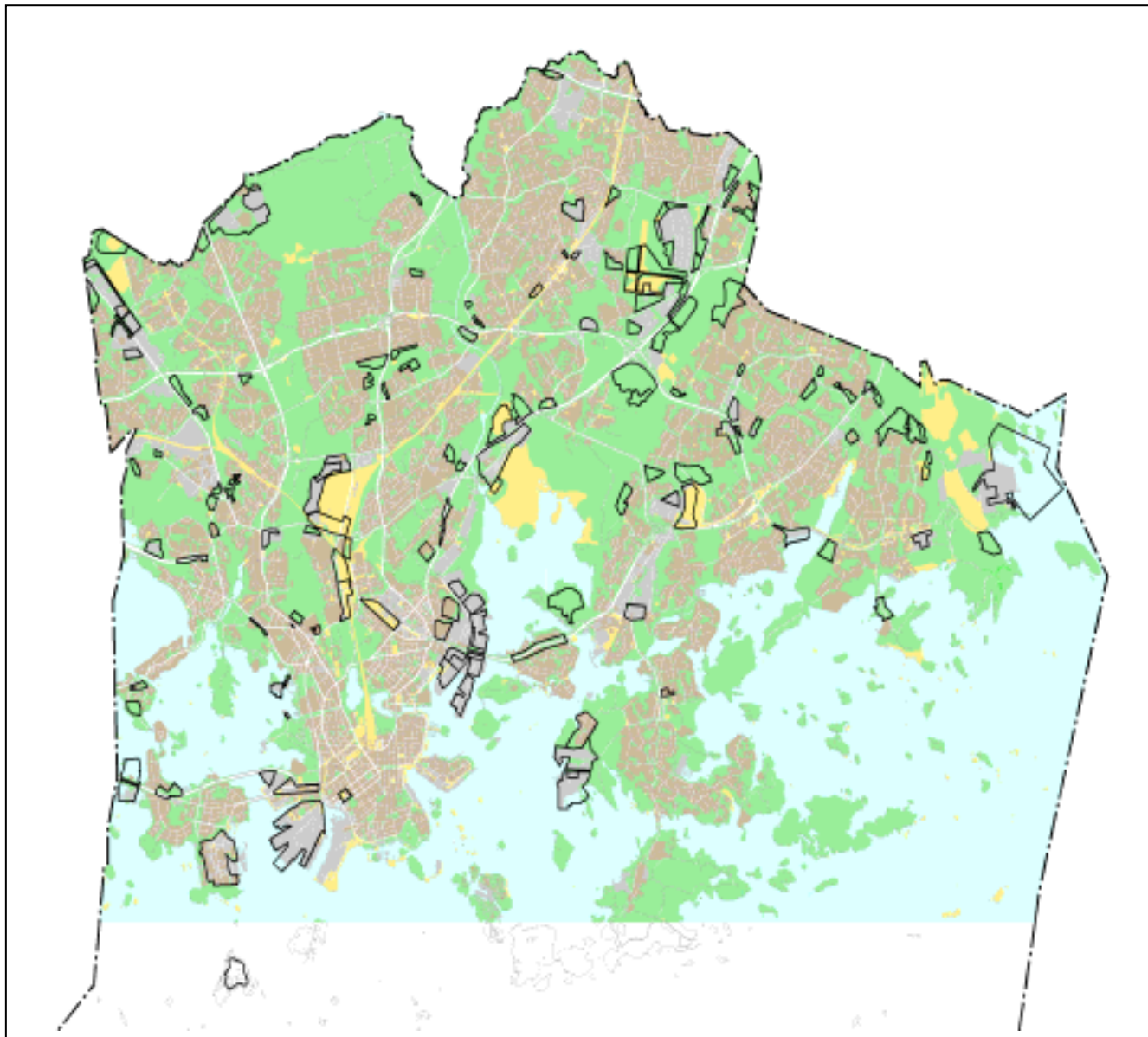
Helsingin kehittämisen lähtökohtia

Helsingin yleiskaavan keskeisimpinä asiana voidaan pitää sitä, millainen kaupunki Helsinki on nyt, ja minkälaisena Helsingin tuleva kehitys ja valittavat kehityssuunnat nähdään. Helsingin Yleiskaava 2002:n kehityskuvassa tuodaan esiin muun muassa kansalaiskeskustelussa esille noussut kysymyksenasettelu, joka koskee Helsingin tulevaa kehitystä. Tekstissä kuvataan kahta vaihtoehtoista kehityssuuntaa, joista toisessa Helsingin kuvataan kehittyvän idyllisenä maakuntakaupunkina, ja kasvu tapahtuu mieluiten Helsingin rajojen ulkopuolella. Kaupunki voi myös kehittyä eurooppalaisena metropolina ja suurkaupunkina. Tämä suunta onkin selkeästi valittu yleiskaavan lähtökohdaksi ja se vastaa pääkaupunkiseudun kuntien ja Sipoon yhteisen maankäytön kehityskuvan linjauksia. Helsinkiä eurooppalaisena metropolina tulee tässä yhteydessä kuitenkin ajatella Suomen mittakaavassa. Helsingissä asuu tällä hetkellä noin 30 henkeä hehtaarilla ja esimerkiksi Tukholman vastaava luku on 40 henkeä/ha:lla ja Kööpenhaminan 55 henkeä/ha:lla. Tiiviydeltään vain Helsingin kantakaupunki on eurooppalaista luokkaa. Yleiskaavaluonnoksen uudet rakentamisalueet eivät nosta asukastiheyttä merkittävästi, joten Helsinki metropolina jäisi kuitenkin suhteellisen kauas pohjoismaisistakin vertailukohteistaan. Yleiskaavan mitoituslähtökohtana on ollut väestöennuste, jonka mukaan Helsingissä olisi vuonna 2020 noin 600 000 asukasta.

Kehityskuvassa mainitaan myös Super City - Network City - Garden City-jaottelu, kaupunkien tyypittelyinä. Ensimmäinen näistä viittaa elinkeinotoimintojen näkyvästi hallitsemaan kaupunkiin, keskimäinen taas edustaa sujuvan toiminnallisuuden kaupunkia. Jälkimmäinen viittaa lähinnä viihtyisään asumisidylliin. Kehityssuunnat tällaisenaan eivät kuitenkaan ole ainoita vaihtoehtoja, vaan esiintyvät usein rinnakkain ja samanaikaisesti.

Kaavoitusta koskeva vaikutusten arviointi kirjattiin rakennuslakiin jo viime vuosikymmenen puolella välissä. Helsingin yleiskaavaprosessi kulkee uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti, vaikka se aloitettiin jo ennen lain voimaantuloa. Vasta muutaman vuoden voimassa olleen maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesta, koko kaupungin kattavista vaikutusten arvioinneista ei luonnollisesti ole Suomen mittakaavassa ja erityisesti pääkaupunkiseudulla merkittävästi kokemuksia.

Helsingin yleiskaavatyössä ei ole, edellä mainittuja visiotasoisia malleja lukuun ottamatta, muodostettu selkeitä maankäytön vaihtoehtoisia malleja, joita vertailemalla voitaisiin arvioida yleiskaavan vaikutuksia. Maankäytön vaihtoehtojen puuttuminen on kuitenkin luonnollista, koska Helsinki on rajojensa sisällä jo hyvin pitkälle rakentunut ja pääosa uudesta rakentamisesta on täydennys- ja tiivistämISRakentamista.



Kuva 1. Yleiskaavan osoittamat maankäytön muutosalueet.

Vaikutusten merkittävyyden arviointi

Merkittävyyden määrittäminen on vaikutusten arvioinnin ratkaisevimpia tehtäviä. Merkittävyys vaikuttaa siihen, miten laajaan vaikutusten arviointiin päädytään. Merkittävien vaikutusten määrittämiseen vaikuttavat suunnitelmien ja suunnittelualan erityispiirteet. Mikä on merkittävää yhdellä alueella, ei välttämättä ole sitä toisella. Merkittävien vaikutusten määrittely on käytännössä kompromissi eri asiantuntijaosapuolien näkemyksistä.

Merkittävyyttä voidaan arvioida myös pohtimalla kuinka todennäköisesti kyseinen vaikutus toteutuu ja mikä on vaikutuksen todennäköinen kesto. Lyhytaikaiset ja epätodennäköiset vaikutukset eivät välttämättä ole niin merkittäviä kuin pitkäaikaiset vaikutukset. Yleiskaavan kohdalla vaikutuksia tutkitaan kuitenkin pitkällä aikavälillä ja esimerkiksi jonkin alueen rakentamisesta syntyneet vaikutukset ovat merkitykseltään vähäisiä yleiskaavan aikaperspektiivistä tarkasteltuna. Vaikutukset ovat selvästi merkittäviä silloin kuin jonkun alueen fyysinen, toiminnallinen ja sosiaalinen luonne muuttuu selvästi.

Vaikutusten merkittävyyttä voidaan arvioida muun muassa suhteuttamalla vaikutus

- vaikutusalueeseen
- vaikutusten suuruuteen, esimerkiksi rakentamisen määrä
- luonteeseen (välillinen, välitön)
- vaikutuksiin osan laajempaa vaikutusketjua
- vaikutusten ristiriitaisuuteen
- toteutumisen todennäköisyyteen
- kohteena olevan väestön määrään

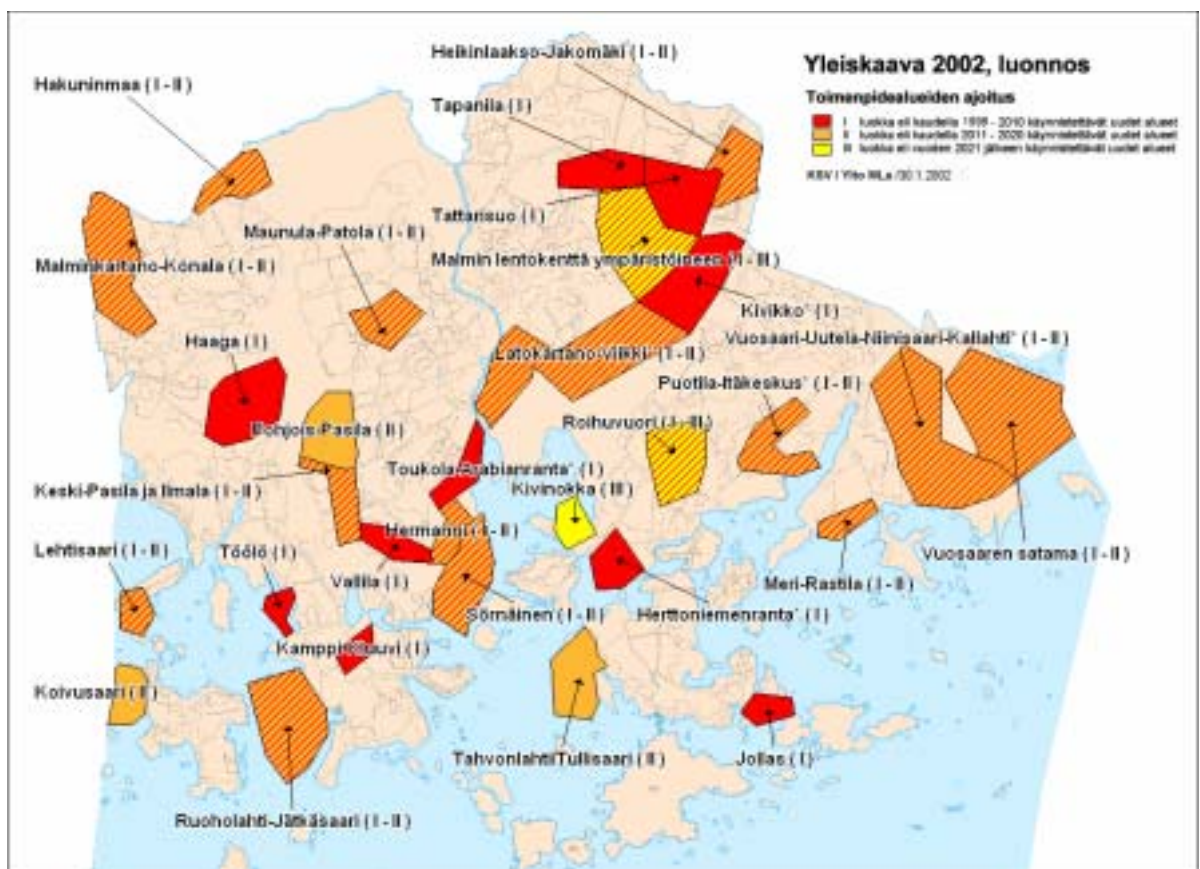
Vaikutusten vaikutusalue ja ajallinen ulottuvuus

Helsingin yleiskaava 2002 laaditaan oikeusvaikutteisena yleiskaavana. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tämä tarkoittaa sitä, että asemakaavaa laadittaessa on oikeusvaikutteinen yleiskaava on ohjeena. Helsingin kaupungin alueesta valtaosa on asemakaavoitettu. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaava ei ole voimassa asemakaavoitetulla alueella. Yleiskaava toimii ohjeena laadittaessa tai muutettaessa asemakaavaa. Vahvistetun asemakaavan alueilla rakentaminen voi tapahtua voimassa olevan asemakaavan perusteella siitä huolimatta, että toimenpide ei ole

yleiskaavan mukainen. Yleiskaavan tarkoituksena on kuitenkin, että vahvistetut asemakaavat niiltä osin kuin ne eivät ole yleiskaavan mukaisia, muutetaan vastaamaan yleiskaavan tarkoituseriä.

Yleiskaavaluonnoksen maankäyttöratkaisujen vaikutusalue rajoittuu useiden vaikutusten osalta Helsingin kaupungin alueelle, mutta muun muassa yhdyskuntarakenteeseen, liikenneverkkoon, virkistysalueverkostoon ja ekologisiin käytäviin liittyvät vaikutukset ulottuvat naapurikuntiin, Helsingin seudulle ja laajimmillaan koko maahan.

Yleiskaavoituksen välittömiin vaikutuksina voidaan pitää muutoksia maankäytössä ja siitä johtuvia vaikutuksia alueen käyttöön ja muun muassa kaupunkikuvaan. Esimerkiksi virkistysalueen muuttuminen työpaikkarakentamisen alueeksi tai teollisuusalueen muutos uudeksi asuinalueeksi. Uusista rakentamisalueista johtuva liikenteen lisäys on tyypillinen esimerkki välillisistä vaikutuksista. Tässä työssä on käsitelty sekä välittömiä että välillisiä vaikutuksia.



Kuva 2. Yleiskaavaluonnoksen toimenpidealueiden ajoitus.

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty uusien alueiden toteuttamisaikataulu, joka ulottuu vuoteen 2020 asti. Suurimman osan hankkeista on esitetty toteutuvan seuraavan kahdenkymmenen vuoden aikana. Aikataulun mukaan kaudella I, eli vuosien

2000-2010 aikana rakennettavien kohteiden yhteenlaskettu kerrosala on samaa suuruusluokkaa kaudella 2011-2020 käynnistettävien kohteiden kanssa (noin 5 miljoonaa km²). Vuoden 2020 jälkeen käynnistyvien kohteiden yhteenlaskettu kerrosala on jo huomattavasti pienempi, noin 400 000 km². Tässä yhteydessä on huomioitava, että osa kartassa esitetyistä uusista rakentamisalueista on asemakaavoitettu ja osa on jo rakenteilla. Jo rakenteilla olevat alueet ovat mukana vaikutusten arvioinnissa, vaikkakin paino on niillä alueilla, joiden toteutus ei ole vielä käynnistynyt. Joiltakin muutosalueilta, esimerkiksi Latokartano-Viikin alueesta ja Vuosaaren satamakeskuksesta on tehty erilliset vaikutusten arvoinnit tarkkojen suunnitelmien perusteella. Nämä alueet otetaan kuitenkin huomioon vaikutusten arvioinnin kokonaisuudessa.

Uusien alueiden, varsinkin viimeiseen toteutusluokkaan kuuluvien, toteutumisessa on paljon epävarmuustekijöitä. Hankkeet ovat ristiriitaisia tai niiden toteuttaminen vaatii mittavia investointeja. Toteutussuunnitelmassa ei ole esitetty arvioita hankkeiden toteutumisen epävarmuustekijöistä.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueiden suunnittelujärjestelmää ja toimivat myös vertailukohteena arviointityössä. Yleiskaavan selostukseen tulisi liittää selvitys kaavan suhteesta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin. Yleiskaava 2002:n luonnoksessa on lyhyesti todettu yleiskaavan toteuttavan tavoitteita.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet täsmentävät maankäyttö- ja rakennuslain yleisiä tavoitteita ja niistä johdettuja kaavojen sisältövaatimuksia valtakunnallisesta näkökulmasta. Lain mukaan maakunnan suunnittelussa ja muussa alueidenkäytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteutumista.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet voivat koskea asioita, joilla on:

- 1) aluerakenteen, alueiden käytön taikka liikenne- tai energiaverkon kannalta kansainvälinen tai laajempi kuin maakunnallinen merkitys;
- 2) merkittävä vaikutus kansalliseen kulttuuri- tai luonnonperintöön; tai
- 3) valtakunnallisesti merkittävä vaikutus ekologiseen kestävyyteen, aluerakenteen taloudellisuuteen tai merkittävien ympäristöhaittojen välttämiseen.

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on listattu Helsingin seudun suunnittelun yleistavoitteita ja erityistavoitteita. Yleiset tavoitteet koskevat muun muassa yhdyskuntarakenteen hajautumisen ehkäisyä alueidenkäytön suunnittelun avulla.

Asuntorakentamisen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle on luotava alueidenkäyttölliset edellytykset. Helsingin seudun alue- ja yhdyskuntarakennetta on pyrittävä kehittämään väestönkasvun edellyttämällä tavalla ja alueelliset kasvusuunnat on valittava hyödyntämällä joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen sekä seutua ympäröivän kaupunki- ja taajamaverkoston mahdollisuuksia. Alakeskusten ja liikenteellisesti merkittävien solmukohtien asemaa on vahvistettava sekä työpaikka-alueina että palvelukeskuksina.

Yhdyskuntarakenteen hajautumisen ehkäisyn vastapainona alueidenkäyttötavoitteissa listataan erityistavoitteena väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat virkistysalueet. Viheralueverkoston jatkuvuus on turvattava yhtenäisen kokonaisuuden avulla. Alueidenkäytön suunnittelussa tulee myös varautua Helsinki-Vantaan lentoaseman kytkemiseen osaksi raideliikenneverkostoa, metron laajentamiseen ja Vuosaaren satamaan. Malmin lentokentälle sekä Laajasalon öljysatamalle ja -varastolle on selvitettävä vaihtoehtoiset sijaintipaikat. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden Helsingin seudun suunnittelua koskevat kohdat on otettu huomioon Helsingin yleiskaavan laadinnassa.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat pohjana Uudenmaan maakuntakaavoitukselle ja ne heijastuvat myös Helsingin yleiskaavaan. Uudenmaan maakuntakaavan luonnoksen keskeiset tavoitteet ja lähtökohdat ovat yhteneviä Helsingin yleiskaavan vastaavien kanssa.

Helsingin yleiskaavatyössä on turvattu joukkoliikenteen, ja erityisesti raideliikenteen kehittyminen. Uudet rakentamisalueet on pääsääntöisesti sijoitettu hyvien julkisen liikenteen yhteyksien varrelle. Yhdyskuntarakenteen hajautumista ehkäistään myös osoittamalla täydennys- ja tiivistämISRakennusmahdollisuuksia olemassa oleville asunto- ja työpaikka-alueille. Viheralueen jatkuvuus on turvattu säilyttämällä Helsingin sormimainen viheraluerakenne pääpiirteissään.

Helsingin Yleiskaava 2002:n selostusosassa on käsitelty kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti tärkeät alueet ja aluekokonaisuudet varsin kattavasti. Yleiskaavaluonnoksen kartalla laajat alueet kaupungista on merkitty kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi. Näiden rajattuja alueita on niin runsaasti, että niiden merkitys jatkosuunnittelussa voi olla jopa vähäinen. Tämän merkinnän tulisi kuitenkin heijastua asemakaavoitukseen asti, jotta sillä olisi painava merkitys. Kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä aluerajauksia on vielä tarkennettu ja laajennettu Yleiskaava 2002:n luonnoksessa. Uusissa aluerajauksissa on painotettu erityisesti rakennuskannan nuorempia kerrostumia. Mukaan on otettu esimerkiksi Siltamäen, Pihlajamäen ja Herttoniemen kerrostaloalueita. Uudempien alueiden valintaa tulisi harkita tarkoin, ettei aseteta esteitä alueiden kehittämiselle esimerkiksi vaikeuttamalla järkevää täydennysrakentamista ja tiivistämistä.

Yleiskaavaluonnoksen esitystapa ja yleiskaavamerkinnot

Koko yleiskaavaluonnoksen tärkein asiakirja on yleiskaavan pääkartta, ja se hyväksytään määräyksineen. Yleiskaavaselostuksessa voi tarkemmin perustella valintoja ja yleiskaavoituksen periaatteita, mutta selostus ei kuitenkaan tule lainvoimaiseksi. Maankäyttö- ja rakennuslaissa todetaan, että yleiskaava esitetään kartalla tai kartoilla sellaisessa mittakaavassa, että niistä ilmenevät tarkoituksenmukaisella tavalla alueiden käytön periaatteet, tarpeelliset alueet ja kaavan muu sisältö. Yleiskaavaluonnoksen kartalla on käytetty osittain ympäristöministeriön ohjeiden mukaisia merkintöjä, osittain esimerkiksi merkintöjen väritys poikkeaa ministeriön ohjeista. Maankäyttö- ja rakennuslaissa todetaan merkinnöistä seuraavaa:

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) nojalla laadittavissa maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa käytetään tämän asetuksen liitteen mukaisia merkintöjä. Kaavoissa voidaan tarvittaessa käyttää muitakin merkintöjä. Kun kaavassa käytetään tämän asetuksen mukaista merkintää, sitä tulee käyttää asetuksessa esitetyssä tarkoituksessa. Merkintää voidaan täsmentää kaavamääräyksillä.

Yleiskaavaluonnoksesta annetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä luonnoksen esitystapaan on kohdistunut kritiikkiä ja toisaalta taas positiivista palautetta. Luonnoksessa on pyritty selkeästi yleispiirteiseen esitystapaan, jossa alueen pohjakartta on jätetty pois kartalta. Tämä on yleisesti ottaen koettu kaavaluonnoksen luettavuutta heikentävänä asiana, koska olemassa oleva kaupunkirakenne ei erotu kartasta. Luonnoksen materiaalista ei käy suoraan selville esimerkiksi uusien ja voimassa olevan yleiskaavan ja nykytilan suhteen muuttuneiden alueiden rajaukset. Luonnoksesta annetuissa lausunnoissa toivottiin muun muassa täsmennyksiä merkintöjen sisältöön sekä joitain kokonaan uusia merkintöjä yleiskaavan pääkartalle. Yleiskaava esitetään kuitenkin sellaisessa mittakaavassa, että kaiken informaation merkitseminen kartalle haittaa sen luettavuutta. Tässä tapauksessa ongelma voidaan ratkaista osittain esimerkiksi liitekarttojen avulla.

Yleiskaavan 2002 luonnoksessa ei ole merkittävästi muutoksia verrattuna yleiskaavan 1992 maankäyttöön. Uudet rakentamisalueet ovat pääpiirteissään samoja kuin Yleiskaava 1992:ssa, jossa ne olivat mukana vähintäänkin ehdollisina varauksina. Yleiskaavan laadinnan aikaisemmissa vaiheissa tutkittiin muun muassa laajempia matalikkojen täyttöjä ja uusia rakentamisalueita, jotka olisivat mahdollistaneet laajahkot lisärakentamishankkeet. Muun muassa Santahaminan ja Vartiosaaren uudet asuinalueet on jätetty pois ja esimerkiksi Koivusaaren täyttösuunnitelmia on oleellisesti pienennetty. Joillakin alueilla esimerkiksi rakennustehokkuuden nosto aiheuttaa muutoksia, joita yleiskaavakartalla ei ole varsinaisesti esitetty. Rakentaminen sijoittuu nykyisten alueiden sisään, eikä näy kartalla. Alueiden muutoksen suuntaa voisi kuvata esimerkiksi tiivistämis-merkintää käyttäen.

Yleisen tarkastelun perusteella yleiskaavaluonnoksen esitys ja alueiden rajaukset ovat tarkemmat kuin voimassa olevassa yleiskaavaluonnoksessa. Esimerkiksi asuminen on eritelty pientalo- ja kerrostalovaltaiseen, kun Yleiskaava 1992:ssa käytet-

tiin vain yhtä asumisen merkintää. Jako selkeyttää tulevaa ja jo olemassa olevaa maankäyttöä. Luonnoksessa käytetyt merkinnät viestivät yhä enemmän toimintojen sekoittumisesta ja lomittumisesta. Kaavamääräyksissä pääkäyttötarkoituksen yhteyteen on useissa maankäyttömuodoissa sallittu muutakin, varsinaista käyttöä haittaamatonta toimintaa. Alueiden pääkäyttötarkoitus on kuitenkin varsin selvästi esillä eri maankäyttöluokissa.

Suunnittelualue-rajauksella osoitettujen alueiden maankäyttö on esitetty yleispiirteisellä tai suuntaa-antavana. Yleiskaavalla on tarkoitus vain osoittaa maankäyttömuodot ja niiden väliset suhteet. Lopullinen maankäyttö ratkaistaan näillä alueilla tarkemman suunnittelun avulla. Alueiden maankäytön yleispiirteinen esitystapa on tässä vaiheessa perusteltua, jotta jatkosuunnittelua ei rajata liiaksi. Määräyksissä ei kuitenkaan eritellä tapahtuuko tarkempi suunnittelu osayleiskaavoituksen, asema-kaavoituksen vai muun suunnittelun avulla. Suunnittelualue-rajauksella osoitettujen muutosalueiden yleispiirteisesti osoitettu maankäyttö ei kuitenkaan merkittävästi vaikuta yleiskaavatasoiseen arviointiin, koska maankäyttömuotojen suhteet on kuitenkin esitetty.

Virkistysalueiden rajaaminen on osoitettu tarkempana yleiskaavaluonnoksessa kuin voimassa olevassa yleiskaavassa. Toisaalta se antaa hiukan pirstaleisen kuvan, mutta toisaalta taas vahvistaa virkistysalueiden asemaa. Luonnoksessa on käytetty uutta kaupunkipuisto-merkintää, jolla on osoitettu keskustan kulttuuripuisto ja alueelliset kaupunkipuistot. Viheralueiden tarkempi luonnehdinta antaa tiettyä arvoa massasta poimituille, keskeisille viheralueille, jolloin voimavarojen kohdistaminen näille alueille on helpompaa. Muuten viher- ja virkistysalueita ei ole ainakaan tässä vaiheessa eroteltu esimerkiksi toiminnallisuuden perusteella. Viheralueisiin sisältyvät myös hautausmaat, siirtolapuutarhat ja viljelypalstat. Yleiskaava 1992:ssa toiminnalliset kohteet on merkitty omalla merkinnällään. Yleiskaava 2002 luonnoksen vihreällä merkittyjen alueiden luonne ei tule esiin nykyisellä esitystavalla.

Yleiskaava-aineistossa ei ole käsitelty kevyen liikenteen yhteyksiä yleiskaavallisesta näkökulmasta. Kevyen liikenteen sujuminen on kuitenkin asetettu yhdeksi yleiskaavan tavoitteista ja Helsingin kestävä kehityksen toimintaohjelman mukaan koko Helsingin alueelle on luotava kattava kevyen liikenteen ja virkistysalueiden verkosto. Kevyen liikenteen reittien merkitseminen yleiskaavan pääkartalle ei ole kuitenkaan perusteltua, koska kartan tulee säilyä esitystavaltaan selkeänä ja helposti luettavana.

Helsingissä syntyvien ylijäämämaiden ja lievästi pilaantuneiden maiden sijoittaminen edellyttää suuria alueita. Luonnoksessa ei ole varattu erikseen alueita jätehuollon tai kaatopaikkojen tarpeisiin. Se on perusteltua, koska Helsingin rajojen sisällä edellä mainittuihin toimintoihin on hyvin vaikea löytää tilaa tai sopivia sijoituspaikkoja. Kaavassa esitetään eri pääkäyttötarkoitusten sisään mahdollisuus yhdyskuntateknisen huollon järjestämiseen. Kaavamääräykset eivät kuitenkaan salli yhdyskuntajätteen, ylijäämämassojen tai pilaantuneiden maiden kaatopaikkojen sijoittamista esitetyille aluevarauksille.

Alue- ja yhdyskuntarakenne

ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENTEEN TAVOITTEITA:

- Helsinki kehittyy tiivistyvänä väljänä kaupunkina
- varautuminen hillittyyn väestönkasvuun
- kaupungin monikeskisyys, kaupunginosien tasavertaisuus ja omaleimaisuus
- kaupungin toiminnallinen monipuolisuus, toimintojen lomittuminen
- kaupunkirakenteen alueellinen ja toiminnallinen tasapaino

Yhdyskuntarakenteella on moninaisia vaikutuksia elinympäristön laatuun ja ihmisten jokapäiväisen elämän sujumiseen. Yhdyskuntarakenteessa kaikki vaikuttaa kaikkeen ja vaikutusten väliset kytkökset ovat moninaisia. Yhdyskuntarakenne luo edellytykset asumiselle, työlle, vapaa-ajan vieton, palveluille, tuotannolle ja niiden välisille yhteyksille. Aluerakenne on yhdyskuntarakennetta laajempi käsite, esimerkiksi eri paikkakuntien ja seutujen suhde toisiinsa. Esimerkiksi raide- ja maantieliikenneväyliä koskevilla ratkaisuilla on suuri vaikutus yhdyskuntarakenteen kasvusuuntiin myös tulevaisuudessa.

Helsinki perustettiin merenlahden rannalle Vantaanjoen suulle vuonna 1550 ja siirrettiin 1640 etelämmäksi Vironniemelle. Eteläisen suunnan jälkeen kaupunkirakenne on laajentunut länteen, pohjoiseen ja itään aluksi rautateiden ja säteittäisten pääväylien mukaisesti. Päärata jakoi kantakaupungin 1900-luvun alkuvuosikymmeninä kahteen sosiaaliselta rakenteeltaan selvästi erilaiseen osaan. Lännessä olivat porvariston kaupunginosat rantapuistoinen ja idässä pääosa tehtaista ja työväestön asuinalueista. Idässä rannat oli varattu satamien ja teollisuuden käyttöön.

1960- ja 70-luvuilla rakennettiin yhdenmukaisia kerrostalolähiöitä. Nykyisin pääkaupunkiseutu muodostaa melko yhtenäisen kaupunkikokonaisuuden, jonka keskuspaikkana on edelleen Helsingin kantakaupunki. Rakennettu alue jatkaa laajenemistaan länteen, pohjoiseen ja koilliseen. Kasvuväylinä ovat raideliikenteen sekä säteittäisten pääväylien ja kehäteiden muodostamat tiiviimmän yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet. Idän suunnalla on rakentamisalueiden laajeneminen pysähtynyt Sipoon länsirajalle. Yleiskaavaluonnoksen kehityskuvassa viitataan mahdollisuuteen jatkaa metron jatkeeseen tukeutuvaa kaupunkirakennetta rajan yli Sipooseen.

Viime vuosina rakentaminen on lisääntynyt myös talousalueen kaukaisemmissa kehyskunnissa lännessä ja pohjoisessa. Siellä on rakennettu erityisesti pientaloalueita. Helsingin talousalueen kasvaessa on työmatkaliikenne lisääntynyt ja keskimääräiset

työmatkat ovat pidentyneet. Mittavan pendelöinnin perimmäisenä syynä on se, että valtaosa työpaikoista on keskittynyt Helsingin kantakaupunkiin ja sen lähialueille, kun taas asuinalueet ovat hajallaan hyvinkin laajalla alueella. Helsingin kantakaupungin uudet rakentamisalueet voivat vaikuttaa liikennettä lisäävästi ainakin paikallisesti. Pendelöintiliikenteen aiheuttamia haittoja on mahdollista vähentää seudullisen joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen ja poikittaisen bussiliikenteen kehittämisellä.

Helsingin kaupunkirakenteen kehittämisessä on päämääränä ollut, ja on edelleen raideliikenteeseen tukeutuvien, monipuolisia palveluja ja työpaikkoja tarjoavien aluekeskusten muodostaminen sekä Pasilan kehittäminen pääkeskuksen laajennusalueena. Helsingin rajojen tuntumaan on lisäksi kasvanut merkittävä työpaikkojen ja palvelujen vyöhyke, joka sisältää Keilalahden, Tapiolan, Otaniemen ja Leppävaaran Espoossa sekä Myyrmäen, Kehä III:n keskiosan vyöhykkeen ja Tikkurilan Vantaalla. Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöllä, sekä Vuosaaren satamakeskuksella on tulevaisuudessa kasvavaa merkitystä.

Helsingin yleiskaavaluonnoksen yhteydessä käydyssä keskustelussa on ollut kannanottoja yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja toisaalta taas väljemmän rakentamisen puolesta. Yleiskaavaluonnoksessa on otettu selvä kanta Helsingin yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja täydennysrakentamisen puolesta. Tiivistyvien ja eheytyvien alueiden toiminnot monipuolistuvat, mikä lisää niiden aluerakenteellista omavaraisuutta asumisen, työpaikkojen ja palvelujen tarjonnassa. Tiivistämisen myötä voidaan kuitenkin joutua tilanteeseen, jossa syntyy ristiriitoja täydennysrakentamisen ja tiivistämisen määrän ja nopeuden kanssa. Yleisesti ottaen tiivistäminen ja täydennysrakentaminen voidaan kokea uhaksi oman asuin ympäristön viihtyvyydelle, esimerkiksi virkistysalueiden määrä voi pienentyä. Rakenteen tiivistäminen voi olla uhka myös kaupunginosien omaleimaisuudelle, jos kaupunginosien erityispiirteitä ei oteta suunnittelussa lähtökohdaksi. Yleiskaavan tavoitteissa kuitenkin todetaan, että kaupunginosien täydennysrakentaminen tapahtuu kaupunginosien kulttuurihistorialliset arvot ja ominaispiirteet huomioiden. Täydennysrakentaminen ei kuitenkaan aina ole uhka asuinalueilla, vaan joskus se on taloudellisesti, sosiaalisesti ja kaupunkikuvallisesti perusteltu ratkaisu.

Täydennysrakentaminen on myös yhdyskuntataloudellisesti kannattavaa, sillä esimerkiksi yhdyskuntatekniset kustannukset ovat "uusilla" alueilla korkeammat kuin täydennysrakentamisessa. Tässä yhteydessä tulee kuitenkin huomioida se tosiseikka, että Helsingin jäljellä olevilla laajemmilla rakentamisalueilla rakentamiskustannukset voivat nousta esimerkiksi maaperän likaantuneisuuden (esimerkiksi satama-alueet) tai muuten huonompien rakentamisolosuhteiden takia. Rakentaminen kanta-kaupungin jo kertaalleen rakennetuille alueille on kuitenkin joka tapauksessa edullisempaa kuin toteuttaa uusia asuinalueita olemassa olevan kaupunkirakenteen ulkopuolelle.

Tiiviys tekee mahdolliseksi myös kilpailukykyisen joukkoliikenteen kehittämisen ja varsinkin raideliikenteen osuuden kasvu vähentää osaltaan liikenteen päästöjä. Joukkoliikenteen kehittäminen lisää myös autottomien liikkumismahdollisuuksia.

Väljän yhdyskuntarakenteen heikoin kohta on juuri riippuvuus henkilöautosta. Tiivistyvien ja eheytyvien alueiden toiminnot monipuolistuvat, mikä lisää niiden aluerakenteellista omavaraisuutta asumisen, työpaikkojen ja palvelujen tarjonnassa.

Tiiviissä yhdyskuntarakenteessa ja täydennysrakentamisessa on kuitenkin ongelmansa. Rakentaminen ja alueidenkäytön muutokset vähentävät ja muuttavat ainakin paikallisesti luonnon monimuotoisuutta ja viher- ja virkistysalueverkostojen toimivuutta. Yleiskaavaluonnoksessa on nähtävissä, että virkistysalueverkosto ja viheryhteydet saattavat heikentyä paikallisesti. Tärkeimmät toiminnalliset yhteydet kuitenkin säilyvät.

Vaikka yhdyskuntarakenteen tiivistämisellä on kiistattomia etuja energiansäästön ja liikennetarpeen vähentämisen kannalta, on muistettava, että yhdyskuntasuunnittelussa tulee ottaa riittävästi huomioon myös sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyys sekä viihtyisyyden ja terveellisuuden näkökulmat. Voimakkaan tiivistämisen ja uudisrakentamisen seurauksena asukkaat voivat kokea asuinympäristönsä liian ahnaaksi ja epäviihtyisäksi. Tällöin voi olla seurauksena muun muassa lisääntynyt vapaa-ajan liikenne ihmisten hakeutuessa vapaa-ajanviettoon viihtyisämmäksi kokeamaansa ympäristöön. Juuri kaupunkirakenteen tiivistämisestä yleisesti tai aluekohtaisesti on tullut paljon palautetta yleiskaavaluonnoksen lausunnoissa ja mielipiteissä.

Helsingin kaupunkirakenne on edelleen länsipainotteinen itäisen Helsingin voimakkaasta rakentamisesta huolimatta. Erityisesti työpaikkojen määrän ja laadunkin osalta itäinen Helsinki on huonomassa asemassa läntiseen Helsinkiin verrattuna. Itäisen Helsingin ja samalla koko Helsingin seudun itäosien asema tulee muuttumaan paljon viimeistään Vuosaaren sataman rakentamisen jälkeen. Itäiseen Helsinkiin on myös suunniteltu uusia pientaloalueita, jotka osaltaan vahvistavat alueen imagoa ja tasapainottavat sosiaalista rakennetta.

Asuminen

ASUMISEEN LIITTYVIÄ TAVOITTEITA:

- asumisväljyys kasvaa
- hyvä ja monipuolinen elinympäristö
- monipuolinen väestö- ja asuntorakenne
- uudet asuinalueet hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella

Helsingin asuntokanta on pienasuntovaltaista. Asunnot ovat sekä huoneluvultaan että pinta-alaltaan pieniä. Yksioiden ja kaksioiden osuus koko kaupungin asuntokannasta on noin 60 prosenttia. Isoja perheasuntoja, joissa on vähintään neljä huonetta ja keittiö, on alle 20 prosenttia asuntokannasta. Pääkaupunkiseudun muissa kunnis-

sa asuntokannan huoneluku painottuu perheasuntoihin, joissa on vähintään kolme huonetta ja keittiö, ja pientaloasuntojen määrä on Helsinkiin verrattuna vähäinen. Suuria, yli sadan neliön asuntoja on Helsingissä vain kymmenisen prosenttia asunnoista, kun esimerkiksi Espoossa luku on kaksinkertainen Helsinkiin verrattuna. Alle 40 neliön asuntoja Helsingissä on noin 24 prosenttia asuntokannasta, kun luvut ovat Espoossa 11 % ja Vantaalla 12 %. Valtaosa Helsingin asunnoista on kerrostaloissa. Pientaloasuntojen määrä on kasvanut, mutta silti niiden osuus kaupungin asuntokannasta oli vuoden 1998 lopussa vain 13 prosenttia. Muualla pääkaupunkiseudulla 40 prosenttia asunnoista oli pientaloissa.

Yleisin asumismuoto Helsingissä on vuokra-asuminen. Vuonna 2000 vuokra-asuntojen osuus asuntokannasta oli 47 % ja omistusasuntojen osuus 43 %. Helsingissä on ollut tavoitteena, että uusille suurtuotantoalueille tulee tulorajoin varustettuja vuokra-asuntoja 40 prosenttia asuntokannasta. Nykyisin kaupungin noin 50 000 aravavuokra-asunnossa asuu noin 93 000 vuokralaista. Tulorajoin varustetut vuokra-asunnot ovat vaihtelevan kokoisia, mutta vapaarahoitteiset vuokra-asunnot ovat pieniä, jopa 80 prosenttia niistä on yksiöitä tai kaksioita. Omistusasunnot ovat keskimäärin suurempia kuin vuokra-asunnot.

Asumistasoa ja sen kehitystä kuvataan yleensä erilaisilla tunnusluvuilla, kuten asumisväljyydellä, asuntojen varustetasolla ja ahtaasti asuvien osuudella. Pienten asuntojen suuri määrä Helsingissä ei merkitse sitä, että kaupungissa asuttaisiin erityisen ahtaasti, mutta se vaikuttaa väestörakenteeseen ja asumisen valinnanmahdollisuuksiin. Asumisväljyys Helsingissä kasvoi pitkään, mutta pysähtyi ja taantui 1990-luvulla. Vuoden 1998 lopussa Helsingin asumisväljyys oli runsaat kaksi neliötä pienempi kuin koko maassa keskimäärin. Asumisväljyys on nyt noin 32 m², ja yleiskaavan tavoite on 40 m². Pientalovoaltainen asuntokanta hidastaa erityisesti suurten asuntokuntien asumisväljyyden kasvua ja samalla se vaikuttaa valikoivasti asuntokuntien rakenteeseen siten, että Helsinkiin on hakeutunut paljon pieniä talouksia ja pois muuttavat ovat useimmiten lapsiperheitä. Toisaalta myös pienten talouksien muutto Helsinkiin ylläpitää pientaloasuntojen kysyntää ja pitää niiden rakentamisen melko korkealla tasolla.

Ihmisten asumistoiveita koskevissa kyselyissä halu pientalomaiseen asumiseen on kuitenkin jatkuvasti korkealla, myös Helsingissä. Hyvien palveluiden ja etenkin joukkoliikenteen saavutettavuus sekä yhdyskuntarakenteen taloudellisuus ovat kuitenkin johtaneet kehittämään tiivistä ja matalaa rakentamista. Helsingissä ei voida rakentaa isoja tontteja sisältäviä uusia pientaloalueita myöskään rajallisten maaresurssien vuoksi. Ratkaisuksi, jolla voidaan osittain tyydyttää pientalotarvetta, on Yleiskaava 2002:ssa valittu uudentyypiset tehokkaat kaupunkipientaloalueet, joiden katsotaan myös monipuolistavan kaupunkirakennetta ja kaupunkikuvaa sekä parantavan alueen statusta. Kaupunkimainen pientaloasutus soveltuu myös hyvin täydennysrakentamiseen, niin vanhoilla pientaloalueilla kuin kerrostaloalueilla. Kaupunkipientaloalueella voi olla muun muassa toisiinsa kytkettyjä pientaloja tai omakotitaloja hyvin pienillä tonteilla.

Yleiskaava 2002-luonnoksessa esitetään asumisen tilavaraukset ja tavoitteet, ja sillä pyritään varmistamaan asuntotuotannon jatkuminen pitkälle tulevaisuuteen. Asumisen tarkempi suunnittelu ja tarkastelu tapahtuu vasta asemakaavoitusvaiheessa. Asumiseen ja uusien alueiden asukasrakenteeseen vaikuttavat voimakkaasti myös monet muut seikat, kuten taloussuhdanteet, ihmisten henkilökohtaiset asumismielitymykset ja niiden muutokset, rakennussuunnittelu, asunto- ja kiinteistöpolitiikka sekä kaupungin asunto-ohjelma, jossa politiikan painopisteet ja vallitsevat arvot sekä asuinrakentamisen tavoitteet ilmenevät. Tulevaisuuden asuntopolitiikka voi olla hyvinkin erilaista kuin nyt, ja asumisessa voidaan painottaa aivan eri asioita. Voi olla, että segregatio ja sen torjuminen muodostuvat entistä hankalammiksi ongelmiksi tai voi olla, että hyvätuloisten veronmaksajien kato vaatii entistä rajumpia asuntopoliittisia toimenpiteitä. Siksi onkin vaikea arvioida, millaisiksi yleiskaavaluonnoksessa esitetyt asuinalueet lopulta muotoutuvat, mikä on niiden asukasrakenne ja millaista asuminen tulevaisuudessa on.

Asuntorakentaminen niin uusilla rakennusalueilla kuin täydennysrakennusalueillakin sijoittuu Helsingissä väkisinkin jo olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, pääsääntöisesti nykyisten asuinalueiden keskelle tai välittömään läheisyyteen. Yleiskaavan vaikutuksesta monien asukkaiden asuin- ja elinympäristössä tapahtuu muutoksia, jotka voidaan kokea negatiivisina tai positiivisina, kokijasta riippuen. Suhtautuminen muutoksiin on aina yksilöllistä, mutta hyvin yleistä on, että rakentaminen koetaan uhkana. Rakennusten valmistuttua suhtautuminen voi kuitenkin muuttua sitten, ettei niitä koetakaan haittatekijöiksi, vaan ympäristöä kohentaviksi tai ainakin siihen sopiviksi.

Rakentaminen vaikuttaa aina ympäristöönsä, jos ei töiden valmistuttua niin vähintäänkin rakentamisen aikana. Rakentaminen aiheuttaa muun muassa melua, pölyä ja työmaaliikennettä, mikä voi vaikuttaa negatiivisesti läheisten alueiden asumisviihtyisyyteen. Myöskin itse uudisrakennusalueella alueen ollessa vielä rakennusvaiheessa ja keskeneräinen se voidaan kokea epäviihtyisäksi. Nämä vaikutukset ovat kuitenkin lyhytaikaisia, eivätkä niin merkittävät kuin pitempiaikaiset vaikutukset. Yleiskaavaluonnoksesta annetussa asukaspalautteessa uuden rakentamisen pelättään aiheuttavan muun muassa maisemien menetystä, alueiden omaleimaisuuden häviämistä, liiallisen tiivistämisen aiheuttamaa ahtautta, viheralueiden pienenemistä ja kulumista, palveluiden kuormittumista sekä liikenteen, melun ja saasteiden lisääntymistä ja liikenneverkkojen tukkeutumista. Pelot ja todellisuus voivat olla varsin kaukana toisistaan, eikä yleiskaava vaikuta kaikkiin palautteissa mainittuihin asioihin.

Asuntorakentaminen tuo alueille uusia asukkaita ja elinvoimaa. Varsinkin laajoille uudisrakentamisalueille muuttaa yleensä nuoria lapsiperheitä, jotka ylläpitävät monia palveluja. Alueilla, joilla asuntokanta on vanhaa, on ikärakennekin painottunut usein vanhuksiin. Täydennysrakentaminen tällaisilla alueilla voi tuoda tervetullutta nuorennusleikkausta ikärakenteeseen. Täydennysrakentamisen eräänä tavoitteena onkin asuntokannan monipuolistaminen, jolloin ihmisten on helpompaa löytää uusi asunto omalta asuinalueeltaan eri elämäntilanteissa. Taantuvilla väestön vähenemisalueilla täydennysrakentaminen voi uusien asukkaiden myötä lisätä alueen

elinvoimaisuutta ja hidastaa tai lopettaa palvelujen vähenemisen. Parhaimmillaan alueelle voidaan saada lisää peruspalveluja ja jopa erikoispalveluja. Lisärakentaminen voi myös ehkäistä segregatiota. Etenkin alueiden tasa-arvoinen ja omaleimainen kehittäminen sekä korkeatasoinen toteutus voivat toimia keinoina segregatiota vastaan.

Uusi asuinrakentaminen voi vaikuttaa myös alueiden arvostukseen. Suosituille asuinalueille rakentaminen voi nostaa kyseisen alueen ja myös viereisten alueiden arvostusta. Myös tasokas asuntorakentaminen vähemmän halutulle alueelle voi kohentaa alueen arvostusta. Toisaalta lisärakentaminen suosituille alueelle voi vähentää alueen vetovoimaisuutta, jos sinne rakennetaan ihmisten mielestä liikaa ja rakentaminen vähentää alueen houkuttelevia ominaisuuksia.

Asuntorakentaminen ja alueiden arvonnousu tai –lasku vaikuttavat myös asumiskustannuksiin. Alueen arvostuksen nousu nostaa luonnollisesti myös asuntojen hintoja ja vuokratasoa. Erityisesti uusien asuinalueiden rakentaminen kantakaupungissa, meren rannalla ja keskustan lähellä voi nostaa hintatasoa, ja ilman säätelyä näistä alueista muodostuukin epäilemättä varsin kalliita. Rantarakentaminen voi myös aiheuttaa segregatiota, mikäli merenranta-alueet varataan vain vapaarahoitteiselle asuntotuotannolle, eikä säädellyn asuntotuotannon rakentamisen laatuun ja sijoittamiseen kiinnitetä erityistä huomiota. Asumisen hintataso uusilla alueilla voi nousta korkeaksi myös kalliiden rakennuskustannusten vuoksi. Meritöyhtöille, puhdistettaville saastuneille maille ja runsaasti esirakentamista vaativille alueille rakentaminen on kallista. Monet yleiskaavaluonnoksen asuinrakentamiskohteet sijoittuvat tällaisille alueille. Toisaalta uusien asuinalueiden rakentaminen ja siten tarjonnan parantaminen kaupunkirakenteen kannalta parhailla, keskeisillä alueilla voi hillitä näiden alueiden hintakehitystä.

Uuden yleiskaavan myötä asumisen valinnanmahdollisuudet Helsingissä kasvavat. Asuntoalueiden lisääntyvä määrä parantaa valintamahdollisuuksia asuinpaikan ja asumismuodon suhteen. Asuinrakentamisen myötä myös asukasrakenne monipuolistuu, jos ja kun rakennetaan eri kokoisia ja eri tyyppisiä asuntoja. Pientalotarjonnan runsastuminen voi mahdollistaa pientaloasumisen erilaisille väestöryhmille, tulotasosta riippumatta. Pientaloissa asuntojen koko on yleensä suurempi kuin kerrostaloissa, ja suurempien asuntojen myötä myös suurempien ruokakuntien asuntotilanne Helsingissä paranee. Pientaloasumisen lisäksi yleiskaavaluonnos lisää etenkin keskusta- ja ranta-asumista huomattavasti. Vaikka yleiskaavaluonnoksessa esitetyt uudet tilavaraukset ja sen myötä rakentaminen painottuu kantakaupunkiin ja Itä-Helsinkiin, tulee uusia asuinalueita tai vähintään täydennysrakentamista lähes jokaiseen kaupunginosaan. Todennäköistä on, että asumisväljyys kasvaa, mutta ei ehkä niin paljon kuin yleiskaavassa on tavoitteena. Nykyinen pientalovaikuttavuus ja hintataso toimivat asumisväljyyden tavoitetta vastaan. Yleiskaavaluonnoksessa eräänä periaatteena oleva toimintojen sekoittaminen eli muun muassa työn ja asumisen sijoittaminen samoille alueille monipuolistaa asuinalueita ja tekee niistä vähemmän herkkiä taantumiselle.

TYÖHÖN JA ELINKEINOIHIN LIITTYVIÄ TAVOITTEITA:

- Helsingin kilpailukyvyn parantaminen
- elinkeinotoiminnan edellytysten turvaaminen
- monipuolinen elinkeinorakenne
- varautuminen Helsingin työpaikkamäärän kasvuun
- Työpaikka-alueiden monipuolistuminen ja profiloituminen omista lähtökohdistaan ja suunnitelmallisesti
- Helsingin keskustan toiminnallisen monipuolisuuden säilyttäminen

Helsingin työpaikkamäärä on noussut suuremmaksi kuin ennen lamaa ja työpaikkaomavaraisuus on vuoden 2000 tietojen mukaan 132,8 %. Todennäköisesti työpaikkamäärä tulee kasvamaan vielä pitkään, mutta kasvu on jo hidastunut. Helsingin suhteellinen osuus seudun työpaikoista puolestaan on vähenemään päin. Samalla kun asumisen painopiste siirtyy enemmän Helsingin seudulle, myös työpaikat siirtyvät. Helsingin työttömyysaste oli 8,5 prosenttia vuodenvaihteessa 2000/2001. Työttömyys pieneni 1990-luvun lopulla, mutta vuonna 2001 työttömien määrän väheneminen hidastui. Työttömyydestä ei todennäköisesti päästä kokonaan eroon, ja talouden nousukausienkin aikana esiintyy rakennetyöttömyyttä.

Helsingissä on nykyisin työpaikka-alueita tasaisesti eri puolilla kaupunkia, mutta tärkeimmät työpaikka-alueet ovat keskusta ja sitä täydentävät alueet sekä aluekeskukset ja suuret teollisuusalueet. Työpaikkojen määrä on kuitenkin alueellisesti epätasapainoinen. Helsingissä ja koko pääkaupunkiseudulla yritystoiminta ja toimitilarakentaminen on keskittynyt länteen, kun taas koillisilla ja itäisillä alueilla yritysten ja työpaikkojen määrä on alueiden kokoon nähden vähäinen. Itä-Helsingissä ei myöskään ole korkeampaan osaamiseen liittyviä työpaikkoja, eikä alueelle ole sijoittunut toivotussa määrin uusia yrityksiä, vaikka se on metron ja kehäteiden ansiosta liikenteellisesti hyvin saavutettavissa. Alueella on myös hyvä ympäristö ja potentiaalista työvoimaa. Yleiskaavaluonnoksen eräänä tavoitteena onkin tasapainottaa tätä tilannetta.

Koko Helsingin seudun elinkeinotoiminta on nykyisin verkottunutta ja klusteroitunutta. Merkittäviä yritysklustereita ovat muun muassa telekommunikaatio, elintarvikkeiden valmistus, lääketiede ja biotieteet, terveydenhuolto sekä laivanrakennus. Näiden ryhmittymien kasvu perustuu pitkälti seudun edullisiin ominaisuuksiin, kuten alan tutkimustoimintaan, yliopistoihin ja korkeakouluihin, edulliseen logistiseen asemaan ja työikäisen väestön keskimääräistä korkeampaan koulutustasoon.

Helsingin elinkeinorakenne on monipuolinen sekä toimialoiltaan että yritysrakenteeltaan, ja sitä pyritään edelleen kehittämään luomalla yleiskaavalla mahdollisuuksia monenlaiselle toimitilarakentamiselle. Elinkeinoelämän rakenne kuitenkin muuttuu nopeasti, ja muutoksessa mukana pysyäkseen Helsinki on nähnyt tärkeäksi kehittää korkean osaamisen tutkimus- ja tuotantokeskuksia, joiden ympärille syntyy niitä palvelevia ja niistä hyötyviä yksiköitä. Yleiskaavassa eräs keskeinen tavoite onkin osoittaa rakennusmaata korkeaan osaamiseen liittyville yrityksille, mutta toisaalta myös pienteollisuudelle. Teollisuuden työpaikkamäärät ovat laman jälkeen hieman kasvaneet, ja monipuolisuuden tavoite edellyttää myös teollisuuden tarpeiden huomioimista.

Helsingin työpaikkarakenne on hyvin palveluvaltainen, ja muuttui siihen suuntaan koko 1990-luvun. Vuonna 2000 palvelualojen osuus kokonaistyöpaikoista oli noin 85%. Viime vuosikymmenellä myös informaatioalan työpaikkamäärä kasvoi Helsingissä huomattavasti, ja ala olikin talouden kasvun lähde laman jälkeen. Vaikka informaatioalan kasvu on nyt hiipunut, se tarjonnee silti Helsingille tulevaisuuden näköaloja. Toisena otollisena tulevaisuuden alana nähdään bioteknologia. Helsingin elinkeinopolitiikassa vuonna 1998 kaupungin vahvoiksi kasvualoiksi määriteltiin näiden lisäksi elintarvikeala, kulttuuriala, matkailu, terveysala ja ympäristöala. Yleiskaavaluonnoksessa tulevaisuuden kehitysalaksi nähdään myös avaruusteknologia. Joidenkin arvioiden mukaan tulevaisuuden tärkeimpiä kasvualoja ovat myös yhteiskunnalliset palvelut, rahoitus ja palvelut liike-elämälle.

Korkeaa osaamista vaativat ja korkean teknologian työpaikat lisääntyvät tulevaisuudessa, minkä seurauksena erikoistuneen työvoiman tarve kasvaa. Toisaalta heikommin palkatuista, palveluammateissa toimivista työntekijöistä on jo nyt pulaa, ja näin on todennäköisesti myös tulevaisuudessa. Työelämä myös muuttuu, jo nyt on nähtävissä, että epätyypillisten työsuhteiden osuus kasvaa ja työn aika- ja paikkasidonnaisuus muuttuvat. Myös elinkeinotoiminnan luonne muuttuu, jolloin tarvitaan monikäyttöisiä ja muokattavia toimitiloja. Toimistotyyppistä toimitilaa tarvitaan tulevaisuudessakin, ja tarpeen arvellaan kasvavan, vaikka etätyö yleistyykin.

Yleiskaavalla tuetaan kaupungin elinkeinopolitiikkaa ja sen tavoitteita. Tavoitteiden toteutumiseen ei kuitenkaan voi vaikuttaa vain yleiskaavoituksen keinoin, vaan esimerkiksi Helsingin kilpailukyvyn parantaminen riippuu myös yleisestä taloudellisesta tilanteesta. Tavoitteiden mukaisella maankäytöllä voidaan kuitenkin mahdollistaa eri toimintojen kehittyminen ja laajentuminen. Sillä voidaan luoda edellytyksiä kilpailukyvyn parantumiselle ja taloudelliselle kasvulle. Tavoitteet tukevat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja sitä kautta työllisyyttä ja toimeentuloa. Nykytilaan ja Yleiskaava 1992:eenkin verrattuna uusia työpaikka-alueita on osoitettu runsaasti eri puolille Helsinkiä. Työpaikkoja, erityisesti ympäristöhaittoja aiheuttamattomia toimitiloja saa sijoittaa varsin joustavasti maankäyttömerkintöjen sisällä.

Yleiskaava vaikuttaakin merkittävästi elinkeinotoiminnan ja siten myös työpaikkojen sijoittumiseen. Yleiskaava vaikuttaa myös elinkeinoelämän toiminta- ja kehitysedellytyksiin monin tavoin. Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin vaikuttavat muun muassa jäte-, vesi- ja energiahuoltoa koskevat kaavaratkaisut. Myös yleiskaavan lii-

kennevaraukset vaikuttavat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin, sillä monille aloille toimiva logistiikka ja erityisesti juuri hyvät liikenneyhteydet ovat erittäin tärkeitä. Työssäkävijöiden kannalta myös hyvät joukkoliikenneyhteydet ovat tärkeitä. Teknisen toimintaympäristön lisäksi elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin vaikuttavat muun muassa työvoiman saatavuus, asuntotilanne, asumiskustannukset sekä ympäristön turvallisuus ja viihtyisyys. Yleiskaavaluonnos vaikuttaa myös näihin asioihin. Tärkeitä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ovat myös koulutus ja osaaminen, joihin yleiskaava vaikuttaa muun muassa osaamiskeskittymien tilavarausten kautta.

Myös kaavamerkinnot voivat vaikuttaa elinkeinotoimintaan, muun muassa joustavilla kaavamerkinnoilla voidaan mahdollistaa elinkeinotoiminnan sopeutuminen nopeisiin muutoksiin. Yleiskaava 2002-luonnoksen uudet kaavamerkinnot sallivatkin muun muassa asumisen ja toimitilojen lomittumisen antaen samalla mahdollisuuden uusille työn muodoille. Yleiskaava siis vaikuttaa monin tavoin elinkeinosektoriin, lähinnä sen toimintaedellytyksiin, mutta kaavan vaikutukset ovat kuitenkin rajallisia. Elinkeinoelämä muuttuu ja kehittyy monien muiden tekijöiden summana, muun muassa talouden ja sen suhdanteiden sekä poliittisten linjausten mukaan.

Yleiskaavaluonnoksessa työpaikkarakentamista osoitetaan eniten kantakaupunkiin sekä Itäisen suurpiirin alueelle. Tämä vastaa tavoitteita, joiden mukaan itäistä Helsinkiä olisi kehitettävä työpaikka-alueena ja toisaalta keskustan jatkuva kehittäminen työpaikka- ja keskustatoimintojen alueena on tärkeää. Merkittävimmät työpaikkarakentamisen kohteet sijoittuvat Jätkäsaareen, Kalasatamaan, Pasilaan, Latokartanoon, Tattariharjuun, Roihupeltoon, Kivikkoon ja Vuosaareen.

Helsinkiin sijoittunee lisää korkean osaamisen työpaikkoja sekä toisaalta palvelualojen ja logistiikan työpaikkoja. Teollisuuden toimintaedellytykset saattavat joillakin alueilla heiketä, mutta toisilla alueilla parantua. Muun muassa Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan lentokentän välinen alue tarjonnee mahdollisuuksia teollisuudelle. Sen sijaan esimerkiksi Tattarisuolla ja Tattariharjussa nykyisen pienteollisuuden toimintaedellytykset saattavat heikentyä, mikäli alueita kehitetään vain korkeatasoisina työpaikka-alueina, eikä nykyisen pienteollisuuden toimintaedellytyksiä turvata.

Työpaikkojen ja asumisen sijoittaminen lähekkäin voi vähentää liikkumistarvetta ja lyhentää työmatkoja, mutta käytännössä vain harvat voivat valita työpaikkansa sen sijainnin perusteella, eikä asuntojen ja työpaikkojen sijoittaminen lähekkäin välttämättä lisää asukkaiden työskentelyä omalla asuinalueellaan.

Palvelut

PALVELUIHIN LIITTYVIÄ TAVOITTEITA:

- palvelujen säilymisen ja kehittymisen tukeminen
- laadukkaat palvelut asuinalueille
- palveluverkon tasapainoisuus ja riittävät peruspalvelut
- kaupallisten palvelujen sijoittuminen keskeisesti asuinalueilla

Helsingissä palvelujen kehittäminen ja sijoittuminen on pitkään perustunut keskusverkkojärjestelmään, jonka on tarkoitus turvata kattava palvelutarjonta koko kaupungin alueella ja estää asuinalueiden ulkopuolisten automarket-tyyppisten ratkaisujen synty. Keskusverkko koostuu eritasoisista keskuksista, jotka määrittyvät pitkälti kaupallisten palvelujen toimintaedellytysten mukaan, mutta myös julkisten palvelujen sijoittamista kaupallisten läheisyyteen pidetään järkevänä. Keskuksia ovat muun muassa Helsingin keskusta, aluekeskukset Malmi ja Itäkeskus, paikalliskeskukset sekä lähipalvelukeskukset ja ostoskeskukset.

Helsingin palvelutaso on nykyisin yleisesti katsottuna hyvä. Etenkin keskustassa ja suurimmissa alue- ja paikalliskeskuksissa palvelutarjonta on monipuolista ja keskukset ovat toiminnallisesti vahvoja, mutta myös pienempien palvelukeskusten joukossa on hyvin toimivia keskuksia. Joillakin vanhoilla asuinalueilla palvelutaso on kuitenkin heikentynyt ja etenkin kaupalliset palvelut vähentyneet muun muassa siksi, että kauppa pyrkii kohti yhä suurempia yksiköitä ja myös väestöpohja voi olla liian pieni palvelujen ylläpitämiseksi. Myöskin jotkut uudet täydennysrakennuskohteet ovat jääneet ilman kaupallisia palveluja. Myös julkisten palvelujen osalta kehitys on Helsingissä kulkenut kohti suurempia yksiköitä ja harvenevaa palveluverkkoa, ja tämä kehitys tulee todennäköisesti jatkumaan ainakin tiettyyn pisteeseen asti. Uusilla ja rakennettavilla alueilla on jatkossakin kysyntää lasten ja nuorten palveluista, kun taas koko kaupungin tasolla väestön ikääntyminen siirtää palvelukysynnän painopistettä vanhusten palveluihin.

Monipuoliset palvelut ovat asukkaiden arkielämän sujumisen kannalta tärkeitä. Asuinalueiden pitäisi olla myös omavaraisia palvelujen suhteen, ja erityisesti lasten ja vanhusten tarvitsemien peruspalveluiden pitäisi olla asuntojen läheisyydessä, jotta matkat eivät muodostuisi liian pitkiksi. Asuinalueen palvelutarpeeseen vaikuttavat alueen asukasmäärä sekä asukkaiden ikä- ja sosiaalirakenne. Palvelujen tarve ja kysyntä myös muuttuvat ajan myötä. Uuden kaupunkiasuinalueen väkiluvun pitäisi olla noin 2500-4000 asukasta, jotta alueesta muodostuisi peruspalveluiltaan itsenäinen. Kaupan laskelmien mukaan uuden päivittäistavaramyymälän rakentaminen vaatii vähintään 3000 asukkaan väestöpohjan. Monipuolisemman ostos- tai lähikeskuksen rakentaminen edellyttää vähintään 5000-6000 asukkaan väestöpohjaa. Julkisia palvelujakaan ei välttämättä kaikille alueille saada, muun muassa yhden koululuokan

eli perusopetusryhmän muodostaminen vaatii noin 2000 asukkaan väestöpohjan. Sosiaali- ja terveystalouden palvelujen saaminen alueelle edellyttää 5000-10 000 asukasta.

Yleiskaava-alueuunnoksessa palvelut voivat sijoittua monen eri maankäyttöluokan alueelle, eikä yleiskaavan tehtäviin kuulu palveluille varattavien alueiden yksityiskohdainen määrittely. Kaavoituksen tehtävänä onkin vain luoda edellytykset palvelujen toteuttamiselle. Yleiskaava vaikuttaakin palveluihin lähinnä suuntaamalla niitä keskusverkon keskuksiin ja asuinalueille. Yksityisiin palveluihin yleiskaava ei juurikaan voi suoraan vaikuttaa, sillä palveluntarjoajat toimivat talouden pelisääntöjen mukaan.

Yleiskaava-alueuunnoksen mukainen yhdyskuntarakenteen tiivistäminen voi mahdollistaa etenkin joidenkin paikalliskeskusten kehittämisen omavaraisemmiksi ja palvelurakenteeltaan monipuolisemmiksi, kun väestöpohja laajenee. Asukasmäärän kasvun ja asukasrakenteen monipuolistumisen myötä myös erikoisempien palvelujen tarjonta ja kysyntä voivat lisääntyä. Täydennysrakentaminen voi parantaa palvelujen toimintaedellytyksiä ja edesauttaa niiden säilymistä asuinalueilla, mutta täydennysrakentamisen tuoma asukasmäärän kasvu ei kuitenkaan ole kaikilla alueilla riittävän suuri vaikuttaakseen. Yleiskaavan täydennysrakentamisalueilla palvelut voivat toisaalta myös ylikuormittua, ellei niiden kapasiteettia lisätä vastaamaan uutta asukasmäärää. Nopea väestönkasvu voi myös aiheuttaa kriittisiä palvelujen kysyntäsäyksiä, jolloin muun muassa koulut ja päiväkodit voivat ruuhkautua ja niiden palvelutaso voi heikentyä paikoittain. Uusilla alueilla palvelut ja joukkoliikenneyhteydet voivat puolestaan aluksi olla puutteellisia.

Kantakaupungin ja aluekeskusten palvelutarjonta todennäköisesti säilyy monipuolisena ja kasvaa yleiskaavan vaikutuksesta. Kauppa ja julkiset palvelut tulevat todennäköisesti keskittymään ja sijoittumaan eri tasoihin keskuksiin jatkossakin. Ne sijoittunevat myös lähemmäs joukkoliikenneyhteyksiä, muun muassa Jokeri-linjaa, ja varsinkin lähemmäs niiden solmukohtia. Tällöin palvelujen saavutettavuus paranee tai säilyy nykyisenä, eikä palvelujen saanti edellytä auton käyttöä. Helsingissä ei oletettavasti tulevaisuudessakaan rakenneta automarketteja alue- ja paikalliskeskusten ulkopuolelle, mikä myös vaikuttaa siihen, ettei palvelujen saanti edellytä auton käyttöä.

Virkistys ja vapaa-aika

VIRKISTYKSEEN JA VAPAA-AIKAAN LIITTYVIÄ TAVOITTEITA:

- kaupunkiluonnon monimuotoisuuden säilyttäminen
- Meren- ja joenrantojen sekä laajojen säteittäisten viheralueiden kehittäminen
- Kaupungin osa-alueille omaleimaiset kaupunginosapuistot, joissa virkistystoiminallisia, maisemallisia, kulttuurihistoriallisia ja luonnonarvoja

Helsingin sisäiset laajat virkistysalueet muodostavat viisi säteittäistä vihersormea, jotka ulottuvat syvälle kaupunkirakenteeseen. Vihersormet ja niitä yhdistävät käytävät muodostavat viheralueverkoston, jonka säilyttäminen riittävän laajana ja toimivana on asumisen, työ ja liikkumisen ratkaisujen ohella Helsingin maankäytön tärkeitä kysymyksiä.

Helsingin varsinainen keskuspuisto on vahvistettu osayleiskaavalla jo 1978 ja sen rajaus on säilytetty yleiskaavaluonnoksessa. Keskuspuisto ulottuu kaupungin pohjoisrajalta ja Haltialan metsäalueelta Töölöön asti. Keskuspuiston länsipuolella sijaitsee niin sanottu läntinen kulttuuripuisto, joka ulottuu Laajalahdelta ja Isohuopalahdelta Talin kautta Mätäjoen laaksoon ja Malminkartanoon, ja jatkuu pohjoisessa Vantaalle ja lännessä Espoon keskuspuistoon. Kolmas vihersormi jatkuu kantakaupungin itärannalta ja Vanhankaupunginlahdelta pitkin Vantaan- ja Keravanjoen laaksoja pohjoiseen.

Neljäs vihersormi ulottuu Vanhankaupunginlahdelta Viikin peltoaukeiden kautta Kivikkoon ja siitä eteenpäin Vantaan puolelle. Viides laaja vihervyöhyke on Itä-Helsingin merellinen kulttuuripuisto, joka alkaa Laajasalon kartanopuistoista ja jatkuu Herttoniemen kartanopuiston, Porolahden ja Strömsinlahden, Vartiosaaren ja Vartiokylänlahden kautta Mustavuoren luonnonsuojelualueelle ja edelleen Vantaalle ja Sipooseen. Tämän virkistysalueen itäpuolella ovat lisäksi Kallahdenniemen ja Vuosaaren-Uutelan laajat vihervyöhykkeet luonnonsuojelualueineen. Yleiskaavaluonnoksessa saaristoalueet on merkitty pääosin Helsingin saariston ja merialueen osayleiskaavan mukaisesti virkistys- suojelu- tai sotilasalueiksi. Suurimmilla huvilasaarilla on sallittu paikoitellen myös lomarakentamista.

Yleiskaavatyön osana suunnitellaan merellistä Helsingipuisto -kokonaisuutta, joka ulottuu Suomenlinnasta Vantaanjoen suun, Viikin luonnonsuojelualueen ja Vantaanjokivarren kautta Haltialan luontoalueelle. Siihen liittyvät myös Kaivopuisto, Tullisaaren kartanoalue ja maisemapuisto, Mustikkamaan ja Korkeasaaren kansanpuistot sekä Kulosaaren ja Tuomarinkylän kartanopuistot. Helsinki-puiston taustalla ovat maankäyttö- ja rakennuslain kansallisen kaupunkipuiston kriteerit, vaikkei se varsinainen kansallinen kaupunkipuisto olekaan. Yleiskaavaselostuksessa esitetään myös keskustan kulttuuripuiston alue, joka jatkuu keskuspuiston eteläisenä osana Töölön-

lahdelle asti. Puistoon liittyy varsinaisten viheralueiden lisäksi myös kulttuuritoimintoja ja -rakennuksia.

Virkistysalueista on erikseen erotettu niin sanotut kaupunki/kaupunginosapuistot, jotka sijaitsevat kaupunginosan keskellä tai ovat eri kaupunginosia yhdistäviä laajahkoja puistoalueita. Nämä alueet on merkitty erikseen yleiskaavakartalle. Keskuspuisto on myös rajattu yleiskaavakartalle, mutta Helsinki-puistoa ei ole erotettu muista virkistysalueista.

Helsingin viheraluerakenteen päälinjat säilyvät säteittäisten viheryhteyksien turvaamisen myötä. Verkoston muodostavilla viheralueilla on yleinen elinympäristöä monipuolistava ja viihtyvyyttä lisäävä merkitys. Virkistys- ja ulkoilualueiden riittävyys luo edellytyksiä muun muassa liikuntaan liittyvälle vapaa-ajanvietolle. Tavoitteeksi asetettu kaupunkiluonnon monimuotoisuus voi säilyttää kasvi- ja eläinlajien kasvupaikkoja. Rakentaminen ja alueidenkäytön muutokset kuitenkin vähentävät ja muuttavat ainakin paikallisesti luonnon monimuotoisuutta. Muutokset ovat suurimpia tiivistyville alueilla. Ekologisen verkoston toimivuutta ei sen sijaan ole tavoitteissa listattu, mutta osa viheryhteyksistä voi toimia samalla myös ekologisina reitteinä.

Kaupungin kasvupaineen vuoksi joitakin asukkaiden virkistäytymisalueina toimivia viheralueita otetaan rakentamiskäyttöön. Samaan aikaan kun viher- ja virkistysalueet vähenevät, niiden käyttö ja kulutus kasvavat väestönkasvun myötä. Helsingissä virkistysalueiden suhteellinen osuus maapinta-alasta on kuitenkin varsin suuri, eikä yleiskaavaluonnos muuta sitä oleellisesti. Uusien rakentamisalueiden vastapainoksi yleiskaavaluonnoksessa on myös esitetty kaupunkipuistojen rajaukset. Tämä tukee tavoitetta Helsingin laatutekijöiden säilyttämisestä ja korostamisesta, koska kaupunkipuistoksi merkityllä alueella on varmasti enemmän painoarvoa kuin tavallisella viher/virkistysalueella. Lähivirkistysalueiden laatu oletettavasti myös kohoaa, sillä niistä tulee entistä tärkeämpiä tiivistyvässä kaupunkirakenteessa ja siksi myös niiden ympäristörakentaminen, hoito ja kunnossapito todennäköisesti paranevat. Joillakin alueilla virkistysalueiden määrä myös kasvaa. Muun muassa kantakaupungin virkistysaluepinta-ala kasvaa, kun nykyisten tavarasatamien alueille rakennetaan asumista sekä puistoja ja rannat vapautuvat virkistyskäyttöön.

Liikenne

LIIKENTEESEEN LIITTYVIÄ TAVOITTEITA :

- Liikkuminen kävellen, pyörällä, joukkoliikenteellä ja autolla sujuu
- joukkoliikenteen kehittäminen, uudet kaupunginosat rakentuvat joukkoliikenteen varaan
- liikennejärjestelmän käyttämää tilaa ei lisätä maan pinnassa

Liikenne on seurausta eri toimintojen yhteystarpeista, ja toimintojen keskinäinen sijainti vaikuttaa ratkaisevasti liikkumistarpeeseen, kulkutavan valintaan ja eri liikennemuotojen järjestelymahdollisuuksiin. Keskeisiä tekijöitä ovat asutuksen, työpaikkojen ja peruspalvelujen sijainti ja suhde toisiinsa. Liikkumisvalintoja pyritään ohjaamaan maankäytön, liikenneinvestointien ja joukkoliikenteen järjestämisen kautta. Keskeisimpiä liikennejärjestelmän kehitykseen vaikuttavia tekijöitä ovat puolestaan väestönkasvu ja talouskasvu.

Helsingissä on nykyisin suhteellisen toimiva liikennejärjestelmä. Joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä, ja sen käyttö on olennainen osa kaupunkilaisten elämää. Henkilöautoliikenteen edellytykset ovat myös hyvät, mutta autojen ja liikenteen kasvava määrä ruuhkauttaa pääväyliä ja etenkin kehäteitä. Kevyen liikenteen verkko on kohtuullisen hyvä, mutta pyöräteissä on puutteita muun muassa keskustassa. Helsingissä joukkoliikenteen osuus kulkutavoista on suuri, muun muassa keskustaan suuntautuvasta työmatkaliikenteestä 70 % tehdään busseilla, lähijunilla, raitiovaunuilla ja metrolla. Eniten joukkoliikennettä käytetäänkin keskustaan suuntautuvilla matkoilla, mikä toisaalta johtuu pitkälti siitä, että joukkoliikenne toimii nykyisin parhaiten keskustan suuntaan. Poikittaissuunnassa joukkoliikenteen osuus on vain yksi viidesosa matkoista. Henkilöautoliikenteen osuus matkoista on sitä suurempi, mitä kauempana Helsingin keskustasta liikutaan, kun taas kantakaupunkialueen kaikista matkoista kaksi kolmasosaa tehdään joukkoliikenteellä. Toisaalta kantakaupungissa asuvilla työpaikka ja palvelut ovat usein kävelyetäisyydellä, joten kantakaupungissa myös kevyen liikenteen käyttö on yleistä. Liikenteen kehitystrendinä on Helsingissä viime vuosina ollut autokannan ja liikenteen kasvu. Liikennemäärien kasvun painopiste on keskustan ulkopuolella, kaupungin rajalla ja poikittaisyhteyksillä. Etenkin Kehä I:n liikenne on jatkuvasti kasvanut.

Yleiskaavaaluonnos esittää liikenneratkaisut pääpiirteissään eli varsin yleisellä tasolla ja joidenkin liikennehankkeiden yhteydessä suunnitelluista useista vaihtoehdoista yleiskaavaaluonnos esittää todennäköisimmän vaihtoehdon. Yleiskaava luo mahdollisuudet uusien liikenneratkaisujen sijoittumiselle ja vanhojen verkostojen kehittämiselle, mutta niiden varsinainen suunnittelu tapahtuu muussa yhteydessä. Yleiskaava vaikuttaa liikenneratkaisujensa kautta liikenteeseen ja liikkumiseen, mutta niihin vaikuttavat myös monet muut asiat, esimerkiksi yleiset liikennepoliittiset ratkaisut.

Helsinki ei myöskään voi yksin päättää kaikista liikenneratkaisuistaan, vaan myös naapurikunnilla ja valtionhallinnolla on sanansa sanottavana. Samaan aikaan Helsingin yleiskaava 2002:n laatimisen kanssa valmistellaan Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 2002:ta, joka myös vaikuttaa Helsingin liikenteen ja liikkumisen tulevaisuuteen.

Yleiskaavan eräänä periaatteena on joukkoliikenteen suosiminen yleiskaavaratkaisuissa. Erityisesti raideliikenteen kehittäminen nähdään tärkeäksi kaupunkirakenteelliseksi ratkaisuksi ja kaavassa esitetäänkin useita nykytilanteeseen verrattuna uusia raideliikenneratkaisuja, joista osa tosin sisältyy jo Yleiskaava 1992:een. Eräs näistä on Länsimetro-varaus, mutta Yleiskaava 2002-luonnoksessa metro on linjattu kulkemaan Lehtisaaren sijasta Koivusaaren kautta Espooseen. Myös nykyisen metron kehittäminen jatkuu yleiskaavaluonnoksessa, se on jatkettavissa itään päin mikäli tarvetta ilmenee ja Roihupeltoon sekä Kalasatamaan tulee uudet asemat. Yleiskaavaluonnos sisältää myös aivan uuden metrolinjan Laajasalon suuntaan. Se sisältää ainakin Kampin, Senaatintori/Kauppatorin, Erottajan ja Katajanokan sekä Laajasalon kolme asemaa. Mikäli Santahamina tulevaisuudessa vapautuu sotilaskäytöstä ja muutetaan asuinalueeksi, metrolinjaa jatketaan sinne. Yleiskaavaluonnokseen sisältyy myös varaus Töölöön ja Pasilaan kulkevalle metrolle.

Metroratkaisujen lisäksi yleiskaavaluonnokseen sisältyy nopean raitiotien, Viiran, varaus. Se on suunnittelussa yhtenä joukkoliikenteen järjestämisen vaihtoehtona muun muassa Malmin lentokentälle tulevalle asuinalueelle ja Viikkiin. Rautateiden osalta yleiskaavaluonnos sisältää kantakaupungissa Pisara-rautatiehenkin. Raideverkkoratkaisujen lisäksi uusien alueiden rakentaminen ja täydennysrakentaminen vaativat myös tieverkon kehittämistä ja muuttamista. Yleiskaavaluonnoksessa esitetään lukuisia uusia tieliittymiä ja joitakin uusia tieyhteyksiä, joista merkittävimmät lienevät Kehä II:n jatke Hämeenlinnanväylälle, Hakamaentie-Pasilanväylä, Itäväylän ja Kehä I:n välinen yhdyskatu sekä Vuosaaren sataman suunnitteluun liittyvä Kehä III:n jatke. Yleiskaavaluonnoksessa on tilavaraus myös Keskustatunnelille sekä useille muille teiden tunneloinneille.

Väestömäärän kasvu, johon yleiskaavaluonnoksessa varaudutaan, aiheuttaa liikkujien lisääntymistä ja voi siten lisätä myös liikenteen kasvua, ruuhkia ja matka-aikojen pidentymistä. Kasvu lisää työmatka- ja vapaa-ajan liikenteen sekä tavaraliikenteen kokonaismäärää. Myös työmatkaliikenne naapurikunnista ja pääkaupunkiseudun ulkopuoleltakin lisääntyy, kun Helsingin työpaikat ja palvelut lisääntyvät. Liikenteen on ennustettu lisääntyvän, vaikkei väestömäärä kasvaisikaan. Kasvava autoliikenne aiheuttaa nykyistä enemmän päästöjä ja melua, jotka voivat paikallisesti heikentää elinympäristön laatua. Liikenteen melualueet lisääntyvät ja samalla melualueilla asuvien määrä kasvaa. Vaikutukset ilman laatuun ovat suurimmat vilkasliikenteisten väylien lähellä, jonne on suunniteltu sijoitettaviksi myös uusia rakentamisalueita. Toisaalta yleiskaavaluonnoksen mukainen kaupunkirakenteen tiivistyminen sekä työpaikka- ja asuinalueiden sijoittaminen lähekkäin tai toiminnot sekoittaen voi vaikuttaa liikenteen suhteen vastakkaiseen suuntaan. Eheytyvä yhdyskuntarakenne voi vähentää liikennetarvetta ja henkilöautoriippuvuutta, luoda edellytyksiä kevyen liikenteen osuuden kasvulle ja lisätä joukkoliikenteen kannattavuutta käyttöasteen pa-

[illegible]

Yleiskaavaluonnoksessa esitetyt uudet liikenneväylä- ja joukkoliikennematkaisut parantavat liikkumismahdollisuuksia. Etenkin joukkoliikenteen kehittäminen lisää autottomien, erityisesti lasten, nuorten ja vanhusten, liikkumismahdollisuuksia. Joukkoliikennematkeuksien kehittäminen vahvistaa myös keskustan roolia seudun pääkeskuksena ja raideverkkomatkaisut siirtävät kaupungin painopistettä enemmän etelään. Yleiskaavaluonnoksessa keskeiseksi nähty raideliikenteen kehittäminen vahvistaa joukkoliikenteen asemaa ja merkitystä. Katuverkon tunnelointimatkaisut ja teiden kattamissuunnitelmat sekä moottoriteiden muuttaminen moottorikaduiksi tukevat tavoitetta, ettei liikennejärjestelmien käyttämää tilaa lisätä maan pinnassa. Tunnelointi myös poistaa teiden kuilu- ja estevaikutusta luoden samalla uutta rakennusmaata. Tunnelointi vähentää liikenteen melua ja päästöjä paikallisesti, mutta voi toisaalta siirtää ja keskittää niitä toiseen paikkaan, muun muassa tunneleiden suuau-

kojen tuntumaan. Tunneliratkaisut yleensä vähentävät liikennettä vaihtoehtoisilla reiteillä, mutta lisäävät hieman liikennettä tunneleihin syöttävillä tieyhteyksillä.

Yleiskaavaluonnoksessa Helsingin nykyisin heikkoihin poikittaisliikenneyhteyksiin parannusta tuo joukkoliikenteen osalta Jokeri-linja ja uudet metrolinjat sekä autoliikenteen osalta Kehä II:n jatke sekä Pasilanväylä. Nämä eivät kuitenkaan todennäköisesti riitä helpottamaan poikittaisliikenteen ongelmia, etenkin Kehä I:n ruuhkaisuutta. Väestönkasvun ja liikenteen lisääntymisen myötä kehätien tukkoisuus ja liikenneonnettomuudet voivat kasvaa entisestään.

Kevyen liikenteen kehittäminen mainitaan eräänä yleiskaavan tavoitteena, mutta kaavaluonnoksessa ei kuitenkaan esitetä kevyen liikenteen verkostoa. Yleiskaavaluonnoksen esittämä tiivis rakentaminen voi tukea myös kevyen liikenteen kehittämistä ja sen olosuhteiden paranemista. Kevyen liikenteen verkosto todennäköisesti laajenee yleiskaavaluonnoksen vaikutuksesta. Yleiskaavaluonnos vaikuttaa myös lento- ja laivaliikenteeseen. Kun tavarasatamatoiminnot siirtyvät Vuosaareen myös valtaosa laivaliikenteestä, etenkin rahtiliikenteestä, suuntautuu sinne. Matkustajaliikenne sekä Hietalahden telakkaan ja kaupungin voimalaitoksiin liittyvä laivaliikenne jää edelleen kantakaupungin satamiin. Lentoliikenteen kannalta kaavaluonnoksen aiheuttamat muutokset ovat merkittävämpiä, sillä pääkaupunkiseudun ainoa pienkonekenttä poistuu käytöstä kun alueelle rakennetaan asumista.

Keskustatunneli on esitetty yleiskaavaluonnoksessa vaihtoehdon C mukaisesti, eli Länsiväylältä keskustan ali Sörnäisten rantatielle. Keskustatunnelin vaikutuksista on tehty erillinen ympäristövaikutusten arviointi. Tunnelin myötä liikenne keskustan katuverkossa vähenee ja muuttuu sujuvammaksi, jolloin myös liikenteen haitat vähenevät ja jalankulkuympäristö paranee. Kävelykeskustan toteuttaminen mahdollistuu myös Kaivokadulla.

Pisara muodostuu uudesta lenkkimäisestä ratayhteydestä Pasilasta Hakaniemen kautta keskustaan ja takaisin Pasilaan. Tunnelissa kulkeva kaksiraiteinen ratalenkki yhdistää pääradan, Martinlaakson radan ja rantaradan kaupunkiraiteet ja niiden lähijunaliikenteet toisiinsa. Rautatielenkki voi parantaa raskaan raideliikenteen sujuvuutta ja mahdollistaa sen kapasiteetin kasvattamisen. Hanke parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja lyhentää matka-aikoja kantakaupungin alueella. Se voi myös lisätä liityntäliikenteen edellytyksiä. Pisara on kuitenkin teknisesti vaikea ja kallis toteuttaa.

Länsimetron myötä Etelä-Espoosta Helsingin keskustaan suuntautuva bussiliikenne poistuu, jolloin bussiliikenne ja sen haitat vähenevät keskustassa ja matkan varrella, muun muassa Lauttasaaressa. Myös **Töölö-Pasila-metro** vähentää osaltaan pintaliikennettä, mutta se voi toisaalta kilpailla muiden kantakaupungin joukkoliikenne-
muotojen kanssa. **Laajasalon metro** tuo laajasalolaisille ja myöhemmässä tulevaisuudessa ehkä myös santahaminalaisille nykytilanteeseen verrattuna ylivoimaisen nopean ja sujuvan liikenneyhteyden. Metroratkaisut parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa ja nopeuttavat matka-aikoja.

Hakamäentie-Pasilanväylä parantaa Pasilan seudun poikittaisliikenneyhteyksiä ja yhdistää kaksi kaupungin sisääntuloväylää, Turun- ja Lahdentiet. Se vähentää liikennettä ja liikenteen haittoja kokoojakaduilla ja poikittaisilla pääkaduilla. Se myös parantaa Pasilan saavutettavuutta ja liikenneyhteyksiä niin itään kuin länteenkin. Pasilanväylä todennäköisesti nopeuttaa joukkoliikennettä ja korostaa Pasilan aseman merkitystä liityntäliikenteen terminaalina.

Viira-raitiotie yhdistää uudet Malmin ja Viikin asuin- ja työpaikka-alueet olemassa olevaan raideverkkoon. Yleiskaavaaluonnoksessa ei kuitenkaan esitetä, miten Viira yhdistyy nykyiseen verkkoon.

Bussi-Jokeri on poikittaisen joukkoliikenteen runkolinja, joka parantaa poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä ja palvelutasoa erityisesti vaihtoyhteyksien osalta. Suunnittelussa on varauduttu myös hankkeen toteuttamiseen raitiolinjana myöhemmässä vaiheessa. Toisaalta Jokeri-linja vie matkustajia muilta poikittaislinjoilta, mutta toisaalta se taas voi kasvattaa matkustajien kokonaismäärää poikittaisessa joukkoliikenteessä. Linja lisää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja taloudellisuutta poikittais-suunnassa, jossa liikenteen kasvu on voimakasta mutta joukkoliikenteen osuus kulutavoista on pieni. Pysäkkien ympäristöt voivat myös tarjota luontevia sijoittumispaikkoja muille toiminnoille, muun muassa palveluille ja työpaikoille.

Kehä II:n jatke esitetään yleiskaavaaluonnoksessa Hämeenlinnanväylä -vaihtoehdon mukaan, maanalaisena. Hankkeesta on meneillään erillinen ympäristövaikutusten arviointi. Kehä II:n jatke täydentää pääkaupunkiseudun poikittaisyhteyksiä ja voi myös parantaa poikittaisliikenteen sujumista. Se todennäköisesti vähentää läpiajoliikennettä asuinalueiden katuverkolta, jolloin myös liikenteen haitat vähenevät asuinalueilla. Koska tie kulkee pääosin tunnelissa Helsingin puolella, se ei todennäköisesti aiheuta merkittäviä haittoja läheisten Honkasuon ja Malminkartanon asuin- tai virkistysalueille.

Kaupunkikuva, maisema ja rakennettu ympäristö

- kulttuurihistoriallisten arvojen huomioiminen kaupunkirakenteen tiivistämisessä
- Helsingin laatutekijöinä luonnonläheisyys, merellisyys, maisemalliset ja kulttuuriarvot

Kaupunkilaisten hyvinvointiin ja viihtymiseen vaikuttavat monet elinympäristön toiminnalliset, kaupunkikuvalliset, esteettiset ja muut viihtyvyystekijät. Elinympäristön kaupunkikuvalliset ja esteettiset tekijät ovat merkittäviä sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyys- ja paikallisen identiteetin kannalta. Kaupungin historialliset kerrostumat ovat tärkeä osa sen ominaislaatua.

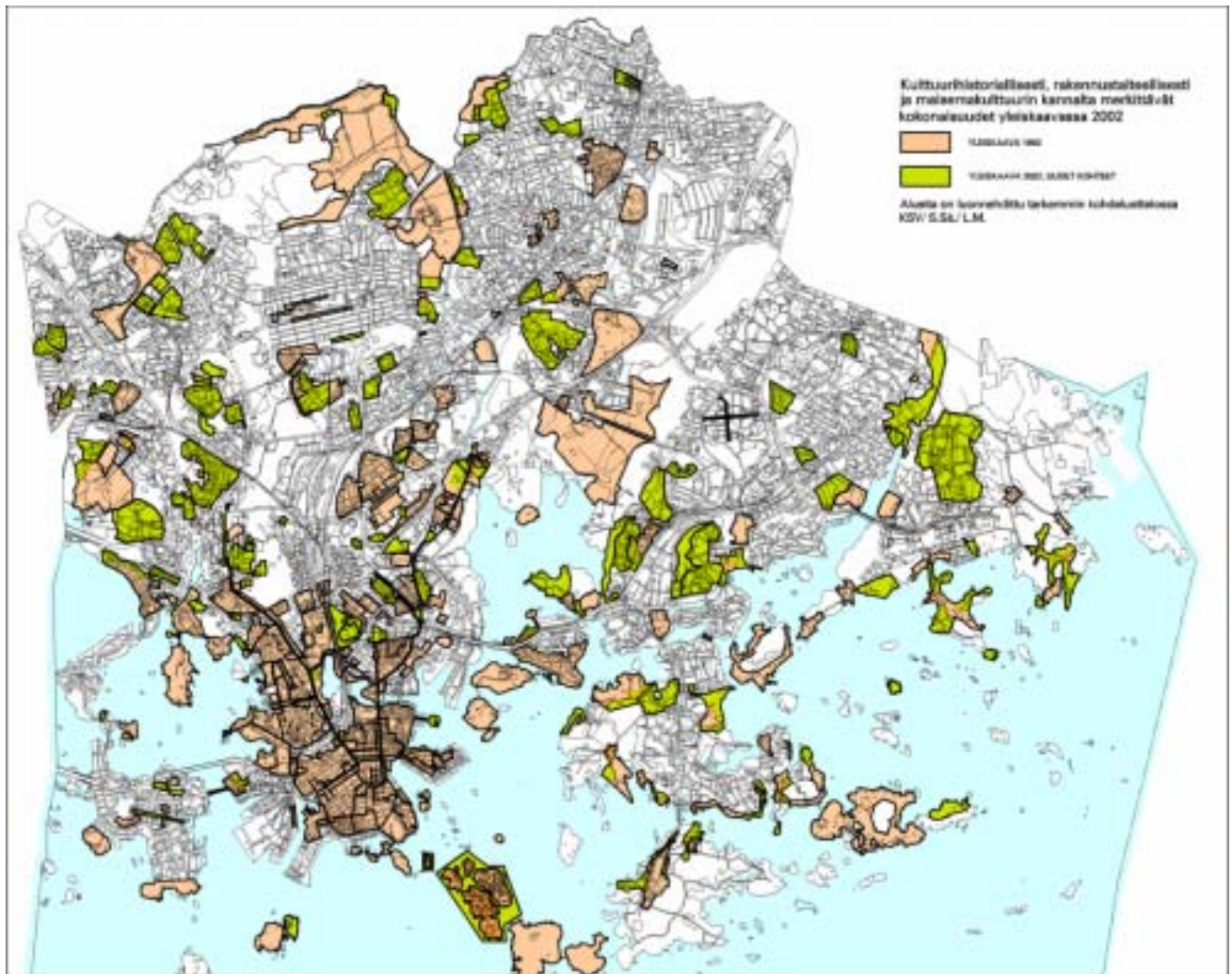
Kaupunki- tai taajamakuva on silmin havaittavissa oleva vaikutelma, joka syntyy ihmisen ja luonnon ajan kuluessa syntyneiden aikaansaannosten yhteisvaikutuksesta. Kaupunkikuvaan vaikuttavat paitsi fyysiset elementit, myös katsojan oma tausta ja tapa havainnoida ympäristöä. Kaupunkikuvaan liitettäviä tavoiteltavia ominaisuuksia voivat olla omaleimaisuus, selkeys ja ajallinen kerrostuneisuus.

Maisemalla tarkoitetaan maanpintaa sillä olevine kiinteine ja irrallisine osineen sekä sen yllä olevaa ilmaa fyysisenä kokonaisuutena. Eri maisematyyppejä ovat luonnonmaisema, maaseudun kulttuurimaisema ja kaupunkimaisema. Luonnonmaisemia ovat alueet, joiden kehitykseen ovat vaikuttaneet pääasiassa luonnon prosessit. Kulttuurimaisemassa näkyy, miten ihmisen toiminta on sopeutunut ja käyttänyt hyödyksi luonnon elementtejä, maaperää, topografiaa ja ilmastoa. Rakennettua kulttuuriympäristöä eli rakennusperintöä ovat taas rakennukset ja rakennetut alueet sekä erilaiset rakenteet, kuten tiet ja sillat. Edellytykset kulttuurimaiseman ja rakennusperinnön säilymiselle luodaan maankäytön suunnittelussa.

Helsingin kaupunkimaiseman selkeitä vahvuuksia ovat merellisyys, laaja viheralueverkosto sekä monimuotoinen ja korkeussuhteiltaan sopusuhtainen rakennuskanta, joka sisältää useita ajallisia kerrostumia ja lukuisia rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia ja kohteita.

Maankäyttö- ja rakennuslain yleisenä tavoitteena alueidenkäytön suunnittelussa on rakennetun ympäristön kauneuden ja kulttuuriarvojen vaaliminen. Helsingin yleiskaavaluonnoksessa kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävien alueiden rajauksen määrittelyssä on otettu huomioon Unescon maailmanperintökohdeluettelo (Suomenlinna), kansainvälisen, modernin arkkitehtuurin suojeluun keskittyneen Docomomo-järjestön merkkiteosten luettelo (esimerkiksi Pihlajamäki), sekä Museoviraston, Ympäristöministeriön ja Helsingin seutukaavaliiton inventointien perusteella julkaistut luettelot. Luetteloiden perusteella on helppo poimia niin sanottuja pistemäisiä kohteita, joita tulee suojella.

Yleiskaavan kannalta on kuitenkin oleellisempaa isojen kokonaisuuksien ja erilaisten kulttuuri- ja luonnonmaisemien ominaisuuksien säilyminen.



Kuva 4. Yleiskaavaluonnoksen kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemallisesti arvokkaat kokonaisuudet. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Ympäristötoimisto).

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty tiivistäminen, rakennustehokkuuksien kasvu ja rakennuskannan uudistaminen muuttavat kaupunkikuvaa. Muutokset voivat olla toteuttamistavasta riippuen ympäristön laatua ja kaupunkikuvaa kohentavia. Toisaalta saatetaan menettää kaupunkikuvallisesti merkittäviä miljöitä, jolloin vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön ovat kielteisiä. Toimintojen monipuolistuminen lisää mahdollisuuksia löytää vanhalle rakennuskannalle uusia käyttömuotoja, jolloin kaupunkikuvalliset muutokset ovat vähäisiä ja rakennuskulttuuriin liittyvää perintöä voidaan säilyttää. Rakentamisen keskittyminen nykyisen rakenteen yhteyteen tukee maisemakuvan säilymistä esimerkiksi kulttuuriperinnön kannalta tärkeillä Tuomarinkylän peltoalueilla ja Vantaanjoen laaksossa. Merkittäviä muutosalueita ovat Helsingin satama- ja teollisuuskäytöstä asunto- ja toimitilakäyttöön siirtyvät

rannat, jotka sijaitsevat kaupunkikuvallisesti herkillä alueilla. Helsingin kantakaupungissa ja sen läheisyydessä kaupunkimaiset alueet lisääntyvät ja kaupunkikuva muuttuu yksipuoleisemmaksi nykyisten satama- ja varastoalueiden rakentamisen myötä. Yleiskaavaluonnoksen kartalla suuret alueet Helsingistä on merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti tai maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi. Näiden alueiden rajaukset voidaan esittää yleiskaavassa vain yleispiirteisesti, mutta ne asettavat tavoitteet yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle.

Liikennejärjestelmän kehittämisellä ja erilaisilla liikennehankkeilla on vaikutuksia kaupunkikuvaan ja rakennettuun ympäristöön. Fyysiseen ympäristöön ja kaupunkikuvaan aiheuttaa muutoksia tiealueiden kattaminen, uudet silta- ja tunnelihankkeet ja uudet katu- ja raideliikenneyhteydet. Tämä tarkoittaa käytännössä esimerkiksi uusien maanalaisten liikkumaympäristöjen lisääntymistä ja vastaavasti kaupunkikuvallista muutosta alueilla, joissa rakentaminen entisten tiealueiden päälle mahdollistuu.

Kantakaupungin ja eteläisen Helsingin maankäytön muutosalueet

Kantakaupungin alueelle on yleiskaavaluonnoksessa mitoitettu uutta asuntokerrosalaa yhteensä lähes kolme miljoonaa kerrosneliömetriä, mikä käytännössä tarkoittaa asuntoja lähes 60 000 ihmiselle. Kantakaupunkiin esitetään rakennettavaksi niin kerros- kuin pientalojakin muuta kantakaupunkia vastaavalla tehokkuudella. Kokonaan uusia kantakaupunkiin rakennettavia asuinalueita yleiskaava 2002-luonnoksessa esitetään varsin vähän, mutta rakennustehokkuuksia on nostettu edellisen yleiskaavan tilanteesta, mikä kasvattaa asukasmäärää kantakaupungissa. Työpaikkarakentamiselle on kantakaupunkiin mitoitettu yleiskaavaluonnoksessa yhteensä noin 1,7 miljoonaa kerrosneliömetriä. Uusia työpaikkoja se mahdollistaisi noin 30 000. Kantakaupunkiin on merkitty uusia työpaikka-alueita muun muassa Jätkäsaareen, Kalasatamaan, Keski- ja Pohjois-Pasilaan sekä Koivusaareen. Merkittävää työpaikkarakentamista tulee lisäksi Töölönlahdelle, joka on jo asemakaavoitusvaiheessa.

Yleiskaava 2002-luonnoksessa asuinrakentamismitoituksen eräänä lähtökohtana on Vuosaaren sataman rakentaminen. Kun kantakaupungin alueella olevat nykyiset tarvarasatama-alueet sen myötä vapautuvat satamatoiminnoilta, ne otetaan asuin- ja toimitilarakentamisen kohteiksi. Yleiskaava 1992:ssa Jätkäsaari ja Sörnäisten satama on merkitty pääosin liikennealueiksi, jotka muutetaan asuinalueiksi, jos yleiskaavakartalla esitetty muu toiminta siirtyy alueelta pois. Yleiskaava 2002-luonnoksessa alueet on puolestaan merkitty pääosin kerrostalovaltaisiksi asuinalueiksi. Muutosprosessi tulee olemaan kantakaupungin mittavin teollistumisen jälkeisellä ajalla. Tämän kaltaisia mahdollisuuksia ei varmasti enää tule, sillä kantakaupungin alueella ei enää ole suuria, muussa käytössä olevia alueita, jotka voisivat vapautua asuinrakentamiselle. Kantakaupungin muita uusia asuinrakentamiskohteita yleiskaavaluonnoksessa ovat muun muassa Koivusaari, Katajaharju Lauttasaaressa, Keski- ja Pohjois-Pasila, eläinlääketieteellisen tiedekunnan alue Vallilassa sekä pitkällä tähtäimellä myös Sörnäisten vankila-alue. Arabianrannan, Kumpulan ja Kampin-Töölönlahden suunnitelmat etenevät asemakaavojen mukaisesti. Lisäksi Laaksoon sijoittuu pieni täydennysrakennuskohde ja Lauttasaaren eteläpuolella olevaan Melkin saareen on suunniteltu puistoalue, jossa on mahdollisuus ekoasumisen kokeilualueelle.

ETELÄINEN JA KESKINEN HELSINKI	Yleiskaava 2002		
	Asuminen kem ²	Työ kem ²	Yhteensä kem ²
Jätkäsaari	620 000	200 000	820 000
Sörnäinen	640 000	340 000	980 000
Vallilla	60 000	20 000	80 000
Toukola-Arabianranta	278 000		278 000
Keski-Pasila ja Ilmala	150 000	370 000	520 000
Pohjois-Pasila	150 000	224 000	374 000
Koivusaari	164 000	71 000	235 000
Lauttasaari	158 000		158 000
Laakso-Meilahti	70 000	20 000	90 000
Ruskeasuo	25 000	20 000	45 000

Uusien työpaikka-aluevarausten esittäminen keskustan tuntumaan laajoille maankäytön muutosalueille mahdollistaa huomattavan määrän toimitilarakentamista ja vahvistaa entisestään keskustan ja kantakaupungin merkittävyyttä työpaikka-alueena. Kantakaupunkiin tulee todennäköisesti toimistotyöpaikkoja ja erityisesti tietointensiivisiä aloja, kuten nykyisinkin. Alueelle sijoittuu uusia yrityksiä ja uutta elinkeinotoimintaa ja sen seurauksena myös liike-elämän palveluja. Myös uusien asuinalueiden rakentamisen ja väestömäärän kasvun myötä syntyy tilausta niin uusille julkisille kuin kaupallisillekin peruspalveluille. Yleiskaavaluonnoksessa tavoitteena on, että kantakaupungissa uusien suurten asuinalueiden kaupalliset palvelut ja osa julkisistakin palveluista sijoitetaan kauppakatujen varsille pääasiassa asuin- ja toimitotalojen katutasoon. Tämä on perinteinen kantakaupungin tyyli, ja siihen on pyritty aiemmissakin kantakaupungin uusien asuinalueiden rakentamishankkeissa, muun muassa Ruoholahdessa.

Toimitilojen rakentaminen uusille asuinalueille Jätkäsaareen, Kalasatamaan ja Koivusaareen monipuolistaa alueita ja tuo niille eloa myös päiväaikaan. Toisaalta työpaikkojen lisääntyminen eteläisessä Helsingissä tuo liikennettä ja sen haittoja asuinalueille sekä ruuhkauttaa kantakaupunkia. Yleiskaavaluonnoksessa ehdotetut uudet joukkoliikennehankkeet mahdollistavat kuitenkin sen, että yhä useampi kantakaupungissa työskentelevä voi tehdä työmatkansa julkisella kulkuneuvolla. Se, muuttuko liikkumiskulttuuri ja lisääntyykö julkisen liikenteen käyttö tulevaisuudessa, riippuu kuitenkin monista muistakin tekijöistä.

Kantakaupungin reunoille ovat jääneet tavarasatamat **Jätkäsaareen ja Sompasaareen**. Kaupunkirakenteen laajenemisen seurauksena aikoinaan kantakaupungin reunoille sijoitetut satamat ovat nyt keskellä tiiveintä kaupunkia. Satama-alueiden muuttaminen asuin- ja toimitilakäyttöön avaa nyt suljetut kaupunkitilat asukkaiden käyttöön. Jätkäsaaren alueella kaupunkikuva muuttuu merkittävästi, kun nykyinen satamamaisema muuttuu rakennetuksi asuin- ja työpaikka-alueeksi. Jätkäsaaren alue, kuten muutkin kantakaupungin täydennysrakentamisalueet, sijaitsee kaupun-

kirakenteellisesti edullisesti. Jätkäsaari jatkaa Ruoholahden kaupunkirakennetta ja on osa kantakaupunkia. Historiallinen kerroksellisuus vähenee satamatoimintojen häviämisen myötä. Alueella säilytetään kuitenkin vanhat satamamakasiinit, jotka saavat uusia käyttötarkoituksia. Matkustajasataman säilyminen Jätkäsaarella on uuden kaupunginosan ominaispiirre, joka erottaa sen muista rantakaupunginosista. Vanhan rakennuskannan vähäisyys ja olemassa olevan asutuksen puuttuminen voi



kuitenkin luoda alueen kaupunkikuvaan ajallista yksipuoleisuutta.

Sompasaareen tavarasatamalta vapautuvalle alueelle suunnitellaan uusi asuntopainotteinen kaupunginosa, Kalasataman metroasema ja sen ympäristöön työpaikkakorttelialueet. Suvilahden säilytettävät kaasulaitoksen rakennukset osoitetaan julkiseen palvelu- ja työpaikkakäyttöön ja se säilyttää osaltaan kaupunkikuvan historiallista kerroksellisuutta. Sompasaari-Kalasataman alue on Arabianrannan rakentamisen jatke, jossa ennen pääasiassa teollisuuskäytössä olleet kaupunginosat muuttuvat asunto- ja työpaikkakortteleiksi. Alue on tällä hetkellä hieman hajanaisen oloinen ja rakentaminen parantaa kaupunkikuvaa erityisesti Verkko- ja Kyläsaassa, jossa tällä hetkellä on muun muassa tavaravarastointia. Kalasatama tulee hahmotumaan uutena asuinalueena saavuttaessa keskustan suuntaan sekä Lahdenväylältä että Itäväylältä. Näkymät alueelle ovat hyvät myös Korkeasaaresta, Mustikkamaalta ja ympäröiviltä asuinalueilta.

Jätkäsaareen ja Sompasaari-Kalasatamaan on suunniteltu asuntoja noin 15 000 asukkaalle. Yleiskaava 1992:ssa Jätkäsaaren asukasluvuksi suunniteltiin kymmentätuhatta. Yleiskaava 2002-luonnoksesta annetussa palautteessa jotkut asukkaat ovatkin pelänneet, että satama-alueista tulee asukasluvun ja rakennustehokkuuden noston myötä liian tiivistä rakennettuja ja sen vuoksi epäviihtyisiä asuinalueita. Kaupungeille ja erityisesti kantakaupungille on kuitenkin tyypillistä tiivis ja tehokas maankäyttö ja rakentaminen, eikä Jätkäsaaren rakentamistehokkuus yllä Ruoholahden tehokkaimmin rakennettujen osien tasolle.

Helsingin uusille asuinalueille muutetaan ensisijaisesti lähialueilta. Esimerkiksi Ruoholahteen muuttaneista puolet on tullut lähempää kuin kolmen kilometrin etäisyydeltä. Elleivät Jätkäsaaren hallintamuoto- ja asuntotyyppijakauma sekä rakentamisen luonne poikkea huomattavasti Ruoholahden vastaavista, voitaneen olettaa, että Jätkäsaareen muutetaan paljolti samoilta alueilta kuin Ruoholahteen. Sompasaari-Kalasatamaan muuttavien oletetaan tulevan laajemmalla alueelta, lähialueiden lisäksi myös itäisiltä ja koillisilta esikaupunkialueilta ja kauempaakin. Jätkäsaaren ja Sompasaari-Kalasataman asukasrakenne ja muuttovirrat tulevat riippumaan siitä, minkälaisia asuntoja alueille rakennetaan ja minkälaisia ovat omistus- ja rahoitusmuodot. Todennäköistä on, että Jätkäsaassa aivan meren rannassa olevat, merinäkölalliset tontit tulevat omistusasuntorakentamiseen ja eri tavoin säädelty asuntotuotanto sijoittuu alueen sisäosiin.

Sompasaari-Kalasataman tilannetta on vaikeampi arvioida, mutta erityisesti metroaseman eteläpuolisten alueiden status nousee korkeaksi. Toisaalta Hanasaaren voimalaitos tulee säilymään alueella näillä näkymin pitkään ja se saattaa vaikuttaa asumisviihtyisyyteen ja alueen houkuttelevuuteen. Voimalaitos voi myös rajoittaa asuinrakentamista alueelle, muun muassa turvallisuusmääräykset saattavat vaatia suoja-alueen jättämistä voimalan ympärille. Joka tapauksessa Jätkäsaari ja Sompasaari-Kalasataman alue voivat tarjota suurempia asuntoja niille pienasuntovaltaisen kantakaupungin asukkaille, jotka haluavat elämäntilanteiden muuttuessa edelleen asua lähellä keskustaa. Toisaalta yhä useammat nuoret aikuiset hakeutuvat urbaaniin kantakaupunkiin, ja uusien alueiden asuntorakentaminen voi helpottaa myös pienasuntopulaa.



Jätkäsaari sekä Sompasaari-Kalasatama ovat suuria alueita, mutta niiden rakentaminen on kuitenkin suurelta osin täydennysrakentamisloueista. Uusi yhdyskuntarakenne tulee asettumaan olemassa olevan viereen ja liittymään siihen, joten alueilla on vaikutusta myös lähiympäristöönsä. Viereisten alueiden, kuten Vallilan, Sörnäisten, Kampin ja Punavuoren arvostus asuinalueina todennäköisesti kasvaa. Sompasaaren muuttaminen asuinalueeksi nostaa erityisesti itäisen kantakaupungin arvostusta. Jätkäsaaren rakentaminen vaikuttaa myös asumiseen Ruoholahdessa, joka on vanhempi vaihe Länsisataman muutoksessa asuinalueeksi ja joka liittyy kiinteästi Jätkäsaaren alueeseen. Ruoholahdessa Jätkäsaaren rakentamista odotetaan yleisesti, sillä satamaliikenteen poistumisen koetaan parantavan asumisen tasoa ja viihtyisyyttä. Toisaalta lähialueilla myös pelätään uuden asuinalueen aiheuttaman liikenteen haittoja.

Erityisesti Jätkäsaaren tulevilla asukkailla palvelut ovat lähellä ja hyvin saavutettavissa. Alueelle tulee omiakin palveluja, mutta Ruoholahden ja keskustan palvelut ovat vain kivenheiton päässä. Sompasaaren lähistöllä ei ole nykyisin kovinkaan paljon palveluja, ja alue tulee olemaan Jätkäsaarta enemmän riippuvainen omalle alueelle tulevista palveluista. Molempien alueiden asukkaat hakevat etenkin kaupallisia palveluja runsaasti myös keskustasta ja kasvattavat siten huomattavasti keskustan palvelujen väestöpohjaa ja kehittymismahdollisuuksia. Satama-alueiden rakentaminen vaikuttaa myös kantakaupungin virkistysaluetarjontaan. Mikäli rannat jäävät vapaiksi ja alueille tulee puistoja yleiskaavaluonnoksen mukaisesti, kantakaupunkilaisten virkistysmahdollisuudet paranevat. Etenkin Sompasaari-Kalasataman ympärillä on hyvin tiiviisti rakennettua kaupunkia, ja uuden kaupunginosan rakentaminen voi parantaa koko itäisen kantakaupungin virkistysaluetarjontaa. Vapaa-ajan viettomahdollisuuksista etenkin veneilymahdollisuudet todennäköisesti paranevat, sillä alueille rakennetaan pienvenesatamia.

Jätkäsaaresta suunnitellaan uudenlaisen liikkumiskulttuurin aluetta, mikä käytännössä tarkoittaa sitä, että pyritään vähentämään yksityisautoilun tarvetta. Tehokkaan joukkoliikenteen järjestämisellä ja muillakin ratkaisulla autoistumisaste voidaan saada keskimääräistä pienemmäksi. Myös liikkumistarve on pieni, koska palvelut ovat lähellä. Alueelle tulee joka tapauksessa jonkin verran autoliikennettä, joka aiheuttaa paineita kantakaupungin tieverkkoon ja lisää läpiajoliikennettä Ruoholahdessa, Töölössä, Kampissa ja Lauttasaareissa. Toisaalta raskas liikenne ja sen haitat siirtyvät pois katuverkosta. Sompasaari-Kalasataman alue sijaitsee liikenteellisesti edullisemmin ja erityisesti yhteydet Itä-Helsinkiin ovat Itäväylän ja metron ansiosta hyvät. Metro takaa nopean yhteyden myös keskustaan. Alueen autoliikenne voi kuitenkin ruuhkauttaa itäisen kantakaupungin liikenneverkkoa, vaikka on todennäköistä, että Kalasataman autoistumisaste jää alhaiseksi, kuten kantakaupungissa yleensä.

Vallilassa Hämeentien varressa eläinlääketieteellisen tiedekunnan laaja tontti muuttuu asuntokorttelialueeksi tiedekunnan siirtyessä Viikkiin. Eläinlääketieteellisen tontin muuttaminen muuttaa alueen kaupunkikuvaa, kun nykyinen, suhteellisen väljästi rakennettu alue muuttuu tiiviimmäksi. Eläinlääketieteellisen tiedekunnan vanhimmat rakennukset on tarkoitus suojella, mutta nykyinen korkeakoulukokonaisuus puretaan. Alueen suunnittelussa voidaan hyödyntää korkealta kalliolta avautuvia näkymiä. **Sörnäisten vankila-alue** on pitkän tähtäyksen uusi asuntorakentamiskohde. Eläinlääketieteellisen tontin rakentamisen jälkeen myös Sörnäisten vankila-alueen asema muuttuu, kun asuinalueet sen ympärillä lisääntyvät. Tämä voi osaltaan luoda paineita vankilan siirrolle. Sörnäisten vankilan alueella ja sen yhteydessä on monia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia, joiden asema tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Taivalsaareen on sijoitettu julkisten palvelujen alue, jolle suunnitellaan kylpylä- ja muita virkistyspalveluita. Suunnittelualue sijaitsee suhteellisen näkyvällä paikalla niemen kärjessä, joka nykyisinkin on suurimmaksi osaksi rakennettua aluetta. Suunniteltu alue täydentäisi vieressä sijaitsevan Hietaniemen uimarannan toiminto-

ja. Kylpylähotellin rakentaminen monipuolistaa palveluita ympäröivällä alueella, mutta lisää myös liikennettä paikallisesti.

Koivusaari on Helsingin portti lännestä saavuttaessa ja se on myös vilkkaan vesireitin varrella. Koivusaari on alueellaan merkittävin muutoskohde sekä kerrosalan että kaupunkikuvan muutoksen kannalta tarkasteltuna. Koivusaaren täyttämisen ja rakentaminen muuttaa kaupunkikuvaa merkittävästi, kun nykyinen matala rakentaminen muuttuu kaupunkimaisemmaksi. Tällä hetkellä Koivusaari on suurelta osin venesataman ja veneiden talvisäilytyspaikan käytössä. Saaren eteläkärjessä on pienialainen suojeltu rantaniitty. Rantaniitty on rajattu rakentamisalueen ulkopuolelle, mutta sen ominaispiirteiden säilyminen on kuitenkin epävarmaa rakentamisen toteutuessa, muun muassa kasvillisuuden kulumisen takia. Näkymät Helsinkiin Espoosta päin tullessa muuttuvat Koivusaaren rakentamisen myötä. Rakentaminen Koivusaareissa on tehokkaampaa kuin viereisillä alueilla Lauttasaareissa ja rakentamisella on heikentävä vaikutus näkymiin erityisesti Lauttasaaren länsi-luoteisosasta.

Koivusaaresta suunnitellaan noin 4000 asukkaan merellistä asuinalueita, jossa kaikilla asunnoilla on suora tai lähes suora yhteys rantoihin ja merimaisemaan. Metroaseman tuntumaan tulee myös työpaikkarakentamista. Koivusaaren rakentaminen lisää asuntotarjontaa kantakaupungissa hyvien liikenne- ja joukkoliikenneyhteyksien varrelta, hienolta paikalta meren rannalta. Asumisviihtyisyyttä alueella voi heikentää saaren läpi kulkevan Länsiväylän melu ja estevaikutus. Alueen rakentaminen voi häiritä Lauttasaaren länsiosien asukkaita ja Länsiväylän liikennettä rakentamisen aikana. On mahdollista, että liikenne ja sen myötä ruuhkat, melu ja muut vaikutukset lisääntyvät Länsiväylällä Koivusaaren rakentamisen myötä, mutta toisaalta metron rakentaminen puolestaan vähentää Länsiväylän liikennettä.

Koivusaaren väestöpohja ei riitä laajojen kaupallisten palvelujen rakentamiseen, mutta Lauttasaaren, Tapiolan ja Helsingin keskustan palvelut ovat hyvien joukkoliikenne- ja henkilöautoyhteyksien päässä. Koivusaaren rakentaminen vahvistaa todennäköisesti Lauttasaaren paikalliskeskuksen palveluja. Koivusaareen sijoittunee pienvenesatamia ja niihin liittyviä toimintoja asuinalueen rakentamisen jälkeenkin. Veneilyyn liittyvien tilojen määrä todennäköisesti kasvaa nykyisestä, mikäli tilaa varataan nykyisten käyttäjien lisäksi myös alueen tuleville asukkailla. Koivusaareissa ja koivusaarelaisilla on siis todennäköisesti hyvät veneilyharrastusmahdollisuudet tulevaisuudessakin. Saaren rakentamisen aikana veneilytoiminta voi kuitenkin rajoittua tai estyä. Veneiden talvisäilytyksestä voi muodostua ongelma, ellei tarkoitukseen varata riittävästi tilaa.

Lauttasaareen tutkitaan sijoitettavaksi uutta asumista **Pajalahden** alueelle metron tukeutuen. Lemislahden täyttösuunnitelmista on luovuttu ja alueelle suunniteltu asuntorakentaminen toteutuu Länsiväylän kattamisella **Katajaharjun** kohdalla ja uudella rakentamisella urheilukentän alueella. Urheilukenttä on tarkoitus siirtää Ruukinlahdenpuiston alueelle, mutta sille ei ole kuitenkaan esitetty aluetta yleiskaavaluonnoksessa, muuten kuin virkistysaluevarauksena. Uusi urheilualue voi osoittautua kuitenkin pieneksi Lauttasaaren kasvavalle väestömäärälle. Yhteensä Lauttasa-

reen voi sijoittua noin 3000 uutta asukasta. Monet lauttasaarelaiset vastustavat



etenkin Koivusaaren sekä Katajaharjun ja urheilualueen rakentamista.

Metro parantaa ja nopeuttaa Lauttasaaren liikenneyhteyksiä niin keskustaan kuin Espooseenkin ja metroaseman ympäristö voi muodostua luontevaksi keskittymisalueeksi Lauttasaaren nykyisin hajallaan oleville palveluille. Metro ei kuitenkaan palvele välttämättä kaikkia lauttasaarelaisia suoraan, vaan metroasemalle pääsyyn tarvitsee liityntäliikennettä. Etenkin Vattuniemestä on jo pitkä matka metroasemalle. Metrosta huolimatta liikenne Länsiväylällä voi kasvaa. Tien kattaminen voi kuitenkin hilljittää liikenteen melua Katajaharjussa, mutta kasvattaa sitä tunnelin suuaukkojen kohdalla. Joka tapauksessa Länsiväylän kattaminen poistaa tien estevaikutusta ja yhtenäistää kaupunkirakennetta Katajaharjussa. Länsiväylän aiheuttamat melu- ja päästöhaitat vähenevät ainakin paikallisesti.

Vattuniemen alueella tutkitaan teollisuusalueen muuttamista asumiseen. Muutokset ovat alueella jo osittain käynnissä. Vattuniemen maankäytön muutos muuttaa kaupunkikuvaa nykyisellä pienteollisuus- ja toimistoalueella ja vaikuttaa viihtyisyyteen myös ympäröivillä asuinalueilla. Vattuniemen kaupunkikuva yksipuolistuu toimisto- ja teollisuusalueen pienenemisen myötä.

Melkin saareen Lauttasaaresta etelään on osoitettu ekoasumisen kokeilualue ja osa saaresta on varattu virkistykseen. Alue on rajattu myös Helsinki-puistoon kuuluvaksi. Melkissä on tällä hetkellä loma-asutusta ja osa saaren rannoista on luonnonsuojelualueita, joihin rakentamisella ja saaren asutuskäytöllä olisi heikentävä vaikutus. Yleiskaavaluonnoksessa ei ole esitetty ratkaisuja alueen liikenneyhteyksien hoitamiseksi ja alue jää kaupungista irralliseksi myös sen takia.



Laakson ja Meilahden alueella on osoitettu täydennysrakentamismahdollisuuksia. Laakson Lääkärinkadun varren kohde on asuntorakentamista ja julkista palvelurakentamista varten. Uudet rakentamisalueet sopeutuvat hyvin olemassa olevaan rakenteeseen. Alue on kuitenkin osoitettu nykyisen metsäisen virkistysalueen paikalle. Meilahden alueella Paciuksenkadun varren ja Tullipuomin kolmion kohteet ovat pääosin toimitilarakentamiseen ja etenkin Biomedicum osaamiskeskuksen laajenemismahdollisuuksia varten. Biomedicumin laajeneminen Töölön tullin alueelle muuttaa nykyisen

avoimen maiseman suljetummaksi. Avoimella maisemalla on historiallista merkitystä, koska se korostaa Helsingin entisen kaupungintullin sijaintia. Paciuksenkadun varren rakentaminen muuttaa nykyisen avoimen näkymän kaupunkimaisemmaksi.

Ruskeasuon bussivarikon alue muuttuu osittain Mannerheimintien ja Hakamäentien varrella toimitilarakentamisalueeksi. Alue sijaitsee liikenteellisesti edullisessa paikassa ja sen rakentaminen parantaa kaupunkikuvaa bussien siirtyessä pois näkyvältä paikalta. Rakentaminen tiivistää olemassa olevaa kaupunkirakennetta.

Arabianrannan uuden alueen toteuttaminen on käynnistynyt ja asuntojen rakentaminen jatkuu vuoteen 2010 asti. Kumpulaa kehitetään yliopiston matemaattisluonnontieteellisen tiedekunnan kampusalueena, jolle rakennetaan myös asumista. Kumpulan tiedeyhteisöön liittyvää työpaikkarakentamista ohjataan alueen läheisyyteen Arabianrannan yritysalueelle. Kumpulan kampuksen käynnissä oleva laajentaminen tukee jo olemassa olevaa Vanhankaupungin tiede-taide-keskittymää ja myös Arabianrannan paikalliskeskuksen kehittämistä. Tieteen, taiteen ja työpaikkojen akselilla on mahdollisuuksia kehittyä siten, että se jatkuu Sompasaaren alueelta Arabianrannan ja Kumpulan kautta Viikkiin ja jopa Malmille asti. Arabianrannan uudet viheralueet parantavat lähiseudunkin asukkaiden virkistysmahdollisuuksia.

Lahdenväylän liikenne on tarkoitus ohjata tunneliin Kustaa Vaasan tien kohdalla. Tunnelin rakentaminen eheyttää kaupunkirakennetta ja parantaa Lahdentien jakamien kaupunginosien kulkuyhteyksiä. Kaupunginosia voidaan kehittää yhtenäisenä kokonaisuutena.

Koskelaan, Vanhankaupunginlahden vedenpuhdistuslaitoksen länsipuolelle on osoitettu pientaloalueen täydennysrakentamisalue. Alueen laajennuksen myötä metsäinen viheralue muuttuu rakentamisalueeksi. Lahdenväylän ja Koskelantien liittymän läheisyyteen suunnitellaan kerrostalovaltaista rakentamisaluetta. Lahdentien melulla on vaikutuksia alueen viihtyisyyteen. Molemmat Koskelan rakentamisalueet jatkavat kaupunkirakennetta luontevasti.

Satamaprojektien jälkeen yleiskaavaluonnoksen merkittävin maankäytön muutos- ja asuinrakentamiskohde kantakaupungin alueella on liikenteellisessä solmukohdassa ja kaupunkirakenteellisesti keskeisellä paikalla sijaitseva **Pasila**. Yleiskaavaluonnoksen tavoitteena on, että **Keski-Pasila** ja osa **Pohjois-Pasilasta** toimivat keskustan laajenemisalueina. Keski-Pasilan alue on nykyisin pääosin ratapihan käytössä ja palvelee muun muassa Jätkäsaaren ja Sompasaaren satamien tavaraliikennettä. Sen jälkeen, kun Vuosaaren satama rakennetaan, järjestelyratapihaa ei tarvita nykyiseen käyttöönsä. Keskeiset alueen osat suunnitellaan liike- ja toimistokäyttöön, hallinto- ja palvelualueeksi sekä asuntoalueeksi.

Pohjois-Pasilan ja Ilmalan alueella maankäyttö muuttuu keskustatoimintojen ohella asumispainotteiseksi. Lähtökohtana on, että Postin toiminnot pääosin ja maaliikennekeskus siirtyvät toisaalle. Keskuspuistoon rajatuvat alueet muutetaan asuin-kerrostalojen ja tiiviiden pientalojen korttelialueiksi. Ratapihaan ja Hakamäentiehen rajautuvat alueet ositetaan toimistorakentamisen korttelialueiksi. Rakentaminen alueella muuttaa nyt hieman keskeneräisen alueen toimivaksi osaksi kaupunkia. Keski- ja Pohjois-Pasilan rakentaminen on määrällisesti mittavaa ja tulee aiheuttamaan myös merkittäviä kaupunkikuvallisia ja -rakenteellisia muutoksia. Nykyiset pitkät näkymät ja alueen laaksomaisuus häviävät. Keski-Pasilan rakentaminen yhdistää

Itä- ja Länsi-Pasilan yhtenäiseksi kaupunginosaksi. Pasilan alue on rajattu suunnittelualue-merkinnällä, joten lopullinen maankäyttö ratkaistaan yksityiskohtaisemalla kaavoituksella. **VR:n Pasilan konepaja-alue** sekä maaliikennekeskus muuttuvat pääosin asuinalueeksi. Länsi- ja Itä-Pasiloiden alueille esitetään täydennysrakenta-



mista.

Uusien asuntojen rakentaminen Pasilassa luo omalta osaltaan lisää asumismahdollisuuksia kantakaupunkiin. Pasila sijaitsee kaupunkirakenteessa edullisesti ja liikenneyhteydet sekä joukkoliikennepalvelut ovat hyviä. Keski-Pasilan ja VR:n konepaja-alueen rakentaminen voi muuttaa ympäristön viihtyisämmäksi ja miellyttävämmäksi. Uusi asuinrakentaminen on omiaan myös kohentamaan koko alueen imagoa. Keski-Pasilaan suunnitellut uudet rakennukset tulevat olemaan poikkeuksellisen korkeita, mikä tarjoaa myös asumismahdollisuuksia korkealta, hyvillä näköaloilla. Pasilan alue tuleekin tarjoamaan asumismahdollisuuksia erityisesti urbaanista ympäristöstä pitävälle ja hyvää sijaintia arvostaville. Keskustan läheisyydestä johtuen asuntojen hinnat ja vuokrat voivat nousta korkeiksi, etenkin ylimmissä kerroksissa, joissa maksetaan myös maisemista. Toisaalta tällaisessa ihmisen mittakaavan ylittävässä,

keskustoimintojen läheisyyteen sijoittuvassa asuinrakentamisessa on mahdollista, että alueesta tulee epäviihtyisä. Pasila rajautuu kuitenkin Keskuspuistoon, joka tuo vastapainoa alueen urbaaniudelle. Uusien alueiden asukkailla onkin hyvät virkistysmahdollisuudet, mutta toisaalta Keskuspuiston käyttöpaineet kasvavat, jolloin puisto voi kulua.

Pasila on Vuosaaren sataman jälkeen kerrosalaltaan suurin työpaikkarakentamiskohde yleiskaava 2002-luonnoksessa. Pasiloiden alueelle tuleva työpaikkakerrosala vastaa noin kolmasosaa koko kantakaupungin alueelle tulevasta työpaikkakerrosalasta. Keski- ja Pohjois-Pasilan mittava työpaikkarakentaminen voi muuttaa Pasilan todelliseksi keskustan ja keskustahakuisten toimipaikkojen laajenemisalueeksi, jollaiseksi sitä on pitkään kaavailtu. Keski-Pasilaan ja osaan Pohjois-Pasilaa tulevaan keskustatoimintojen alueeseen sijoittuu todennäköisesti myös paljon palveluja, joita alueen uudet ja vanhat asukkaat sekä alueelle sijoittuvat yritykset ja muut toimijat tarvitsevat. Alueen palvelut paranevat ja niiden saavutettavuus on hyvä.

Pasilan kehittämiseen liittyen suunnitellaan myös Pasilanväylän yhteydessä tien tunnelointeja välillä Itä-Pasila-Lahdenväylä ja Turuntie-Ruskeasuo. Tunneliratkaisut aiheuttavat kaupunkikuvallisia muutoksia ja vapauttavat maata rakentamisen tarpeisiin.

Läntisen ja pohjoisen Helsingin maankäytön muutosalueet

Länsi- ja Pohjois-Helsinkiin on yleiskaavaluonnoksessa esitetty suurpiireistä vähiten uutta asuin- sekä toimitilarakentamista. Läntinen ja erityisesti pohjoinen Helsinki ovatkin ympäristöltään melko valmiita, ja alueille voidaan toteuttaa vain suhteellisen vähän uutta rakentamista. Näiden alueiden kehittäminen tapahtuukin lähinnä täydennys- ja tiivistämiskäytön avulla. Uudet rakentamiskohteet sijoittuvat pääasiassa nykyisille viheralueille. Täydennysrakentamisen vaikutukset ovat suurimmaksi osaksi vain paikallisesti merkittäviä, ja sen vaikutukset voivat kohdistua esimerkiksi kaupunginosien luonteeseen. Liikennehankkeista yleiskaavaluonnoksessa esitetty Kehä II:n linjaus on seudullisesti sekä Helsingin ja Vantaan yhteistyön kannalta merkittävä.

Läntisen ja pohjoisen Helsingin alueelle on yleiskaavaluonnoksessa osoitettu uutta asuntokerrosalaa noin miljoona kerrosneliömetriä, ja alueelle on rakennettavissa asunnot noin 20 000 asukkaalle. Läntisessä suurpiirissä Hakuninmaalla voidaan teollisuus- ja katsastustoimintoja uudelleen järjestelemällä saada tilaa asuinrakentamiselle. Ainoa laajahko kokonaan uusi rakennettava alue Länsi-Helsingissä on Honkasuo Malminkartanon pohjoisosassa. Täydennysrakentamista on Länsi-Helsingin alueelle suunniteltu muun muassa Lehtisaareen, Taliin, Pajamäkeen, Haagaan ja Konalaan. Täydennysrakentaminen koostuu niin kerros- kuin pientaloistakin. Pohjois-Helsingin täydennysrakennusalueet sijoittuvat muun muassa Suursuon ympäristöön Maunulaan ja Pakilaan sekä Patolaan, Metsälään ja Torpparinmäkeen. Pohjois-Helsingissä täydennysrakentaminen on pääosin pientalorakentamista. Suurpiirin alueella pientaloasuminen on nykyisinkin yleistä, lähes puolet asutuskannasta on pientaloja.

Yleiskaavaluonnoksessa läntisen ja pohjoisen suurpiirin alueelle on mitoitettu työpaikkarakentamista noin 120 000 kerrosneliömetriä. Työpaikkoja uusiin toimitiloihin voi sijoittua noin 2500. Uudet työpaikkarakentamiskohteet sijoittuvat lähinnä läntisen suurpiirin alueelle muun muassa Konalan teollisuusalueelle, jonka luonnetta on tarkoitus muuttaa nykyistä toimistopainotteisemmaksi, sekä Hakunimaan uudelleen järjesteltävälle työpaikka-alueelle. Pohjois-Helsinkiin voi sijoittua uusia työpaikkoja Jokeri-linjan pysäkkien tuntumaan. Mikäli Kehä II toteutuu yleiskaavaluonnoksen mukaisesti, se parantaa Länsi-Helsingin työpaikka-alueiden liikenneyhteyksiä ja saavutettavuutta. Muihin suuralueisiin verrattuna toimitilarakentaminen läntisessä ja pohjoisessa suurpiirissä on varsin vähäistä eivätkä vaikutukset ole todennäköisesti kovin merkittäviä.

LÄNTINEN JA POHJOINEN HELSINKI	Yleiskaava 2002		Yhteensä kem ²
	Asuminen kem ²	Työ kem ²	
Lehtisaari	60 000		60 000
Munkkiniemi, Tali, Tarvo	100 000	10 000	110 000
Reimarla	35 000		35 000
Konala	100 000		100 000
Malminkartano	100 000	20 000	120 000
Hakuninmaa	250 000	35 000	285 000
Metsälä	10 000		10 000
Maunula-Patola	40 000	20 000	60 000
Pakila / Torpparinmäki	28 000		28 000

Lehtisaareen osoitetaan yleiskaavaluonnoksessa täydennysrakentamista siten, että alueelle voi tulla uusia asuntoja noin 1200 asukkaalle. Muutos on paikallisesti merkittävä, koska saaren asukasluku kaksinkertaistuu. Lehtisaaren nykyisellään väljä rakenne tiivistyy huomattavasti, kun ostoskeskuksen viereiset tienvarren suojaviheralueet ja saaren eteläosan viheralue muuttuvat rakentamisalueiksi. Kuusisaarentien viereen on esitetty kerrostalovaltaista rakentamista, eteläosa täydentyy pientalorakentamisella.

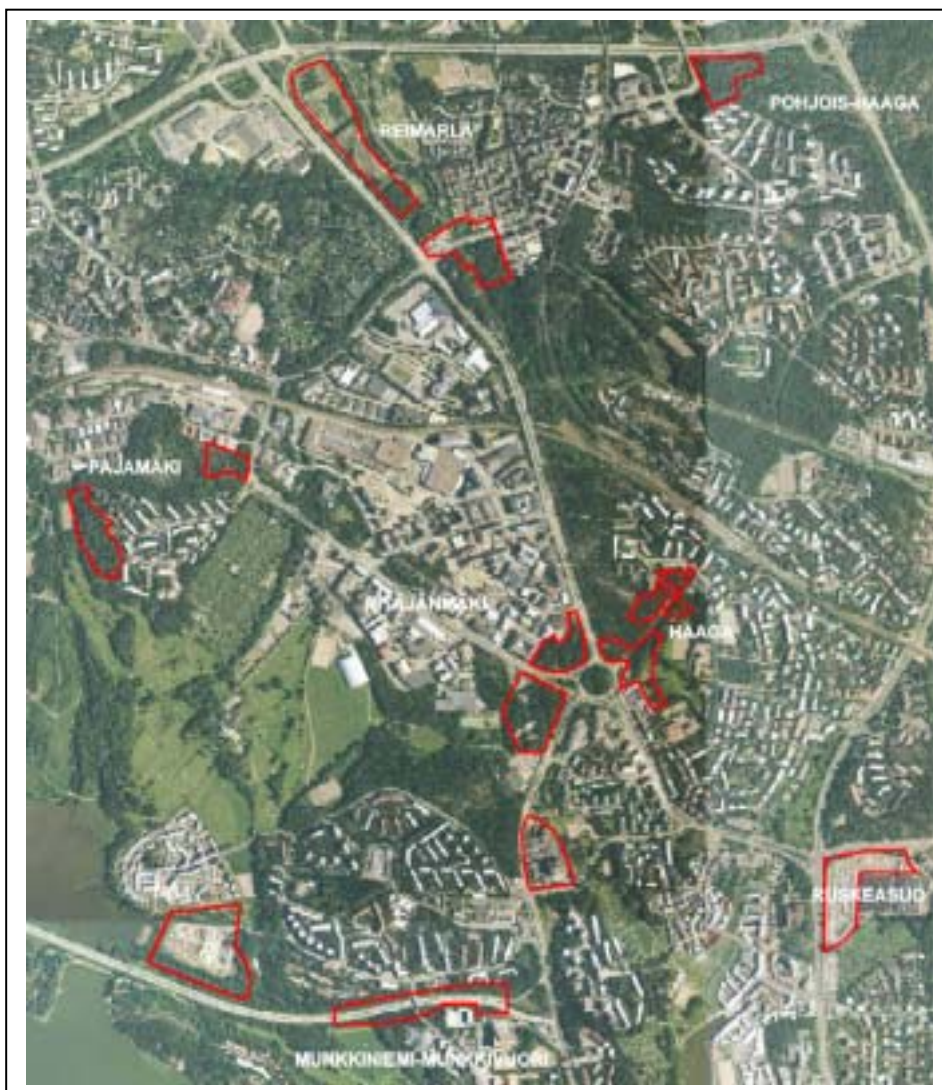
Asukasmäärän kasvu voi edesauttaa Lehtisaaren nykyisin heikohkon palvelutarjonnan kehittämistä, mutta ei välttämättä riitä tekemään saaresta palveluiltaan, ainakaan kaupallisilta, omavaraista. Lehtisaaren eteläkärki on virkistysaluetta, ja asukasmäärän huomattavan kasvun myötä sen käyttö ja kulutus kasvavat. Rakentaminen kaavaluonnoksen mukaisesti myös pienentää virkistysaluetta, mutta ei ylety rantaan asti, joka säilyy nykyisessä käytössään. Uusien asukkaiden myötä liikenne



saarella kasvaa ja erityisesti saaren läpi kulkevan Kuusisaarentien ja saaren sisäosiin vievän Lehtisaarentien risteyksessä liikenne voi ruuhkautua. Kuusisaarentie on jo nykyisin ruuhkainen, joten tilanne ei muutu oleellisesti.

Rajasaareen niemen kärkeen on osoitettu julkisten palveluiden ja hallinnon alue. Yleiskaava 1992:ssa Rajasaari on merkitty viher- ja virkistysalueeksi. Saaren rakentaminen muuttaa maisemakuvaa alueella ja suunniteltu rakentamisalue mahdollistaa pienialaisia meritäyttöjä. Alueen pohjoisosassa on tällä hetkellä koirapuisto ja eteläosa on lähinnä varastointikäytössä. Suunnitellulla rajauksella Rajasaaren pohjoisosaan ei tule rakentamista.

Talin asuntoalueen ja Tarvontien väliin jäävä Helsingin kaupungin rakennusviraston multavarastoalue muutetaan kerrostalovaltaiseksi asuntoalueeksi. Uusi rakentamisalue täydentää Talin asuntoaluetta siihen luontevasti liittyen. Nykyinen Talin asuntoalueen ja multavaraston välissä oleva Kielosaarenpuisto jää rakentamisalueelle. Turunväylän kattaminen **Munkkiniemen ja Munkkivuoren** välillä poistaa tien estevaikutuksen ja yhdistää Munkkivuoren ja vanhan Munkkiniemen alueet pa-



remmin toisiinsa.

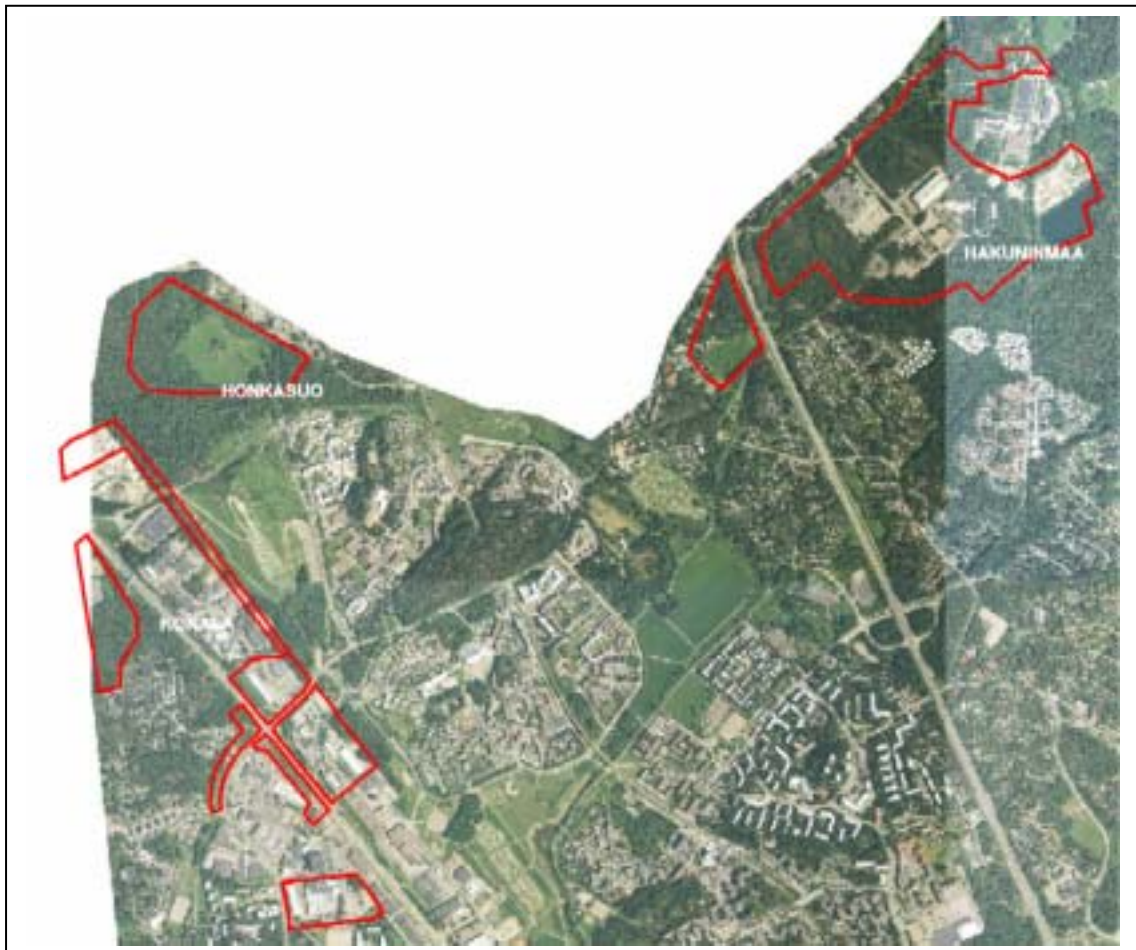
Reimarlaan Vihdintien itäpuoliselle, niin sanotun puupankin alueelle toteutetaan uusi kerrostalovaltainen asuntorakentamisalue. Puupankin alueen virkistyskäyttö on vähäinen, mutta maisemallisesti alue on merkittävämpi, koska se on osa Mätäjoen laaksoa ympäröivää viheraluetta, jota rakentaminen kaventaa. Rakentamisalue sijaitsee vilkkaasti liikennöityjen teiden risteysalueella ja tästä aiheutuu melu- ja päästöhaittoja suunnitellulle asuinalueelle.

Pitäjänmäessä täydennysrakentamisalueet sijaitsevat Vihdintien, Pitäjänmäentien ja Huopalahdentien liikenneympyrän läheisyydessä. Pitäjänmäen kolmion "kärjen" osalta muutos on jo käynnistynyt, kun alueen rakennetta täydennetään toimitilarakentamisella. Muuten liikenneympyrän alueet muuttuvat nykyisestä metsäisestä rakennetuiksi. Myös **Pajamäessä** on täydennysrakentamismahdollisuuksia olemassa olevan asuinalueen länsipuolella, Talin golfkentän välittömässä läheisyydessä. Nykyisen metsäisen virkistysalueen tilalle on osoitettu Pajamäen rakennetta jatkavaa pientalovaltaista asuinalueutta. Bussi-Jokerin linjaus on esitetty tunneloitavaksi Pajamäen Patterimäen kohdalla. Patterimäen itäosaan on osoitettu kerrostalo- tai toimitilavaltaisena toteutettava alue, joka sijoittuu nykyisen mäkisen ja metsäisen virkistysalueen päälle. Alueen virkistystarjonta säilyy kuitenkin runsaana. Patterimäellä on myös hyvin säilyneitä I Maailmansodan aikaisia linnoituslaitteita.

Haagassa on täydennysrakentamismahdollisuuksia erityisesti tulevan Bussi-Jokerin linjan yhteydessä Eliel Saarisen tien varrella, jossa rakentamisella on paikallista merkitystä. Nykyiset virkistysalueet muuttuvat kerrostalovaltaisen rakentamisen alueiksi.

Konalan asunto- ja teollisuusalueella on täydennysrakentamismahdollisuuksia. Nykyinen Hartwallin alue vapautuu kerrostalovaltaiseen asuntorakentamiseen yrityksen tuotantolaitosten siirtyessä muualle. Asuinalue jatkaa olemassa olevaa rakennetta ja muuttaa kaupunkikuvaa pienimittakaavaisemmaksi. Konalan pohjoisosaan nykyiselle virkistysalueelle rakennetaan tiivistä ja matalasti toteutettava pientaloalue, jonka suunnittelu on jo pitkällä. **Konalan teollisuusalueelle** on luotu laajenemismahdollisuudet yleiskaavassa. Vihdintien, Konalantien ja Malminkartanontien risteysalueen kortteleissa teollisuusalueen luonnetta työpaikka-alueena muutetaan toimistomaisempaan suuntaan osoittamalla toimitilakäyttöön tarkoitettuja alueita risteysalueelle. Vihdintien varsi Konalan teollisuusalueen kohdalla muuttuu kaupunkikuvaltaan rakennetummaksi. Nykyinen hajanainen ja varastomainen rakentaminen jäsentyy täydennysrakentamisen myötä.

Honkasuon alue Malminkartanon pohjoisosassa, Vantaan rajalla, on jäänyt rakentamattomaksi muun muassa Kehä II:een varautumisen vuoksi, ja yleiskaava 1992:ssa se on merkitty virkistysalueeksi. Yleiskaava 2002-luonnoksessa Kehä II esitetään tunneloitavaksi Honkasuon kohdalta ja alue muutetaan asuin- ja virkistyskäyttöön. Honkasuolle on merkitty tehokkaasti rakennettava pientaloalue. Malminkartanossa asuu paljon lapsiperheitä, ja Honkasuon alue tarjoaa heille sekä muille lähiseudun asukkaille pientaloasumisen mahdollisuuksia. Nykyisin Malminkartanossa



on varsin vähän pientaloja, joten Honkasuon rakentaminen tasapainottaa tilannetta ja monipuolistaa asumisen mahdollisuuksia alueella. Tehokkaan rakentamisen ansiosta alue voi mahdollistaa pientaloasumisen myös niille, joilla ei muutoin olisi omakotiasumisen mahdollisuuksia Helsingissä.

Honkasuo sijaitsee kaupunkirakenteellisesti edullisesti, se liittyy luontevasti Vantaan Myyrmäkeen ja siten palvelut ovat lähellä, ja todennäköisesti honkasuolaiset tukeutuvatkin Myyrmäen palveluihin. Sen sijaan alue sijaitsee irrallaan Malminkartanosta, eivätkä tulevat honkasuolaiset välttämättä käytä Malminkartanon palveluja, jolloin heistä ei ole apua alueen palvelujen kehittämisessä ja säilyttämisessä. Honkasuon tuleva asukasmäärä ei todennäköisesti riitä omien palvelujen ylläpitoon, eikä alueelle tule työpaikkoja. Honkasuon asuinalue rajautuu Kehä II:een, joka kuitenkin yleiskaavaluonnoksessa kulkee maan alla. Tunneloituna Kehä II ei aiheuta estevaikutusta eikä todennäköisesti vaikuta merkittävästi myöskään Honkasuon ja Malminkartanon asumisviihtyisyyteen.

Honkasuon ottaminen asuinkäyttöön pienentää nykyistä virkistysaluetta, mutta viherysteys säilyy alueen rakentamisen jälkeenkin. Alueella kiertää nykyisin valaistu ulkoilureitti sekä metsäpolkuja, mutta osa alueesta on virkistyskäyttöarvoltaan vähäistä. Asuinrakentamisen myötä lähivirkistysalueet voivat muuttua hoidetummiksi ja viihtyisämmiksi. Honkasuolaisten kannalta virkistys- ja erityisesti urheilumahdolli-

suudet ovat hyvät, koska Rajatorpantien pohjoispuolella sijaitseva Myyrmäen urheilupuisto on aivan lähellä.



Hakuninmaalla katsastuskonttorilta ja Pitkälän vedenpuhdistamoalueen eteläosasta vapautuvalle alueelle on yleiskaavaluonnoksessa kaavoitettu pien- ja kerrostaloja. Alue on yleiskaavaluonnoksessa kerrosalalmäärältään suurin rakennuskohde Länsi- ja Pohjois-Helsingissä ja myös asukasmäärän lisäys on huomattavasti suurempi kuin muilla alueilla. Hakuninmaalla asuu paljon lapsiperheitä, ja asunnot ovat painottuneet yli kolmen huoneen perheasuntoihin. Uusien pientalojen rakentaminen alueelle tarjoaa lisää omakotiasumisen mahdollisuuksia, ja toisaalta kerrostaloihin voi tulla lisää pientaloita. Rakentaminen voi häiritä nykyisiä Hakuninmaan asukkaita, mutta uusien asukkaiden myötä alueen asumisviihtyisyys voi kohota, jos laajemman asiakaspohjan ansiosta alueelle saadaan palveluja. Uudella asuinalueella on hyvät edellytykset kehittyä viihtyisäksi, sillä Hämälänväylän tuntumaan siirrettävä työpaikka-alue toimii me-

keä alueella on hyvät virkistytymismahdollisuudet muun muassa Myyrmäen keskustaikaväylän ja Pitkälän ulkoilumaa-alueella. Toisaalta muutaman tuhannen uuden asukkaan myötä pohjoisen Keskustaikaväylän käyttö ja kulutus kasvaa.

Metsälän pientaloaluetta laajennetaan pohjoisosastaan. Täydennysrakentamisella ei ole merkittäviä vaikutuksia.

Maunulaan Suursuon alueelle, Patolaan, sekä Itä-Pakilan eteläosaan tulevan Bussi-Jokeri -linjauksen yhteyteen toteutetaan täydennysrakentamista. Alueet toteutetaan pientalovaltaisina. Suursuon pohjoisosaan Pakilan pientaloalueeseen rajautuen rakennetaan laajempi uusi pientaloalue. Edellä mainitut kohteet sijoittuvat laajan Keskuspuiston ja Vantaanjokilaakson yhdistävän virkistysalueen reunalle. Virkistysalue kapenee rakentamisen myötä, mutta tärkeä yhteys kuitenkin säilyy. Myös **Oulunkylän** alueella on täydennysrakentamismahdollisuuksia Tuusulantien ja Käskynhaltijantien risteyksen tuntumassa suojaviheralueella.

Pakilan ja Torpparinmäen asuntoalueilla toteutetaan pientalotäydennysrakentamista Yleiskaava 1992:ssa virkistysalueeksi osoitetuille alueille. Torpparinmäen rakentamisalue on tällä hetkellä peltomaista ja Pakilan metsäistä virkistysaluetta. Rakentaminen on kuitenkin hyvin pienialaista ja sillä on lähinnä paikallisia vaikutuksia.

Koillisen Helsingin merkittävimmät maankäytön muutosalueet

Yleiskaavaluonnoksessa koillisen Helsingin suurimmat ja merkittävimmät maankäytön muutos- ja rakennuskohteet sijoittuvat Malmin lentokentälle ja sen lähialueille. Malmin lentokentän merkitseminen asuinalueeksi yleiskaavaluonnoksessa aiheuttaa vaikutuksia myös koko kaupungin ja seudun mittakaavassa, mikäli alue toteutuu esitetyllä tavalla. Suuri muutosalue on myös Viikki, joka on jo asemakaavoitettu ja osittain rakennusvaiheessa.

Koillisen suurpiirin alueelle esitetään Yleiskaava 2002-luonnoksessa 1,3 miljoonaa kerrosneliömetriä asuntokerrosalaa. Asuntoja voidaan rakentaa noin 30 000 asukkaalle. Alueen merkittävimpiä asuinrakentamiskohteita on Viikki-Latokartano, joka on jo rakenteilla, sekä tulevaisuudessa myös Malmin lentokentän alue lähiympäristöineen. Täydennysrakentamista tulee muun muassa Pukinmäkeen, Fallkullaan, Suutarilaan sekä Jakomäkeen. Kahdelle viimeksi mainitulle alueelle rakennetaan pääosin pientaloja. Mikäli Malmin lentokentän alue vapautuu yleiskaavaluonnoksen mukaiseen käyttöön, siitä tulee matala ja tiivis pientalovaltainen kaupunginosa, jonne sijoittuu myös kerrostaloja. Kentälle ja sen lähiympäristöön on suunniteltu rakennettavan asuntoja noin 10 000 asukkaalle.

KOILLINEN HELSINKI	Yleiskaava 2002		
	Asuminen kem ²	Työ kem ²	Yhteensä kem ²
Viikin alueet*	752 000	352 000	1 104 000
Tattarisuo		245 000	245 000
Malmin kenttä ympäristöineen	600 000	80 000	680 000
Suutarila	23 000		23 000
Heikinlaakso-Jakomäki	40 000	25 000	65 000

*osa kerrosalasta rakennettu tai rakenteilla

Koilliseen Helsinkiin on yleiskaavaluonnoksessa osoitettu noin miljoona kerrosneliömetriä toimitilarakentamista, mikä mahdollistaisi noin 10 000-15 000 työpaikan sijoittumisen alueelle. Alueen merkittävimmät työpaikkarakentamiskohteet yleiskaavaluonnoksessa ovat Viikinrannan ja Latokartanon alueet, sekä Tattariharju, Tattarisuo ja Malmin lentokentän alue. Tattarisuo ja Tattariharju ovat nykyisinkin merkittäviä teollisuus- ja työpaikkakeskittymiä Koillis-Helsingissä. Yleiskaavaluonnoksessa nykyiset työpaikka-alueet laajenevat, tehostuvat ja yhtenäistyvät. Tattariharju esitetään yhdistettäväksi Lahdenväylän yli Kivikon työpaikka-alueeseen.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään merkittävää työpaikka-alueiden kehittämistä koillisessa Helsingissä, jossa on havaittavissa sama ongelma kuin itäisessä Helsingissä, eli alue ei ole yritysten mielestä kovin houkutteleva sijoittumispaikka. Koillisen Helsingin työpaikka-alueille suunnitellaan yleiskaavaluonnoksessa nykyistä toimistopainotteisempaa ja korkeatasoisempaa työpaikkarakentamista. Nykyisin alueella on

paljon pienteollisuutta, ja mikäli työpaikkarakentaminen toteutuu yleiskaavaluonnoksessa esitetyllä tavalla, elinkeinorakenne todennäköisesti monipuolistuu. Myös työpaikka-alueiden ja koko koillisen Helsingin imago sekä houkuttelevuus yritysten sijaintipaikkana voi kohota. Viikin tiedepuiston kehittyminen voi myöskin vaikuttaa positiivisesti Koillis-Helsingin imagoon. Malmin lentokentän poistumisen myötä osa lentokenttätöimintaan liittyvistä työpaikoista menetetään, mutta toisaalta niiden tilalle tulee muita työpaikkoja uudella asuinalueella. Osa lentokentän työpaikoista siirtyy muualle toiminnan mukana.

Viikki on ollut viime vuosien merkittävimpiä uudisrakentamiskohteita Helsingissä ja sen rakentaminen jatkuu vielä ainakin vuoteen 2010, paikoin myöhempäänkin. **Viikinmäkeen** rakennetaan asuntopainotteinen kaupunginosa noin 3500 asukkaalle ja **Viikinrantaa** kehitetään asumisen ja työpaikkojen alueena. Myös **Latokartano**, **Viikin kampusalue** sekä paikalliskeskus kehittyvät vielä. Sompasaaresta Arabianrannan kautta Viikinmäkeen ulottuvat uudet alueet muuttavat Vanhankaupunginlahden länsirannan maiseman lähes kauttaaltaan asuntopainotteisesti rakennetuksi ja samalla yksipuoleisemmaksi.



Viikin lisärakentaminen tarjoaa asumismahdollisuuksia muun muassa lapsiperheille, joita alueella nykyisin asuukin varsin paljon, sekä kampuksen opiskelijoille. Lisärakentaminen tukee Viikin palvelutarjonnan kehittämistä ja uuden palvelukeskuksen myötä Viikin nykyistenkin asukkaiden palvelut paranevat. Joistakin Viikin osista on kuitenkin varsin pitkä matka palvelukeskukseen ja osa asukkaista todennäköisesti hakeekin palvelunsa muualta. Joukkoliikenteen kehittäminen, muun muassa Jokeri-

linja ja Viira, parantavat alueen saavutettavuutta ja autottomien liikkumismahdollisuuksia. Yleiskaavaluonnoksessa esitetty Itäväylän ja Kehä I:n yhdistävä väylä todennäköisesti vähentää liikennettä Viikintielle ja parantaa siten Viikin alueen asumisviihtyisyyttä. Osa asuinalueista puolestaan sijaitsee Lahdenväylän varressa, ja sen melu voi vaikuttaa viihtyisyyteen. Viikkiläisillä on hyvät virkistysmahdollisuudet niin Viikin luonnonsuojelualueella kuin Vantaanjoen suun virkistysalueellakin, mutta rakentaminen saattaa lisätä kulutusta etenkin luonnonsuojelualueella. Viikinrannan rakentamisen myötä alueen yleisilme kohenee. Latokartanon lisärakentaminen muuttaa Viikin peltomaisemia ja pienentää viljelykäytössä olevia peltoja. Maisema on tosin muuttunut paljon jo aiemman rakentamisen vuoksi. Viikmäen alue erottuu rakenteellisesti muusta Viikistä, koska se sijaitsee Lahdenväylän toisella puolella, ja alue liittyykin sekä kaupunkirakenteellisesti että toiminnallisesti enemmän Pihlajisto.

Malmin lentoaseman alueelle tutkitaan sijoitettavaksi asuinkerros- ja pientalo-alueista muodostuva tiivis pientalopainotteinen kaupunginosa. Malmin lentokentän rakentaminen on perusteltua yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja asuntotuotannon turvaamisen kannalta. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan kentän varaaminen rakentamisalueeksi edellyttää kuitenkin sitä, että lentokentän uusi sijainti on esitetty maakuntakaavassa. Malmin kentällä on nykyisin muun muassa pelastustoiminnan yksikköjen tukikohta. Jos lentokenttä poistuu alueelta, nämä toiminnot löytävät paikkansa lähialueelta mitä todennäköisimmin, pelastushelikopteritoiminta esimerkiksi Santahaminasta. Malmin lentoasema ja erityisesti lentokenttärakennus on luokiteltu seudullisesti merkittäväksi suojelukohteeksi. Malmin funkistyylinen lentokenttärakennus säästetään, vaikka lentokentän alue muuten rakennettaisiin.

Malmin lentokentän suunnittelussa tavoitteena on muodostaa alueesta ihmisläheinen ja pienimittakaavainen. Suunnittelualueen ytimen muodostaa varsinainen lentokenttä, joka on laajuudeltaan noin 140 ha. Lentokenttätöiminnan poistuminen parantaa asumisviihtyisyyttä ja rakentamismahdollisuuksia myös kentän ympäristössä, kun lentomelu ja kentän vaara-alue poistuvat. Alueen rakentaminen myös jäsentää kaupunkirakennetta ja liittää alueen paremmin ympäristöönsä. Korkeatasoinen pientalorakentaminen todennäköisesti kohentaa alueen imagoa ja yleisilmettä, ja osaltaan myös vastaa Helsingin pientalopulaan. Alue voi tarjota asuntoja lapsiperheille, jotka nykyisin muuttavat pois Helsingistä kohtuuhintaisten, riittävän kokoisten asuntojen puuttuessa.

Kentän alueella on joitakin piirteitä, jotka voivat vaikuttaa asumisviihtyisyyteen. Pienkoneiden lentomelun poistuttua alueelle jää toinen melunlähde, Helsinki-Vantaan matkustajalentokoneet. Osa niiden nousu- ja laskeutumisreiteistä kulkee seudun yli. Malmi ei kuitenkaan ole pääkaupunkiseudun ainoa asuinalue, jolla lentomelusta kärsitään. Lentokentän alue on tasainen, ja ellei sinne rakennusvaiheessa toteuteta keinotekoisia maastonmuotoja ja vaihtelevia näkymiä, asuinalueesta voi muodostua yksitoikkoinen. Jotkut lentokentän lähialueiden asukkaat pelkäävät asumisviihtyisyytensä kärsivän muun muassa lisääntyvän liikenteen, avariens maisemien katoamisen ja virkistysalueiden käyttöpaineiden kasvun myötä. Osa Malmin asuk-

vaavaa paikkaa aivan pääkaupunkiseudun tuntumasta ja harrastustoiminta joko lakkaa tai harrastajien matkat pitenevät huomattavasti, kun he joutuvat hakeutumaan muualle. Lentokentän läheisyydessä sijaitsee myös nuorten liikenneharjoittelurata, jonka nykyinen toiminta entistä lähempänä asutusta on epätodennäköistä. Mikäli autorata poistuu maankäytön muutosten myötä, nuorten autoiluharrastusmahdollisuudet heikentyvät. Koillisen Helsingin pohjoisosassa on suhteellisen vähän virkistysalueita, ja jotkut asukkaat pelkäävät kenttää nykyisin kiertävän ulkoilureitin poistumisen heikentävän virkistysmahdollisuuksia. Kentän rakentaminen voi kuitenkin parantaa virkistysaluetarjontaa, mikäli sinne tulee suunnitelmien mukainen laaja puisto, johon voi sisältyä myös osa nykyisestä metsäisestä virkistysalueesta.

Malmin lentokentän suunnittelualueen rajauksen sisään kuuluvat **Tattariharjun ja Tattarisuon** työpaikka- ja teollisuusalueet. Lahdentien varren metsäinen maisema muuttuu rakennetummaksi Tattariharjun ja Tattarisuon työpaikka-alueiden lisärakentamisen myötä. Tattariharjun aluetta tehostetaan toimistorakentamisella Lahdenväylän varressa ja alue yhdistetään kadulla Lahdenväylän yli Kivikon työpaikka-alueeseen. Tällöin alueista voi muodostua yhtenäinen alue, jota voidaan suunnitella järkevänä kokonaisuutena. Tattarisuon teollisuusalueen luonne tulee muuttumaan, koska alueeseen rajautuvat työpaikka-alueajennukset on tarkoitus toteuttaa Tattarisuota korkeatasoisempana rakentamisena. **Jakomäkeen**, Suurmetsän alueelle Vantaan rajaan ja Huokotiehen rajoittuvalle alueelle suunnitellaan pientalovaltaista täydennysrakentamista, joka asettuu nykyisen metsäisen viheralueen päälle. Pientalot laajentavat kuitenkin asunnon valintamahdollisuuksia kerrostalovaltaisena rakennetulla alueella ja saattavat myös parantaa alueen imagoa yleisesti. Heikinlaakson teollisuusaluetta laajennetaan olemassa olevan teollisuusalueen ja Lahdenväylän väliselle suojaviheralueelle.



Koillisen Helsingin muut maankäytön muutoskohteet ovat pienialaisia ja aiheuttavat pääasiassa paikallisia vaikutuksia. **Pukinmäessä** on osoitettu lisärakentamisalue Kehä I:n ja Vantaanjoen varteen, jossa taimimymälä ja virkistysalue muuttuvat kerrostalovaltaisena toteutettavaksi asuinalueeksi. Vantaanjoen ja asuinalueen väliin on jätetty tilaa, jossa voi kulkea rannan virkistysreitti. Teiden rajaama alue jää hiukan erilliseksi saarekkeeksi yhdyskuntarakenteessa. Pukinmäen muut rakennusalueet sijaitsevat nekin Vantaanjoen tuntumassa, Kehä I:n pohjoispuolella. Täydennysrakentamisalueet sijoittuvat nykyisille peltoalueille, Vantaanjoen rantamaisema kapenee rakentamisen myötä. Rakentaminen toteutetaan pientalovaltaisena ja se liittyy alueen muihin pientaloalueisiin. Edellä mainitut alueet on merkitty Yleiskaava 1992:ssa virkistysalueeksi. **Tapanilassa** kaupunkirakenne tiivistyy, kun nykyinen, suurelta osin joutomaana oleva, Rajatien teollisuusalue muuttuu kerrostalovaltaiseksi asuinalueeksi.

Itäisen alueen merkittävimmät maankäytön muutoskohteet

Yleiskaavaluonnoksessa ehdotetut maankäytön muutosalueet ja siten tulevaisuuden rakentamisalueet painottuvat kantakaupungin ohella Itä-Helsinkiin kaakkoisen ja itäisen suurpiirin alueelle. Myös yleiskaavan vaikutukset tulevat todennäköisesti olemaan voimakkaimpia ja merkittävimpiä näillä alueilla. Täydennysrakentamisella on paikallista merkitystä, mutta Itä-Helsinkiin sijoittuu myös useita laajoja maankäytön muutoskohteita, joilla on koko kaupunkiin ja pääkaupunkiseutuun ulottuvia vaikutuksia. Vuosaaren sataman vaikutukset voidaan nähdä jopa valtakunnan tasoisiksi. Vuosaaren satamakeskuksesta on tehty oma vaikutusten arviointi, joten tässä yhteydessä sataman vaikutuksia käsitellään yleiskaavatasolla.

ITÄINEN JA KAAKKOINEN HELSINKI	Yleiskaava 2002		Yhteensä kem ²
	Asuminen kem ²	Työ kem ²	
Kulosaari	155 000	30 000	185 000
Kivinokka	120 000		120 000
Herttoniemenranta*	120 000	20 000	140 000
Laajasalon öljysatama	500 000	50 000	550 000
Länsi-Herttoniemi	55 000		55 000
Roihuvuoren luoteisosa	54 000		54 000
Roihupelto	50 000	250 000	300 000
Myllypuro	67 000	40 000	107 000
Kivikko*	44 000	200 000	244 000
Itäkeskus*	50 000	70 000	120 000
Puotila*	32 000		32 000
Vuosaaren satama		727 000	727 000
Keski-Vuosaari ja Mustavuori	445 000	304 000	749 000
Uutela- Kallahti	225 000	19 000	244 000
Meri-Rastila	165 000		165 000

*osa kerrosalasta rakennettu tai rakenteilla

Itäiseen Helsinkiin kaakkoisen ja itäisen suurpiirin alueelle yleiskaavaluonnos esittää asuntorakentamismahdollisuuksia noin 2,5 miljoonaa kerrosneliömetriä, mikä mahdollistaa asuntojen rakentamisen noin 50 000 asukkaalle. Alueen merkittävimpiä maankäytön muutoskohteita on Laajasalon öljysatama, joka yhdessä läheisten alueiden kanssa muutetaan asuntovaltaiseksi alueeksi. Pitkän tähtäimen suunnitelmana on myös Kivinokan nykyiselle virkistys- ja mökkialueelle sijoittuva pientaloalue, joka on ajoitettu toteutumaan vuoden 2021 jälkeen. Kulosaaren suunnitellaan uutta asuinalueita Itäväylän ja metron tunneloinnin myötä syntyvälle maalle. Uusia pientaloalueita yleiskaavaluonnoksessa esitetään muun muassa Herttoniemeen, Myllypuron eteläreunaan ja Mustapuron laaksoon. Muita täydennysrakennusalueita on muun muassa Herttoniemenrannassa, Roihuvuoressa, Myllypurossa, Kivikossa, Itäkeskuksessa, Puotilassa ja Vuosaaressa. Santahaminan alue säilyy sotilaskäytössä, mutta mikäli se joskus vapautuu siviilikäyttöön, sinne suunnitellaan muiden toimintojen

ohella uusia asuntoja. Asuinrakentamisessa erityisesti pientalorakentamista lisätään, sillä asuntovalikoiman monipuolistamiseen on Itä-Helsingissä tarvetta ja sen myös katsotaan parantavan ympäristön ja rakentamisen laatua.

Toimitilarakentamista itäiseen Helsinkiin on yleiskaavaluonnoksessa mitoitettu noin 1,7 miljoonaa kerrosneliömetriä. Alueelle voi sijoittua noin 15 000-30 000 uutta työpaikkaa. Kaakkoisen suurpiirin merkittävimmät uudet työpaikkarakentamiskohteet sijoittuvat Kulosaareen, Herttoniemeen sekä Laajasalon nykyiselle öljysatama-alueelle. Itäiseen suurpiiriin on merkitty uutta työpaikkarakentamista muun muassa Roihupeltoon, Myllypuroon, Itäkeskukseen, Kivikkoon sekä Vuosaareen, jossa rakentamista tulee Keski-Vuosaareen ja erityisesti Vuosaaren sataman alueelle.

Yleiskaavaluonnoksen työpaikkavarauksilla pyritään luomaan lisää työpaikkoja Itä-Helsinkiin. Työpaikkojen ja yritysten lisääntyminen alueella voi vaikuttaa myönteisesti koko Itä-Helsingin imagoon, erityisesti mikäli alueelle sijoittuu korkeamman osaamisen työpaikkoja. Vanhankaupunginlahden ympärille visioitu osaamiskeskittymä, niin kutsuttu huipputeknologian rinki, voi osaltaan edesauttaa itäisen alueen vetovoiman kasvua. Varsinaisen Itä-Helsingin osaamiskeskittymän keskeiseksi syntymisen mahdollistajaksi nähdään metro ja erityisesti sen tarjoamat nopeat yhteydet sekä metroasemien työpaikkarakentamisen kehittäminen. Yleiskaavoituksella ei kuitenkaan voida suoraan vaikuttaa siihen, millaisia yrityksiä ja millaista osaamista alueelle sijoittuu. On epätodennäköistä, että ainakaan itäisimpään Itä-Helsinkiin yleiskaavan vaikutuksesta sijoittuisi huomattavasti korkean osaamisen työpaikkoja. Yritysten sijoittumispäätöksiin vaikuttavat kuitenkin ympäristön ja asuinalueiden laatu, ja mikäli uudet asuinalueet toteutetaan korkeatasoisesti, voi merellinen ja vihreä Itä-Helsinki tulevaisuudessa näyttäytyäkin korkean osaamisen yrityksille entistä houkuttelevampana.

Kulosaarella Itäväylän ja metron tunneloinnin kautta vapautuvalle maa-alueelle on esitetty asuntopainotteinen uusi alue ja korkeatasoista työpaikkarakentamista. Kulosaareen on yleiskaavaluonnoksessa mitoitettu uutta asuntokerrosalaa noin 3100:lle uudelle asukkaalle. Kun Kulosaarella asuu nykyisin noin 3700 asukasta, on lisäys huomattava. Asukasmäärän kasvu voi parantaa Kulosaaren nykyisin heikkoa palvelutasoa, kun palveluja käyttävä väestöpohja laajenee. Asumisviihtyisyys Itäväylään rajautuvilla alueilla todennäköisesti paranee tien ja metron tunneloinnin myötä, kun melu vähenee ja tien estevaikutus poistuu. Toisaalta asukasmäärän lisääntyminen lähes kaksinkertaiseksi kasvattaa liikennettä ja mitätöi osittain tunneloinnin aiheuttamaa meluvähennystä. Tunneloinnin synnyttämälle maalle suunniteltu työpaikka-alue lisää työpaikkoja hyvien liikenneyhteyksien varrella ja tuo lisää asiakkaita palveluille, mutta toisaalta se aiheuttaa myös lisää liikennettä, vaikka osa alueelle töihin tulevista kulkeekin metrolla.

Eräs kaakkoisen Helsingin maankäytön muutosalue, jonka muutoksella on todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia, on **Kivinokka**. Alue on nykyisin varsin laaja ja yhtenäinen virkistysalue, jossa sijaitsee siirtolapuutarha sekä paljon kaupunkilaisten pieniä mökkejä. Valtaosa mökeistä jää asuntorakentamisen alle, mikäli alue toteutuu yleiskaavaluonnoksen mukaisesti. Mökin omistajien lisäksi asuinrakentaminen

vaikuttaa lähiseudun asukkaisiin ja heidän tärkeään virkistysalueeseensa. Itse Kivinokka eli niemen kärki sekä rannat jäävät yleiskaavaluonnoksessa rakentamattomiksi virkistysalueiksi. Kivinokkaan mitoitettu kerrosalamäärä mahdollistaa yli kahden tuhannen asukkaan asettumisen alueelle, jolloin viheralueiden virkistyskäyttöpaine kasvaa entisestään. Myös liikenne, erityisesti yksityisautoilu, lisääntyy todennäköisesti huomattavasti, ja liikenteen järjestelyt voivat haitata siirtolapuutarhatoimintaa. Alueella on kuitenkin hyvät edellytykset muodostua viihtyisäksi asuinalueeksi, ja se tarjoaa valmistuttuaan pientaloasumisen mahdollisuuksia rauhallisella ja vihreällä alueella, merenlahden rannalla, suhteellisen lähellä keskustaa. Alueelle ei todennäköisesti tule omia lähipalveluja, vaan asukkaat asioivat Herttoniemessä tai Kulosaaressa.

Herttoniemenranta toteutetaan asemakaavasuunnitelmien mukaisesti loppuun.



Herttoniemen työpaikka-alueita kehitetään keskustatoimintojen ja teollisuustoimintojen alueena. Herttoniemen teollisuusalueen lisärakentaminen monipuolistaa aluetta ja mahdollistaa myös ympäristön kohentamisen.

Herttoniemen länsireunaan rakennetaan tiivis pientaloalue laajentamalla Sopulintien pientaloaluetta. Pientaloalue monipuolistaa alueen asuntotarjontaa. Alueen laajennus muuttaa nykyisen virkistysalueen rakennetuksi. Rakentaminen ei kuitenkaan merkittävästi vaikuta virkistysaluetarjontaan, koska lähellä sijaitsevat esimerkiksi Vanhankaupunginlahden laajat virkistysalueet.

Kaakkoisen suurpiirin merkittävin asuinrakentamisalue on **Kruunuvuorenrannaksi** nimetty Tahvonlahti, jossa nykyisin sijaitsee muun muassa **Laajasalon öljysatama**. Sinne ja läheisen Tullisaaren alueelle Koirasaarentien varteen on kaavailtu rakennettavaksi 500 000 kerrosneliömetriä asuinkerrosalaa, mikä tarkoittaisi asuntoja

noin 7000-10 000 asukkaalle. Öljysataman toiminnan on määrä päättyä vuonna 2010, minkä jälkeen maaperä puhdistetaan. Alue on tarkoitettu toteuttamaan merellisenä kerrostalo- ja pientaloalueena. Kruunuvuorenrannasta kehittyä todennäköisesti korkeatasoinen ja viihtyisä asuinalue, koska ympäristö on vihreää ja maasto vaihtelevaa, sijainti on rauhallinen ja alueelta avautuvat maisemat suoraan kaupungin keskustaan. Tuleva asuinalue näkyy vastaavasti hyvin myös keskustasta päin, mikä pitää ottaa huomioon alueen tarkemmassa suunnittelussa. Asuinalue soveltuu Kruunuvuorenselän mai-

semaan kuitenkin paremmin kuin nykyinen öljysatama.



Kruunuvuorenranta ei ole täyttömaata kuten useat muut rakennettavat ranta-alueet, mutta maaperän puhdistaminen, öljysatamatoiminnan rakennusten purkaminen ja uudet maantäytöt aiheuttavat ylimääräisiä rakennuskustannuksia. Öljysataman korvaaminen korkeatasoisella asuinalueella on omiaan siistimään ympäristöä ja kohen-tamaan alueen imagoa. Öljysataman muuttaminen asuin-alueeksi voi tuoda laajasalolaisille uusia rantavirkistysalueita, mikäli rannat jätetään vapaiksi. Uusien asukkaiden myötä

Laajasalon väestöpohja kasvaa ja palvelut voivat parantua, mutta toisaalta nykyisen ostoskeskuksen kaupalliset palvelut voivat heikentyä, jos Kruunuvuorenrantaan tulee uusia palveluja ja lähialueiden asukkaat siirtyvät käyttämään niitä.

Laajasalo sijaitsee liikenteellisesti kaukana keskustasta, ja Kruunuvuorenrannan rakentaminen lisää autoliikennettä Laajasalossa, etenkin Koirasaarentiellä sekä Herttoniemessä. Toisaalta öljysataman myötä poistuu myös raskas liikenne asuinalueiden liikenneverkosta. Yleiskaavaaluonnoksessa esitetty uusi Laajasalon metrolinja voi vähentää alueelle muutoin tulevaa autoliikennettä ja parantaa huomattavasti nykyisten sekä uusien asuinalueiden liikenneyhteyksiä. Kruunuvuorenrannan joukkoliikenteen järjestämisen yhtenä osana on tutkittu myös vesibussiyhteyksiä Kruunuvuorenselän yli. Mielenkiintoinen ehdotus olisi hyvä lisä asuinalueelle myös imagolli-



sesti.

Roihuvuoressa Sahaajankadun varressa olevan pienteollisuusalueen ja Roihuvuorentien länsipuolella olevan asutuksen välissä on metsäkaistale, joka on yleiskaava 1992:ssa merkitty kokonaan asuntoalueeksi ja yleiskaava 2002-luonnoksessa osittain kerrostalovaltaiseksi asuntoalueeksi, osittain virkistysalueeksi. Alue on kuitenkin säilynyt rakentamattomana ja toiminut roihuvuorelaisten lähivirkistysalueena. Osa asukkaista pelkää virkistysalueen menetystä uuden yleiskaavan myötä. Mikäli alue toteutuu yleiskaavaaluonnoksessa esitetyllä tavalla, nykyinen virkistysalueena toimiva metsä kapenee ja sen käyttäjämäärät kasvavat. Metsä toimii myös suojaviheralueena Herttoniemen teollisuusalueen ja Roihuvuoren asuinalueen välissä, ja sen suojaava vaikutus voi heikentyä kapenemisen myötä.

Roihupellon alueella rakennetaan uusi metroasema. Aluetta kehitetään metroasemaan tukeutuvana, pääasiassa työpaikka-alueena. HKL:n bussivarikko siirretään Kivikkoon maanalaisena toteutettavaan varikkoluolaan. Samoin kaupungin Karhunkaatajantien, Tulppatien ja Holkkien väliin jäävälle varikkoalueelle etsitään korvaava paikka Roihuvuoren kalliotiloista. Olemassa oleva teollisuusalue säilyy ja sitä kehitetään työpaikka-alueena. Uuden metroaseman ympäristöä ja Roihupellon teollisuusalueeseen rajautuvia alueita tutkitaan kehitettäväksi korkeatasoisina toimistotyöpaikkakortteleina. Vahvalla yrityskeskittymällä ja tiedepuistokonseptilla alueelle voi houkutella myös korkeamman opetuksen ja tutkimuksen alan laitoksia.

Myllypuroon on yleiskaavaluonnoksessa esitetty asuinalue nykyisen asuinalueen ja teollisuusalueen erottavaan metsään. Pientaloalueen rakentaminen pienentää virkistysaluetta, mutta parantaa osaltaan pientaloasumisen mahdollisuuksia Itä-Helsingissä. Alueen tulevat asukkaat kasvattavat Myllypuron asukas pohjaa ja auttavat osaltaan Myllypuron nykyisten ja kehitettävien palvelujen ylläpidossa. Metroaseman tuntumaan kaavoitetut keskusta- ja työpaikkatoimintojen lisärakentamismahdollisuudet voivat edesauttaa uusien ja vanhojen asukkaiden työllisyyttä ja työssäkäyntiä omalla alueella, mutta kovin todennäköistä se ei ole, koska asukkaat harvemmin voivat valita työpaikkaansa. Kehä I:n itäpuolella nyt Helsingin Energian käytössä olevaa laajaa voimalaitos- ja varikkoaluetta supistetaan. Alueelle toteutetaan pientalorakentamista.

Mustapuron laaksoon rajautuvia pientaloalueita täydennetään uudella tehokkaalla pientalorakentamisella. Alue on osoitettu laaksoon, joka erottaa toisistaan Vartiokylän ja Mellunkylän peruspiirit. Virkistysalue kapenee paikallisesti, mutta tärkeä yhteys säilyy.

Kivikon asemakaavoitetut työpaikka-alueiden maankäyttöä tehostetaan. Kivikon työpaikka-alue toimii melusuojana Kivikon asuinalueelle. Kivikon työpaikka-alue kytetään Lahdenväylän luoteispuolella olevaan tehostettavaan Tattariharjuun. Nämä alueet muodostavat kokonaisuuden, jonka yhteinen kehittäminen mahdollistuu.

Puotilan venesatama-alue siirtyy merelle päin ja vapautuvan maa-alue muuttuu asumiskäyttöön. Vesitäytölle tehtävälle uudelle maa-alueelle suunnitellaan venesataman lisäksi muita veneilyyn liittyviä toimintoja. Uudet toiminnot monipuolistavat alueen palvelutarjontaa. Ranta-alue yhdistetään Itäkeskukseen Meripellontien (Kehä I:n) varteen toteutettavalla toimitilarakentamisella, joka samalla toimii melusuojana läheiselle Marjaniemen pientaloalueelle. Puotilan venesataman paikalle toteutettava uusi asuinalue toteutetaan kerrostalovaltaisena. Puotilan asuinalue ja Vartiokylänlahden itäpuolelle toteutettava Meri-Rastilan kerrostaloalueen laajennus muuttavat maiseman rakennetummaksi Vuosaaren sillan molemmin puolin.

Itäisen suurpiirin asuinrakentaminen painottuu yleiskaavaluonnoksessa edelleen **Vuosaareen**, joka kuitenkin on jo melko pitkälti asemakaavoitettu. Myös työpaikkarakentamista ehdotetaan eniten Vuosaareen, muuallekin kuin satama-alueelle, vaikka myös Kivikkoon ja Roihupeltoon on mitoitettu huomattavasti toimitilarakentamista. Uusia yleiskaavaluonnoksessa ehdotettuja asuinrakentamisalueita ovat muun

muassa Vuosaarenlahden alue Uutelassa, pientaloalue Kallahdessa sekä Vuosaaren sillan tuntumassa oleva alue **Meri-Rastilassa**. Alueelle on suunniteltu kerrostalovaltaista rakentamista. Uusi asuinalue sijoittuu nykyisen virkistysalueen paikalle ja ka-



ventaa virkistysyhteyttä Rastilasta Meri-Rastilan ulkoilualueelle. Yleiskaavaluonnos lisää Vuosaarissa erityisesti pientalotarjontaa, mikä parantaa asumisen valinnanmahdollisuuksia ja voi monipuolistaa väestörakennetta.

Niinisaarentien pohjoispuolen alue, on Yleiskaava 1992:ssa merkitty asuinalueeksi ja Yleiskaava 2002-luonnoksessa pientalovaltaiseksi asuinalueeksi. Alueen rajaus on kaavoissa hieman erilainen. Nykyisin alue on rakentamatonta metsää, joka toimii virkistysalueena ja jossa kulkee valaistu ulkoilureitti. Alueen rakentaminen yleiskaavaluonnoksen mukaisesti pienentää virkistysaluetta ja kasvattaa muun muassa läheisen Mustavuori-Porvarinlahden luonnonsuojelualueen kulutusta. Rakennettava alue on kuitenkin hieman pienentynyt yleiskaava 1992:n esittämästä tilanteesta, jolloin virkistysalue jäi hieman isommaksi. Alueen virkistystarjonta on kuitenkin niin suuri, ettei rakentamisella ole kuin paikallisia vaikutuksia. Niinisaarentien pohjoispuolen rakentaminen ja Keski-Vuosaaren täydennysrakentaminen voivat edesauttaa lähipalvelujen sijoittumista vanhan Vuosaaren alueelle. Nykyisin Vuosaaren palvelut ovat keskittyneet eteläiseen Vuosaaren metroaseman ja uusien asuinalueiden tuntumaan. **Vuosaaren keskusta** on osoitettu myös keskustatoiminto-

jen lisärakentamista kauppakeskus Columbuksen itäpuolelle. Lisärakentaminen jäsentää alueen kaupunkirakennetta ja parantaa kaupunkikuvaa.

Eniten yleiskaavaluonnoksessa mitoitettua toimitilarakentamista Itä-Helsinkiin tulee jo yleiskaava 1992:ssa esitetyn mukaisesti **Vuosaaren sataman** alueelle. Satama sekä sen yhteyteen suunniteltu teollisuus- ja toimitila-alue tuo kaivattuja työpaikkoja itäiseen Helsinkiin. Sataman rakentaminen tulee myös kasvattamaan yritysten määrää satama-alueen lähistöllä, ja sataman sekä sen ympärille syntyvän työpaikkakeskittymän myötä yhä useampi etenkin logistiikka-alalla toimiva yritys voi kokea sijoittumisen Itä-Helsinkiin houkuttelevaksi. Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan lentokentän välille muodostuneen uusi kaupallis-teollinen vyöhyke, jolloin kehäteiden varret todennäköisesti houkuttelevat uusia yrityksiä. Sataman myötä niin työmatkaliikenne kuin satamatoimintoihin liittyvä raskas liikennekin tulevat kasvamaan Itä-Helsingissä huomattavasti, mutta se ohjataan pois asuinalueilta, eikä se siten vaikuta merkittävästi ainakaan asumiseen ja sen viihtyisyyteen.

Uutelassa virkistysalue laajenee yleiskaavaluonnoksessa huomattavasti Yleiskaava 1992:ssa esitetystä tilanteesta, jossa Aurinkolahden jatkeeksi on merkitty suuri asuinalue. Maastossa eroa ei huomaa, koska alueelle ei ole rakennettu. Sen sijaan **Vuosaarenlahden** rantaan on merkitty Yleiskaava 2002-luonnoksessa uusi pientalovaltainen asuinalue noin 1400 asukkaalle lähelle Vuosaaren tulevaa satamaa. Tämä alue pienentää Uutelan virkistysaluetta ja aiheuttaa todennäköisesti kulutusta myös viereiseen Särkkäniemen luonnonsuojelualueeseen. Alue sijaitsee erillään muusta kaupunkirakenteesta eikä sinne todennäköisesti saada julkisen liikenteen yhteyttä, mutta oletettavaa onkin, että alueelle tulee autollisia talouksia. Tutkimusten mukaan sataman läheisyys ei aiheuttaisi uudella asuinalueella meluhaittoja. Satama ja sen työpaikka-alue saattaa kuitenkin aiheuttaa maisemahaittoja, mutta toisaalta alueen asukkailla on myös merimaisema ja runsaasti virkistysalueita ympärillä. Satamaa lukuun ottamatta alueen sijainti on viihtyisä ja rauhallinen. Myös Vuosaaren keskuksen hyvät palvelut ovat suhteellisen lähellä. Alue lisää merellisen pientaloasumisen mahdollisuuksia Itä-Helsingissä.

Itäisten ja koillisten työpaikka-alueiden kannalta merkittävä Itäväylän ja Kehä I:n yhdistävä uusi yhdysväylä toteutetaan. Väylä keventää myös Itäväylän ja Kehä I:n liittymän liikennettä.

LOPPUSANAT

Yleiskaavan vaikutusten arviointi perustuu maankäyttö- ja rakennuslakiin, jonka mukaan kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset. Vaikutusten arviointi voi osaltaan auttaa kehittämään suunnitteluratkaisua paremmaksi. Helsingin Yleiskaava 2002:n vuonna 1997 alkanut valmistelu on nyt luonnosvaiheessa, ja vaikutusten arviointi tehdään luonnoksen perusteella. Tässä työssä on tarkasteltu erityisesti yleiskaavaluonnoksen fyysisiä ja toiminnallisia vaikutuksia.

Yleiskaavaluonnoksen esittämistä maankäytön muutosalueita suurin osa sisältyi vähintäänkin ehdollisina varauksina jo Yleiskaava 1992:een, eikä uusi yleiskaavaluonnos siksi aiheuta merkittäviä muutoksia voimassa olevaan yleiskaavaan verrattuna. Nykytilaan verrattuna yleiskaavaluonnos sen sijaan aiheuttaa huomattavia muutoksia, koska laajempia voimassa olevan yleiskaavan muutosalueita ei ole vielä toteutettu, vaan niiden toteutus ajoittuu Yleiskaava 2002:n kaudelle. Myös yleiskaavaluonnoksen aiheuttamat merkittävimmät vaikutukset keskittyvät pääsääntöisesti muutosalueille ja niiden ympäristöön.

Yleiskaavaluonnos vaikuttaa muutosalueiden lisäksi myös laajemmalla tasolla sekä kaupungin rakenteisiin että niiden puitteissa tapahtuviin toimintoihin. Yhdyskuntarakenne luo edellytykset muun muassa asumiselle, työlle, vapaa-ajan vieton, palveluille, tuotannolle sekä niiden välisille yhteyksille. Uuden yleiskaavan vaikutuksesta Helsingin yhdyskunta- ja kaupunkirakenne tiivistyy täydennysrakentamisen myötä, jolloin myös eheytyvien alueiden toiminnot monipuolistuvat. Tiivistyvä yhdyskuntarakenne voi kuitenkin heikentää muun muassa viheryhteyksiä paikallisesti, vaikka tärkeimmät toiminnalliset yhteydet säilyvätkin. Yleiskaavaluonnoksen vaikutuksesta Helsingin kaupunkirakenne tasapainottuu, kun kaupungin itäosia kehitetään työpaikka- ja asumisalueina muun muassa Vuosaaren sataman ja uusien pientaloalueiden myötä.

Yleiskaavaluonnos monipuolistaa Helsingin asuntokantaa muun muassa juuri lisäämällä pientaloalueita. Uusien asuinalueiden ja uusien asuntojen myötä asumisen valinnanmahdollisuudet Helsingissä paranevat, vaikkei kaavalla voidakaan suoraan vaikuttaa kaikkiin asumisen kannalta tärkeisiin tekijöihin, esimerkiksi hintatasoon. Yleiskaavaluonnos lisää runsaasti myös työpaikka-alueita eri puolille kaupunkia, eniten kantakaupunkiin ja Itä-Helsinkiin. Uudet työpaikka-aluevaraukset tukevat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja siten myös työllisyyttä ja toimeentuloa. Helsinkiin sijoittunee lisää korkean osaamisen työpaikkoja sekä toisaalta palvelualojen ja logistiikan työpaikkoja. Teollisuuden toimintaedellytykset saattavat joillakin alueilla heiketä, mutta toisilla alueilla parantua. Muun muassa Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan lentokentän välinen alue tarjoaa sijoittumismahdollisuuksia teollisuudelle.

Yleiskaavaluonnos lisää välillisesti palveluja Helsingissä, koska väestönkasvun myötä palveluja on kehitettävä. Täydennysrakentaminen luo edellytyksiä palvelujen säily-

miselle ja kehittämiselle myös nykyisillä asuinalueilla, mutta kaikilla alueilla asukasmäärän kasvu ei ole riittävän suurta vaikuttaakseen palvelutasoon. Toisaalta palvelut voivat joillakin alueilla myös ylikuormittua käyttäjämäärien kasvaessa. Peruspalveluista etenkin joukkoliikennepalvelut paranevat, koska yleiskaavaluonnoksessa niitä kehitetään voimakkaasti muun muassa uusin raideliikennetkaisuina. Myös uudet asuinalueet toteutetaan pääsääntöisesti joukkoliikenteeseen tukeutuvina, ja täydennysrakentaminen voi parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä myös nykyisillä asuinalueilla. Yleiskaavaluonnoksen esittämät tielinjaukset vaikuttavat osaltaan liikennevirtoihin ja liikenteen sujuvuuteen, mutta poikittaisliikenteen yhteydet eivät Helsingin osalta parane merkittävästi.

Yleiskaavaluonnos muuttaa myös kaupunkikuvaa ja maisemaa. Uuden rakentamisen keskittyminen nykyisen rakenteen yhteyteen kuitenkin tukee maisemakuvan säilymistä useilla alueilla. Kaupunkikuva muuttuu eniten laajimmilla maankäytön muutosalueilla, kuten kantakaupungin nykyisten tavarasatamien alueella, Koivusaarella sekä Malmin nykyisen lentokentän alueella. Alueiden kaupunkikuva muuttuu yksipuolisemmaksi nykyisten toimintojen häviämisen myötä.

Yleiskaava 2002-luonnoksen merkittävimpiä muutosalueita nykytilaan verrattuna ovat kantakaupungin tavarasatama-alueet, Keski- ja Pohjois-Pasila, Koivusaari, Malmin lentokenttä, Laajasalon öljysatama sekä Vuosaaren satamaksi muuttuva telakka-alue. Näiden alueiden muutokset aiheuttavat myös yleiskaavaluonnoksen merkittävimmät vaikutukset. Vaikutukset kohdistuvat kyseisten alueiden lisäksi myös niiden lähiympäristöön, ja liikenne- sekä viheryhteyksiä pitkin vaikutukset ulottuvat kauemmaksikin.

LÄHDELUETTELO

- Airamo, Raimo & Timo Permanto (1997). Yleiskaavoitus ja vaikutusten arviointi. Esimerkkinä Lahden yleiskaavoitus 1946-1996. Suomen ympäristö 88. Ympäristöministeriö.
- Halonen, Tarmo & Jaana Halonen (2001). Helsingin seudun asuntoraportti 2001. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2001:9. YTV.
- Halonen, Tarmo, Marjatta Malkki & Raimo Valtanen (2002). Pääkaupunkiseudun tulevaisuuskuva PKS 2025. Helsingin seudun nykytila. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2002:1. YTV.
- Helsingin kaupungin tietokeskus (2000). Asuminen Helsingissä 31.12.1998. Helsingin kaupungin tietokeskus Tilastoja 2000:5.
- Helsingin kaupungin tietokeskus (2000). Helsingin väestöennuste 2001-2025. Helsingin kaupungin tietokeskus Tilastoja 2000:31.
- Helsingin kaupungin tietokeskus (2001). Helsingin asuntomarkkinoiden muutoksia 1990-luvulla. Helsingin kaupungin tietokeskus Tilastoja 2001:15.
- Helsingin kaupungin tietokeskus (2001). Kolmasosa Helsingin työpaikkamäärän kasvusta informaatioalalla. Helsingin kaupungin tietokeskus Tilastoja 2001:22.
- Helsingin kaupungin tietokeskus (2001). Tietoja Helsingin asuntokannasta 2000. Helsingin kaupungin tietokeskus Tilastoja 2001:29.
- Helsingin kaupungin tietokeskus (2002). Ennätysmäärä työpaikkoja Helsingissä. Helsingin kaupungin tietokeskus Tilastoja 2002:8.
- Helsingin kaupunki (2000). Helsingin asunto-ohjelma 2001-2005. Helsingin kaupunginkanslian julkaisusarja A 2000:10.
- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2000). Helsingin keskustatunneli. Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2000:14. Painotalo Auranen Oy.
- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2001). Helsingin Yleiskaava 2002. Maankäytön kehityskuva. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2001:10.

- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2001). Helsingin Yleiskaava 2002. Osallistumisen yhteydessä saadut kommentit ja vastineet. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 2001:9.
- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2001). Helsingin yleiskaava 2002, luonnos. Selostus, osat 1-3. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2001:19.
- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2002). Kaavoitus- ja liikennesuunnitteluohjelma 2001-2006. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2002:8.
- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennesuunnitteluosasto. (2002). Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2001.
- Helsingin seutukaavaliitto (1986). Helsingin seudun rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja B 22.
- Jalkanen, Riitta et al. (1997). Asuinaluesuunnittelu. Rakennustieto Oy. Tampere: Tampere Oy.
- Juslén, Jyri (1995). Sosiaalisten vaikutusten arviointi (SVA). Monipuolisempaan suunnitteluun. Stakes Raportteja 180.
- Kantakaupunkitoimisto & Arkkitehtiryhmä A 6 Oy (2001). Muistio: Koivusaaren maankäyttöselvitykset. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosasto, kantakaupunkitoimisto. 13.12.2001.
- Klinga, Taina (2001). Yleiskaavallinen katse Itä-Helsinkiin. Kaupunginosia ja suunnitelmia. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiä 2001:5.
- Korhonen, Erkki et al. (2000). Kantakaupungin uudet ranta-alueet, rakentamisen sosiaalisia ulottuvuuksia. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2000:1.
- Kostiainen, Raimo & Marketta Kännö (2001). Helsingin työpaikka-alueet toimistojen sijaintipaikkana. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2001:18.
- Lainevuori, Ari & Heli Siimes (2001). Asumisen, työn ja liikkumisen tulevaisuus. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2001:4. YTV.
- Ojala, Kari (2000). Kestävän yhdyskunnan käsikirja. KL-kustannus Oy.

- Rauhala, Kari et al. (1997). Ympäristövaikutuksiltaan edullinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä. VTT tiedotteita 1839.
- Rautiainen, Marianne (2001). Kaupunkikuvan arvioiminen. Selvitys kaupunkikuva-indikaattoreista. Suomen ympäristö 502.
- Robson, Colin (2001). Käytännön arvioinnin perusteet. Tammi.
- Romppainen, Mervi & Teresa Rönkä (2000). Koivusaari, maisemalliset ja ympäristölliset näkökohdat. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja.
- Ruonakoski, Annamari (2001). Arvioituja vaikutuksia. Kirjallisuusselvitys PKS 2025 - ja PLJ 2002 – vaikutusarviointien taustaksi. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2001:5. YTV.
- Tiitola, Satu (2002). Tietoyhteiskunta Helsingin kaupunkirakenteen ja –kehityksen muokkaajana. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:1.
- Tuominen, Elina (2001). Pitäjä – lähiö – kaupunginosa. Koillisen Helsingin ominaispiirteitä. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 2001:4.
- Vuorenpää, Mariitta (2000). Helsingin yleiskaava 2002. Vaikutustenarviointi. Esiselvitysmuistio. Kirnu-yhdyskuntasuunnittelupalvelut. 7.3.2000. Julkaisematon moniste.
- Wainio, Terttu-Elina (1996). Uudenmaan kulttuuriympäristöohjelma. Uudenmaan ympäristökeskuksen julkaisuja 5.
- Ympäristöministeriö, Museovirasto (1993). Rakennettu kulttuuriympäristö.. Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 16.
- Ympäristöministeriö (1998). Ympäristövaikutusten selvittäminen yleiskaavoituksessa. Ympäristöopas 41.
- YTV (2002). Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2002:10.

Internet-lähteet:

- Helsingin kaupungin tietokeskus (2002). Helsinki alueittain 2001.
<http://www.hel.fi/tietokeskus/tilastoja/HelsinkiAlueittain2001/index.html>.

- Mäkräinen, Jouni (2000). Sosiaalisten vaikutusten arviointi (SVA) osana kaavaprosessia. Jyväskylän kaupunki. Kaavoitustoimisto.
<http://www.jyvaskyla.fi/kaavoitus/pdf/svaselvitys.pdf>.
- Uudenmaan liitto (2002). Uudenmaan maakuntakaava, luonnos. Kaavaratkaisun vaikutukset. <http://www.uudenmaanliitto.fi/risteys.htm>.
- Uudenmaan liitto (2002). Uudenmaan maakuntakaava, luonnos. Maakuntakaavan tavoitteet. Tavoitteiden vaikutusten arviointi.
http://www.uudenmaanliitto.fi/8/maakuntakaava/luku_2.htm.
- YTV (2001). Tietoa seudun liikenteestä. <http://www.ytv.fi/liikenne/julk/tsli.html>.
- YTV (2001). Tutkimukset, julkaisut. Liikkumisen nykytila. Tiivistelmä.
<http://www.ytv.fi/liikenne/julk/nykytila.html>.

Ilmakuvat:

- ©Kaupunkimittausosasto, Helsinki 2002

Sarjassa ovat aiemmin ilmestyneet seuraavat julkaisut:

2002:1 Tietoyhteiskunta Helsingin kaupunkirakenteen
 ja –kehityksen muokkaajana