



*Helsingin Yleiskaava 2002, ehdotus
Helsingin yleiskaava 2002, vaikutusten arviointi
Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja
kulttuuriperintöön*



*Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:8, 19.12.2002*

021263EP

12.11.2002

J A A K K O P Ö Y R Y I N F R A

Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto



Helsingin yleiskaavaluonnos 2002, vaikutusten arviointi

**Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan
ja kulttuuriperintöön**

**HELSINGIN KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO**

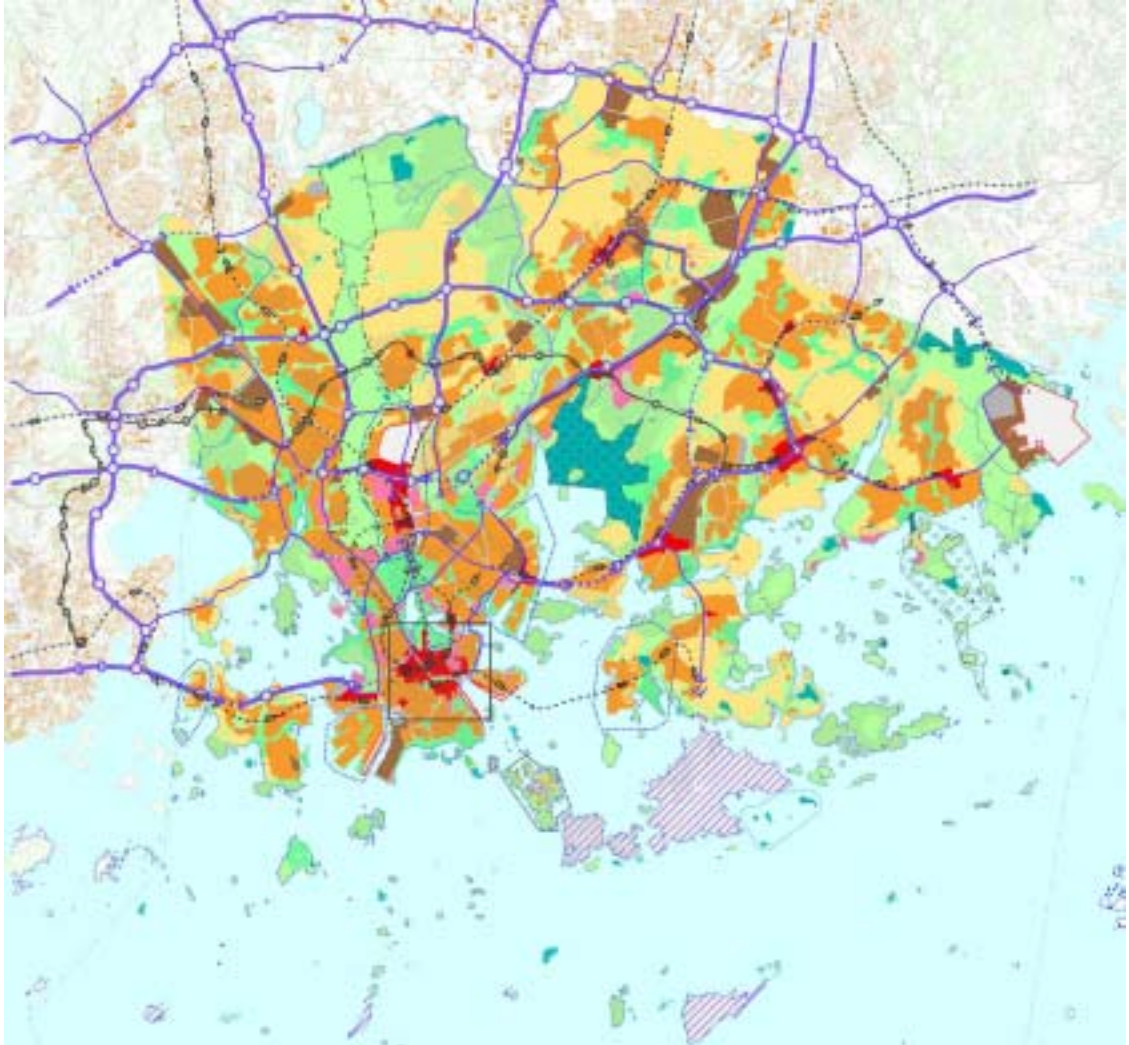
Kansakoulukatu 3
00100 Helsinki

KUVAILULEHTI

Tekijä(t)		Maa ja Vesi Oy / Mariikka Manninen, Pasi Rajala, Mikko Rusanen Kaupunkisuunnitteluvirasto	
Nimeke		Helsingin yleiskaavaluonnos 2002, vaikutusten arviointi Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön	
Sarjan nimeke		Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä	
Sarjanumero	2002: 8	Julkaisuaika	19.12.2002
Sivuja	37	Liitteitä	
ISBN		ISSN	1458-9664
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN
Tiivistelmä			
<p>Tässä raportissa arvioidaan Yleiskaava 2002 luonnoksen vaikutuksia maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön. Vaikutuksia arvioidaan suhteessa nykytilanteeseen. Alkuosassa, kappaleessa 2, arviointia on tehty joistakin tärkeistä asiakokonaisuuksista, kuten rakentamisen sijoittamisen suhteesta maisemaan, liikennejärjestelyjen vaikutuksista tai muutoksista ranta-alueilla. "Vaikutukset kaupunginosittain" -osiossa, kappaleessa 3, on käyty yleisellä tasolla läpi yleiskaavaluonnoksessa esitetyt maankäytön muutosalueet suurpiireittäin ja edelleen peruspiireittäin.</p> <p>Koska maisemavaikutusten arviointi on monesti hyvin subjektiivista, ei selvitykseen sisällytetä arvioita maisemavaikutusten merkittävydestä tai niiden myönteisyydestä tai kielteisyydestä. Myöskään kaavan tavoitteiden toteutumiseen ei ole otettu kantaa. Arviointi perustuu olemassa oleviin selvityksiin, kartta- ja ilmakuvatarkasteluihin sekä maastokäynteihin.</p> <p>Raportti on osa Helsingin Yleiskaava 2002:n vaikutusten arviointia. Arviointityö on tehty Maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla. Vaikutusten arviointityötä ovat tehneet Maa ja Vesi Oy, Ympäristötutkimus Metsätähti Oy ja Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.</p> <p>Tämä arviointityö on tehty Maa ja Vesi Oy:ssä. Konsulttityötä on valvonut Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Työn valvontaan ja seurantaan on osallistunut lisäksi edustajia mm. Uudenaan ja Helsingin ympäristökeskuksista. Työn edetessä on pidetty useita seurantakokouksia.</p>			
Avainsanat HELSINKI VAIKUTUSTEN ARVIOINTI YLEISKAAVA 2002			
Asiasanat YLEISKAAVOITUS			
UDK 711.4-14			

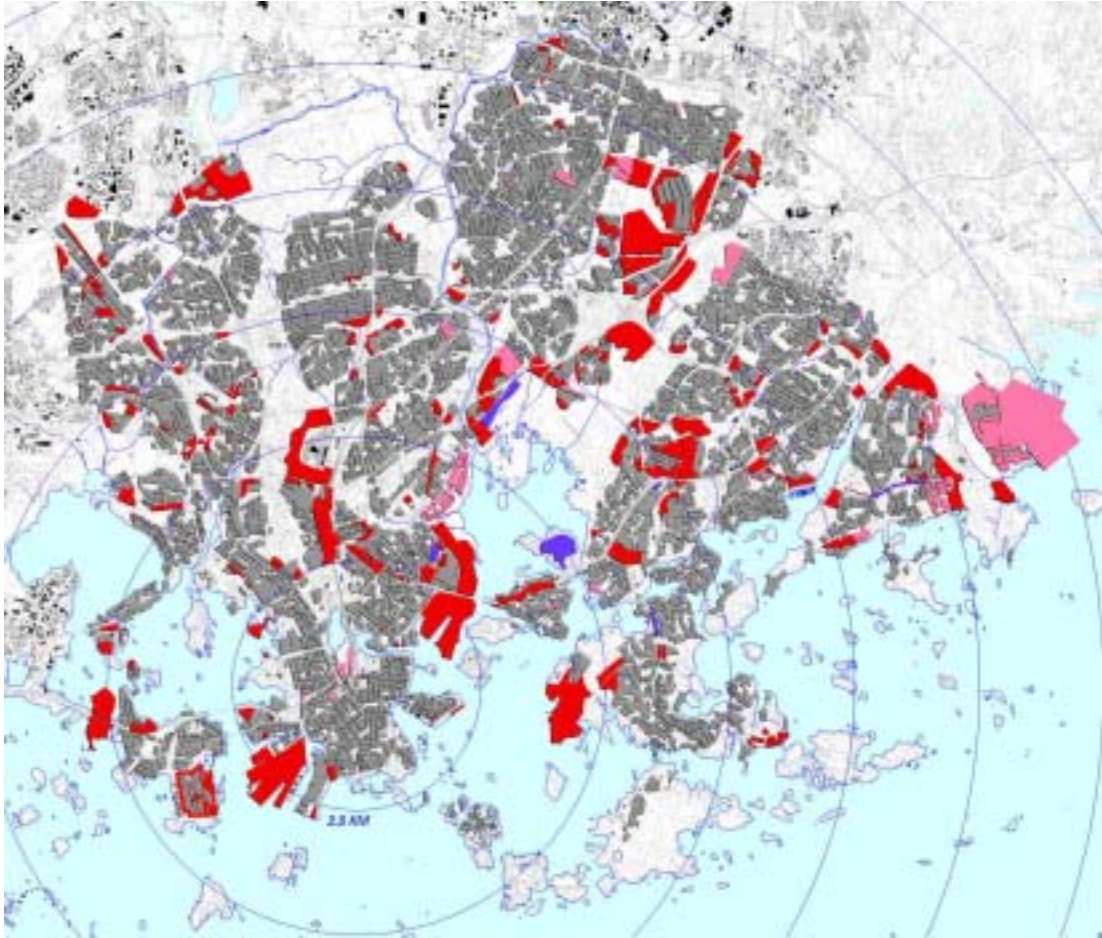
Esipuhe

Selvitys on osa Helsingin yleiskaava 2002:n vaikutusten arviointia ja tehty yleiskaava-luonnoksen 13.12.2001 perusteella. Selvityksen keskeiset tulokset kootaan Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa yhteen muiden osaselvitysten tulosten kanssa yleiskaavan maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseksi vaikutusselvitykseksi.



Kuva: Helsingin yleiskaavaluonnos 2002 (13.12.2001)

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



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

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

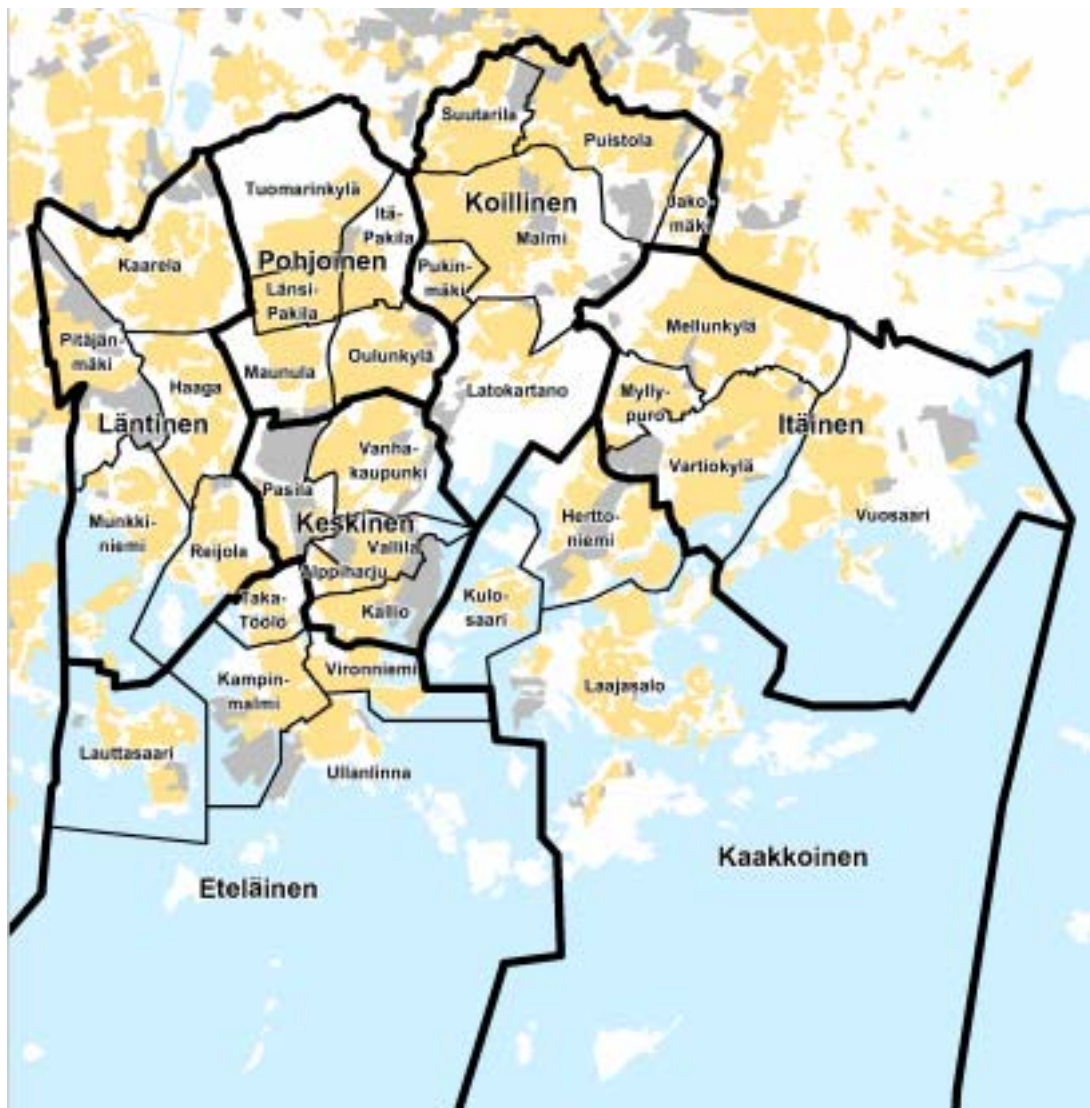
Koko kaupungin alueidenkäyttöä ohjaava yleiskaavan arviointi on yleispiirteistä ja pyrkii nostamaan esille merkittävimmät myönteiset ja kielteiset vaikutukset. Yleiskaavan toteutustapa määritellään osayleiskaavoilla ja asemakaavoilla sekä hankesuunnittelussa. Siksi arviointikin on tässä vaiheessa yleispiirteistä.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

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

vasta ensi vuosikymmenen puolella, jolloin ne ovat valmiita vasta tarkasteluajan-kohdan jälkeen. Yleiskaava sisältää myös joitakin pitkän tähtäimen ehdollisia varauksia (kuten Santahaminan mahdollinen käyttötarkoituksen muuttuminen), joiden toteutuminen on hyvin epävarmaa ja joita ei tämän vuoksi ole voitu yksityiskohtaisesti arviointi-työssä tutkia.

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

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



Kuva: Helsingin tilastoalueet; suurpiirit ja peruspiirit

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

monimuotoisuuteen sekä luonnonvaroihin; 3) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä virkistysalueverkostoon; 4) kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä 5) liikenteeseen.

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

Konsulttityötä on valvonut Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavatoimistossa toimistopäällikkö Pertti Kare.

Työn seurantaryhmäkokouksiin ovat osallistuneet:

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

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

Konsulttityöstä Jaakko Pöyry Infrassa ovat tämän osaselvityksen osalta vastanneet maisema-arkkitehti Mariikka Manninen, DI Pasi Rajala ja arkkitehti Mikko Rusanen.

**HELSINGIN YLEISKAAVA 2002
VAIKUTUSTEN ARVIOINTI**

**VAIKUTUKSET MAISEMAAN, KAUPUNKIKUVAAN
JA KULTTUURIPERINTÖÖN**

Sisältö

ESIPUHE

1	ARVIOINNIN TAUSTAA.....	1
2	YLEISKAAVAN VAIKUTUKSIA ASIAKOKONAISUUKSITTAIN.....	2
2.1	RAKENTAMISEN SIIJOITTUMINEN SUHTEESSA MAISEMAAN JA KAUPUNKIKUVAAN	2
2.2	MUUTOKSET VIHERALUEILLA	3
2.3	MUUTOKSET RANTA-ALUEILLA	3
2.4	LIIKENTEELLISTEN RATKAISUJEN JA LIIKENNEYMPÄRISTÖJEN KEHITTÄMISEN VAIKUTUKSET MAISEMAAN JA KAUPUNKIKUVAAN	5
2.5	VAIKUTUKSET KULTTUURIHISTORIAALLISESTI MERKITTÄVIIN ALUEISIIN JA KOHTEISIIN.....	9
3	VAIKUTUKSET KAUPUNGINOSITTAIN	12
3.1	ITÄINEN KAUPUNGINOSA	12
3.2	KAAKKOINEN KAUPUNGINOSA	16
3.3	KOILLINEN KAUPUNGINOSA	19
3.4	KESKINEN KAUPUNGINOSA	23
3.5	ETELÄINEN KAUPUNGINOSA	26
3.6	LÄNTINEN KAUPUNGINOSA	30
3.7	POHJOINEN KAUPUNGINOSA	34
4	YHTEENVETO.....	35

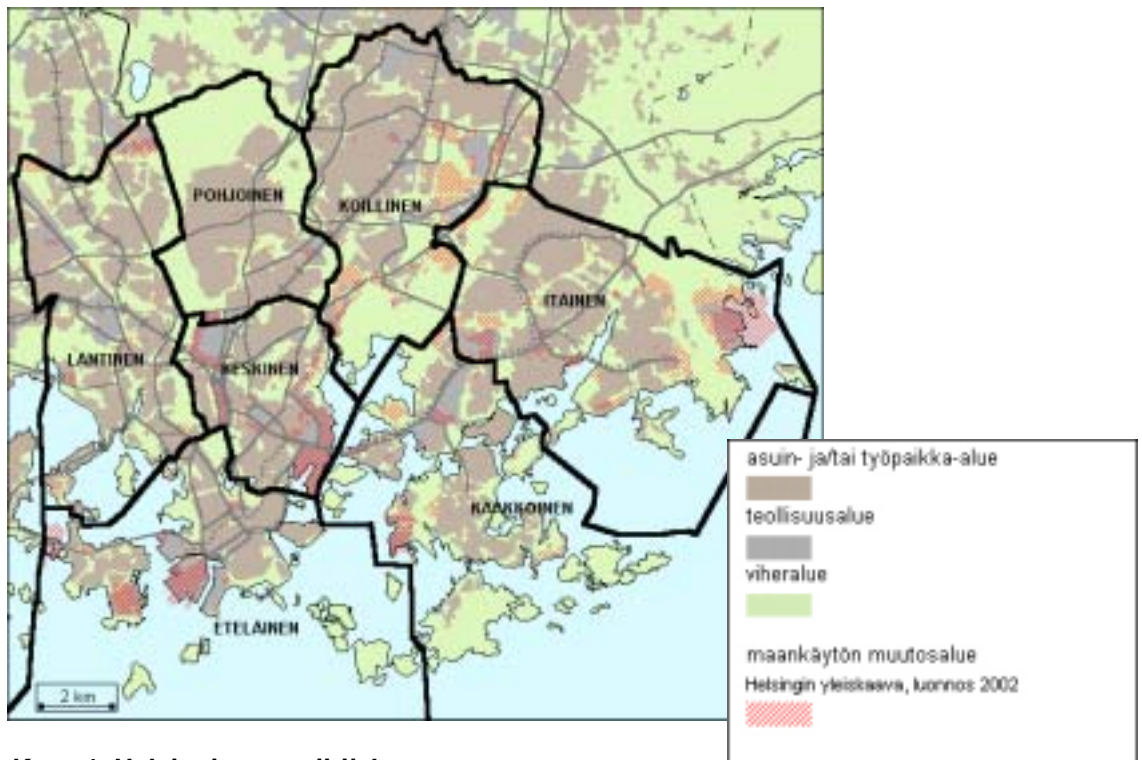
LÄHTEET

1 ARVIOINNIN TAUSTAA

Yleiskaava 2002:ssa esitetään yleispiirteisesti Helsingin suunniteltu maankäyttö ja liikennejärjestelmä. Tässä suunnitteluvaiheessa tehtävä vaikutusten arviointi ei voi juurikaan kuvata yksityiskohtaisia kaupunkikuvallisia muutoksia, eli tarkastelu on yleispiirteisempää ja kohdistuu olemassa olevien ja suunniteltujen alueiden välisiin kaupunkikuvallisiin suhteisiin, merkittävistä toiminnallisista muutoksista tai lisäyksistä ennakoitaviin kaupunkimaiseman muutoksiin sekä toisaalta myös kaavan olemassa olevaa tilannetta ylläpitäviin seikkoihin.

Vaikutuksia arvioidaan suhteessa nykytilanteeseen. Selvitysraportin alkuosassa, kappaleessa 2, arviointia on tehty joistakin tärkeistä asiakokonaisuuksista, kuten esimerkiksi rakentamisen sijoittamisen suhteesta maisemaan, liikennejärjestelyjen vaikutuksista tai muutoksista ranta-alueilla. Tämän jälkeen olevassa ”Vaikutukset kaupunginosittain” –osiossa, kappaleessa 3, on käyty yleisellä tasolla läpi yleiskaavaluonnoksessa esitetyt maankäytön muutosalueet suurpiireittäin ja edelleen peruspiireittäin.

Työn aikana on päätetty, että koska maisemavaikutusten arviointi on monesti hyvin subjektiivista, ei selvitykseen sisällytetä arvioita maisemavaikutusten merkittävydestä tai niiden myönteisyydestä tai kielteisyydestä. Myöskään kaavan tavoitteiden toteutumiseen ei ole otettu kantaa. Arviointi perustuu olemassa oleviin selvityksiin, kartta- ja ilmakuvatarkasteluihin sekä maastokäynteihin.



Kuva 1. Helsingin suurpiirijako.

2 YLEISKAAVAN VAIKUTUKSIA ASIAKOKONAISUUKSITTAIN

2.1 Rakentamisen sijoittuminen suhteessa maisemaan ja kaupunkikuvaan

Helsingin kaupunkirakenne (eri tyyppisten rakennettujen alueiden, liikenneväylien, viheralueiden tms. sijoittuminen) ja sitä kautta maisema ja kaupunkikuva ovat erityisesti monilla esikaupunkialueilla pitkälti kehittyneet luonnonolosuhteiden ja maaston muotojen ohjaamina. Perinteisesti kerrostalovaltaista asuinrakentamista on pyritty sijoittamaan sellaisille alueille, joilla luonnonolosuhteet ovat asumisen kannalta edulliset: Selänteillä ja rinteillä pienilmasto- ja maaperäolot ovat alavia savitasankoja paremmat. Vanhat ”lähiöt” onkin yleensä sijoitettu tällaisille alueille, ja ajallisesti ja tyyllillisesti yhtenäisen rakennuskannan, vaihtelevien maastonmuotojen, vuosien saatossa kehittyneen kasvillisuuden sekä ympäröivien viheralueiden muodostamina kokonaisuuksina alueet ovat monesti muodostuneet viihtyisiksi. Pientaloasutusta on perinteisesti sijoittunut myös alavammille alueille. Rakentamiseen huonosti sopivat jyrkkäpiirteiset, karut kallioselänteet ja alavat, kosteat laaksonpohjat ovat muodostaneet viheralueverkoston ”selkärangan” tai niille on pääsääntöisesti sijoitettu muita toimintoja kuin asumista, esim. alaville alueille liikenneväyliä tai teollisuutta. Maisema ja kaupunkikuva on pitkälti muodostunut ympäristön olosuhteet huomioivan toimintojen sijoittelun ja rakentamisen ympäristöön sopivan mittakaavan tuloksena. Eri aikakausien suunnittelukulttuuriset piirteet ja erilaiset suunnittelutilanteet heijastuvat kaupunkirakenteen ja kaupunkikuvan vaihteellisessa kehityksessä. Kaupunkirakenteen kehittymiseen ja rakentamisalueiden sijoitusratkaisuihin ovat em. tekijöiden lisäksi vaikuttaneet myös monet muut tekijät, kuten maanomistusolot, yhdyskuntataloudelliset lähtökohdat ja infrastruktuuri.

Viime vuosina, kun luonnon- ja rakentamisolosuhteiltaan edulliset rakennuspaikat on jo suurelta osin rakennettu, on rakentamista sijoitettu myös alueille, jotka ovat alueen olosuhteiden takia aiemmin jääneet rakentamisen ulkopuolelle. Rakentamista on hyvien rakennuspaikkojen vähetessä sijoitettu myös alueille, joilla on aiemmin ollut suojavyöhykkeen kaltainen rooli esim. asuin- ja teollisuusalueen tai asuin- ja liikennealueen välissä. Tällainen kehitys näkyy myös maisemassa ja kaupunkikuvassa ja on nähtävissä monin paikoin myös nyt arvioitavassa Helsingin yleiskaava 2002 -luonnoksessa. Toisaalta pääkaupungin kehitys ei voi perustua pelkästään luonnonolosuhteiden ja maiseman asettamien lähtökohtien varaan, sillä erityisesti tiiviillä kaupunkialueella rakentamisen sijoittamisen lähtökohdat ovat varsin toisenlaiset kuin väljemmässä ympäristössä. Yleiskaavan laatimisen eräänä lähtökohtana on ollut entistä urbaanimman ja monipuolisemman kaupungin kehittäminen kaupunkirakennetta tiivistämällä sekä toimintoja sekoittamalla, mikä monin paikoin muuttaa maisemaa ja kaupunkikuvaa sekä alueiden välisiä suhteita.

Helsingin nykyiselle maisemalle ja kaupunkikuvalle luonteenomaista ja omaleimaista ovat tietynlainen ilmavuus, laaksojen, kaupunkiaukioiden tai merenlahtien yli aukeavat

näkymät sekä asuinalueet ja kaupunginosat toisistaan erottavat vihervyöhykkeet. Nämä ovat myös kaupungin kokonaisrakenteen hahmottamisen ja suunnistettavuuden kannalta merkityksellisiä. Monesti avoimet maisematilat ovat myös merkkejä alueen historiasta. Viime vuosien rakentamisen ja nyt kaavaluonnoksessa esitettyjen tulevaisuuden rakentamisalueiden toteutumisen vaikutuksesta avoimet maisematilat ja pitkät näkymäakselit ovat paikoin nykyistä harvinaisempia Helsingin kaupunkikuvassa ja maisemassa. Kehitys koskee sekä kantakaupunki- että esikaupunkialueita.

Yleiskaavaluonnoksen mukaisella rakentamisella on monin paikoin sekä paikallinen että laajempi, koko kaupunginosan imagoon kohdistuva vaikutus. Nykyisten teollisuus-, varikko- tms. alueiden tai liikenneväylien lievealueiden muuttuminen asuin- tai toimitilavaltaisiksi tai keskustatoimintojen alueiksi muodostaa kaupunkiin uusia, moderneja rakennettuja ympäristöjä, uusia ”portteja” ja keskuksia ja avaa monia alueita nykyistä julkisempaan ja vapaampaan käyttöön.

2.2 Muutokset viheralueilla

Monin paikoin nykyisten asuinalueiden laajentaminen yleiskaavaluonnoksen mukaisesti on johtamassa ympäröivän viherverkoston kaventumiseen ja paikoin viheryhteyksien muuttumiseen nykyistä käytävämmäisemmiksi. Helsingin viheralueverkoston ”selkärangan” muodostava ”vihersormijärjestelmä” ja siihen liittyvät poikittaiset virkistysyhteydet säilyvät, mutta reittien luonne saattaa paikoin muuttua. Lisääntyvä asukasmäärä ja kulutus edellyttää monin paikoin käytön nykyistä tehokkaampaa kanavoimista ja paikoin myös säilyvien viheralueiden kehittämistä nykyistä rakennettummiksi. Näin ollen esikaupunkialueille luonteenomaisten luonnonmukaisten metsäpuistojen osuus asuinalueiden lähivirkistysalueista pienenee niillä alueilla, joilla lähivirkistysaluetta otetaan rakentamiskäyttöön tai joilla asukasmäärä lisääntyy merkittävästi.

Kaavassa on monin paikoin osoitettu rakentamista nykyisten liikenneväylien varsien viheralueille. Tavoitteena on, että rakennusmassa toimii melumuurina, jolloin rakentamisen ulkopuolelle jäävällä viheralueella virkistysympäristön viihtyisyys todennäköisesti paranee. Vilkkaisiin liikenneväyliin rajautuvien viheralueiden reuna-alueilla ei yleensä ole merkitystä lähivirkistysalueina. Toisaalta korkeat rakennusmassat piha-alueineen ja katu- ja pysäköintijärjestelyineen saattavat muuttaa säilyvän virkistysalueen tunnelmaa, kun metsäinen alue rajautuu tehokkaaseen rakennuskortteliin.

2.3 Muutokset ranta-alueilla

Yleiskaava 2002:n maisema- ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia arvioitaessa eräs merkittävimpiä tarkasteltavia kokonaisuuksia ovat Helsingin ranta-alueilla tapahtuvat

muutokset, sillä meri on kaupungin ehdoton vetovoima- ja viihtyisyystekijä, ja muutokset merellisessä Helsingissä vaikutuksiltaan yleensä varsin merkittäviä. Merellinen Helsinki, johon kuuluu sekä luonnonympäristöä, rakennettua ympäristöä että merenkulkuun liittyviä toimintoja on määritelty yhdeksi Suomen kansallismaisemista¹.

Nyt arvioitavassa yleiskaavaluonnoksessa pääosa kaupungin rannoista säilyy entisellään, mutta paikoin laajojen ranta-alueiden käyttötarkoitus ja luonne muuttuvat merkittävästi. Paikoin tapahtuu myös pienempiä muutoksia. Nykyisille luonnonranta-alueille on osoitettu uutta rakentamista ainoastaan Koivusaaren pohjoisosan alueella.

Laajat, satama- ja teollisuuskäytössä olevat, kantakaupunkia ympäröivät ranta-alueet ovat muuntumassa asuin- ja toimitilavaltaisiksi alueiksi, joilla on myös keskustatoimintoja ja kaupunkimaisia virkistysyhteyksiä ja -alueita. Nykyinen satamatoiminta matkustajaliikennettä lukuun ottamatta tulee siirtymään Vuosaaren, jolloin kautta Helsingin historian kaupungin luonteelle ja kaupunkikuvalle ominaiset satamarakenteet ja rahtilaivaliikenne poistuvat. Lähes koko Helsinginniemen rantavyöhyke Vanhankaupunginlahdelta Huopalahteen tulee siten julkiseksi kaupunkitilaksi, jolle ovat luonteenomaisia pienvenesatamat, merenläheinen, kerrostalovaltainen asuminen, työpaikka-alueet, erilaiset kaupalliset palvelut sekä virkistyskäyttö. Vyöhykkeen katkaisevat ainoastaan matkustajalauttojen satamat ja Hietalahden alueella säilyvä telakka. Kaupunkikuvallisesti tämä tarkoittaa monin paikoin ympäristön luonteen muuttumista kaikille avoimeksi kaupunkiympäristöksi mutta toisaalta taas kaupunkikokonaisuuden luonteen tietynlaista yksipuolistumista. Näkymät kaupunkiin meren suunnasta tulevat muuttumaan merkittävästi, ja maamerkinomaisia ja satamakaupungille tunnusomaisia rakenteita, kuten nostureita poistuu keskeisen kaupunkialueen siluetista. Vuosaaren syntyy uusi suursatama, joka ei maisemallisesti liity kaupunkimaiseen alueeseen vaan sijoittuu pääosin rakentamattomaan ympäristöön kaupungin reuna-alueelle.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu joitakin rakentamisalueita, joilla saattaa tapahtua rantaviivan muokkausta tai joiden toteuttaminen edellyttää meren täyttämistä. Huomattavin täyttöalue on Koivusaari, mutta myös muualla, erityisesti nykyisillä satama-alueilla rantaviivan muokkaaminen on mahdollista.

Merenranta-alueiden merkittävimpiä muutosalueita ovat

- Vanhankaupunginlahden länsirannan Arabiasta Sörnäisten satamaan ulottuva nykyinen satama-, varasto- ja teollisuustoimintojen alue, joka muuttuu melko yhtenäiseksi asumisen, toimitilojen ja virkistysalueiden vyöhykkeeksi
- Hietalahden telakan ja Eiran välinen Munkkisaarenranta, joka on osoitettu kerrostalovaltaiseen rakentamiseen
- Jätkäsaari, joka satamatoimintojen poistumisen myötä muuttuu merelliseksi työpaikka- ja asuinalueeksi viheralueineen

¹ Kansallismaisema

- Koivusaari, josta merta täyttämällä ja kerrostalovaltaisella rakentamisella on muodostumassa tehokkaasti rakennettu ympäristö, jossa on myös jonkin verran pientalovaltaista rakentamista sekä virkistysalueita.
- Laajasalon öljysataman alue, jolle on osoitettu pääosin kerrostalovaltainen asuinalue
- Vuosaaren sataman alue (Vaikutusten arviointia on tehty hankkeen muun suunnittelun ja YVA-menettelyn yhteydessä ja sataman rakentamispäätös on tehty. Arviointia ei ole juurikaan sisällytetty tähän työhön.)

Pienialaisempia, mutta maiseman kannalta merkittäviä kohteita ovat

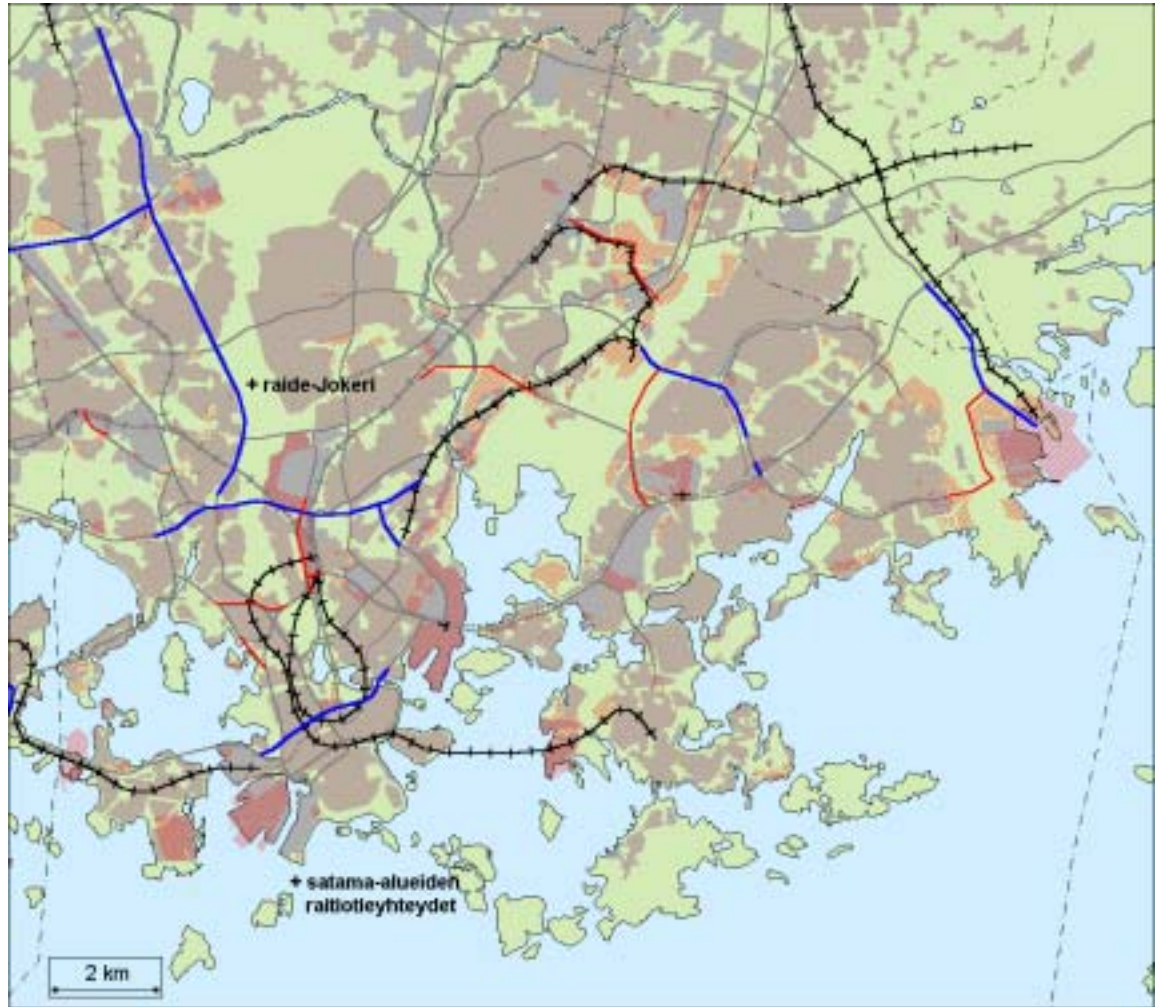
- Salmisaaren hiilivaraston tontti, jolle on osoitettu toimitilarakentamista
- Taivalsaari, johon on osoitettu pienialainen julkisten palvelujen alue
- Rajasaari, johon on osoitettu laajahko julkisten palvelujen alue
- Vuosaaren Aurinkolahti, jossa kerrostalovaltainen rakentaminen sijoittuu luonnonranta- ja huvila-alueelle. Alue on pääosin asemakaavoitettu.

Lisäksi kaavaluonnoksessa on osoitettu aluevarauksia, joiden toteuttaminen saattaa vaikuttaa merelliseen maisemaan ja näkyymiin, vaikkei rakentamisen aluevaraus yletykään rantaan asti (esim. Lehtisaari, Kivinokka, Rastila). Vaikutuksia on suunnittelun yleispiirteisyydestä johtuen kuitenkin vaikea tarkemmin arvioida. Myös liikennejärjestelmiin liittyvät ratkaisut, erityisesti mahdollinen metrosilta Katajanokalta Laajasaloon, saattavat vaikuttaa merelliseen Helsinkiin.

2.4 Liikenteellisten ratkaisujen ja liikenneympäristöjen kehittämisen vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan

Uuden rakentamisen aluevarausten lisäksi maisema- ja kaupunkikuvallisia muutoksia aiheutuu liikennejärjestelmän kehittämisestä. Fyysisiä muutoksia aiheuttavat mm. uudet silta- tai tunnelijärjestelyt, tiealueiden kattaminen, uusien asemaympäristöjen kehittäminen sekä uudet katu-, tie- ja raideliikenneyhteydet.

Suorien vaikutusten lisäksi muutokset liikennemäärissä saattavat aiheuttaa vaikutuksia kaupunkikuvaan, vaikkei varsinaisia uusia liikenneväyliä tai muita rakenteita olisi kaavassa osoitettukaan. Esimerkiksi Jätkäsaaren rakentaminen lisää liikennettä Töölön ja muun kantakaupungin alueella. Tämä saattaa edellyttää katuverkon kehittämistä lisääntyvän liikenteen tarpeisiin, jolloin syntyy myös kaupunkikuvallisia vaikutuksia. Toisaalta esim. satamien raskaan liikenteen poistuminen kantakaupungin katuverkosta luo mahdollisuuksia kaupunkikuvan kehittämiseksi.



Kuva 2. Yleiskaavaluonnokseen liittyvät liikennehankkeet.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu merkittäviä maankäytön muutosalueita liikenneväyliin tukeutuen. Seuraavassa on lyhyesti kuvattu **tieliikenneympäristöissä** tapahtuvia muutoksia:

- Lahdenväylän varsi muuttuu suurelta osin toimitila- ja teollisuusalueeksi. Luonnonalueet vähenevät merkittävästi ja tiealue rajautuu monin paikoin rakennusten muodostamaan muuriin. Tärkeä sisääntuloväylä muuttuu ilmeeltään kaupunkimaisemmaksi.
- Länsiväylä on osoitettu katettavaksi Katajajarjun kohdalla. Kannelle on suunniteltu asuinrakentamista. Tiemaisema muuttuu merkittävästi kaupunkimaisemmaksi ja tien jakava vaikutus vähenee.
- Turunväylä Munkkivuoren ja Munkkiniemen välissä katetaan ja kannelle on osoitettu kerrostalovaltaista rakentamista. Tiemaisema muuttuu merkittävästi kaupunkimaisemmaksi ja tien jakava vaikutus vähenee.
- Lahdenväylän alkupää johdetaan tunneliin Kustaa Vaasantien kohdalla, jolloin tien jakava vaikutus Toukolan ja Kumpulan välissä vähenee. Mahdollisuudet kehittää aluekokonaisuutta kaupunkirakenteellisesti ja -kuvallisesti nykyistä yhtenäisempänä paranevat.
- Kulosaarissa Itäväylä tunneloidaan, mutta metro jää maantasoon. Nykyistä liikennealuetta voidaan kehittää kerrostalovaltaisena alueena. Liikennealueen asuinalueita jakava vaikutus vähenee osittain.
- Hakamäentietä kehitetään Pasilanväyläksi. Hankkeeseen liittyy Pasilan alueen maankäytön tehostuminen, ramppi- ja eritasoliittymäratkaisuja sekä uudet tunneliosuudet välillä Turuntie – Ruskeasuo ja Itä-Pasila – Lahdenväylä.
- Kehä II:n jatke Vihdintieltä Hämeenlinnanväylälle kulkee osittain tunnelissa, jolloin osa nykyisestä Malminkartanon pohjoispuolisesta viheralueesta säilyy. Linjauksen läheisyyteen, Honkasuon ja Kaarenmäen alueille on osoitettu pientalovaltaista asumista nykyisille metsäisille tai avoimille viheralueille nykyisten pientaloalueiden yhteyteen. Maisema ja kaupunkikuva muuttuvat liikenneväylän ja Vihdintien ja Hämeenlinnanväylän eritasoliittymien toteuttamisen sekä täydennysrakentamisen myötä merkittävästi.
- Kehä III:n varressa, Suutarilantien liittymän alueella maankäyttö tehostuu jonkin verran. Rakentaminen sijoittuu Keravanjokea ympäröivälle alavalle, avoimelle laaksoalueelle ja täydentää olemassa olevaa rakennettua ympäristöä.
- Uuden Jokerilinjan tuntumaan on osoitettu merkittävää täydennysrakentamista (esim. Roihupelto, Viikki, Haaga). Ympäristö muuttuu ilmeeltään nykyistä rakennetummaksi. Jatkossa tutkitaan linja-auto –Jokerin korvaamista pikaraitiotieyhteydellä.
- Eräs yleiskaavaluonnokseen liittyvä merkittävä liikennehanke on Keskustatunneli välillä Ruoholahti - Hakaniemi. Tunnelin toteuttamisen kaupunkikuvallisia vaikutuksia on arvioitu hankkeen aiempien suunnitteluvaiheiden ja YVA -menettelyn yhteydessä. Arviointia ei ole

juurikaan sisällytetty tähän työhön. Keskustatunnelin rakentamisella on kuitenkin yhteys yleiskaavassa esitettyyn kävelykeskustavaraukseen ja sen toteuttamisedellytyksiin. Läpiajoliikenteen ohjaaminen ydinkeskustan ali mahdollistaa kävelykeskustan toteuttamisen. Tällöin esimerkiksi Kaivokadulla rautatieaseman edustaa voidaan kehittää kaupunkiaukiona, jonka kautta kulkee ainoastaan kevyt- ja joukkoliikenne. Vaikutuksia syntyy myös tunnelin suuaukkojen alueilla.

Raideliikenteeseen liittyen Itä-Helsingissä tapahtuu metroon tukeutuvaa maankäytön tehostumista ja alueiden luonteen muuttumista kaupunkimaisemmaksi. Metroasemien ympäristöjen toimitilarakentamisen, etenkin korkeatasoisten toimistotyöpaikkojen syntymisen myötä alueen kaupunkikuva monipuolistuu ja todennäköisesti lisää kaupunginosien vetovoimaisuutta ja arvostusta. Seuraavassa on lyhyesti kuvattu metroon liittyviä muutoksia.

- Roihupellon alueelle on osoitettu uusi metroasema. Aseman ympäristö tiivistyy ja muuttuu asuin- ja toimitilavaltaiseksi kerrostaloalueeksi. Laajat kaupunkikuvaa hallitsevat varikkoalueet siistiytyvät ja kaupunkikuva monipuolistuu tehostuvan ja muuttuvan maankäytön myötä.
- Myllypurossa aseman ympäristö tiivistyy ja muuttuu kaupunkimaisemmaksi keskustatoimintojen alueen korvatesa pienialaiset, suojaviheralueen luonteiset luonnonalueet.
- Herttoniemessä keskustatoimintojen alue laajenee ja alue muuttuu ilmeeltään kaupunkimaisemmaksi. Linnanrakentajantien miljöö muuttuu ”läpikulkuväylästä” kaupunkikaduksi, jonka ilmettä elävöittävät erilaiset palvelut.
- Laajasalo on suunniteltu kytkettävän keskustaan metroyhteydellä. Mikäli yhteys toteutuu pintavaihtoehtona, aiheuttavat metrosilta Katajanokalta Laajasaloon ja siihen mahdollisesti liittyvät täyttömaa-alueet merkittäviä maisemavaikutuksia koko arvokkaalla Kruunuvuorenselän maisema-alueella. Uusien metroasemien ympäristössä rakentaminen on todennäköisesti tehokasta.
- Kaavaluonnokseen on varattu Töölön, Meilahden, Pasilan, Hakaniemen ja keskustan kautta kulkeva uusi metroyhteys. Asemien ympäristöissä tapahtuu todennäköisesti pieniä kaupunkikuvallisia muutoksia, sillä alueet ovat Pasilaa lukuun ottamatta ”valmiiksi” rakentuneita. Nykyisen Tullinpuomin kolmion alueella on kuitenkin odotettavissa merkittäviä kaupunkikuvallisia muutoksia, sillä alue on tärkeä liikenteellinen solmukohta.
- Länsimetron toteutuessa Espoon suunnan linja-autojen määrä vähenee Kampissa oleellisesti. Kaupunkikuva paranee ja viihtyisyys lisääntyy merkittävästi, ja kaupunkikuvan kehittämiseksi on paremmat edellytykset kuin siinä tapauksessa, ettei metroa rakenneta. Linja-autot vähenevät myös muualla kantakaupungin katuverkossa. Mikäli Länsimetroa ei toteuteta, on Kampissa tulevaisuudessa linja-autojen lähtöjen määrä huipputunnin aikana noin 150 vuoroa tunnissa, kun tällä hetkellä lähtöjä on noin 100. Tällöin Kampin terminaalien rakentamisen

aikaiset linja-autojen lähtö- ja tulolaiturijärjestelyt Kampintorin, Runeberginkadun ja Fredrikinkadun alueella jäävät pääosin pysyviksi ratkaisuksi, sillä terminaali on mitoitettu nykyiselle lähtömäärälle eikä sen kapasiteetti todennäköisesti riitä tulevaisuudessa. Lauttasaassa metron toteutuminen ei aiheuta merkittäviä kaupunkikuvallisia vaikutuksia. Koivusaaren rakentaminen ei ole Länsimetron rakentamisesta riippuvaista, mutta rakentaminen on metron toteutuessa todennäköisesti tehokkaampaa kuin siinä tapauksessa, ettei metroa toteuteta.

Raideliikenteeseen liittyen kaavaluonnoksessa on esitetty myös varauksia pikaraitiotieyhteyden kehittämiseksi. Tehokas joukkoliikenneyhteys mahdollistaa ympäröivien alueiden kehittämisen kaupunkimaisemmiksi. Olemassa olevilla liikennealueilla pikaraitiotien toteuttaminen ei järjestelmän ”keveydestä” johtuen yleensä aiheuta merkittäviä tilavarausten laajentamistarpeita tai muutoksia olemassa olevien katujen rajautumiseen.

Malmin lentokentän toiminnan siirryttyä muualle ja alueelle osoitetun rakentamisen toteuttamisen myötä nykyinen lentokenttämiljöö muuttuu asuinympäristöksi.

Satamatoiminnot siirtyvät kantakaupungista Vuosaareen, mikä mahdollistaa nykyisten satama-alueiden kehittämisen asunto- ja työpaikkavaltaisiksi kaupunginosiksi. Vuosaaren sataman ja sen maaliikenneyhteyksien vaikutuksia on arvioitu hankkeen aiemman suunnittelun ja YVA-menettelyn yhteydessä, joten vaikutuksia on tässä työssä käsitelty vain lyhyesti. Satamasta on tehty rakentamispäätös kaupunginvaltuustossa.

2.5 Vaikutukset kulttuurihistoriallisesti merkittäviin alueisiin ja kohteisiin

Vaikutuksia valtakunnallisesti tai seudullisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin alueisiin ja kohteisiin on tutkittu Helsingin kaupungin ja Museoviraston aineistoihin perustuen. Vaikutuksia on käsitelty aluekohtaisissa kuvauksissa kappaleessa 3.

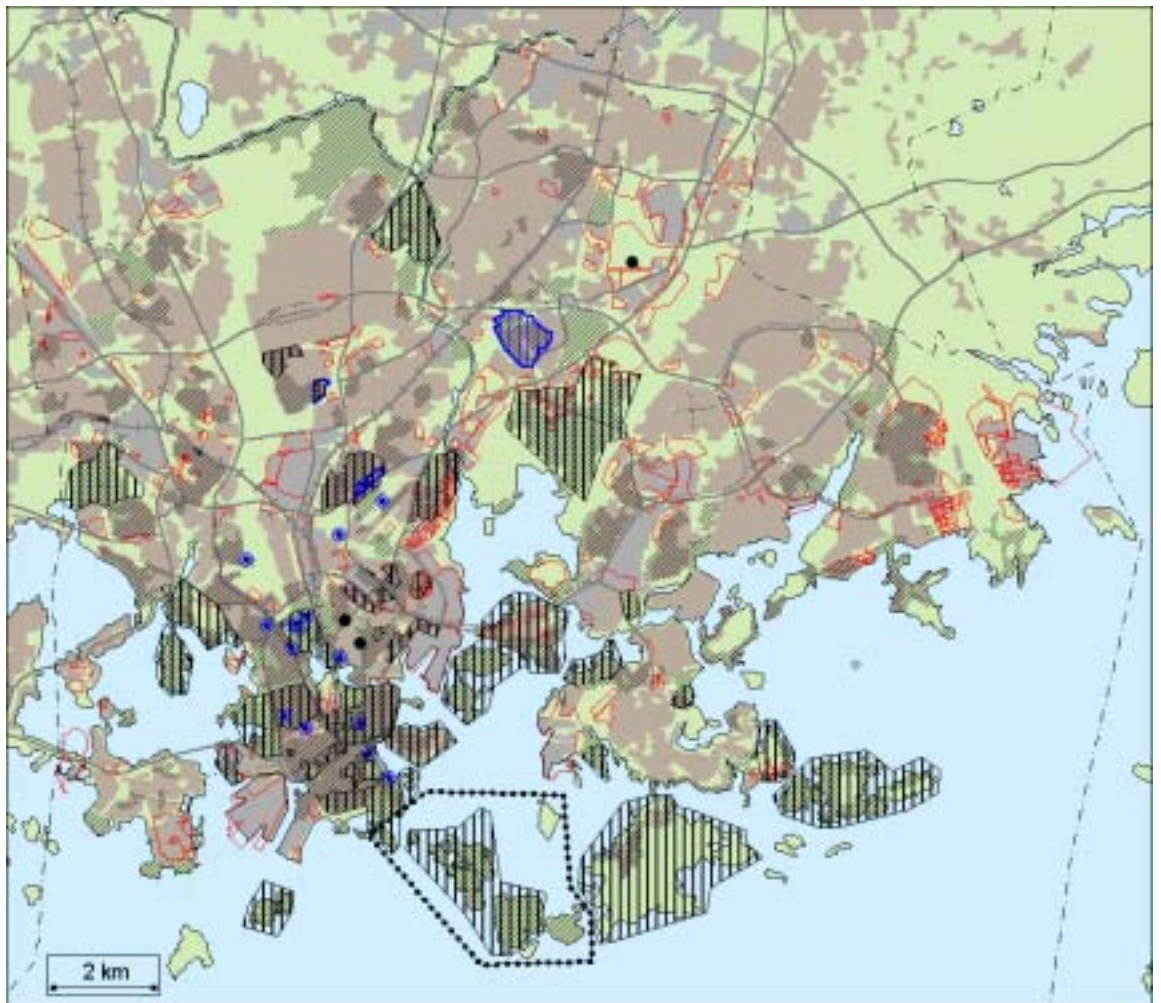
Yleiskaavaselostuksessa on esitetty kulttuurihistoriallisiin kohteisiin liittyvää selvitysaineistoa. Selostuksessa esitetyt valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen rajaukset poikkeavat ainakin Suomenlinnan alueella Ympäristöministeriön ja Museoviraston 1993 julkaisemista alkuperäisistä rajauksista, joista on valtioneuvoston päätös².

Uudenmaan liitto on määritellyt Uudenmaan vireillä olevan maakuntakaavatyön yhteydessä Helsingin seudullisesti arvokkaiden alueiden rajauksia. Rajauksia on tarkoitus vielä syksyn 2002 aikana tarkentaa eri viranomaistahojen kanssa käytävien keskusteluiden perusteella. Aineistoa ei sen keskeneräisyyden vuoksi ole käytetty tämän arviointityön perusteena.

² Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

Yleiskaava 2002:ssa on yleiskaava 1992:een verrattuna merkittävästi lisätty kulttuuriympäristöjen arvojen säilyttämiseen tähtääviä merkintöjä, ja tarkastelua on vanhojen kulttuurimaisemakokonaisuuksien lisäksi laajennettu koskemaan myös uudempia, 1950-, 60- ja 70 -lukujen asuinaluekokonaisuuksia. Kaupunki on kaavaa laatiessaan tulkinnut ja tarkentanut seudullisten tai valtakunnallisten selvitysten rajauksia. Paikoin yleiskaavan rajaukset ovat selvästi suppeampia kuin seudullisissa tai valtakunnallisissa selvityksissä esitetyt.

Yleiskaavoitusta seuraavassa tarkemmassa suunnittelussa voidaan yleensä huolehtia siitä, etteivät yksittäiset, pistemäiset arvokohteet tuhoudu. Yleiskaavan vaikutukset kohdistuvatkin yleensä arvokkaiden alueiden rajautumiseen tai miljööseen kokonaisuutena.





Kuva 3. Helsingin kulttuurihistoriallisesti merkittäviä alueita ja kohteita.

Yleiskaavan vaikutuksia esihistoriallisen ja historiallisen ajan muinaisjäänöksiin ei ole tässä selvityksessä tutkittu. Muinaisjäänökset ovat automaattisesti muinaismuistolain nojalla suojeltuja, joten ne eivät edellytä yleiskaavan suojeluratkaisuja tuekseen. Yleiskaavan yleispiirteisyydestä johtuen ei myöskään ole mahdollista määrittellä yleiskaavan suhdetta muinaisjäänöksiin yksiselitteisesti. Toisaalta yleiskaava on mahdollista toteuttaa (ja tuleekin toteuttaa) muinaisjäänösten arvot säilyttäen, sillä sitä voidaan asemakaavoituksessa ja edelleen hankesuunnittelussa tulkita ja soveltaa joustavasti.

3 VAIKUTUKSET KAUPUNGINOSITTAIN

3.1 Itäinen kaupunginosa

Itäisen Helsingin esikaupunkialueilla leimaa antavaa on asuinalueiden runsaus ja toisaalta työpaikkojen, keskustatoimintojen ja korkean koulutuksen oppilaitosten vähäisyys. Tämä näkyy myös kaupunkikuvassa tietynlaisena tasapaksuutena. Kaupunginosan vahvuutena ovat luonnon- ja virkistysalueiden runsas määrä, erityisesti suuri luonnonrantojen osuus.

Yleiskaava 2002:ssa itäinen Helsinki on voimallisesti kehittyvä alue. Alueelle on asuinalueiden lisäksi tarkoitus luoda uusia työpaikka- ja keskustatoimintojen alueita, mikä monipuolistaa kaupunginosan kaupunkikuvaa.

Itäisessä kaupunginosassa uudet asuinalueet ovat suureksi osaksi olemassa olevia asuinalueita täydentäviä tai sijoittuvat niiden reuna-alueille. Myös merenranta-alueille tai niiden välittömään läheisyyteen on osoitettu joitakin uusia asuinrakentamisalueita. Rakentamisella on paikoin vaikutuksia alueen ilmeeseen mereltä päin katsottaessa. Toisaalta ranta-alueiden rakentaminen luo mahdollisuuksia meren tuomiseen osaksi rakennettujen alueiden kaupunkikuvaa.

Uusi asuinrakentaminen vähentää viheralueiden pinta-alaa ja viheryhteydet muuttuvat paikoin nykyistä kapeammiksi. Asuinalueiden tiivistyminen saattaa myös edellyttää viheralueiden kehittämistä paremmin kulutusta kestäviksi, mikä muuttaa alueiden maisemallista luonnetta metsäisistä luonnonalueista rakennetummiksi viheryhteyksiksi tai puistoiksi.

Vuosaaren sataman alueelle on laadittu YVA ja asemakaava, ja hankesuunnittelu on parasta aikaa käynnissä. Näiden suunnitteluvaiheiden yhteydessä on arvioitu myös maisemallisia ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia. Tässä työssä sataman vaikutuksia on arvioitu vain lyhyesti, olemassa olevaan aineistoon perustuen.

3.1.1 Vuosaaren peruspiiri

Pohjois-Vuosaaren, Niinisaarentien pohjoispuolelle on kaavassa osoitettu pientaloalue. Alue sijoittuu Vuosaaren rakennetun alueen pohjoispuolisen virkistysaluekokonaisuuden alueelle muuttaen metsäisen ja kallioisen luonnonalueen rakennetuksi ympäristöksi ja pienentäen virkistysaluekokonaisuuden pinta-alaa. Uudenmaan maakunnan luonnon- ja maisemansuojelua koskevassa raporttiluonnoksessa vuodelta 2002³ alue on merkitty geologisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi kallioalueeksi. Voimassaolevassa taajamaseutukaavassa alue on varattu

³ Uudenmaan maakunnan luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet, luonnos 20.3.2002

taajamatoimintojen alueeksi. Vanhan Vuosaaren kaavassa kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi merkityn yhtenäisen asuinalueen rajautuminen muuttuu pohjoisessa ja yhteys metsäiselle luonnonalueelle kulkee rakennetun ympäristön kautta. Uuden ja vanhan asuinalueen jakavat Kallvikintie ja Niinisaarentie, joiden luonnetta on todennäköisesti mahdollista kehittää nykyistä katumaisemmaksi.

Keski-Vuosaassa kaupunkirakenne täydentyy paikoitellen. Vuosaaren urheilukentältä itään johtava, osittain metsäinen osittain avoin itä – länsi –suuntainen viheryhteys kapenee alueelle osoitetun kerrostalovaltaisen rakentamisen myötä. Porslahdentien länsipuoliselle kallioiselle luonnonalueelle on osoitettu kerrostalovaltaisen rakentamisen aluevaraus, mikä muuttaa myös Porslahdentien tiemaisemaa nykyistä rakennetummaksi.

Vuosaaren itäosa muuttuu luonteeltaan huomattavasti nykyistä rakennetummaksi. Tuleva Vuosaaren satama, joka sijoittuu nykyisen Vuosaaren telakan alueelle tulee olemaan näkyvä elementti Kalkkisaarenselän maisemassa, joka muilta osin on varsin luonnontilainen. Satamaan, siihen liittyviin teollisuuskortteleihin ja sen maaliikenneyhteyksiin liittyen on laadittu hankekohtainen YVA-menettely ja täydentäviä vaikutusselvityksiä mm. asemakaavoituksen yhteydessä. Tämän vuoksi alueen toteuttamisen vaikutuksia ei tässä selvityksessä ole arvioitu.

Satama-alueen eteläpuolella on osoitettu vanhan, kulttuurihistoriallisesti arvokkaan huvila-alueen yhteyteen pientalovaltaisen asuinalueen aluevaraus. Toteutuessaan alue olisi muista Vuosaaren asuinalueista irrallinen oma saarekkeensa laajan työpaikka-alueen, golf-kentän ja suurimittakaavaiseen satama-alueen kupeessa. Aluevaraus sijoittuu Särkkäniemen luonnonsuojelun pohjoispuolelle ja sivuaa Rudträskin suoaluetta. Metsäinen huvilamiljööseen liittyvä alue muuttuu rakennetuksi ympäristöksi. Rakentaminen pienentää Uutelan viheralueen pinta-alaa jonkin verran.

Aurinkolahden alueen tehokas kerrostalorakentaminen tuo merkittävän lisän Etelä-Vuosaaren asuinalueeseen. Rakennettu Vuosaari liittyy tällöin merkittävältä osin suoraan merenrantaan, ja ranta-alue muuttuu luonteeltaan tehokkaasti rakennetuksi. Luonnonrannat ja vanhan huvilakulttuurin jäänteet häviävät, mikä muuttaa alueen tunnelmaa ja näkymiä myös meren suunnasta katsottaessa. Uutelan virkistysaluekokonaisuuden rajautuminen muuttuu, kun luonnonalue rajautuu tehokkaan kaupunkimaisen rakentamisen vyöhykkeeseen. Alue on pääosin asemakaavoitettu.

Keskustatoimintojen alueelle on osoitettu laajennusvaraus nykyisen Columbus -kauppakeskuksen itäpuolelle. Nykyiset kenttämaiset alueet muuttuvat rakennetuksi ympäristöksi, jossa keskustatoiminnot todennäköisesti elävöittävät myös kaupunkikuvaa. Keskustatoimintojen alueen itäpuolella on nykyisiä teollisuus-, metsä- ja niittymäisiä tai peltoalueita osoitettu asuinrakentamiseen. Vuosaaren kartanomiljöön luonne muuttuu, kun osa kartanoa ympäröivistä avoimista tai metsäalueista rakennetaan. Vuosaaren satamaan johtava Vuotie sivuaa kartanon tilakeskuksen aluetta ja halkaisee Uutelasta pohjoiseen suuntautuvan viherakselin.

Meri-Rastilan eteläosaan lähelle rantaa on osoitettu pientaloalue, jonka toteutumisen myötä nykyisen koulutuskeskuksen luonteeltaan metsäinen pohjoispuoli muuttuu rakennetuksi pientaloympäristöksi. Mahdolliset muutokset rantamaisemassa vaikuttavat näkymiin luonnonoloiltaan arvokkaalta Kallahdenniementä.

Vuosaaren sillan kupeeseen, Vuotien eteläpuolelle on kaavassa osoitettu kerrostalovaltaisen asuinalueen aluevaraus. Rakentaminen kaventaa eheää luonnonaluetta, joka on yksi viheraluejärjestelmän vihersormista, ja muuttaa maisemallisesti yhtenäisen metsäisen selänteen hahmoa. Rannassa säilyy kapea viheryhteys. Sisääntulonäkymä siltaa pitkin Vuosaaren muuttuu nykyistä kaupunkimaisemmaksi.

Myöhemmän tulevaisuuden rakentamisalueena on tutkittu Vuotien kattamista. Kannelle sijoittuisi kerrostalovaltaista asumista sekä keskustatoimintoja. Tien kattamisen myötä tien jakava vaikutus poistuu ja tien etelä – ja pohjoispuoliset alueet liittyvät toisiinsa.

3.1.2 Vartiokylän peruspiiri

Puotilanranta ja Meripellontien varsi tiivistyvät. Kaavassa on alueelle osoitettu kerrostalorakentamista, mikä muuttaa alueen ilmettä nykyistä kaupunkimaisemmaksi, kun tietä reunustaneet viherkaistat pienenevät tai häviävät ja tie rajautuu rakennusmassoihin. Puotilan venesatamaa Maarlahdessa on suunniteltu siirrettävän meren suuntaan, jolloin nykyinen venesataman alue voidaan ottaa asuinrakentamiskäyttöön. Vartiokylänlahden ylittävän sillan ympäristö muuttuu näin ollen rakennetuksi, ja koska uutta rakentamista on osoitettu myös Vartiokylänlahden vastarannalle, muuttuu koko lahden alueen yleisilme nykyistä kaupunkimaisemmaksi ja rakennetummaksi.

Vartiokylänlahden pohjukasta koilliseen jatkuvan Broändan purolaaksoon on kaavassa osoitettu pientalovaltainen asuinalue alavaa, rakentamatonta laaksoa jäsentävälle metsäiselle selänteelle, jolla on muutamia olemassa olevia pientaloja. Rakentaminen muuttaa maisemaa Tankomäen alueella. Vaikutuksia laakson rajautumiseen, näkymiin ja viheralueen tunnelmaan on suunnittelun yleispiirteisyydestä johtuen vaikea tarkemmin arvioida.

Itäkeskuksessa, Kehä I:n ja Itäväylän liittymäalueella keskustatoiminnot laajenevat nykyisille pääosin kenttämaisille alueille. Rakentaminen muuttaa merkittävän liikenteellisen solmukohdan ympäristön luonteeltaan rakennetuksi ja ilmeeltään nykyistä rajatummaksi, ja alueelle muodostuu uusi portti kaupunkiin idästä saavuttaessa. Itäväylän ja Kehä I:n liittymäjärjestelyiden toteutuksesta riippuu, muodostavatko keskustatoimintojen alueet yhtenäisen kokonaisuuden vai jakavatko vilkkaat liikenneväylät rampeineen ja eritasoliittymineen alueen erillisiksi saarekkeiksi.

Siilitien metroaseman ja Ratasmyllyntien väliin jäävää aluetta tiivistetään. Alueelle on osoitettu kerrostalovaltaista asuin- ja toimitilarakentamista olemassa olevan teollisuusalueen ympärille. Alueen kaupunkikuvaa hallitsevat nykyisellään kenttämaisat alueet ja hallimaiset rakennukset ja osa muutosalueesta on luonteeltaan metsäistä. Alueen kehittäminen muuttaa alueen ilmettä nykyistä rakennetummaksi ja todennäköisesti monipuolistaa alueen kaupunkikuvaa ja elävöittää aluetta. Suunnitelmiin liittyy Roihupellon metroaseman toteuttaminen.

Myllypuron eteläpuolelle on osoitettu laajan pientalovaltaisen asuinalueen aluevaraus, joka sijoittuu nykyiselle metsäiselle, melko jyrkkäpiirteiselle kallioselännealueelle. Rakentaminen muuttaa metsäisen itä- länsi –suuntaisen viheryhteyden alueen suurelta

osin rakennetuksi ympäristöksi. Uuden asuinalueen pohjois- ja eteläpuolelle, uuden ja olemassa olevien asuinalueiden väliin jää viherkäytävät. Muutosalue ulottuu osittain myös Myllypuron peruspiirin alueelle.

3.1.3 Myllypuron peruspiiri

Metroradan ja Kehä I:n alueelle osoitetulla keskustatoimintojen alueella tulee olemaan merkittävä kaupunkikuvallinen ja Myllypuroa elävöittävä vaikutus. Rakentaminen muuttaa Myllypuron sisääntuloalueen nykyisellään melko vaatimatonta, liikenneväylien ja niiden välialueiden hallitsemaa kaupunkikuvaa ja todennäköisesti parantaa alueen imagoa ja havaittavuutta Kehä I:ltä. Nykyiset liikenneväylien väliset viheralueet häviävät ja alue muuttuu nykyistä rakennetummaksi. Vanhan asuinaluekokonaisuuden rajautuminen muuttuu.

Alakiventien alueella kaupunkikuva muuttuu ja lähivirkistysalueen pinta-ala lisääntyy, kun purettavien kerrostalojen alueelle perustetaan puisto.

Nykyisellään rakentamaton Viilarintien kolmio on tarkoitus kehittää tiiviiksi pientaloalueeksi, jolloin osittain metsäinen, osittain avoin viheralue muuttuu rakennetuksi ympäristöksi ja Viilarintie muuttuu ilmeeltään katumaisemmaksi. Itä-länsi –suuntaisen viheryhteyden pinta-ala pienenee.

3.1.4 Mellunkylän peruspiiri

Mellunmäentien, Itäväylän ja Kallvikintien risteysalueelle on kaavassa osoitettu kerrostalovaltaista rakentamista. Osa uudesta rakentamisesta sijoittuu nykyisen huoltamon alueelle. Kerrostalorakentaminen muuttaa alueen kaupunkikuvaa ja Itäväylän tiemaisemaa ja saattaa muodostaa porttimaisen alueen kaupunkiin idästä saavuttaessa. Osa rakentamisesta työntyy alavan, avoimen koillis-lounais –suuntaisen laakson alueelle ja kaventaa Vartiokylän lahdelle jatkuvaa virkistysaluetta ja muuttaa laaksoalueen rajautumista.

Länsimäentien varren rakentaminen muuttaa puoliavoimen laaksoalueen pientalovaltaiseksi asuinalueeksi. Ympäristön luonne ja näkymät alueen pohjoispuolella, selänteen reunavyöhykkeessä sijaitsevista asunnoista muuttuvat. Itäväylän tiemaisema muuttuu nykyistä rakennetummaksi. Länsimäentien varressa osa metsäisestä Naulakallionpuistosta sekä Linnanpellon avoin niittyalue on osoitettu pientalovaltaisen rakentamisen alueiksi. Rakentaminen pienentää viheralueita, muuttaa katu ympäristöä nykyistä huomattavasti rakennetummaksi ja muuttaa näkymiä ympäröivistä asuintaloista.

Kivikon luoteispuolelle, kallioiselle metsäselännealueelle on kaavassa osoitettu laaja kerrostalovaltainen asuinalue, joka on asemakaavoitettu ja jo rakenteilla. Näin ollen vaikutusten arviointia ei ole sisällytetty tähän työhön. Myös Kivikon eteläosaan on osoitettu kerrostalovaltaisen rakentamisen alue nykyiselle metsäiselle selännealueelle. Näkymät pohjoispuolen asuinrakennuksista muuttuvat.

Lahdenväylän varteen on osoitettu laaja aluevaraus työpaikka- ja teollisuustoiminnoille. Metsäinen alue muuttuu rakennetuksi ympäristöksi, ja Lahdenväylän tiemaisema muuttuu nykyistä huomattavasti rakennetummaksi ja kaupunkimaisemmaksi.

3.2 Kaakkoinen kaupunginosa

Yleiskaava 2002:ssa kaakkoisen kaupunginosan merkittävin kohde on Laajasalon öljysataman alueelle osoitettu uusi, pääosin kerrostalovaltainen asuin- ja työpaikka-alue, jonka toteuttamisella on merkittäviä vaikutuksia merelliseen Helsinkiin ja keskeisen Kruunuvuorenselän luonteeseen, rajautumiseen ja näkymiin. Muutos on osa käynnissä olevaa kehitystä, jossa kaupungin ranta-alueille tähän asti tunnus-omaiset satama- ja/tai teollisuustoiminnot korvautuvat tehokkaalla asuin- ja toimitilarakentamisella. Merkittävä maisemavaikutus tulee olemaan myös Katajanokan – Laajasalon välisellä metrolinjauksella, mikäli se toteutuu pintaratkaisuna.

Kaavaluonnoksen mukaisesti toteutettuna Kaakkoisen ja Itäisen suurpiirin alueelle on mahdollista rakentaa asuntoja yhteensä n. 50 000 asukkaalle ja työpaikkoja n. 15 000- 30 000.

3.2.1 Herttoniemen peruspiiri

Kaavassa on osoitettu uusi keskustatoimintojen alue metroasemasta itään, Linnanrakentajantien pohjoispuolelle. Nykyisen hallimainen rakentaminen korvautuu keskustatoimintojen alueella, mikä muuttaa nykyisen ”läpiajoalueen” kaupunkikuvaa, imagoa ja luonnetta ”läpiajoalueena”. Linnanrakentajantiestä muodostuu kaupunkikatu ja alueelle syntyy monipuolisia palveluita, jotka elävöittävät kaupunkikuvaa.

Roihuvuoren sekä vanhan Herttoniemen kerrostaloalueille on kaavassa esitetty laajentumismahdollisuuksia, jotka vähentävät viheralueiden pinta-alaa ja muuttavat rakennettujen alueiden rajautumista ja näkymiä.

Roihuvuoressa uusi rakentaminen länsi- ja luoteisrinteeseen muuttaa metsäisen rinnealueen osin rakennetuksi ympäristöksi. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi yleiskaavassa todetun kaupunkisommitelman ja sitä rajaavan laakson rajautuminen muuttuu. Näkymät muuttuvat ja metsäisen lähivirkistysalueen pinta-ala pienenee. Laakson viheryhteys uuden asuinrakentamisalueen ja teollisuusalueen välissä säilyy, mutta nykyistä kapeampana.

Herttoniemen peruspiirin pohjoisosaan, Viikintien länsipuolelle on osoitettu kaksi pientalorakentamisen aluevarausta nykyisten asuinalueiden yhteyteen. Laajempi aluevaraus sijoittuu metsäisen kallioselänten lakialueelle. Alueen muuttuminen rakennetuksi ympäristöksi muuttaa selänten hahmoa myös kaukomaisemassa, kun puustoa joudutaan poistamaan. Näkymät viereisistä asuinrakennuksista muuttuvat. Toinen pientalovaltaisen alueen aluevaraus sijoittuu Viikintien – Viilarintien liittymäalueen länsipuolelle. Rakentaminen muuttaa metsäisen luonnonalueen rakennetuksi ympäristöksi jolloin myös tieympäristö muuttuu ilmeeltään nykyistä katumaisemmaksi.

Viikintien länsipuolelle osoitettu kerrostalovaltaisen rakentamisen aluevaraus sijoittuu kaavassa kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi merkitylle vanhan Herttoniemen alueelle. Asuinalueiden ja Viikintien rajaama viheralue, joka on osittain avointa aluetta ja osittain jyrkkäpiirteistä, puustoista kallioaluetta muuttuu rakennetuksi ympäristöksi, mikä muuttaa myös Viikintien tiemaisemaa.

Muut Herttoniemen peruspiirin alueen muutosalueet ovat melko pienialaisia, lähinnä olemassa olevaa kaupunkirakennetta täydentäviä, ja niiden maisemalliset tai kaupunkikuvalliset vaikutukset ovat melko vähäisiä.

3.2.2 Laajasalon peruspiiri

Kaavassa on osoitettu kerrostalorakentamisen alue Laajasalontien päälle (myöhemmän tulevaisuuden rakentamisalue, toteutus v. 2020 jälkeen) sekä tien viereen nykyisille viherkaistoille. Tien kattaminen ja kerrostalovaltainen rakentaminen muuttavat alueen maisemaa ja kaupunkikuvaa merkittävästi nykyistä rakennetummaksi. Tiealuetta reunustavat viherkaistat häviävät. Kansiratkaisu vähentää Laajasalontien jakavaa vaikutusta. Toisaalta tällainen ratkaisu nykyisellään melko vehreässä ja väljässä ympäristössä saattaa muodostua muusta ympäristöstä irralliseksi saarekkeeksi.

Nykyisen Laajasalon öljysataman alueen muuttamisella asuinalueeksi on merkittäviä maisemallisia ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia koko Kruunuvuorenselän maisematilan alueella, sillä nykyisin kookkaiden öljysäiliöiden hallitsema alue sijaitsee erittäin näkyvällä paikalla ja sinne on näkymiä mm. Helsingin keskustan ja Suomenlinnan rannoilta sekä merialueelta. Öljysataman alueelle on osoitettu pääosin kerrostalovaltaisia asuinalueita, mutta myös jonkin verran pientalovaltaista rakentamista sekä keskustatoimintojen alue tulevaan metroasemaan tukeutuen. Alueen toteuttaminen tulee muuttamaan merkittävästi näkymiä Kruunuvuorenselän alueella. Alueen asemaan maisemakokonaisuudessa vaikuttavat mm. rakentamistehokkuus, rakennustapa sekä rannan ja muun ympäristön käsittely, joten vaikutuksia voidaan tarkemmin arvioida vasta suunnittelun edetessä ja tarkentuessa. Rakentaminen tullee edellyttämään rannan uudelleenrakentamista koko alueella, ja laajasti toteutuessaan alue saattaa ulottua Pitkäluodolle asti.

Katajanokan ja Laajasalon välisen metrolinjauksen toteuttamisesta on ollut esillä erilaisia vaihtoehtoja. Mahdollisella pintavaihtoehdolla olisi merkittäviä vaikutuksia maiseman tilalliseen luonteeseen, maisemakuvaan ja näkymiin koko maisemallisesti merkittävän ja valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ympäröimän Kruunuvuorenselän alueella. Matka Katajanokalta Laajasalon Kruunuvuorenrantaan on noin 2 km. Tälle välille esitetyn kiinteän yhteyden toteutuessa pintavaihtoehtona Kruunuvuorenselän halkaisisi silta, johon saattaisi myös liittyä täyttömaa-alueita. Silta muuttaisi alueen luonnetta ja muodostaisi alueelle uuden, laajalle alueelle näkyvän maamerkin. Tunnelivaihtoehto ei aiheuttaisi vastaavia vaikutuksia.

Metrolinjauksen maisemalliset ja kaupunkikuvalliset vaikutukset Laajasalon – Santahaminan alueella riippuvat metron toteuttamistavasta, erityisesti siitä, valitaanko pinnassa kulkeva vai tunneliratkaisu.

Santahaminan saari on Museoviraston ja Ympäristöministeriön selvityksen mukaan kokonaisuudessaan valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö.

Kaavassa sotilasalueeksi merkitylle saarelle on lisäksi osoitettu merkintä (A) (*"Alue, joka muutetaan asunto- ja virkistysalueeksi, jos yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy alueelta pois"*). Kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi on kaavassa merkitty vain kasarmialueen rakennettu ympäristö sekä kadettikoulun alue, mikä poikkeaa merkittävästi valtakunnallisen selvityksen rajauksesta. Saaren kulttuuri- ja maisema-arvot eivät rajoitu ainoastaan rakennettujen ympäristöjen alueelle, vaan linnoitussaarien ketjuun kuuluvalla saarella on myös esim. lukuisia vanhoja rannikkotyökistön ja ilmatorjunnan linnoituslaitteita, mukulakivettyjä tykkiteitä, viikinkihautoja sekä kulttuurivaikutteista luontoa. Luonto- ja kulttuuripiirteineen saarella on tärkeä merkitys myös kaupungin merellisen ilmeen kannalta.

Koirasaarentien molemmille puolille Tullisaaren eteläpuolella osoitetut kerrostalovaltaiset asuinalueet sijoittuvat nykyisille metsäisille, eheille kallioselänteille. Pohjoispuolinen kallioselänne on valtakunnallisen selvityksen mukaan geologisesti ja maisemallisesti arvokas⁴. Alue on varattu voimassaolevassa seutukaavassa rakentamisalueeksi. Nykyiset luonnonalueet muuttuvat osittain tehokkaasti rakennetuiksi asuinalueiksi. Alueen luonteesta johtuen rakentaminen saattaa edellyttää merkittävää maastonmuotoilua. Alueet ovat osa Tullisaaren ja Stansvikin kartanoiden välistä yhtenäistä viheraluetta, jonka pinta-ala rakentamisen myötä pienenee. Lisääntyvän asukasmäärän myötä kulutus kasvaa ja vähenevien luonnonalueiden myötä virkistyskäyttö keskittyy nykyistä pienemmälle alueelle. Sekä Tullisaaren että Stansvikin kartanomiljöökokonaisuudet ovat valtakunnallisesti arvokkaita rakennettuja ympäristöjä⁵, joihin lisääntyvä kulutus saattaa aiheuttaa vaikutuksia. Toisaalta uusi rakentaminen muuttaa Koirasaarentien ilmettä katumaisemmaksi, jolloin uusi öljysataman alue kytkeytyy kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti muuhun Laajasaloon.

Itäiseen Jollakseen, vanhalle huvila-alueelle on osoitettu kerrostalovaltaisen rakentamisen aluevaraus Jollas –instituutin yhteyteen ja pientalovaltaisen rakentamisen aluevaraus instituutin itäpuolelle. Alue on Museoviraston ja Ympäristöministeriön selvityksen mukaan valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö⁶. Uusi rakentaminen poikkeaa sijoittumiseltaan, tyypiltään ja tehokkuudeltaan alueen nykyisestä luonteesta. Huvilamiljöö ja metsäinen luonnonalue muuttuvat osin rakennetuksi ympäristöksi ja alueen tunnelma ja maisema muuttuvat. Rakentaminen vaikuttaa myös näkymiin mereltä ja Villingin suunnasta katsottuna, vaikei rakentaminen ulotukaan aivan rantavyöhykkeelle asti. Vaikutuksia on kuitenkin vaikea arvioida tarkemmin sillä ne riippuvat paljolti myös rakentamisen tarkemmasta suunnittelusta ja toteutuksesta.

3.2.3 Kulosaaren peruspiiri

Kulosaareissa Itäväylän linjausta muutetaan ja ajoneuvoliikenne kulkee tunnelissa saaren ali. Metrolinjaus säilyy edelleen pintaratkaisuna. Entiselle tieliikennealueelle toteutettava asuin- ja toimitilarakentaminen muuttaa merkittävästi alueen kaupunkikuvaa. Liikennealueen asuinalueita jakava vaikutus lievenee. Kulosaari on

⁴ Uudenmaan maakunnan luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet, luonnos 20.3.2002

⁵ Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

⁶ Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

Museoviraston ja Ympäristöministeriön selvityksen mukaan valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö⁷.

Kivinokan alueelle on kaavassa osoitettu pientalovaltainen alue, jota tutkitaan myöhemmän tulevaisuuden rakentamisalueena. Alueella on maisema-, kulttuuri- ja virkistysarvoja perustuen alueen historiaan sekä sijaintiin Vanhankaupunginlahteen työntyvänä niemenä ja Viikin – Herttoniemen virkistysaluekokonaisuuden osana. Yleiskaavavaiheessa vaikutusten merkittävyyttä on vaikea arvioida suunnittelun yleispiirteisyyden vuoksi. Alueen sisällä alueen luonne muuttuu lomamökki- ja virkistysympäristöstä rakennetuksi pientaloalueeksi. Vaikka rakentamisalue ei ulotukaan rantavyöhykkeelle asti ja tuleva rakentaminen on matalaa, saattaa vaikutuksia syntyä myös Vanhankaupunginlahden merelliseen maisemaan. Herttoniemen siirtolapuutarhan ja Kulosaaren kartanon alueille ei ole osoitettu maankäytön muutoksia.

3.3 Koillinen kaupunginosa

Koilliset alueet ovat tulevaisuudessa Itäisen kaupunginosan ohella Helsingin voimakkaimmin kehittyviä alueita. Uudet asuinalueet ovat pääosin pientalovaltaisia, mutta myös kerrostaloalueita on kaavassa osoitettu jonkin verran. Lahdenväylän ympäristö muuttuu ilmeeltään nykyistä huomattavasti kaupunkimaisemmaksi, sillä tien varteen on osoitettu laajoja aluevarauksia kerrostalovaltaiseen asuin- ja toimitilarakentamiseen sekä teollisuudelle. Viikin alueella lisääntyvä rakentaminen näkyy viheralueiden vähentymisenä ja Latokartanon alueella kulttuurimaisema-arvojen muutoksena. Toisaalta koska jo toteutunut ja parasta aikaa käynnissä oleva uusi rakentaminen on aiheuttanut merkittäviä vaikutuksia Latokartanon kulttuurimaisemakokonaisuuteen, ja koska nyt arvioitavan yleiskaavan vaikutukset ovat jo käynnissä olevaan kehitykseen verrattaessa vähäisiä, ei Latokartanon aluetta ole juurikaan sisällytetty tähän arviointiin.

Koilliselle alueelle on kaavassa osoitettu rakentamismahdollisuuksia, jotka mahdollistavat n. 30 000 uuden asukkaan ja n. 6500- 13 000 työpaikan sijoittumisen alueelle.

3.3.1 Latokartanon peruspiiri

Uutta rakentamista on kaavaluonnoksessa sijoitettu lähinnä alueen merkittävien liikenneväylien, Lahdenväylän, Kehä I:n ja Viikintien varsille.

Viikintaan Pornaistenniemenelle, joka rajautuu valtakunnallisesti arvokkaaseen⁸ Vanhankaupunginkosken alueeseen on osoitettu kerrostalovaltaista asuin- ja toimitilarakentamista sekä julkisia palveluita. Alueella on tällä hetkellä lähinnä

⁷ Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

⁸ Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

teollisuusrakennuksia ja kenttämaisia alueita sekä jonkin verran puustoa. Uusi rakentaminen muuttaa kosken maisemakokonaisuuden rajautumista ja näkymiä alueella.

Viikintien ja Lahdenväylän väliset osittain rakentamattomat kallioiset ja puustoiset selännealueet muuttuvat pääosin kerrostalovaltaisiksi rakennetuiksi alueiksi. Nykyisen pientaloalueen yhteyteen on osoitettu pieni laajennusvaraus pientalorakentamiselle. Myös Viikintien ja Vanhankaupunginlahden ruovikkoalueen välistä aluetta, jolla nykyisin on hallimaisia rakennuksia ja kenttämaisia piha-alueita, kehitetään asuin- ja toimitilavaltaisena kerrostaloalueena (toteutus vuoden 2020 jälkeen). Aluekokonaisuus muuttuu aikanaan kokonaan rakennetuksi Vantaajoen rantaan jätettävää vihervyöhykettä lukuun ottamatta.

Viikinmäen kallioiselle, osittain puustoiselle selänteelle on kaavaluonnoksessa osoitettu laaja, kerrostalovaltaisen asumisen aluevaraus. Selänteen jyrkkä, Vantaajoen laaksoa voimakkaasti rajaava metsäinen luoteisrinne jää rakentamisen ulkopuolelle. Rakentamisen aluevaraus ulottuu paikoin selänteen lakialueille. Näin laajasti toteutuessaan rakentaminen vaikuttaa selänteen hahmoon myös kaukomaisemassa. Lakialueen alapuolelle rinteeseen sijoittuva rakentaminen sijoittuu näkyvälle paikalle ja muuttaa Lahdenväylän ympäristöä ilmeeltään huomattavasti nykyistä kaupunkimaisemmaksi.

Viikin avoimen, osittain jo rakennetun peltoaukean reuna-alueille on osoitettu nykyisiä rakennettuja tai rakenteilla olevia alueita täydentäviä kerrostalovaltaisen asumisen/toimitilojen ja hallinnon ja julkisten palveluiden aluevarauksia. Peltoaukean pohjoisosaan on osoitettu laaja kerros- ja pientalorakentamisen aluevaraus. Peltoaukean läntinen ja pohjoinen reuna-alue muuttuvat kauttaaltaan rakennetuiksi. Alueen rakentaminen on jo käynnissä ja perustuu asemakaavaan, joten tarkempaa vaikutusten arviointia ei ole sisällytetty tähän työhön. Peltoaukean itäreunan metsäinen, maisemallisesti ja geologisesti arvokas kallioselänne⁹ jää rakentamisen ulkopuolelle, samoin suurin osa Viikintien eteläpuolisesta avoimesta peltoaukeasta.

Viikin peltoaukean itäpuolelle osoitettu uusi katuyhteys Kehä I:ltä Itäväylälle kulkee metsäisen kallioselänteen alueella pääosin tunnelissa, joten sen kaupunkikuvalliset vaikutukset ovat tunnelin suuaukkojen ja liittymien alueita lukuun ottamatta vähäiset. Tunnelin eteläinen suuaukko sijoittuu Viikintien vanhan kallioulouhoksen alueelle. Uuden katuyhteyden (Jokerin reitti) linjaus Viikintieltä Oulunkylään noudattelee olemassa olevan raiteen linjausta. Katu on jo rakenteilla, joten sen maisemavaikutuksia ei tämän vaikutusarvioinnin yhteydessä arvioida.

Lahdenväylän ja Kehä I:n ympäristöt muuttuvat ilmeeltään nykyistä kaupunkimaisemmiksi. Viikintien linjausta on hiljattain muutettu, jolloin nykyiset Viikintien pohjoispuoliset rakennetut alueet voivat hieman laajentua kohti etelää, tielinjaan asti.

Latokartanon kulttuurihistoriallisesti merkittävän, valtakunnallisesti arvokkaan tilakeskuksen alue on huomioitu kaavassa, mutta olemassa olevan ja tulevan rakentamisen myötä kartanon asema maisemallisena kohokohtana ja kartanon yhteys ympäröivään kulttuurimaisemaan ovat heikentyneet. Kaavassa osoitettu

⁹ Uudenmaan maakunnan luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet, luonnos 20.3.2002

kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaan alueen aluerajaus koskee kartanoalueen lisäksi rakentamisen ulkopuolella säilyvää osaa peltoaukeasta.

3.3.2 Pukinmäen peruspiiri

Pukinmäen peruspiirin alueella maankäytön pientalorakentamisen muutosalueet ovat pinta-alallisesti melko pieniä ja useimmiten uusi rakentaminen jatkaa olemassa olevaa rakennettua vyöhykettä. Pukinmäenkaaren itäpuolella rakentaminen muuttaa laaksoa rajaavaa reunavyöhykettä. Avoimessa maisematilassa uusi rakentaminen näkyy kauas, ja erityisesti ennen kasvillisuuden kehittymistä uusi alue on erillinen saareke maisemakuvassa.

Kehä I:n eteläpuolelle, Pukinmäenkaaren länsipuolelle osoitettu kerrostalovaltaisen rakentamisen aluevaraus muuttaa nykyisen avoimen tai puoliavoimen, Vantaanjoen uomaa seurailevan laaksoalueen rakennetuksi ympäristöksi. Kehä I:n tiemaisema muuttuu ilmeeltään rakennetummaksi.

Vantaanjoen uomaa seurailevaan Helsinki –puistoon ei uudella rakentamisella ole merkittäviä vaikutuksia.

3.3.3 Malmin peruspiiri

Tattariharjun ja Puistolän peruspiirin alueella sijaitsevan Tattarisuon teollisuusalueet laajenevat niitä ympäröiville metsäisille alueille. Alueille on osoitettu teollisuutta tai ilmeeltään nykyistä korkeatasoisempaa toimitilarakentamista. Lahdenväylän ympäristö muuttuu nykyistä rakennetummaksi ja ilmeeltään kaupunkimaisemmaksi. Tattariharju liitetään Lahdenväylän itäpuoliseen Kivikon alueeseen Lahdenväylän ylittävällä sillalla.

Malmin lentokentän - Fallkullan alueelle on osoitettu laaja pientalovaltaisen rakentamisen aluevaraus ja Fallkullan kartanon pohjoispuolelle kerrostalovaltaisen rakentamisen aluevaraus. Lentokentän alue on omaleimainen avoin maisemakokonaisuus, joka on tärkeä kaupunginosan identiteettitekijä. Lentoasemarakennus on Ympäristöministeriön ja Museoviraston inventoinnin mukaan valtakunnallisesti arvokas¹⁰. Rakentaminen hävittää merkittävän osan avoimesta maisemakokonaisuudesta ja muuttaa myös koko kaupunginosan maisemaa ja kaupunkikuvaa. Rakentamisen vaikutukset heijastuisivat myös läheisten, Fallkullan kartanon ja alueen kautta kulkevan Longinojan laakson kulttuurimaisema-arvoihin, kun osittain edelleen viljelykäytössä oleva avoin laaksomaisema muuttuu osin rakennetuksi alueeksi ja kartanon tilakeskuksen pohjoispuolella rakentamattomana säilyvä osa avoimesta peltoaukeasta rajautuu kerrostalorakentamiseen. Kerrostalorakentaminen jatkaa Tapanilan aseman itäpuolista kerrostalovaltaisen rakentamisen vyöhykettä.

Malmin lentokentän länsipuolelle on osoitettu pientalorakentamisen aluevaraus nykyisten pientalovaltaisten alueiden yhteyteen ja eteläisemmän alueen eteläpuolelle on osoitettu kerrostalovaltaisen rakentamisen aluevaraus. Rakentaminen sijoittuu itä-länsi –suuntaisen viheryhteyden alueelle ja muuttaa avoimen Longinojan laakson nykyisten pientalojen välisellä alueella rakennetuksi ympäristöksi. Vanhojen pientaloalueiden rajautuminen muuttuu merkittävästi.

¹⁰ Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

Uuden maankäytön lisäksi Malmin keskuksen ja Lahdenväylän välillä kaupunkikuvallisia vaikutuksia aiheuttavat uusi katuyhteys sekä pikaraitiotie.

Radan länsipuolella on osoitettu kerrostalovaltaisen rakentamisen aluevaraus Vanhan Tapanilantien pohjoispuolelle. Rakentamisen voidaan katsoa lähinnä eheyttävän alueen kaupunkikuvaa. Lännempänä Satakielentien länsipuolelle osoitettu pientalorakentamisen aluevaraus hävittää pientaloalueen keskellä sijaitsevan avoimen niittyalueen ja yksipuolistaa kaupunkikuvaa. Molemmilla alueilla vaikutukset ovat paikallisia.

3.3.4 Suutarilan peruspiiri

Suutarilan alueelle on osoitettu pienialaisia pientalorakentamisen aluevarauksia, jotka sijoittuvat olemassa olevien pientaloalueiden yhteyteen, sekä kerrostalorakentamisen aluevaraus Kehä III:n liittymäalueen pohjoispuolelle. Alue on Keravanjoen alavaa laaksoa, joka on kuitenkin suurimmaksi osaksi rakennettua ympäristöä. Alue on asemakaavoitettu.

3.3.5 Puistololan peruspiiri

Tattarisuon teollisuusalue laajenee ympäröiville metsäisille alueille. Alueille on osoitettu ilmeeltään nykyistä korkeatasoisempaa teollisuus- tai toimitilarakentamista. Lahdenväylän ympäristö muuttuu nykyistä rakennetummaksi ja ilmeeltään kaupunkimaisemmaksi.

Malmin lentokenttäalueen pohjoisosaan osoitettu pientalovaltaisen asuinalueen aluevaraus sijoittuu puolittain Puistololan, puolittain Malmin peruspiiriin alueelle. Vaikutuksia on kuvattu Malmin peruspiiriä käsittelevässä osuudessa.

Suurmetsäntien pohjoispuolelle Lahdenväylän varteen on osoitettu työpaikka-/teollisuusalueen aluevaraus. Alue tukeutuu olemassa olevaan teollisuusympäristöön. Lahdenväylän metsäinen ympäristö muuttuu nykyistä rakennetummaksi ja kaupunkimaisemmaksi.

Heikinlaaksoon on osoitettu pientalorakentamisen aluevaraus nykyiselle niittymäiselle viheralueelle. Pientaloaluetta jäsentävä avoin alue pienenee. Näkymät viereisistä asuinrakennuksista muuttuvat. Alue on osittain jo rakennettu ja asemakaavoitettu.

3.3.6 Jakomäen peruspiiri

Jakomäessä Huokotien eteläpuoliselle alueelle on osoitettu pienialaisia kerrostalovaltaisen rakentamisen aluevarauksia. Rakentaminen liittyy olemassa olevaan kerrostaloympäristöön. Viheralueet vähenevät jonkin verran. Kaupunkikuvalliset vaikutukset eivät ole merkittäviä, mikäli rakentaminen tyylillisesti sopii vanhan ”lähion” miljööhön.

Huokotien pohjoispuolella nykyisen kerrostaloalueen itäpuolelle on osoitettu laajahko pientalorakentamisen aluevaraus. Lahdenväylän varteen on osoitettu aluevarauksia kerrostalovaltaiselle rakentamiselle. Suuri osa metsäalueista muuttuu rakennetuksi ympäristöksi. Yhteys olemassa olevista kerrostalorakennuksista suoraan

luonnonalueille, näkymät nykyisistä asuintaloista ja alueen tilallinen luonne muuttuvat, kun asuinalueita kehystävät metsäinen vyöhyke muuttuu rakennetuksi ympäristöksi. Pientalorakentaminen monipuolistaa nykyisellään kerrostalovaltaisen alueen kaupunkikuvaa.

3.4 Keskinen kaupunginosa

Keskisessä kaupunginosassa merkittävimmät muutosalueet sijoittuvat ranta-alueille. Vanhankaupunginlahden länsiranta, joka on jo osittain rakenteilla muuttuu työpaikkojen, asumisen ja virkistysalueiden muodostamaksi ketjuksi. Myös Pasilan ratapiha, Ilmalan alue ja VR:n konepaja-alue tulevat kaavan mukaisesti toteutuessaan käymään läpi merkittävän muutoksen liikennöinti- ja teollisuusalueista keskustamaisesti rakennetuiksi työpaikka- ja asuinalueiksi.

Tunnusluvut kertovat osaltaan kaupunkikuvan muuttumisesta. Yhteensä keskiseen ja eteläiseen Helsinkiin on rakennettavissa asunnot n. 60 000 asukkaalle ja työpaikkoja alueelle voi sijoittua n. 30 000.

3.4.1 Vanhankaupungin peruspiiri

Arabianranta on asemakaavoitettu ja se on parasta aikaa muuttumassa kerrostalovaltaiseksi alueeksi, jossa on sekä toimitiloja sekä asumista. Vaikutuksia maisemaan ja kaupunkikuvaan on tutkittu aiemmissa suunnitteluvaiheissa, joten tässä työssä vaikutuksia ei tarkastella.

Kustaa Vaasantie Kumpulan ja Toukolan välissä muuttuu kaduksi, kun Lahdenväylän liikenne ohjataan tunneliin. Liikennealueen jakava vaikutus asuinalueiden välissä vähenee. Alueelle on kaavassa osoitettu kerrostalovaltaista täydennysrakentamista mikä kaupunkikuvallisesti voi poiketa ympäröivien alueiden puutalomiljöiden luonteesta. Toukolan alue on osa valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristökokonaisuutta¹¹. Alueelle on alustavasti suunniteltu myös pikaraitiotieyhteyttä, mutta sen toteuttamisen kaupunkikuvalliset vaikutukset katu ympäristössä ovat vähäiset.

Yliopiston Kumpulan kampusaluetta varten on kaavassa osoitettu julkisten palveluiden aluevaraus. Alue sijoittuu maisemallisesti tärkeälle, Vallilan laaksoa rajaavan selänteen lakialueelle. Selännekokonaisuuden alueella on runsaasti vanhaa kulttuurikasvillisuutta ja arvokasta vanhaa rakennuskantaa. Uuden rakentamisen vaikutukset maisemaan riippuvat paljolti alueen tarkemmasta suunnittelusta ja toteutuksesta.

Lahdenväylän ja Koskelantien liittymän luoteispuolelle on osoitettu sekä kerrostalo- että pientalovaltaista rakentamista. Osittain rakentaminen jatkaa ympäröiviä asuinalueita. Metsäinen kallioselänne muuttuu rakennetuksi ympäristöksi. Rakentamisen ja liikennejärjestelyjen toteuttaminen kallioiseen maastoon saattaa edellyttää merkittävää

¹¹ Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

maastonmuotoilua. Lahdenväylän kupeeseen osoitettu kerrostalovaltainen alue muuttaa Lahdenväylän tiemaisemaa jonkin verran nykyistä kaupunkimaisemmaksi.

Käpylän aseman ympäristöön on kaavassa osoitettu kerrostalovaltaista rakentamista. Alue tiivistyy. Rakentaminen pienentää alueen metsäisiä luonnonalueita, mutta muutos ei ole merkittävä, sillä kyse on radan lievealueesta. Viheryhteys kapenee.

3.4.2 Pasilan peruspiiri

Keski-Pasilan kehittäminen tulee aiheuttamaan merkittäviä maisema- ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia. Mittavaa, pääosin kerrostalovaltaista keskustatoimintojen, toimitila- ja asuinrakentamista on osoitettu koko ratapihakokonaisuuden alueelle. Nykyiset ratapihat säilyvät vain osittain osana alueen kaupunkikuvaa ja mm. Itä- ja Länsi-Pasilan välinen kuilu muuttuu suurelta osin rakennetuksi kaupunkiympäristöksi. Alue on entistä järven pohjaa, jonka reunoja nykyiset Itä- ja Länsi-Pasila osittain myötäilevät. Uusi rakentaminen muuttaa maiseman tilajakoa ja saattaa katkaista pitkiä näkymäakseleita, mikäli niitä ei riittävästi huomioida alueen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Pasilasta on kehittymässä merkittävä keskus, jonka rakentamisen myötä on alueen nykyistä, osittain melko ankeaa ilmettä mahdollista parantaa. Alueen kehittyminen parantaa sen vetovoimaa ja mahdollistaa monipuolisia, aluetta ja sen kaupunkikuvaa elävöittäviä toimintoja. Sijainti melko etäällä kaupungin rantaviivasta ja keskustan yhtenäisen mittakaavan rakennetuista alueista sekä ratapiha-alueen matala korkeusasema saattaa mahdollistaa myös korkeampaankin rakentamista ilman, että kaupungin merelliseen silhuettiin kohdistuisi merkittäviä vaikutuksia. Korkean rakentamisen myötä alue muodostaisi uuden maamerkin, joka saattaisi näkyä myös kaupungin kaukomaisemassa.

Ilmalan aseman, Hakamäentien ja Pohjois-Pasilan ratapihan alueella uusi, pääosin kerrostalovaltainen rakentaminen liittyy nykyisen suurten hallimaisten rakennusten, laajojen liikenne- ja pysäköintialueiden hallitsemaan ja osittain joutomaan oloisen alueen osaksi rakennettua kaupunkiympäristöä. Maisemarakenteellisesti tarkasteltuna alue on alun perin ollut luonteeltaan alavaa ja soista, mutta nykyisin alue on pääosin täyttömaata. Alue rajautuu osittain Keskuspuistoon. Hakamäentien tiemaisema muuttuu nykyistä rakennetummaksi, ja keskustatoimintojen alueen toteutumisen myötä myös mahdolliset monipuolistuvat palvelut elävöittävät alueen kaupunkikuvaa.

Pasilan – Ilmalan alueen kehittämiseen liittyy myös Hakamäentien kehittäminen Pasilanväyläksi. Pasilanväylään liittyy mm. tunneli- ja eritasoliittymäratkaisuja, joiden vaikutukset Hakamäentien katumaisemaan ovat merkittäviä.

Pienimittakaavaisempi, mutta paikallisesti merkittävä muutos on Itä-Pasilan rakennetun alueen ja Mäkelänkadun välisen pienen puistoalueen muuttuminen kerrostalovaltaiseksi rakennetuksi alueeksi. Tehokkaasti ja ”kovasti” rakennettua Itä-Pasilaa pehmentänyt vihreä reunavyöhyke häviää.

3.4.3 Vallilan peruspiiri

Kyläsaaren rantojen satama- ja teollisuusalueiden rakentuminen asuin-, toimitila- ja virkistysalueiksi jatkaa Arabianrannassa jo käynnissä olevaa kehitystä, jonka myötä Vanhankaupunginlahden länsiranta muuttuu lähes kokonaan rakennetuksi, moderniksi kaupunkiympäristöksi, jota jäsentävät rantapuistot ja muut rakennetut viheralueet. Satama- ja teollisuustoimintoihin liittyvät rakenteet ja toiminnot häviävät kaupunkikuvasta. Aluekokonaisuus jatkuu Verkkosaareen ja Sompasaareen asti. Vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan tulevat olemaan merkittäviä. Alueen sijainnista johtuen vaikutukset näkyvät laajalle alueelle. Alueen toteuttaminen saattaa aiheuttaa tarvetta rantaviivan muokkaukseen, kun satamatoiminnot poistuvat.

Satamatoimintojen häviämisen myötä häviää myös tärkeä historiallinen kerros kaupunkikuvasta. Toisaalta laajemmin tarkasteltuna raskaan liikenteen poistuminen kaupungin pääväyliltä parantaa viihtyisyyttä myös monilla läpikulkuliikenteestä kärsineillä alueilla ja saattaa mahdollistaa katu ympäristöjen kaupunkikuvallista kehittämistä.

Eläinlääketieteellisen tiedekunnan toiminta siirtyy Viikkiin. Nykyiselle tiedekunnan alueelle on osoitettu uutta asuinrakentamista. Alueelle on laadittu asemakaava, jonka yhteydessä on tutkittu myös kaupunkikuvallisia vaikutuksia. Näin ollen vaikutusten arviointia ei ole sisällytetty tähän työhön.

Sörnäisten vankilan alueelle ja sen itäpuoliselle puistomaiselle alueelle sekä Varastokadun varteen rakennetulle alueelle on kaavassa osoitettu kerrostalovaltaisen rakentamisen aluevarauksia. Suuri osa alueesta on valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä¹².

Teollisuuskadun ja Aleksis Kivenkadun väliselle alueelle on kaavassa osoitettu kerrostalovaltaista rakentamista. Vaikka osa alueen valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun ympäristön¹³ tiilirakenteisista makasiinirakennuksista säilyy, muuttuu alueen yleisilme ja Teollisuuskadun katu ympäristö nykyistä rakennetummaksi ja suljetummaksi. Alueen elävöityminen rikastuttaa kaupunkikuvaa.

3.4.4 Alppiharjun peruspiiri

Kaavassa on osoitettu kaksi pientä täydennysrakentamisaluetta kerrostalovaltaiselle rakentamiselle. Toinen alueista sijaitsee Viipurinkadun ja Tivolitien kulmassa. Alueella on erityistä merkitystä Linnanmäen huvipuiston toisena sisäänkäyntialueena. Rakentaminen todennäköisesti heikentää huvipuiston näkyvyyttä. Toinen täydennysrakentamisalue sijaitsee radan ja Savon-kadun risteuksen pohjoispuolella. Alue on maastonmuodoiltaan jyrkkä vähäpuustoinen kallio, jonka reunaa pitkin Savonkadun mutka kiertyy.

3.4.5 Kallion peruspiiri

Satama- ja teollisuustoimintojen poistuminen Sompasaaresta ja Verkkosaaresta ja kerrostalovaltaisen, asuin- ja toimitilarakentamisen sekä virkistysalueiden sijoittaminen

¹² Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

¹³ Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

alueelle on suuri kaupunkikuvallinen ja maisemallinen muutos ja osa koko kantakaupungin rantojen alueella käynnissä olevaa muutosprosessia. Samalla kaupungin maisema tietyllä tavalla yksipuolistuu ja maisemasta häviää merenkulkuun ja satamiin liittyvien toimintojen ja rakenteiden myötä myös historiallista kerroksellisuutta. Ainoastaan Sompasaaren hiilisatama ja siihen liittyvä laivaliikenne säilyvät merkinä satamahistoriasta.

Kaupunkikuvalliset vaikutukset ulottuvat alueiden sijainnista johtuen laajalle alueelle. Näkymät mm. Korkeasaaresta, Mustikkamaalta, Itäväylältä ja ympäröiviltä asuinalueilta muuttuvat merkittävästi. Maisema muuttuu nykyistä sulkeutuneemmaksi, ja kaupungin hahmon kannalta merkittäviä näkymäakseleita saattaa katketa, mikäli niitä ei riittävästi oteta huomioon jatkosuunnittelussa. Rakentaminen saattaa monin paikoin katkaista myös merinäköaloja olemassa olevista rakennuksista, mutta toisaalta syntyy uusia mahdollisuuksia merelliselle asumiselle. Alueen toteuttaminen saattaa edellyttää rantaviivan muokkausta. Itäväylän sillan juureen tien molemmille puolille on osoitettu keskustatoimintojen alue, joka tulee muodostamaan uuden porttialueen kantakaupunkiin idästä saavuttaessa. Nykyisiin satamiin liittyvän raskaan liikenteen väheneminen kantakaupungissa parantaa sisääntuloväylien alueella viihtyisyyttä ja kaupunkikuvaa.

Sörnäisten rannan teollisuusalue ja Suvilahti höyryvoimaloineen ovat valtakunnallisesti arvokkaita rakennettuja ympäristöjä¹⁴, joiden historiallista ja kaupunkikuvallista asemaa uusi rakentaminen muuttaa.

Hakaniemenrantaan nykyiselle täytetylle ranta-alueelle on osoitettu kaksi suikalemaista aluevarausta kerrostalovaltaiselle rakentamiselle. Alue on merkittävä maisemallinen solmukohta, jota lisärakentaminen muuttaa nykyistä rajatummaksi ja sulkeutuneemmaksi.

3.5 Eteläinen kaupunginosa

Jätkäsaaren muutos tavarasatama-alueesta asuinkerrostalovaltaiseksi kaupunginosaksi ja Töölönlahden alueen kehittäminen ovat eräitä yleiskaavan merkittävimmistä kohteista johtuen niiden keskeisestä asemasta kaupungissa sekä tunnettavuudesta kautta koko maan. Koivusaaren rakentaminen muuttaa merkittävästi alueen merellistä maisemaa ja saapumista pääkaupunkiin.

3.5.1 Vironniemen peruspiiri

Töölönlahden eteläpuolisen makasiinien alueen ja radanvarren tuleva kehitys on sijaintinsa ja kaupunkikuvallisen arvonsa johdosta jopa valtakunnallisesti merkittävää. Alueelta on aiemmissa suunnitteluvaiheissa laadittu selvityksiä ja sille on laadittu asemakaava. Vaikutuksia ei tämän työn yhteydessä ole arvioitu.

¹⁴ Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

Katajanokan itäosaan on osoitettu kerrostalovaltainen alue nykyisen rantapuiston alueelle. Alueen sijainti poikkeaa ympäröivästä kaupunkirakenteesta, jossa rakennusten sijoittaminen hieman etäämmälle rannasta on mahdollistanut Katajanokan kärkeä kiertävän rantapuiston perustamisen. Kaavaluonnoksen mukainen rakentaminen pienentää merkittävästi puistoalueen pinta-alaa ja saattaa katkaista merinäköaloja olemassa olevista rakennuksista. Alue sijaitsee näkyvällä paikalla Kruunuvuorenselän maisematilassa.

Metron pintavaihtoehto aiheuttaisi merkittäviä kaupunkikuvallisia ja maisemavaikutuksia Katajanokalta avautuvassa maisemassa sekä Kruunuvuorenselällä. Metron tunnelivaihtoehdolla ei vastaavia vaikutuksia ole.

3.5.2 Ullanlinnan peruspiiri

Munkkisaaren alueelle on osoitettu kerrostalovaltaisen alueen aluevaraus. Alue sijaitsee ”nivelessä”, jonka toisella puolella on pienirakeinen, valtakunnallisesti arvokas¹⁵ Eiran huvilakaupunginosa ja toisella Munkkisaaren asuinkortteli sekä Helsingille toistaiseksi tunnuskuvalliset täyttömaa-alueelle sijoittuneet telakkarakennelmat suurine halleineen. Uusi rakentaminen muuttaa kenttien, liikennealueiden ja hallimaisten rakennusten alueen asuinalueeksi. Alue sijoittuu alavalle täyttömaa-alueelle, aluetta ympäröiviä vanhoja asuinkortteleita alemmalle korkeustasolle.

Hernesaaren kärkeen on osoitettu pieni hallinnon tai julkisten palveluiden aluevaraus. Maisema- ja kaupunkikuvalliset vaikutukset riippuvat alueen tarkemmasta suunnittelusta. Alue tukeutuu suurimittakaavaiseen Hernesaaren teollisuusalueeseen, joten maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti katsottuna se kestää melko suurimittakaavaistakin rakentamista. Alueen sijainti on keskeinen merellisen Helsingin maisemassa.

Suomenlinnan ympärille on kaavassa osoitettu Unescon päätöksen mukainen maailmanperintökohteen rajausta. Maailmanperintökohteen suojavyöhykkeen rajauksen laajuudesta on erilaisia näkemyksiä. Yleiskaava ei esitä muutoksia itse maailmanperintökohteeseen.

Ympäristöministeriön ja Museoviraston 1993 julkaisemassa selvityksessä¹⁶ valtakunnallisesti merkittävien kulttuurihistoriallisten ympäristöjen rajausta kattaa varsinaisten Suomenlinnan saarten lisäksi Vallisaaren, Kuninkaansaaren ja Vasikkasaaren. Rajausta yhdistyy Santahaminaa ympäröivään rajaukseen, joten valtakunnallisen selvityksen mukaan koko saariketju linnoituslaitteineen, rakennuksineen ja kulttuurivaikutteisine viheralueineen muodostaa arvokkaan kokonaisuuden.

Kaavassa Vallisaari ja Kuninkaansaari on merkitty paitsi sotilasalueiksi myös kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaiksi alueiksi, joita kehitetään siten, että niiden arvot ja ominaisuudet säilyvät. Lisäksi molemmille saarille osoitettu merkintä (A), joka mahdollistaa alueille tulevaisuudessa asuinrakentamista, mikäli Puolustusvoimien toiminta siirtyy alueilta pois. Asuinrakentamisen myötä saarten

¹⁵ Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

¹⁶ Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

ominaisuudet ja luonne muuttuisivat. Rakentamisella olisi vaikutuksia Helsingin edustan merelliseen maisemaan ja saarten asemaan maisemakokonaisuudessa.

Vasikkasaaren RA –merkintä mahdollistaa saarelle loma-asumista. Alue on jo asemakaavoitettu, joten maisemallisia vaikutuksia ei käsitellä tässä työssä.

3.5.3 Kampinmalmin peruspiiri

Alueella on käynnissä lukuisia kaupunkikuvallisesti merkittäviä hankkeita, joiden asemakaavoitus on käynnissä tai alueet on jo asemakaavoitettu. Tässä työssä näiden alueiden kaupunkikuvallisia vaikutuksia arvioidaan vain erittäin yleisellä tasolla, sillä hankkeiden valmistelun yhteydessä on laadittu tarkemmat arvioinnit

Kampinaukion ja Eduskunnan lisärakennuksen rakentaminen ovat merkittäviä julkisen ja kaupallisen rakentamisen hankkeita. Kampin rakentaminen muuttaa kaupunkikuvallisesti merkittävän avoimen tilan suurelta osin rakennetuksi, jolloin myös tärkeitä avoimia kaupunkinäkymiä katkeaa. Toisaalta linja-autoliikenteen siirtyminen maan alle Kampin terminaalin valmistuttua ja linja-autoliikenteen merkittävä väheneminen Länsimetron toteutuessa lisää alueen viihtyisyyttä ja mahdollistaa alueen kaupunkikuvan kehittämistä. Eduskunnan lisärakennus on parasta aikaa rakenteilla entiseen Pikkuparlamentin puistoon. Alue muuttuu nykyistä suljetummaksi.

Jätkäsaaren muuttuminen satama-alueesta merelliseksi asuinalueeksi on eräs merkittävimmistä yleiskaavaluonnoksessa osoitetuista maankäytön muutosalueista. Kaupungin merijulkisivu muuttuu merkittävästi satamatoimintojen poistumisen ja tehokkaan kaupunkirakentamisen myötä. Satamalle luonteenomaiset väljät, konttien, nostureiden ja varastorakennusten jäsentämät näkymät vaihtuvat kantakaupunkimaisen rajatuiksi, ja satamatoimintojen poistumisen myötä kaupunkikuva tietyllä tavalla yksipuolistuu ja siitä häviää historiallista kerroksellisuutta. Matkustajasatama kuitenkin säilyy edelleen. Alueelle on kaavassa osoitettu myös puistoja, jotka jatkavat kaupungin rantoja kiertävää virkistysalueiden ketjua ja mahdollistavat rannan suunnittelun yleisilmeeltään vehreämpänä kuin siinä tapauksessa, että rakentaminen ulottuisi aivan rantaan asti. Näkymät ympäröiviltä asuinalueilta ja meren suunnasta muuttuvat merkittävästi. Alueen avautuminen asuin- ja muuhun käyttöön lisää mahdollisuuksia merelliseen asumiseen ja virkistykseen.

Salmisaaren hiilivaraston tilalle tuleva toimistorakentamisen alue on kaupunkikuvallisesti merkittävä elementti Seurasaarenselän maisematilassa sekä saavuttaessa lännestä Helsinginniemielle. Ympäristön suurimittakaavainen teollisuusympäristö kestää verraten korkeatakin toimistorakentamista. Alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö¹⁷. Myös muualla Salmisaareissa on pienialaisia täydennysrakentamiskohteita. Näiden kaupunkikuvalliset vaikutukset eivät ole merkittäviä.

Taivalsaaren, näkyvälle paikalle niemen kärkeen, Seurasaarenselän - Taivallahden maisemakokonaisuuden ranta-alueelle on osoitettu julkisten palveluiden alue, jonka toiminnoiksi on suunniteltu kylpylä- ja/tai virkistyspalveluita. Alue on tällä hetkellä varikkona. Alueen tarkemmasta suunnittelusta riippuu, muodostuuko siitä onnistunut

¹⁷ Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

osa Humallahden – Taivallahden – Seurasaarenselän maisemaa ja virkistysaluekokonaisuutta.

3.5.4 Lauttasaaren peruspiiri

Lauttasaaren peruspiirin alueella maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävin maankäytön muutosalue sijoittuu Koivusaareen ja sitä ympäröivälle merialueelle, osittain uudelle täyttömaalle Länsiväylän pohjoispuolella. Kaavassa alueelle on osoitettu pääosin kerros- mutta myös pientalovaltaista rakentamista. Alue on maisemallinen solmukohta Lehtisaarenselän sisälahden ja ulkomeren välissä ja sillä on myös tärkeä merkitys pääkaupungin sisääntuloalueena.

Rakentaminen muuttaa alueen luonteen nykyistä selvästi rakennetummaksi ja kaupunkimaisemmaksi. Myös alueen asema maisemakokonaisuudessa muuttuu merkittävästi. Länsiväylä kulkee nykyisen melko avoimen tai kasvillisuuden rajaaman tilan sijaan osittain rakennusten rajaamassa kuilussa ja näkymiä Länsiväylältä avomerelle ja Lehtisaarenselälle peittyä. Katajajarjun ja Koivusaaren väliin jää kapea kaistale avovettä, jolloin merelliset näkymät ja alueen tilallinen luonne muuttuvat. Myös Vaskiniemen ja Hanasaaren itärannan alueilla näkymät ja maisematilan rajautuminen muuttuvat.

Koivusaaren rakentaminen ei ole Länsimetron rakentamisesta riippuvaista, mutta rakentaminen on metron toteutuessa todennäköisesti tehokkaampaa. Espoon yleiskaavan valmistelun yhteydessä on tutkittu Hanasaaren alueen rakentamista. Hanasaaren ja muiden Espoossa alustavasti suunniteltujen Keilalahden alueen hankkeiden mahdollisesti toteutuessa Koivusaari liittyy tehokkaan rantarakentamisen vyöhykkeeseen.

Länsiväylän kattaminen Katajajarjun kohdalla muuttaa Länsiväylän tiemaisemaa ja mahdollistaa kannelle tehokasta asuinrakentamista. Länsiväylän Lauttasaarta pirstova vaikutus vähenee. Urheilukentän alueen rakentaminen muuttaa Lauttasaaren hahmoa Seurasaarenselän suunnasta katsottuna nykyistä jonkin verran rakennetummaksi, sillä suuri osa rannan nykyisistä rakennuskannasta on melko matalaa ja kasvillisuutta on rantavyöhykkeellä runsaasti.

Lauttasaaren eteläosan jo käynnissä oleva itärannan rakentaminen täydentyy kerrostalovaltaisella asuin- ja toimitilarakentamisella. Nykyisellään osin rakentamaton ja osin pienteollisuuden käytössä oleva ranta muuttuu ilmeeltään kaupunkimaisemmaksi, mikä muuttaa näkymiä alueelle meren ja nykyisen Länsisataman suunnasta. Muualla Lauttasaaren eteläosassa tutkitaan mahdollisuuksia asuntorakentamisen lisäämiseen, mikä muuttaa nykyisen teollisuus- ja työpaikka-alueen kaupunkikuvaa ja luonnetta. Vuoden 1992 yleiskaavaan verrattuna työpaikka-alueiden määrä on 2002-luonnoksessa vähäisempi ja asuinalueiden suurempi. Saaren eteläkärjen virkistysalue säilyy ennallaan.

Länsimetron toteuttaminen ja aseman sijoittuminen Lauttasaareen saattaa asemien lähistöllä jonkin verran vaikuttaa täydennysrakentamisen tehokkuuteen ja sitä kautta myös alueen kaupunkikuvaan. Aseman sisäänkäyntien yhteyteen rakennettavat lippuhallit sekä liikenne- ja pysäköintijärjestelyt muuttavat kaupunkikuvaa lähinnä paikallisesti.

3.5.5 Taka-Töölön peruspiiri

Taka-Töölön peruspiirin alueella ainoa maankäytön muutosalue on Rajasaaren eteläosaan ja osittain saarelle johtavan kannaksen alueelle osoitettu julkisten palvelujen alue. Alue on keskeinen osa Seurasaarenselän virkistysaluekokonaisuutta, jonka välittömälle rantavyöhykkeelle on monin paikoin tunnusomaista vehreät luonnonranta-alueet, avokalliot ja matala, huvilatyypinen tai merelliseen virkistykseen liittyvä rakentaminen. Kuusisaarella, Lauttasaarella, Salmisaarella ja mm. Merikannontien tuntumassa Töölössä korkea ja tehokas rakentaminen vaikuttaa myös osaltaan Seurasaarenselän nykyiseen maisemaan. Koska Rajasaaren muutosalueen käyttötarkoituksesta ja rakentamisvolyymistä ei ole tässä suunnitteluvaiheessa tarkempaa tietoa, on maisemavaikutuksia vaikea arvioida. Esimerkiksi tehokas kerrostalorakentaminen muuttaisi selvästi Seurasaarenselän ympäristön nykyistä luonnetta ja aiheuttaisi maisemavaikutuksia sisälahden maisemakokonaisuuden alueella.

3.6 Läntinen kaupunginosa

Läntisen kaupunginosan maankäytön muutosalueita voi monessa tapauksessa luonnehtia jo melko ”valmiiden” alueiden kaupunkirakennetta täydentäviksi. Uusi rakentaminen sijoittuu yleensä nykyisille viheralueille.

3.6.1 Reijolan peruspiiri

Reijolan peruspiirin alueella maankäytön muutokset ovat pinta-alallisesti pieniä, mutta niiden aiheuttamat muutokset kaupunkikuvaan vähintäänkin paikallisesti merkittäviä.

Paciuksenkadun eteläpuolelle, kadun ja Meilahden urheilupuiston laakson väliseen rinteeseen on osoitettu nauhamainen kerrostalovaltainen alue. Paciuksenkatu muuttuu kaupunkimaisemmaksi ja tunnelmaltaan suljetummaksi, kun nykyinen avoin näkymä kohti etelää katkeaa uuteen rakennusmuuriin. Laaksoa rajaava rinne muuttuu rakennetuksi alueeksi. Allergiasairaalan kohdalla rakentamista on osoitettu myös Meilahden kallioselänteen kiertävän laakson avoimeen maisematilaan sekä Allergiasairaalan koillispuoliseen metsäiseen rinteeseen.

Tullipuomin kolmio on kaavassa merkitty kerrostalovaltaiseksi alueeksi. Alueen nykyinen, aukiomainen kaupunkitila muuttuu ainakin osittain rakennetuksi kortteliksi, sillä alueelle on suunniteltu metroasemaa ja laajennusmahdollisuutta Biomedicum -keskukselle. Alueen tarkemmasta suunnittelusta riippuu, erottuuko Mannerheimintietä jäsentävä, kulttuurihistoriallisestikin merkittävä ja liikenteellisesti ja suunnistettavuuden kannalta tärkeä alue myös tulevaisuudessa kaupunkikuvaa ja Mannerheimintien katuympäristöä jäsentävänä solmukohtana.

Mannerheimintien laitaa reunustavien korkeiden tornitalojen koillispuolelle, Lääkärinkadun pohjoispuolelle on osoitettu aluevaraus kerrostalovaltaiselle asuin- ja toimitila sekä julkisten palveluiden ja hallinnon rakentamiselle. Rakentaminen muuttaa Keskuspuistoon rajautuvan metsäisen, osittain kallioisen viheralueen rakennetuksi

ympäristöksi. Mannerheimintien laidan tornitalorivi on osa yleiskaavassa esitettyä Meilahden alueen kulttuurihistoriallisesti arvokasta yhtenäistä kaupunkisommitelmaa, jonka rajautumista uusi rakentaminen muuttaa. Ilmava yhteys säännöllisen sommitelman muodostavien rakennusten väleistä metsäiselle viheralueelle muuttuu. Näkymät ympäröivistä rakennuksista muuttuvat.

Ruskeasuon nykyisen linja-autovarikkoalueen pohjoisosaan on osoitettu kerrostalovaltaisen rakentamisen aluevaraus. Rakentaminen muuttaa liikenteellisen solmukohdan luonnetta nykyistä kaupunkimaisemmaksi. Hakamäentien katumaisema muuttuu rajatummaksi.

3.6.2 Munkkiniemen peruspiiri

Turunväylä katetaan ja kannelle on osoitettu toimitila- ja asuinrakentamista. Turunväylän liikennealueen jakava vaikutus Munkkiniemen ja Munkkivuoren välillä poistuu ja nykyisten rakennettujen alueiden rajautuminen muuttuu.

Turunväylän ja Talinrannan 1980-luvun asuntoalueen väliselle nykyiselle HKR:n multavaraston ja Kielosaarenpuiston alueelle on kaavassa osoitettu kerrostalovaltaista asuinrakentamista. Alava rantatasanne ei ole perinteistä kerrostalorakentamisen vyöhykettä. Toisaalta uusi alue liittyy jo olemassa olevaan, 1980-luvulla rakennettuun asuinalueeseen. Turunväylän tiemaisema muuttuu jonkin verran nykyistä rakennetummaksi.

Lehtisaaren asuinalue täydentyy Kuusisaarentien tuntumassa kerrostalorakentamisella. Tien varren viherkaistat ja nykyinen väljä ostoskeskuksen alue muuttuvat ilmeeltään nykyistä rakennetummaksi. Saaren länsiosassa pientaloalue täydentyy. Saaren eteläosaan on osoitettu laajahko pientalovaltaisen rakentamisen aluevaraus. Rakentaminen muuttaa metsäisen luonnonalueen rakennetuksi ympäristöksi ja heikentää alueen virkistysarvoja. Rakentaminen ei ylety rantaan asti, joten maisemalliset vaikutukset jäänevät pääosin paikallisiksi. Saaren metsäinen hahmo saattaa kuitenkin muuttua jonkin verran meren suunnasta katsottaessa. Myös näkymät olemassa olevista asuinrakennuksista muuttuvat.

Kaskisaaren on osoitettu nykyistä pientaloaluetta täydentävää pientalorakentamista ja Munkkiniemen länsiosaan pieni aluevaraus kerrostalovaltaiselle rakentamiselle olemassa olevan kerrostalovaltaisen alueen yhteyteen. Maisemalliset ja kaupunkikuvalliset vaikutukset eivät ole merkittäviä.

3.6.3 Pitäjänmäen peruspiiri

Pitäjänmäen liikenneympyrän yhteyteen, Pitäjänmäentien varteen ja Pajamäen ja Takkatien väliselle alueelle on osoitettu kerrostalovaltaista rakentamista metsäisille alueille. Rakentaminen on jo osittain käynnissä.

Vihdintien ja Kehä I liittymän kaakkoispuolelle on osoitettu kerrostalovaltaisen rakentamisen alue Mätäjoen laakson osittain avoimelle, alavalle viheralueelle, jolla sijaitsee myös puistopuiden viljelyalue. Rakentaminen muodostaa kaupunkikuvassa erillisen saarekkeen ja viheralue kapenee. Rakentaminen muuttaa Kehä I:n ja Vihdintien tiemaisemaa nykyistä rakennetummaksi ja rajatummaksi.

Pajamäen kerrostalovaltaisen alueen länsireunaan, metsäiselle luonnonalueelle on osoitettu pientalovaltaisen asuinrakentamisen alue. Näkymät viereisistä kerrostaloista muuttuvat.

Pitäjänmäen aseman miljö on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö¹⁸. Alueelle on kaavassa osoitettu keskustatoimintojen aluevaraus ja merkitty alue kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi. Uuden rakentamisen tarkemmassa suunnittelussa voidaan asemamiljöön säilyminen ottaa huomioon, mutta ympäristön kehittäminen keskustatoimintojen alueeksi vaikuttaa väistämättä myös arvokkaan miljöön tunnelmaan. Kasvillisuus vähenee ja ympäristö muuttuu nykyistä kaupunkimaisemmaksi. Rakentaminen saattaa mittakaavaltaan poiketa ympäristön nykyisestä melko matalasta rakentamisesta. Pitäjänmäentien linjaus muuttuu, mutta linjaus voitaneen sovittaa alueen muihin hankkeisiin jolloin sen kaupunkikuvalliset vaikutukset lienevät melko vähäiset.

Konalan alueella kaavaan on merkitty kerrostalovaltaisia täydennysrakentamisalueita. Konalan puiston alueella kaupunkikuva muuttuu rakennetummaksi, kun nykyisen asuinalueen ja Kehä I:n välinen viheralue muuttuu suurelta osin rakennetuksi ympäristöksi. Hartwallin alueella nykyiset suuret teollisuushallit ja kenttämaiset liikennealueet poistuvat ja tilalle toteutetaan asuinalue, joka jatkaa olemassa olevaa kaupunkirakennetta. Konalantien ja Vihdintien liittymän ympäristöön osoitettu kerrostalovaltainen asuin- ja toimitilarakentaminen hävittää alueen suojaviheralueen kaltaisia viherkaistoja ja ympäristö muuttuu nykyistä rakennetummaksi. Rakentamisen myötä alueelle muodostuu uusi, rakennettu ”portti” kaupunkiin saavuttaessa.

Sotilaspellontien laitaan osoitettu pientalorakentamisen aluevaraus sijoittuu pieni-piirteistä asuinalueutta jäsentävän puistokaistaleen alueelle. Alue on kaavassa merkitty myös kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi. Rakentamisen seurauksena pientalo- ja kerrostaloalueen välissä oleva keskeinen pieni puistoalue muuttuu suurelta osin rakennetuksi ympäristöksi ja maisemallinen ja toiminnallinen yhteys pohjoispuolisen laakson avoimelle viheralueelle katkeaa tai muuttuu kapeaksi käytäväksi.

Konalan alueen pohjoisosassa, Vihdintien länsipuolella sijaitseva Lehtovuoren pientaloalue on jo asemakaavoitettu. Rakentaminen muuttaa metsäisen luonnonalueen rakennetuksi ympäristöksi.

3.6.4 Haagan peruspiiri

Uuden poikittaisen joukkoliikenneyhteyden, Jokerilinjan tuntumaan pyritään luomaan mahdollisuuksia asuin- ja työpaikkamäärien lisääntymiseen. Tämä tulee näkymään kaupunkikuvassa maankäytön tehostumisena ja kaupunkikuvan muuttumisena rakennetummaksi ja kaupunkimaisemmaksi erityisesti Eliel Saaristentien varressa. Myös Vihdintien ja Kaupintien liittymän kaakkoispuolinen metsäalue, radanvarren vihervyöhyke Huopalahden aseman luoteispuolella sekä Kehä I:n eteläpuolinen metsäinen selännealue Maxi-marketin kohdalla muuttuvat kerrostalovaltaisiksi rakennetuiksi alueiksi. Rakentaminen hävittää osan metsäisistä luonnonalueista, jotka

¹⁸ Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt

osittain ovat luonteeltaan suojaviheralueita, mutta laajoja metsäisiä alueita jää yhä rakentamisen ulkopuolelle ja yhteydet ympäröiville viheralueille säilyvät.

Pitäjänmäen liikenneympyrän yhteyteen on osoitettu kerrostalovaltaista rakentamista metsäisille alueille. Ympäristö muuttuu ilmeeltään rakennetuksi ja kaupunkimaisemmaksi ja metsäisten virkistysalueiden pinta-ala pienenee. Tärkeään liikenteelliseen solmukohtaan muodostuu uusi kaupunkimainen porttialue.

Myös olemassa oleville asuinalueille on paikoin suunnitteilla pienimuotoista täydennysrakentamista, mikä yleensä tarkoittaa pienten metsäalueiden tai laajempien metsäalueiden reuna-alueiden muuttumista rakennetuksi ympäristöksi.

3.6.5 Kaarelan peruspiiri

Kannelmäen asuinalue täydentyy Mätäjoen uoman tuntumaan asti. Rakentaminen katkaisee pelikenttien ja puiston muodostaman, asuinalueita jäsentäneen viherakselin Soittajantieltä Mätäjoen laakson viheralueelle. Mätäjoen laakson maisemassa muutos ei ole merkittävä, sillä myös olemassa oleva rakentamisen vyöhyke ulottuu lähes uomaan asti.

Malminkartanon mäen eteläpuolelle osoitettu kerrostalovaltaisen rakentamisen alue muuttaa viheralueen rakennetuksi ympäristöksi ja kaventaa Malminkartanon mäeltä Mätäjoen laaksoon johtavaa viherkäytävää, jolloin tärkeä viheryhteys ei enää selkeästi erotu kaupunkikuvassa.

Hankasuontien työpaikka- tai teollisuusalueen laajennus itään hävittää metsäistä luonnonaluetta pienentäen viheralueen pinta-alaa.

Kaavaluonnokseen merkitty uusi tielinjaus, Kehä II:n jatke Vihdintieltä Hämeenlinnanväylälle kulkee osittain tunnelissa, jolloin osa nykyisestä, Malminkartanon pohjoispuolisesta viheralueesta säilyy. Linjauksen läheisyyteen, Honkasuon ja Kaarenmäen alueille on osoitettu pientalovaltaista asumista nykyisille metsäisille tai avoimille viheralueille nykyisten pientaloalueiden yhteyteen. Maisema ja kaupunkikuva muuttuvat raskaiden tiejärjestelyjen ja täydennysrakentamisen myötä merkittävästi. Viheralueiden lisäksi kaupunkikuvasta häviää alueen historiasta kertovia elementtejä, kun Kaarenmäen vanhalla kylänmäellä sijaitseva, vanhaan tilakeskukseen liittyvä peltoalue otetaan asuinrakentamiskäyttöön. Kehä II:n jatkeen liikennealueen estevaikutus tulee alueella olemaan merkittävä. Erityisesti Hämeenlinnanväylän ja tulevan Kehä II:n eritasoliittymän alueella Kaarenmäellä raskaiden liikenneväylien ja niihin liittyvien melunsuojusrakenteiden sovittaminen pientalomiljööhön on myös kaupunkikuvan kannalta erittäin haasteellista. Hämeenlinnanväylän itäpuolella liittymäalueen lähiympäristön maankäyttö on tehokkaampaa työpaikka- tai teollisuusrakentamista, mikä muuttaa alueen luonnetta nykyistä rakennettumaksi ja kaupunkimaisemmaksi.

Hakuninmaalla, Kehä II:n ja Hämeenlinnanväylän liittymäalueen itäpuolella nykyisen katsastuskonttorin alueelle ja sen ympäristöön on osoitettu kerros- ja pientalorakentamista, ja katsastuskonttorin on tarkoitus siirtyä Hämeenlinnanväylän varteen. Nykyisellään kaupunkikuvallisesti vaatimattomien ”varikkomaisten” alueiden kehittäminen asuin- ja työpaikka-alueiksi todennäköisesti monipuolistaa rakennettujen

alueiden kaupunkikuvaa. Rakentamisen myötä nykyiset metsäiset tonttien reuna-alueet, jotka rajautuvat Keskuspuistoon muuttuvat rakennetuksi ympäristöksi. Pääosan uudesta rakentamisesta muodostava kerrostalovaltainen rakentaminen poikkeaa lähiympäristön Keskuspuistoon rajautuvien alueiden pientalovaltaisesta rakentamisesta.

3.7 Pohjoinen kaupunginosa

Pohjoisessa Helsingissä kaupunkirakenne tiivistyy jonkin verran, mutta alueet säilyttävät nykyisen luonteensa. Maisemalliset tai kaupunkikuvalliset muutokset ovat yleensä paikallisia. Yhteensä pohjoisiin ja läntisiin kaupunginosiin on rakennettavissa asuntoja noin 20 000 asukkaalle sekä noin 3000 työpaikkaa. Nämä tunnusluvut kertovat selvästi pienemmistä muutoksista verrattuna moniin muihin kaupunginosiin.

3.7.1 Oulunkylän peruspiiri

Patolan asuinalue laajenee kerros- ja pientalovaltaisena pienentäen ympäröivän metsäalueen pinta-alaa ja muuttaen näkymiä ympäröivistä asuintaloista. Myös Itä-Pakilan eteläpuoliselle metsäalueelle on osoitettu pientalorakentamista, joka muuttaa olemassa olevan asuinalueen rajautumista. Patolan – Itä-Pakilan välisen metsäalueen kautta kulkevat tärkeät virkistysyhteydet voidaan säilyttää, mutta virkistysalueen tunnelma muuttuu rakentamisen seurauksena.

3.7.2 Maunulan peruspiiri

Metsäläntien eteläpuolella nykyinen liikenne- ja pysäköintialueiden sekä toimitilarakennusten alue muuttuu kerros- ja pientalovaltaiseksi alueeksi. Alueen kehittäminen liittyy Pohjois-Pasilan rakentamiseen. Metsäläntie muuttuu ilmeeltään nykyistä katumaisemmaksi.

Metsälän pientalovaltaisen alueen pohjoispuolinen, metsäinen pohjoisrinne sekä osa pohjoispuolisesta alavasta puoliavoimesta laaksosta muuttuvat pientalovaltaiseksi rakennetuksi alueeksi. Rakentaminen muuttaa näkymiä pohjoispuolen laaksosta ja laakson rajautuminen muuttuu. Rakentamisen sijoittaminen laakson pohjalle poikkeaa ympäröivästä rakentamisen sijoittamisesta.

Osa Suursuon viljelylaaksosta ja osa laaksoa ympäröivistä metsäalueista on kaavassa osoitettu pientaloalueiksi. Rakentaminen tukeutuu olemassa oleviin rakennettuihin alueisiin, joiden rajautuminen muuttuu. Rakentaminen pienentää avointa maisematilaa ja virkistysalueen pinta-alaa ja hävittää toisen palstaviljelyalueen ja osan metsäalueista. Avointa laaksoa rajaava vyöhyke muuttuu suurelta osin metsäisestä rakennetuksi.

3.7.3 Itä-Pakilan peruspiiri

Yhdyskunnantien pohjoisosaan on osoitettu pientalovaltaista rakentamista. Rakentaminen muuttaa metsäiset alueet rakennetuksi ympäristöksi ja muuttaa kadun ilmettä rakennetummaksi.

Oppilaskoti Toivolan eteläpuolelle on osoitettu pienialainen kerrostaloalueen laajennus. Alueen itä- ja pohjoispuolisen avoimen, Vantaajoen laaksoon kuuluvan viljelyaukean rajautuminen muuttuu ilmeeltään rakennetummaksi, kun rakentaminen hävittää osan luonnonmukaisesta reunavyöhykkeestä ja rinteiden kasvillisuudesta. Vaikutuksia saattaa olla myös näkymiin Kehä I:ltä. Vaikutukset eivät kuitenkaan jokilaaksokokonaisuuden kannalta ole merkittäviä.

3.7.4 Länsi-Pakilan peruspiiri

Alueelle on osoitettu pientalorakentamisen aluevaraus ainoastaan Halkosuontien ja Kehä I:n väliselle Pakilanpuiston alueelle, muuten alue säilyy ennallaan. Uusi rakentaminen hävittää metsäalueita nykyisten julkisten palveluiden yhteydestä ja muuttaa ympäristöä nykyistä rakennetummaksi.

3.7.5 Tuomarinkylän peruspiiri

Alueelle on osoitettu pientalorakentamisen laajenemisen aluevaraus Torpparinmäen nykyisen pientaloalueen yhteyteen. Rakentaminen levittää rakennettua ympäristöä jonkin verran Vantaanjokea ympäröivän avoimen peltoaukean alueelle.

Tuomarinkylän kartanon valtakunnallisesti arvokas maisemakokonaisuus säilyy nykyisellään.

4 YHTEENVETO

Vaikutuksia maisemaan ja kaupunkikuvaan aiheuttavat uusi maankäyttö (uudet rakentamisalueet tai jo rakennettujen alueiden käyttötarkoituksen muutokset) sekä uudet liikennejärjestelyt. Myös muutokset liikennemäärissä saattavat paikoitellen aiheuttaa kaupunkikuvallisia vaikutuksia.

Helsingin kaupunkirakenne (eri tyyppisten rakennettujen alueiden, liikenneväylien, viheralueiden tms. sijoittuminen) ja sitä kautta maisema ja kaupunkikuva ovat erityisesti keskusta-alueen ulkopuolella monin paikoin kehittyneet luonnonolosuhteiden ja maaston muotojen ohjaamina. Suunnitteluperiaatteita ovat ohjanneet myös monet muut tekijät, kuten maanomistusolot. Viime vuosikymmenten aikana tapahtuneen kehityksen myötä ja yleiskaava 2002:n mukaisen maankäytön toteutuessa jako rakennettuihin ja rakentamattomiin alueisiin ja rakennettujen alueiden maankäytön tehokkuus ja käyttötarkoitus eivät enää yhtä selvästi tukeudu maaston asettamiin lähtökohtiin vaan eri tyyppisten alueiden suhde muuttuu paikoitellen. ”Metsäkaupungin” ilme muuttuu vähitellen nykyistä kaupunkimaisemmaksi, kun rakennettujen alueiden laajeneminen pienentää ympäröivien viheralueiden pinta-alaa ja saattaa paikoitellen luoda tarvetta kehittää niiden luonnetta metsäisistä puistomaisemmiksi. Avoimet kaupunkitilat, pitkät

näkymäakselit, tietynlainen ilmavuus ovat tulevaisuudessa paikoin harvinaisempia sekä kantakaupunki- että esikaupunkialueilla. Maiseman muuttuminen rakennetummaksi ja sulkeutuneemmaksi muuttaa sitä miten kaupunkia voi hahmottaa visuaalisesti. Kaupunkikuvallinen hierarkia muuttuu, kun keskustamainen alue laajenee.

Kaava mahdollistaa monilla alueilla nykyistä monipuolisempia toimintoja, mikä monipuolistaa ja elävöittää myös kaupunkikuvaa. Kaupunkimaista ympäristöä syntyy myös nykyisen keskusta-alueen ulkopuolelle. Uuden rakentamisen myötä monet nykyään melko ”suljetut” alueet tulevat julkisempaan ja monipuolisempaan käyttöön ja kaupunkiin syntyy uusia portteja, keskuksia ja maamerkkejä.

Tärkeiden sisääntuloväylien ilme muuttuu monin paikoin nykyistä rakennetummaksi, kaupunkimaisemmaksi ja suljetummaksi, kun nykyisille suojaviheralueille toteutetaan tehokasta toimitila- ja työpaikkarakentamista. Uusia liikenneväyliin liittyviä kaupunkikuvallisia elementtejä ovat erilaiset kansiratkaisut sekä mahdolliset uudet tunnelit ja sillat.

Kaupunkikuva yksipuolistuu, kun satamatoiminnot siirtyvät pois kantakaupungista. Nykyisten satama-alueiden rakentaminen asuinalueiksi ja merenkulun häviäminen kaupunkikuvasta muuttavat kaupungin merellistä maisemaa ja luonnetta merkittävästi.

Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaita alueita. Verrattuna yleiskaava 1992:een alueiden lukumäärän lisäys on merkittävä sisältäen sekä laajoja maisemakokonaisuuksia että 1950 – 1970 –lukujen asuinaluekokonaisuuksia. Kaavan rajaukset ovat paikoitellen valtakunnallisia selvityksiä merkittävästi suppeampia, osittain johtuen tarpeesta tarkentaa aiempien selvitysten melko yleispiirteisiä rajauksia. Yleiskaavavaihetta seuraavassa tarkemmassa suunnittelussa voidaan yleensä huolehtia siitä, etteivät yksittäiset, pistemäiset arvokohteet tuhoudu. Yleiskaavan vaikutukset kohdistuvatkin yleensä arvokkaiden alueiden rajautumiseen tai miljööseen kokonaisuutena.

Lähteet

Kirjalliset lähteet

Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt, Ympäristöministeriö, Museovirasto, Helsinki 1993

Kansallismaisema, Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto, 1993

Maisemainventointi ja analysointi 1. vaihe, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston raportteja, Asemakaavaosasto, Maisematoimisto, 2/ 1972

Muut lähteet

Helsingin yleiskaava 2002, luonnosaineisto: selostus, taustaselvitykset, lausunnot, Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto

Museoviraston kirjeenvaihtoa koskien Suomenlinnan maailmanperintökohteen suojavyöhykettä (mm. kirje Helsingin kaupunginhallitukselle 21.10.1991, Aloite Puolustusministeriölle 14.2.1997), saatu Museovirastolta 2002

Uudenmaan maakunnan luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet, Jukka Husa, Jari Teeriaho, Suomen ympäristökeskus, luonnos 20.3.2002

Ilmakuva ©Kaupunkimittausosasto, Helsinki 2002

YLEISSUUNNITTELUOSASTON SELVITYKSIÄ

Sarjassa ovat aiemmin ilmestyneet seuraavat julkaisut:

- 2002:1** Tietoyhteiskunta Helsingin kaupunkirakenteen ja -kehityksen muokkaajana
- 2002:2** Yleiskaava 2002 luonnoksen vaikutuksen arviointi
- 2002:3** Helsingin yleiskaava 2002 kaavaluonnoksen vaikutus selvitys; Liikenne
- 2002:4** Helsingin Yleiskaava 2002:n vaikutus selvitys; Ihmisten elinolot ja elinympäristö
- 2002:5** Arviointi Helsingin Yleiskaava 2002:n vaikutuksista Natura-alueisiin
- 2002:6** Yleiskaavan vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä virkistysalueverkostoon
- 2002:7** Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen