



***Helsingin Yleiskaava 2002,
Yhteenvedo luonnosvaiheen lausunnoista ja
mielipiteistä sekä vastaukset kannanottoihin***



*Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:20, 19.12.2002*

Tekijät:

Kajsa Lybeck, Satu Tiitola (toim.)

YLEISSUUNNITTELUOSASTO

Yleiskaavapäällikkö Jussi Vuorinen

Yleiskaavatoimisto:

Toimistopäällikkö Pertti Kare

Douglas Gordon, Pirjo Heinonen, Kaarin Kaunisto, Markku Lahti, Kajsa Lybeck, Mikko Marttila, Jan Olin, Tapio Oukari, Sirkka Sädevirta, Ilmari Tawaststjerna, Satu Tiitola

Teknistoloudellinen toimisto:

Toimistopäällikkö Eija Kivilaakso

Jouni Kilpinen

Tutkimustoimisto:

Toimistopäällikkö Timo Vuolanto

Liikennesuunnitteluosasto/Liikennejärjestelmätoimisto:

Toimistopäällikkö Paavo Vuonokari

Asemakaavaosasto/Ympäristötoimisto:

Toimistopäällikkö Matti Eronen

Jyri Hirsimäki, Kaisu Ilonen, Maria Karisto, Raisa Kiljunen-Siirola, Liisa Kuokkanen-Suomi, Leena Makkonen, Eila Saarainen, Riitta Salastie

Asemakaavaosasto/Asiakaspalvelu:

Tiina Antila



*Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:20*

Yleissuunnitteluosasto

***Helsingin Yleiskaava 2002,
Yhteenveto luonnosvaiheen
lausunnoista ja mielipiteistä sekä
vastaukset kannanottoihin***

19.12.2002

Tekijä(t)	
Yleiskaavatoimisto	
Nimeke	
Helsingin yleiskaava 2002, selvitys 19.12.2002 Yhteenveto luonnosvaiheen lausunnoista ja mielipiteistä sekä vastaukset kannanottoihin	
Sarjan nimeke	
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä	
Sarjanumero	Julkaisuaika
2002:20	19.12.2002
Sivuja	Liitteitä
197	4
ISBN	ISSN
	1458-9664
Kieli koko teos	Yhteenveto
FIN	FIN
Tiivistelmä	
<p>Raportti on yhteenveto Yleiskaava 2002 luonnoksesta saaduista lausunnoista ja mielipiteistä. Raporttiin on koottu kaikki yleiskaavaehdotuksen valmistumiseen mennessä saadut kannanotot.</p> <p>Johdannossa kuvataan yleiskaavaprosessin eteneminen ja tuodaan esille osallistumisen järjestäminen, kuten erilaiset tilaisuudet, näyttelyt ja yleiskaavamessut. Lisäksi kuvataan osallistumisaktiivisuutta sekä kerrotaan, miten tilaisuuksista on tiedotettu ja miten palautetta on saatu.</p> <p>Mielipiteet ja lausunnot on ryhmitelty aluksi koko kaupungin tasolla aihepiireittäin. Monet kommentteista kohdistuivat selkeästi yksittäisiin alueisiin, ja ne on käsitelty kunkin suurpiirin alla. Raportti sisältää myös vastaukset esitettyihin kannanottoihin. Vastaukset löytyvät aihepiirin, asiakokonaisuuden tai kaupunginosan lopusta, kommentoitavien asioiden luonteesta riippuen. Tämän raportin vastaukset yhdessä yleiskaavaehdotuksen kanssa muodostavat Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kannanoton saatuun palautteeseen.</p> <p>Kaupunkisuunnitteluvirastoon lähetetyt lausunnot ja mielipiteet sekä järjestetyt pajat löytyvät raportin lopusta liitteenä.</p>	
Asiasanat	
HELSINKI YLEISKAAVA OSALLISTUMINEN	ASUKKAAT MIELIPITEET VASTAUKSET

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	3
LÄHTÖKOHDAT	6
SEUDULLISET KYSYMYKSET	11
VÄESTÖNKASVU	20
RAKENNE	24
ESITYSTAPA, MERKINNÄT	31
Viheralueet	33
Rakennus- ja maisemakulttuurikohteet.....	34
ASUMINEN	37
TYÖ	45
PALVELUT	49
LIIKENNE	51
Yleistä, rakenteelliset ratkaisut	51
Henkilöautot	54
Lentoliikenne	55
Joukkoliikenne	57
Pääväylät	59
Poikittaisliikenne	61
Jokeri.....	61
Kehä II.....	62
Keskustatunneli.....	63
Maaliikennekeskukset, varikot, tavaraterminaalit	65
Liikenne ja päästöt	66
Melu	66
Raideliikenne	67
Metro	70
Länsimetro	72
Töölön metro.....	75
Laajasalon metro	76
Pisara	78
Viira	80
Kevyt liikenne	81
Vesiliikenne	82
Satamat	83
YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO	85
Energiahuolto	85
Vesihuolto	86
Tukikohdat ja varikot	87
Jätehuolto	87
Pilaantuneet maat	88
Ylijäämämassat	89
Ympäristöhäiriötä aiheuttavat toiminnot	89
Turvallisuus	90
Suunnitteluprosessi	90
KULTTUURIHISTORIA	91
VIHERALUEET	98
Viheraluerakenne	98
Viheralue- ja puistokokonaisuudet	104
Viheralueet ja virkistys	105
Helsinki puisto	110
Rannat ja merellisyys	113
VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	118
VUOROVAIKUTUS	121
Palautelomakkeet – yhteenveto	122
SUURPIIRIT	123
Eteläinen suurpiiri	123
Kantakaupunki-yleistä	123
Melkki	123
Jätkäsaari	124
Rajasaari	126

Hietaniemi, Taivalsaari.....	128
Lauttasaari	129
Vattuniemi.....	133
Katajajarjun kansi	134
Pyrkän kenttä.....	135
Myllykallio	137
Koivusaari.....	137
Läntinen suurpiiri.....	142
Malminkartano.....	142
Malminkartano / Kehä II	144
Pitäjänmäki.....	146
Pitäjänmäen kaari	146
Pajamäen Patterimäki	148
Pajamäen länsipuoli.....	148
Haaga, Lassila	149
Etelä-Haaga, Kivihaka	150
Munkkiniemi	151
Pikku-Huopalahti	151
Lehtisaari.....	151
Keskinen suurpiiri	154
Pasila ja Ilmala	154
Käpylä	155
Koskela	156
Kumpula	156
Kallio	157
Hakaniemi.....	158
Pohjoinen suurpiiri.....	158
Oulunkylä	158
Maunula	159
Koillinen suurpiiri.....	160
Viikki.....	160
Pukinmäki.....	161
Malmi.....	163
Fallkulla.....	164
Tattarisuo ja Tattariharju.....	165
Malmin lentokenttä	165
Tapanila	173
Suutarila - Tapaninkylä	173
Suurmetsä.....	174
Jakomäki.....	174
Puistola - Heikinlaakso.....	175
Kaakkoinen suurpiiri.....	175
Herttoniemi.....	175
Roihupelto	177
Kivinokka	177
Roihuvuori	181
Vartiosaari.....	182
Laajasalo.....	183
Santahamina.....	187
Itäinen suurpiiri	188
Kivikko.....	188
Myllypuro.....	188
Vartiokylä ja Mellunkylä	188
Vuosaari	190
Uutela	192
Meri-Rastila.....	193
Mustavuori	195
LIITTEET	1
Liite 1: Lausunnot	1
Liite 2: Mielipiteet	1
Liite 3: Yleiskaavamessut ja pajat	7
Liite 4: Näyttelyn palautelomake	1

JOHDANTO

Yleiskaava 2002:ta on valmisteltu vuorovaikutteisesti kaupunkilaisten kanssa sen keskeisissä vaiheissa (kuva alla). Saadut mielipiteet on koottu yhteenvetoraportiksi¹ kussakin vaiheessa ja mielipiteisiin on laadittu vastineet viimeistään seuraavaan vaiheeseen mennessä. Yleiskaavan luonnoksesta saadut mielipiteet on koottu tähän uusimpaan raporttiin. Luonnoksesta saatiin yli 400 mielipidettä ja lausuntoa sekä 500 palautelomaketta.

KAAVAPROSESSI	OSALLISTUMINEN	
Vireille tulo	Asuntorakentamisen ideakilpailu	
Yleiskaavaohjelma	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma-luonnos	- Asukastilaisuus: Millaisen Helsingin haluamme? Ja kuinka työskentelemme yhdessä sen saavuttamiseksi? - Mielipiteet osallistumisesta ja yleiskaavatyön lähtökohdista
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	Aloituspaja	- Valmisteluaineistoa nähtävillä ja saatavissa
Kehityskuvaluonnos Alueidenkäyttösuunnitelmaluonnos	Paikallispajat	- Mielipiteet rakennettavista alueista ja Helsingin kehittämisestä
Seudullinen maankäytön kehityskuva	Pajanäyttelyt	- Esillä saatu palaute - Mielipiteet - Järjestöjen SWOT -analyysit alueeltaan
Kehityskuva Yleiskaavaluonnos	Alueelliset näyttelyt, yleiskaavamessut ja pajat	- Nettikeskustelu - Internet -keskustelu - Kyselytutkimus - Yleiskaavamessut - Lausunnot ja mielipiteet
Vuodenvaihte 2002/2003		
Yleiskaavaehdotus	Ehdotus nähtävillä	- Alueelliset nähtävilläolot - Muistutukset - Lausunnot
Yleiskaavan hyväksyminen	Kuulutus	- Valitukset

Helsingin Kaupunginosayhdistysten Liitto HELKA ry ja yleiskaavatoimisto ovat lisäksi järjestäneet useita seminaareja yleiskaavallisista kysymyksistä. Viranomaisyhteistyö on järjestetty pääasiassa erillisin neuvotteluin.

¹ Mielipiteet aiemmista vaiheista on koottu seuraaviin raporteihin:

- Asukkaiden Helsinki, Asuntorakentamisen ideakilpailun satoa. Kaupunkisuunnitteluvirasto, Kiinteistövirasto, Tietokeskus 1998.
- Paikallispajatyöskentely syksy 1999. Helsingin yleiskaava 2002. Kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1999:7, 18.11.1999.
- Osallistuminen ja arviointi, Asukkaiden yleiskaava, luonnos. Helsingin Yleiskaava 2002. Kaavoitusosasto, yleiskaavatoimisto 11.5.2000.
- Osallistumisen yhteydessä saadut kommentit ja vastineet. Helsingin Yleiskaava 2002. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 2001:9, 13.12.2001.

Luonnosvaiheen osallistuminen ja siitä tiedottaminen

Luonnosvaiheen osallistumisen tarkoituksena oli tiedottaa luonnoksesta ja saada siihen kehittämisehdotuksia. Kaupunkisuunnitteluvirastossa, Stoassa, Malmitalolla, Kanneltalossa ja Lasipalatsissa järjestettiin näyttelyitä, joita täydennettiin suunnittelijoiden päivystyksillä ja viidellä messutahtumalla. Suunnittelijat esittelivät luonnosta lisäksi eri järjestöjen lukuisissa tilaisuuksissa.

Luonnokseen liittyviä mielipiteitä kuultiin ja kirjattiin messujen pajoissa. Lisäksi mielipiteitä kirjattiin palautelomakkeisiin pajoissa, näyttelyissä ja Internetissä. Vapaamuotoisia kirjallisia mielipiteitä saapui postitse ja sähköpostitse. Yleiskaavaan liittyvää keskustelua käytiin messuilla, päivystyksissä ja Internetissä. Yleiskaava-aineisto oli saatavissa Internetistä sekä kirjastoista. Kaupunkisuunnitteluviraston asiakaspalvelusta aineiston sai omaksi.

Osallistumisesta on tiedotettu pääpiirteissään samalla tavoin yleiskaavan kaikissa vaiheissa. Luonnosvaiheen näyttelyistä ja -tilaisuuksista tiedotettiin kaupunkisuunnitteluviraston Internet -sivuilla. Päivälehdissä ja Alueuutisissa tiedotettiin osallistumisvaiheen alussa. Alueuutisissa, keskeisimmissä alueellisissa lehdissä sekä päivälehtien Minne mennä -palstoilla ilmoitettiin lisäksi aina messuja ennen. Kirjeitse tiedotettiin asukasyhdistyksille ja osallisiksi ilmoittautuneille. Tiedossa olleita sähköpostilistoja hyödynnettiin. Medialle järjestettiin tiedotustilaisuus.

Yleiskaavaluonnoksesta ja sen osallistumismenettelyistä kirjoitettiin runsaasti lehdistössä. Myös radion Ylen ykkönen -ohjelma seurasi valmistelua tiiviisti.

Syksyllä 2001 tutkittiin² helsinkiläisten tiedon tarpeita kaupunkisuunnittelussa, kiinnostusta vaikuttaa ja näkemyksiä yleiskaavaan liittyvistä asioista. Tutkimuksessa haastatettiin 1000 helsinkiläistä. Helsinkiläiset ovat osallistujina heterogeeninen ryhmä: heillä on erilaisia käsityksiä vaikutusmahdollisuuksista ja vaikuttamisen tavoista ja heidän kaupunkikäsityksensä eroavat toisistaan. Tämä haastaa osallistumisen järjestämisen: menetelmien tulee soveltua varsin erilaisille elämäntilanteille ja -tyyleille.

Osallistumisaktiivisuus

Luonnosvaiheen tietoisuuteen osallistui noin 250, pajoihin noin 170 ja näyttelyihin satoja henkilöitä. Suunnittelijat esittelivät luonnosta kymmenissä yhdistysten tilaisuuksissa ja ne tavoittivat arviolta satoja kaupunkilaisia. Laaditun tutkimuksen² mukaan yleiskaavan kehityskuva- ja alueidenkäyttösuunnitelma -vaiheessa neljä kymmenestä tiesi valmistelusta, mutta heistä vain kahdeksasosa osallistui. Tieto kaavan valmistelusta ja tilaisuuksista oli kuitenkin saavuttanut kaupunkilaiset median kautta hyvin.

Helsingin väkilukuun suhteutettuna voikin todeta, etteivät yleiskaavatilaisuudet ole saaneet helsinkiläisiä liikkeelle. Ehkä kaikki eivät halua osallistua, osa kokee asioiden olevan melko hyvin ja osa antaa valtuutuksen muille; paikallisyhdistyksille, asiantuntijoille tai valtuutetuille². Lisäksi on ryhmiä, joille tieto ei välity. Ilmeisesti nytkään ei tavoitettu mm. vähän koulutettuja tai nuoria. Tämä selviää palautelomakkeiden kysymyksistä, joiden mukaan tyyppinen näyttelyssä kävijä oli keski-ikäinen tai vanhempi opisto- tai korkeakoulututkinnon suorittanut henkilö, joka oli saanut tiedon näyttelystä lehden välityksellä. Pajaosallistujat olivat tästä poiketen saaneet tiedon asukasyhdistyksen välityksellä, eli pajoihin osallistuivat ne, jotka ovat muutenkin aktiivisia paikallisesti.

Osallistumisjärjestelyihin oltiin pääosin tyytyväisiä. Parannettavaakin löytyi. Esimerkiksi aineistosta oli vaikea löytää suunniteltuja muutoksia ja omaa asuinpaikkaa. Osa epäili mielipiteiden vaikuttavuutta.

² Bäcklund P., Maury J. ja Vuolanto T. 2002. Tutkimus asukkaiden osallisuudesta kaupungin kehittämisessä. Helsingin Yleiskaava 2002. Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 2002: 12.

"Oli suurimmaksi puoleksi positiivinen ilmapiiri. Itse en paljoa tylsistynyt, sillä aiheet olivat kiinnostavia. Pohdin tulisinko uudestaan, mutta hyvältä näyttää."

"Maallikolle aika laaja ja tuntematon asia hahmotettavaksi. Paljon materiaalia, tuntuu byrokrattiselta. Näyttely hyvä, kuvat olisivat voineet olla isompia ja joittenkin pääväylien, alueiden tms. nimiä → olisi helpommin hahmottanut paikat."

"Esityksissä olisi pitänyt selvemmin tuoda esiin, mikä muuttuu edelliseen verrattuna."

"Hyvä kun kerrotaan rakennus ym. hankkeista, onhan kansalaisen oma asia ottaako kantaa mutta onko tavallisen kansalaisen mielipide kuin pisara meressä?"

"Asiantuntijoita riittävästi esittelemässä hankkeita. Erittäin hienosti järjestetty tilaisuus. Selkeät kuvat."

Internet -keskustelu

Yleiskaavan Internet -sivuilla avattiin keskustelupalsta joulukuussa 2001. Marraskuun 2002 loppuun mennessä palstalle oli kirjoitettu 115 viestiä. Näistä 43:ssa oli aloitettu uusi keskusteluaihe ja 70 viestissä vastattiin näihin aiheisiin. Keskusteluun osallistui 80 henkilöä tai nimimerkkiä. Kaupunkisuunnitteluvirastossa seurattiin palstaa satunnaisesti. Kahteen palstalla esitettyyn kysymykseen vastattiin. Suositujia keskusteluaiheita palstalla oli:

- Pientaloja Helsinkiin (14)
- Malmin lentokenttä (11)
- Tuulivoima (10)
- Yleiskaavan tavoitteet, väljyys (10)
- Keskustakirjasto (9)
- Kaupungin koko (8)
- Autottomat kadut (8)
- Kivinokka (6)

Kaupungin Internetsivuilla on ollut keskustelupalsta "Suoraan stadista". Yleiskaavaan liittyviä aiheita ovat olleet siellä mm. asumisen laatu sekä Malmin lentokenttä.

LÄHTÖKOHDAT

L61

Kaupunkirakenteellinen vertailu on tehty otsikoiden mukaan Helsingin ja eurooppalaisten pääkaupunkien välillä. Vertailusta puuttuu kuitenkin 4/5 EU:n suurten maiden pääkaupungeista (Pariisi, Rooma, Lontoo, Madrid) ja 4/10 EU:n pienten maiden pääkaupungeista (Bryssel, Luxemburg, Lissabon, Ateena). EU:n ulkopuolisia eurooppalaisia pääkaupunkeja ei ole vertailussa mukana, jolloin suunnittelun kannalta tärkeitä pääkaupunkeja (mm. Oslo) puuttuu vertailusta ja mukana on kuitenkin Glasgow, joka ei ole pääkaupunki. Suomen Omakotiliiton Helsingin piiri ry pitää esitettyä vertailua puutteellisenä. Vertailun lähtökohdat tulee seuraavassa vaiheessa kirjata selkeämmin ja niissä on huomioitava myös taloudelliset, yhteiskunnalliset ja sosiaaliset ulottuvuudet. Ehdotamme että vertailun lähtökohdaksi otetaan Itämeren "talousalueen" vaikutuspiirissä olevat eurooppalaiset kaupungit sekä muita EU:n pienten maiden kaupunkeja, joiden talousalueet vastaavat suuruudeltaan Helsingin talousaluetta. Vertailussa on oltava mukana useita eri näkökulmia ja myös kaavoituksella mahdollisesti aikaansaatu yhteiskunnallinen ja sosiaalinen kehitys.

L43

Yleiskaavan taustaraportin osassa "Seudun rakenne" siirrytään kansainvälisestä tarkastelusta suoraan muutaman kunnan kattavaan pääkaupunkiroolin pohtimista, mikä on nähtävä puutteena.

Yleiskaavatarkastelun kannalta Helsingin kaupunki ei enää muodosta sellaista kokonaisuutta, jonka puitteissa olisi mahdollista aidosti ratkaista kaikki keskeiset Helsingin kehittämisen kannalta tärkeät yleiskaavalliset kysymykset. Tämän vuoksi hyvin tehdystä työstä huolimatta Helsingin, Espoon ja Vantaan kattavalle yhteiselle yleiskaavalle säilyy.

Helsingin kaupungilla ja Itä-Uudellamaalla ei ole yhteistä maarajaa, vaan Vantaan kaupungin alueet ovat välissä. Kaupungin itäisimpien osien ratkaisut eivät kuitenkaan vaikeuta Itä-Uudellamaalla tehtävää kaavoitusta.

L51

Kaavaselostuksessa käsitellään varsin yleispiirteisesti pääkaupungin rakentumista. Tarkastelua tulisikin vielä täydentää kaupunki- ja kaavahistoriallisella analyysillä, tuoden samalla esiin vanhimpien keskusta-alueiden, kantakaupungin ja lähiöalueiden ominaispiirteitä sekä keskeisiä kaupunkirakentamisen osaluueita (esim. asuminen, hallinto, liikerakentaminen ja palvelut, kulttuuri, teollisuus- ja liikennepäristöt).

Esimerkiksi kantakaupungissa J. A. Ehrenströmin suunnitelmiin palautuva asemakaava-historia ja kaupungin rakenne, julkishallinnon ja kirkon arkkitehtuurimuistomerkit, kulttuuria palvelevat rakennukset, sairaala-alueet, liikerakentamisen kohteet sekä kantakaupunkialueen rakennetut asuinalueet ovat keskeinen osa Helsingin identiteettiä valtakunnan pääkaupunkina ja lähtökohta kestäväille ja korkeatasoiselle kaupunkisuojelulle ja -suunnittelulle. Kaavaselostuksen luvussa 7.5 (Viher- ja virkistysalueet) on luotu osin uutta kulttuuriympäristöön liittyvää käsitteistöä. Tämä koskee etenkin käsitteitä "kulttuuripuisto", "merellinen kulttuuripuisto" sekä "maisemakulttuuri", joiden tarkempi sisältö ja keskinäiset suhteet jäävät hiukan hämäräksi.

Miljöötyypit -liitekartassa on käytetty käsitettä "Historiallinen keskusta". Sillä tarkoitetaan alkuaan 1950-luvulla muodostettua erityistä kaavasuunnittelun aluetta eli Vanhaa kaupunginosaa. Tämä ei kuitenkaan ole yhtä kuin Helsingin historiallinen keskusta, sillä erityisalue rajattiin tarkoituksellisesti julkisten rakennusten tonttien mukaan, ei niinkään silmällä pitäen Helsingin rakentumisen historiallisia kehityspiirteitä. Tämän vuoksi kartan 'Historiallinen keskusta' ei varsinaisesti kuvasta Helsingin rakentumisen historiallisia vaiheita eikä myöskään tuon rakentumisen eri-ikäisten peruspiirteiden ilmenemistä nykyisessä kaupungissa. Osumampaa olisi osoittaa Pitkäsillan ja Kampinnummen eteläpuoliset vanhat kantakaupungin alueet - jotka nyt "Historiallisen keskustan" lisäksi on pääosin nimetty "Kivikaupungiksi" - joko "Historialliseksi keskustaksi" tai "Historialliseksi pääkaupungiksi". Lähtökohtana on näkemys, jonka mukaan nimenomaan J. A. Ehrenströmin pääkaupunkikaavoituksen tulokset muodostivat perustan ja rungon edellä tarkoitettun kaupunkialueen muodostumiselle ja historialliselle rakentumiselle. Kysymys ei ole vain nykyisestä katuverkosta ja kortteleista toreneen sekä puisto- ja rantakatuineen, vaan yleensä myös mm. julkisten rakennusten sijaintipaikoista.

Museoviraston omaksuman käytännön mukaan muinaisjäänökset merkitään yleiskaavaan kohdemerkinnällä "Muinaismuistokohde". Laajat muinaisjäänökset merkitään aluevarauksina "Muinaismuistoalue". Museovirasto suosittelee, että kaikissa tapauksissa käytetään SM-merkintää (isot kirjaimet) jonka selitys on "Muinaismuistolain rauhoittama kiinteä muinaisjäänös. Aluetta koskevat maankäyttösuunnitelmat on lähetettävä Museovirastoon lausuntoa varten." Kaavan selostusosassa tulee olla luettelo kiinteistä muinaisjäänöksistä.

Luettelosta on käytävä ilmi muinaisjäännöksen nimi, tyyppi ja lyhyt kuvaus kohteesta.

Mikäli kaavakartan luonne ja mittakaava on sellainen, ettei muinaisjäännöksiä voida merkitä siihen kohdemerkintöinä on yleiskaavassa oltava erilliset kartat, joihin muinaisjäännökset on merkitty. Liitekarttoihin on viitattava varsinaisen kaavakartan merkkien selitysosassa.

L21

Yleiskaavan tulisi kertoa miten alueet tullaan kaavoittamaan tai miten kaavoja voidaan ja tullaan muuttamaan. Tämä koskee niin asunto- kuin työpaikka-alueitakin. Yleiskaavan hyväksyminen ei saa johtaa siihen, että asemakaavoitusta toteutettaisiin jatkossa ns. postimerkkikaavoina. Yleiskaavatyötä tulee jatkaa tutkimalla laajempia kokonaisuuksia ennen varsinaista asemakaavoitusta.

L29

Helsingin kaupungin allekirjoittamat yleisluontoiset sopimukset velvoittavat kaupunkia huomioimaan a) luonnon ekologisen kestävyys ja b) luonnon monimuotoisuuden turvaamisen. Nämä kestävä kehityksen periaatteet tulee huomioida kaikkien hallintokuntien suunnittelussa.

L51

Yleiskaavan taustaselvitykset

Yleiskaava 2002:n luonnokseen liittyy laajoja rakennetun ympäristön, kulttuurimaiseman ja viherympäristön inventointeja ja selvityksiä. Museovirasto pitää tätä työtä rakennetun kulttuuriympäristön ominaisuuksien ymmärtämisen ja vaalimisen kannalta tärkeänä. Erityisesti sotien jälkeinen rakentaminen vaatii vielä täydentämistä ainakin muutosalueilla. Helsingin kaupungin laatimat kulttuuriympäristön selvitykset on esitetty kaavaselostuksen liitekartoilla. Museovirasto pitää menettelyä oikeana mutta korostaa, että detaljikaavojen laatiminen tulee tehdä alueiden ominaispiirteet riittävästi tarkentaen ja huomioon ottaen.

L69

Luonnonsuojeluun liittyviä kysymyksiä on kaavaselostuksessa käsitelty varsin yleisellä tasolla. Helsingissä on tehty runsaasti selvityksiä kasvillisuudesta, linnustosta muista eläimistä ja luonnonympäristön kannalta arvokkaita erityisalueita on tiedossa paljon. Selostuksessa tulisi selvemmin perustella suojelualueiksi osoitettujen alueiden valikoituminen. Aineistosta ei myöskään käy ilmi, onko erityisesti suojeltavien lajien ja luontodirektiivin liitteen IV mukaisten lajien elinympäristöjä selvitetty tässä yhteydessä. Esim. saaristoalueella on sellaisia erityisesti suojeltujen tai uhanalaisten lajien elinympäristöjä, joita ei ole osoitettu suojelualueina saariston ja merialueen osayleiskaavassa.

Yleiskaavan selostusta voisi käyttää hyväksi luonnonsuojelun kannalta tärkeiden sellaisten alueiden ja niiden lähiympäristöjen suunnitteluperiaatteiden määrittämisessä, joita ei osoiteta varsinaisina suojelualueina. Tällaiset periaatteet voisivat koskea esim. paikallisesti arvokkaiden perinnemaisemien suunnittelua tai luonnonsuojelulla suojeltujen/ suojeltavien alueiden lähiympäristöjen maankäyttöä.

L20

Yleiskaavan valmistelussa on varauduttu siihen, että Yleiskaava 2002 saa maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitetut oikeusvaikutukset kaupunginvaltuuston hyväksytyä sen ja päätöksen saatua lainvoiman. Tämä on oikea ja luonnollinen pyrkimys ja myös maankäyttö- ja rakennuslain ensisijainen lähtökohta. Tällöin yleiskaava mm. suojelumääräysten osalta ohjaa sitovasti asemakaavojen muuttamista.

L29

Pääkaupunkiseudun laajojen metsämantereiden säilyttäminen täyttäisi valtakunnallisten alueidenkäytön erityistavoitteet.

L73

VR-Yhtymä Oy:n omistaman Pasilan konepaja-alueen kaavoituksen valmistelu on käynnistynyt. Pasilan konepaja-alueelle on yleiskaavaluonnoksessa merkitty kerrostalovaraukset uutta asunto- ja toimitilarakentamista varten. Kaavoituksen valmistelussa käytetyt kerrosalat tulisi ottaa huomioon yleiskaavaselostuksessa (Osa 3, Toteutussuunnitelma).

L75

Vaikka tavoitteita ei varsinaisesti aseteta tässä yleiskaavassa, olisi ne syytä pääkohdiltaan kertoa yleiskaavan selostuksessa. Ympäristöministeriö pitää hyvänä, että luonnosta tulisi täydentää mm. seuraavien aihekokonaisuuksien tavoitteiden ja toimenpiteiden osalta:

Keskusjärjestelmä, alue- ja paikalliskeskusten tavoitteellinen palvelutaso. Pääkatuverkko ja katuverkon jäsentely, ml. ohjeelliset 30-40 km/h-nopeusrajoitusalueet ja läpiajon ehkäiseminen asuinalueilla. Tavoitteellinen kulkumuotojakauma ja eri kulkumuotojen priorisointi keskustassa, esikaupunkialueilla sekä alue- ja paikalliskeskuksissa Liikenneturvallisuus: tavoitteet kaupungin eri osissa ja kulkumuodot Pysäköinti: miten pysäköintipolitiikalla tuetaan liikenteen päätavoitteita. Keskustassa/kantakaupungissa/esikaupunkialueilla/alue- ja paikalliskeskuksissa noudatettavan pysäköintipolitiikan päälinjat (mitä toimintoja priorisoidaan, normien periaatteet) Tavaraliikenne: kasvavan tavaraliikenteen vaikutukset turvallisuuteen, tilantarpeeseen, meluun. Toimenpiteitä kasvun hillitsemiseksi.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen infrastruktuuria kehittämällä - liittyy läheisesti liikenteen

ohella vapaa-aikaan ja virkistykseen: kävely- ja pyörätiet ovat suosituin liikuntapaikka (seudulliset pääulkoilureitit mainittu virkistysalueissa) Ekohallittu etätyö - suuntaviivat: millä keinoin voitaisiin edistää yleiskaavalla (esim. etätyöpaikat paikalliskeskukseen).

L69

Yleiskaavan esitystapaa voidaan pitää kokonaisuutena selkeänä ja tarkoitustaan vastaavana. Tässä esitysmittakaavassa on vaikea sijoittaa kartalle enempää informaatiota ilman, että esityksen luettavuus ja selkeys kärsisi.

Kaavamääräysten sisältö on muuttunut melkoisesti. Esimerkiksi pääosin asumiseen osoitetut alueet on jaettu kerrostalovaltaisiin alueisiin ja pientalovaltaisiin alueisiin, näistä on vielä erotettu erityisesti toimitilavaltaisina kehitettävät alueet. Merkinnot viestivät yhä enemmän toimintojen sekoittumisesta. Tämä on varmasti paikallaan ja jo tapahtuneen kehityksen mukaista. Kaavamääräyksissä esitetty toimintojen kirjo on kuitenkin useimpien merkintöjen osalta erittäin laaja ja sen perusteella voidaan perustella hyvin monenlaista toimintaa asemakaavoitusvaiheessa. Tämä edellyttäisi yleiskaavan periaatteiden selkiyttämistä erityisesti ympäristöllisesti herkällä alueilla. Tällainen alue on esim. Rajasaari, jonne on osoitettu laajahko hallinnon ja julkisten palvelujen alue. Uudemaan ympäristökeskuksen mielestä tämä alue soveltuu lähinnä virkistyskäyttöön ja siihen läheisesti liittyviin toimintoihin.

Laajasalossa, Malmilla, Koivusaassa ja myös Jätkäsaassa on käytetty merkintätappaa, jossa alueen pääkäyttötarkoituksen sisään on osoitettu kapeammalla viivoituksella myös toisen pääkäyttötarkoituksen mukaista väritystä. Tämän merkintätavan tarkoitusta voi kyllä arvailla, mutta se tulisi selventää merkintöjen selityksissä ja mahdollisesti myös selostuksessa. Tulkinnat tämän merkinnän tarkoituksesta voivat olla erilaisia.

Ympäristökeskuksen käsityksen mukaan myös Helsingissä tarvittaisiin useilla alueilla osayleiskaavatasoista suunnittelua alueiden tarkempien suunnittelullisten lähtökohtien määrittelemiseksi. Tällaisia aluekokonaisuuksia ovat esim. Malmin lentokenttäalue tai Laajasalon öljysatama-alue.

P3

Miksi otetaan liikaa mallia esim. muualta Euroopasta?

M164

Yleiskaavan lähtökohdat, kaupunkirakenteelliset vertailut

Selostuksen osassa 1 on tehty otsikoinnin mukaan kaupunkirakenteellinen vertailu Helsingin ja eurooppalaisten pääkaupunkien välillä. Pidämme esitettyä vertailua puutteellisena. Ver-

tailun lähtökohdat tulee kirjata selkeämmin ja niissä on huomioitava myös taloudelliset, yhteiskunnalliset ja sosiaaliset ulottuvuudet. Ehdotamme että vertailun lähtökohdaksi otetaan Itämeren "talousalueen" vaikutuspiirissä olevat eurooppalaiset kaupungit sekä muita EU:n pienten maiden kaupunkeja, joiden talousalueet vastaavat suuruudeltaan Helsingin talousaluetta.

M60, M212

Yleiskaavaaluonnoksessa esitetään myös kaupunkirakenteellisia vertailuja eräisiin eurooppalaisiin pääkaupunkeihin. Näissä huomiota herättää se, että hallintorakenteita koskevia mainintoja ei ole lainkaan tuotu suomenkieliseen tekstiin, lyhyet kuvaukset sen sijaan löytyvät nidoksen lopun englanninkielisestä osuudesta. Olisi ollut aihetta tuoda esille se, että useissa Euroopan kaupungeissa on käytössä kaupunginosakohtainen (osittainen) itsenäinen hallinto koko kaupungin hallintoa täydentävänä osana. M354, M355

Helsingin vertailukaupungeiksi on otettu muutama eurooppalainen kaupunki. Niistä ovat suurin piirtein samaa suuruusluokkaa Kööpenhamina, Amsterdam, Dublin, Glasgow sekä Tukholma. On mielenkiintoista havaita, että joukkoon ei ole otettu esim. Osloa tai Edinburghia.

Kaupungit on ehkä valittu umpimähkään mutta suunnittelijoille on varmaan ollut yllätys, että tuo otos ei ainakaan kovin vahvasti peruste kasvun ainakaan suuren kasvun tarpeellisuutta. Helsinki ei poikkea juuri mitenkään annettujen tunnuslukujen - kuten asukastiheyden, viheralueiden osuuden, yhden hengen asuntokuntokuntien määrän, julkisen liikenteen osuuden ja työttömyyden valossa - muusta vertailuryhmästä.

Helsingillä ei ole siis sen suurempaa syytä kasvuun, ainakaan liikakasvuun kuin vastaavilla kaupungeilla yleensä. Esim. vuotuinen asuntotuotanto, vaikka se onkin liian pieni, on korkeampi kuin useimmissa vertailukaupungeissa. Meillä tyydytään lähes yksinomaan fyysiseen suunnitteluun. Kaikissa muissa vertailukaupungeissa näytetään pyrittävän myös toiminnan suunnitteluun. Niissä ei tehdä vain yleisKAAVAA vaan samalla myös kaupunkipolitiikka tai strategiaa! Tämä on huomattavasti vaativampaa, mutta myös hyödyllisempää.

Kansainvälinen vertailu on kovin staattinen ja steriili. Tiedot esim. Oslosta osoittavat, että voimakkainta kasvu on ollut kaukana "suurkaupungista", Oslon vuonon pikkukaupungeissa. Miksi ei näin voisi olla meilläkin. Ei kaikkien teiden tule viedä Kamppiin tai Kluuviin. Myös pääkaupunkiseudulla tarvitaan omaleimaisia keskuksia.

M315

Missään vaiheessa ei ole selvitetty, mitä helsinkiläiset odottavat kaupunkinsa kehittämisl-
tä ja millaisessa ympäristössä he haluaisivat
elää, työskennellä ja asua. Siten yleiskaavalta
puuttuu keskeinen pohja.

Helsinki voi välttää vakavan virheen vain pa-
lauttamalla koko yleiskaava 2002:n käsittelyn
alkuruutuunsa. Otetaan pohjaksi nykytilanne ja
ryhdytään yhdessä asukkaiden kanssa aidosti
etsimään ajatuksia siitä, mitä ja miten Helsin-
gissä kehitetään.

M118

Toteamme kannanoton kohteena olevan yleis-
kaavaluonnoksen aineiston kehittyneen myön-
teiseen suuntaan aiemmin esillä olleeseen ra-
kennettaviksi tarkoitettuja alueita osoittanee-
seen aineistoon verrattuna.

M191

Yleiskaavaluonnos antaa hyviä mahdollisuuksia
Malmin, Koillis-Helsingin ja koko kaupungin
kehittämiseen ja tulevaisuuden haasteisiin va-
rautumiseen.

M162

Yleiskaava 2002:ssa on huolehdittava siitä,
että kestävä kehityksen toimintaohjelman
edellyttämät suuntaviivat todella näkyvät myös
kaavoituksessa.

M60, M212

asiakirjoissa ei mainita samanaikaista Paikal-
lisagenda 21 -projektia, jonka tulosten huomi-
oonottaminen yleiskaavatyössä olisi mitä luon-
nollisinta.

M110

Luonnoksessa esitetään melko jyrkkiä mielipi-
teitä tai väitteitä tai vedotaan nimeltä mainit-
semattomiin tutkimuksiin. Miksei lähdeviitteitä
esitetä?

Vierasperäisiä käsitteitä Super City, Network
City ja Garden City ei selkeästi määritellä ja
niiden käyttö vaikuttaa epämääräiseltä.

M234

Yleiskaavan periaatteisiin (luku 5) pitää kuulua
valmistelun yleislain vaatimana lähtökohtana
luonnon monimuotoisuuden turvaaminen koko
kaava-alueella, ei vain Natura- ja luonnonsuo-
jelualueilla. Luonnoksessa olevat suunnittelu-
alueet ovat liian suuria ja yleismalkaisia. Yleis-
kaavaluonnoksessa pitää olla jo ratkaisuehdo-
tus näiden alueiden todelliseksi yleiskaavaksi.

M333

Uutta rakentamista ei pitäisi ohjata alueille,
joissa liikenteen melu ja saasteet ovat jo enti-
sestään ongelmia. Moottoriteiden päälle ra-
kennettavat asuma-alueet (esim. Kulosaari ja
Lauttasaaren Katalaharjun kansi) eivät voi olla
järkevää maapolitiikkaa kun seudulla on va-
paata maata valmiiden raideliikenne yhteyksi-
en varrella.

M235

Ekologisten ja maisemallisten tekijöiden huomi-
oonottaminen yleiskaavaluonnoksessa on
hyvä. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää eri-
tyistä huomiota siihen että Helsingin omalei-
maisuus, vihreys ja merellisyys säilyy. Ekolo-
gisten ja maisemallisten tekijöiden vaikutus
päätoksenteossa tulee nostaa vähintään yhtä
merkittäväksi päätöskriteeriksi kuin taloudelli-
set tekijät.

M187

Toteutussuunnitelmassa pitäisi nykyistä pa-
remmin arvioida rakentamisen ajoituksen ja
jaksotuksen vaikutuksia A) palvelutarpeeseen
B) liikennemahdollisuuksiin. Nämä pitäisi tutkia
peruspiirikohtaisesti ja liikenne-
väylä/pääreitikohtaisesti.

P4

Keskusteluilmapiiri vuoden takaiseen pajaan
on muuttunut aivan toisenlaiseksi. Puolin ja
toisin on tullut tietynlaista ymmärtämystä. To-
sin osa aineistosta on vielä vaikeaselkoista.
Järjestetäänkö asukkaille/ruohonjuuritasolle
mahdollisuus ottaa kantaa paikallisesti eikä
vain yleisellä tasolla? Esimerkiksi kaavoitus-
katsauksessa ollut esitys yleiskaavasta on
abstrakti. Tavallisen ihmisen on vaikea hah-
mottaa laajaa kokonaisuutta. Hyödytäänkö jo-
tain siitä, että kysytään laajaan asiaan kantaa
tavallisilta ihmisiltä? Detaljitaso merkitsee pal-
jon ja tähän tavallisilla ihmisillä olisi annetta-
vaa. Kannattaisi kuunnella tavallista kaupunki-
laista detaljitasolla.

P5

Yleiskaavaluonnos on vaikeaselkoinen, siitä
voisi tehdä seuraavalla kerralla helppolukui-
semman. Kaavamääräykset on yleiskaavakar-
tassa joustavampia, mikä on hyvä asia. Laa-
dulliset tavoitteet puuttuvat? Laadullista arvi-
ointia tulisi myös tehdä.

M179

Luonnosaineistot ovat mielestämme edelleen
väärin painottuneet ja ottavat puutteellisesti
huomioon sekä asukkaiden että luottamus-
henkilöiden aikaisemmillä vuorovaikutuskier-
roksilla esittämän kritiikin.

Helsingin yleiskaavan suunnittelualue-
merkinnät ovat liian laajat ja ylimalkaiset. Jo-
kaisesta suunnittelualueesta tulisi laatia oma
tarkennettu määräys- ja selostusosa, jossa
kyseisen alueen tavoitteet ja luonne määritel-
lään. Merkintä, jossa ainoastaan määrätään
suunnittelualan aluevarausten käyttötarkoi-
tusten suhteellinen säilyminen, on outo ja riit-
tämätön.

Helsingin yleiskaavaluonnos on liian monitil-
kintainen. Yleiskaavaluonnokseen pitäisi sisäl-
lyttää 1) selkeät tavoitteet asuin- ja elinympä-
ristön laadullisesta kehittymisestä, 2) näihin

tavoitteisiin nähden arvioitavissa oleva vaikutusten arviointi ja 3) tavoitteista johdettu selostusosa, jolla kaavamerkintöjen yleissisällön lisäksi luonnehdittaisiin myös merkintöjen päämääriä. Nyt käytössä olevat kaavamerkin-
nät siirtävät keskustelun hyvästä ympäristöstä kokonaan detaljikaavoitusvaiheeseen.

M271

Yleiskaavaehdotustyössä puuttuu viher- ja virkistysaluenormeja. Kaupunginvaltuustolle on tietääkseni tarkoitus esittää hyväksyttäväksi vain kartta. Kuitenkin sen kaavamääräykset ovat epäselviä ja ristiriitaisia ja ne tulisi täsmentää. Edelleen valtuustolle tulisi alistaa hyväksyttäväksi myös detaljikaavat mm. viheralueista tai perinnemaisemista.

M158

pitää erittäin tärkeänä, että yleiskaavamääräykset eivät aiheuta haittaa asumisviihtyvyydelle, vaurioita kantakaupungin rakennettua arvokasta ympäristöä tai tuota uusia liikenneongelmia.

Yleiskaavassa on selvitettävä ja esitettävä kaavakartalla maanalaisten liikenneväylien ja pysäköintilaitosten sekä niiden liittymien periaatteet.

M159

Vuorovaikutus kaavaluonnosta laadittaessa on ollut lain periaatteiden mukaista sekä uusia toimintatapoja ja osallisten aktiivisuutta kehitettävää.

M287

Lausunto- ja asukaskommentointikierroksella olevassa Yleiskaava 2002 -luonnosaineistossa on valitettavan puutteellisesti luettavissa se asukas- ja muu julkinen kritiikki, joka on tuotu esille aikaisemmalla vuorovaikutuskierroksella. Aineisto on sisällöltään osittain ristiriitainen ja siitä puuttuvat kokonaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa aikanaan luvatut vaikutusten arvioinnit. Yleiskaavan luonnosaineistossa ei ole esitetty riittäviä sisällöllisiä tavoitteita siitä, minkälainen on tulevaisuuden Helsinki asuin- ja elinympäristönä. Tavoitteet pitäisi asettaa myös suunnittelualueeksi merkityille alueille sekä kaavassa alue- ja paikalliseskuksiksi mainituille alueille. Esitetyssä muodossa suunnittelualuumerkintä on liian epä-määräinen.

M164

Yleiskaavassa on tuettava Helsingin suurpiiri- en ja osa-alueiden omaleimaisuutta ja toimivuutta. Kaupunginosa-alueiden tahto ja identiteetti sekä hyvä asuinympäristö ja kestävä kehitys tulee ottaa keskeiseksi lähtökohdaksi yleiskaavatyössä, huomioiden pientaloalueiden yhtenäisyys ja pysyvyys. Helsingin yleiskaava 2002 luonnoksessa ei ole lainkaan otettu huomioon osa-alueiden nykyistä viihtyisyyttä

ja hyvää toimivuutta. Helsingin yleiskaava 2002 luonnoksessa edelleen esiintyvä, kaupunkirakennetta segregoiva esikaupunki- ja lähiöajattelu on aikansa elänyt ajattelutapa ja siitä olisi viimeistään yleiskaava 2002 luonnoksessa luovuttava.

M163

Osa-alueiden omaleimaisuutta ja toimivuutta on tuettava. Kaupungin osa-alueiden tahto ja identiteetti sekä hyvä asuinympäristö tulee ottaa keskeiseksi lähtökohdaksi yleiskaavatyössä. Raporttien "esikaupunkiajattelu" olisi viimeinkin hylättävä.

M72

Helsingin kehittämiseen tulee osoittaa konkreettisia, määriteltyjä tavoitteita ja keinoja myös yleiskaavatasolla. Suunnittelun ja toteutuksen resurssit ovat vakavasti epätasapainossa suhteessa esim. läntiseen ja pohjoiseen suurpiiriin.

M265

Yleiskaavaluonnoksen lähtökohtana tulee olla erityisesti Itä-Helsingin kehittäminen lisäämällä erityisesti palveluita ja työpaikkoja. Myös asuntorakentamista voidaan jatkaa Itä-Helsingissä. Itä-Helsingille ominainen merellisyys ja luonnon läheisyys tulee pitää mielessä lopullista yleiskaavaa laadittaessa.

Vastaus:

Yleiskaavaehdotus huomioi uudet väestöennusteet ja ohjaa tarvittavan lisärakentamisen sijoittumisen siten, että asuntotuotanto, toimittalarakentaminen ja siihen liittyvä kokonaisvaltainen yhdyskunnan rakenne pysyy vakaana ja hallittuna. Tämä on koko kaupungin edun mukaista. Helsingin vehreys ja merellisyys on tärkeä vaalittava ominaispiirre. Kehittämällä kaupunkia ja kaikkia sen osa-alueita tasapuolisesti luodaan parhaat edellytykset innovatiivisuuden pysymiselle seudulla.

Yleiskaava on yleispiirteinen maankäytön ohjaamisen keino, joka tarkentuu osa-alueiden ja asemakaavojen detaljisuunnittelulla tarpeen mukaan. Yleiskaavaan osoitetut suunnittelualueet tutkitaan lähemmin omina laajempina suunnittelukokonaisuuksina.

Yleiskaava 2002:n valmistelun päämääriä, tavoitteita ja strategioita on esitetty kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelemässä yleiskaava 2002:n Maankäytön kehityskuvassa (Ksv:n julkaisu 2001:10, 14.6.2001). Yleiskaavaehdotus noudattaa ja tarkentaa Maankäytön kehityskuvaa.

Yleiskaavaluonnos on maankäyttö- ja rakennuslakiin nähden ylimääräinen työvaihe varsinaisen kaavan valmisteluprosessissa. Yleiskaavaehdotusta varten on laadittu kaikki tarvittavat vaikutusten arvioinnit ja selvitykset. Tar-

koitus oli saada mielipiteenantajien ja lausunnonantajien arvio yleiskaavaluonnoksesta.

Vaikka Helsinki hallinnollisena aluerajauksena on vain osa pääkaupunkiseutua, Helsinki on ydinalue, joka toimii koko seudun veturina. Helsingin ominaispiirteitä kehittämällä luodaan parhaat mahdollisuudet oman identiteetin, elinvoiman ja ainutlaatuisuuden säilymiseen myös seudulla vaikuttaen samalla koko maan kehitykseen.

Kehityskuvan eurooppalaisten kaupunkien vertailuun on tuotu eri ongelmien kanssa kamppailevien keskisuurten kaupunkien sarja. Tarkoituksena on herättää keskustelua ja ajatuksia siitä, mihin kaikkeen pitäisi varautua tulevaisuudessa Helsingin kehittämisessä.

Yleiskaavan merkintöihin on tehty muutoksia.

SEUDULLISET KYSYMYKSET

L38

Käsittelen aluksi "Maankäytön kehityskuva" -muistiota.

Raportissa lähinnä osassa 4, (Viheralueet ja rakennuskulttuuri), Esimerkiksi 'Seudulliset painotukset' -osa (s. 9-10) kohdentuu muihin seikkoihin eivätkä viherympäristö ja kaupunkiluonnon monimuotoisuus tule suoranaisesti esille "Seudulliset painotukset" -taulukossa. Tosin voidaan ajatella, että viherympäristö sisältyy "hyvä asuinympäristö" -kohtaan.

Viheralueiden ja luonnon monimuotoisuuden säilymisen kannalta on myönteistä, että uudisrakentaminen suunnataan ensisijaisesti jo kertaalleen rakennetuille alueille (kohta 5.4., s53). Jo kertaalleen rakennetuille alueille rakennettavat viheralueet voisivat muodostaa ikään kuin kaupunkiekologisen kokeen siitä, millaista kaupunkiluontoa saadaan 'tehtyä' jo rakennetuille alueille.

Tällaisten viheralueiden luominen ja niiden kehittymisen seuraaminen loisi myös hedelmällisen yhteistyömahdollisuuden kaupunkisuunnittelijoiden ja kaupunkiekologien tutkijoiden välille. Joutomaiden ja muiden vastaavien alueiden suunnittelu palvelemaan sekä virkistyskäyttöä että monimuotoisuuden turvaamista ('monimuotoisuuden lisäämisalueet') olisi ilmeinen yhteistyöhanke suunnittelijoiden ja kaupunkiekologien välillä.

Esimerkiksi ns. "hallittu hoitamattomuus" -lähestymistavan kehittäminen käytännön menetelmäksi olisi sekä kaupunkiekologisesti että todennäköisesti joutomaa-alueiden suunnitteluun ja hoidon kannalta mielekäästä.

Tutkimukset ovat osoittaneet että monimuotoisuuden säilyttämisessä korostuu monimuotoisuutta ylläpitävien laajempien ekologisten kokonaisuuksien ja ekologisten prosessien tur-

vaamisen tärkeys. Luonto- ja erityisesti kaupunkiluonto - on dynaamista ja uudistumiskykyistä, mutta meidän on huolehdittava siitä, että dynamiikkaa ja uudistumiskykyä ei tukahduteta. Tässä tulee myös pitää mielessä kaupungin historia ja erityisesti kulttuurihistorian ja ekologian kytkennät, joita sivutaan jaksossa 7.6. Näiden ekologisten ja historiallisten "lainalaisuuksien" kytkentöjen viemisessä käytännön kaupunkisuunnitteluun ja viheralueiden hoitoon näen jälleen yhteistyömahdollisuuden kaupunkiekologien (ja muiden kaupunkitutkijoiden) sekä kaupunkisuunnittelijoiden välillä.

L69

Aineistoon liittyy kehityskuva, jossa on haettu tulevaisuuden strategioita ja pitkän tähtäyksen kehittämissuuntia. Tämäntapaisia kehityskuva-tarkasteluja voidaan pitää hyvinä välineinä yleiskaavoitukseen liittyvien tavoitteiden pohittimiseksi ja käsittelemiseksi. Kehityskuvan painopistealueita voidaan myös pitää onnistuneina ja ajan haasteisiin vastaavina.

Kehityskuvan taustalla on Helsingin, Espoon, Kauniaisten, Vantaan ja Sipoon yhteinen maankäytön kehityskuva, jossa yleisellä tasolla on hahmotettu näitä kysymyksiä laajemmissa puitteissa.

L75

Helsingin seudun alueidenkäytön ratkaisulla ja siten myös Helsingin yleiskaavalla on poikkeuksellisen suuri merkitys koko alueen tulevalle kehitykselle ja laajemmaltikin. Ratkaisut vaikuttavat muun muassa alueen ekologiseen kestävytyteen, valtakunnalliseen aluerakenteeseen ja kansainväliseen kilpailukykyyn.

Espoo-Helsinki-Kauniainen-Sipoo-Vantaa kuntien yhteinen maankäytön kehityskuva 12.1.2001 sisältää kannanoton kehittämisen perusteista ja päämääristä ja antaa yleispiirteisen taustan kaupunkiseudun yleiskaavoitukselle. Yhteisen kehityskuvan laatimisen toivoisi kehittyvän edelleen osana kunkin kunnan suunnittelua.

L42

Helsinki-Vantaan lentoasema

Yleiskaavan lähtökohdaksi todetaan, että "Helsinki on eurooppalainen metropoli ja kehittyvä suurkaupunki, joka edellyttää korkeatasoisia kansainvälisiä yhteyksiä ja logistista osaamista." Ilmailulaitoksen mielestä tässä suhteessa aivan keskeinen rooli on myös Helsinki-Vantaan lentoasemalla, joka kuitenkin niin taustamuistioissa kuin varsinaisessa kaavaluonnoksessakin sivuutetaan vain muutamalla toteavalla maininnalla esittämättä mitään tämän valtakunnallisesti keskeisen tärkeän kansainvälisen yhteyden toimivuuden ja kehittämismahdollisuuksien varmistamiseksi pitkällä aikavälillä.

Ilmailulaitoksen näkemyksen mukaan, vaikka lentoasema ei sijaitsekaan varsinaisella kaava-alueella, tulisi yleiskaavassa selkeästi esittää lentoaseman sijainti (kiitotiet ja terminaali-alueet) ja lentoaseman liittyminen kaava-alueen liikenneverkkoon. Liikenneyhteyksissä tulisi varautua riittävään kapasiteettiin myös pitkällä aikavälillä. Lentoaseman tulotie on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittama valtakunnallisesti merkittävä tie, joka tulisi merkitä samalla merkinnällä kuin esim. Kehä III. Myös uusiin valtakunnallisiin yhteyksiin paralleelikiitoteiden välialueelle sen lounais- ja koillispuolelta tulee varautua.

Yleiskaava-alueelle ulottuva lentomelualue puuttuu. Se on esitettävä uusimpien lentomeluennusteiden mukaisena.

Erikseen kaavaluonnoksen liitemuistiossa todetaan vielä, että "Suomen yhteydet muualle Eurooppaan ja muualle maailmaan" tulevat jäämään riippuvaisiksi lentoliikenteestä vielä pitkään. Sen sijaan kotimaan liikenne suurten keskusten välillä tulee aikaa myöten siirtymään ympäristöllisistä syistä ja eurooppalaisten linjausten mukaisesti rautateille. Ainakin visioulottuvuudella tulee varautua siihen, että nopeat junat tulevaisuudessa kulkevat suoraan lentokentälle ja Lentokentän kautta keskustaan. Ilmailulaitoksella on tulevaisuuden liikenteen kehityssuunnista täysin erilainen kuva. Ilmailulaitoksen käsityksen mukaan Suomen väkiluku ja sen ennustettu kehitys eivät tue massaliikennemuotojen kehittymistä. Jyrkkää rajaa kotimaan ja ulkomaan liikenteen välillä ei ole, kotimaan lentoliikenne on merkittävältä osaltaan maakuntakeskusten liityntäliikennettä ulkomaille. Pitkillä kotimaan yhteysväleillä lentoliikenteen kulkumuoto-osuus on selvästi junan osuutta suurempi ja esimerkiksi Oulu-Helsinki reitillä nelinkertainen junaan verrattuna. Pitkillä kotimaan matkoilla ja ulkomaan matkojen liityntäliikenteessä lentoliikenne tulee tulevaisuudessakin olemaan palvelukyvyltään ylivoimainen. Vertaaminen "eurooppalaisiin linjauksiin" ei ole relevantti, sillä suurten kaupunkien ja pienten välimatkojen Keski-Eurooppa on aivan eri asia kuin harvaan asuttu ja pienten liikennevirtojen Suomi.

Kaavaselostuksessa esitetty ajatus nopeiden junien linjaamisesta Helsingistä lentoaseman kautta maakuntiin on mielenkiintoinen ja syytä pitää mielessä pitkän aikavälin tarkasteluissa. Se voisi visioulottuvuudella toimia nopeana yhteytenä lentoasemalle niin Helsingin suunnasta kuin Etelä-Suomen lähikaupungeista.

Kaupungin alueelliset resurssit rakentamiseen alkavat aikanaan ehtyä. Asiaa on syytä jo tässä vaiheessa tarkastella kaupungin rajat ylittäen myös seudullisesta näkökulmasta.

L29

Seudullinen ja maakunnallinen maankäytön suunnittelu olisi huomioitava nykyistä laajemmin ja monipuolisemmin yleiskaava 2002:ssa. Maankäytön kehityskuvassa korostetaan useampaan otteeseen seudullisen suunnittelun huomioiminen tulevaisuudessa (s. 54) Ratkaisuja ei voida siirtää seuraavaan yleiskaavavaiheeseen, vaan maakunnallinen tarkastelu on otettava mukaan nykyiseen yleiskaavaan. Valtioneuvoston hyväksymissä valtakunnallisissa alueidenkäytön tavoitteissa korostetaan, että Helsingin seudun alueidenkäytön ratkaisuilla on poikkeuksellisen suuri merkitys muulle Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan kuntien kehitykselle. Ratkaisut vaikuttavat erityisesti alueen ekologiseen kestävytyteen ja valtakunnalliseen aluerakentamiseen ja koko maan kansainväliseen kilpailukykyyn.

L33

Kaavaluonnoksen tausta on jäsenneily periaatteessa hyvin. Sen keskeinen ongelma on kuitenkin seudullisen näkemyksen ohuus. Aluerakenne on maantieteellinen kokonaisuus joka ei rajoitu kuntarajoihin. Sitä ei myöskään voi ymmärtää tällä tavalla ympäristöstään irrotettuna. Jos Helsingistä puhutaan metropolina, sitä pitäisi myös käsitellä sellaisena. Helsingin kaupunki hallinnollisena kuntana ei ole metropoli, eikä sellaiseksi myöskään voi tulla ei edes yhdellä tai kahdella kuntaliitoksella.

Myös kansainväliset vertailut saivat enemmän syvyyttä, jos enemmän tai vähemmän vaikeasti verrattavien keskuskaupunkien rinnalle otettaisiin koko metropolialue. Siitä voitaisiin edetä hedelmällisiin vertailuihin, jotka tukevoittaisivat nykyisiä kommentoimattomia faktataulukkoja ja kartogrammeja muistuttavia karttaesityksiä. Voittaisiin siis vertailla erikseen keskuskaupunkeja ja erikseen metropolialueita ja mielenkiintoista olisi myös verrata, miten keskuskaupungin ja muun metropoli-alueen välinen työnjako maankäytön suunnittelussa on hoidettu muissa maissa.

Maankäytön kehityskuva jatkaa sitä pioneeri-työtä, jonka Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto aloitti jo edellisen yleiskaavatyönsä yhteydessä. Nyt alkaisi olla aika ottaa jo seuraavakin askel, koska naapurikunnat ovat selvästi uuden lain mukaisia osallisia tässä työssä.

Yksi mahdollinen ratkaisu yleiskaavatyön ongelmiin saattaisi olla se, että taustaselvitys ja kehityskuvatarkastelu irrotettaisiin muusta prosessista omaksi kokonaisuudekseen. Se voitaisiin toteuttaa maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamana kuntien yhteisenä vaiheleiskaavana, joka tuottaisi yhteisen käsityksen seudullisesta aluerakenteesta ja josta olisi oma lausuntokierroksensa. Sen laatimisessa

pitäisi olla mukana koko metropolialueen eli ainakin kymmenen nykyistä kuntaa. Mikään nykyisistä organisaatioista ei sellaisenaan sovi tähän tarkoitukseen, joten yhteistä vaiheyleiskaavatyötä varten pitäisi perustaa uusi elin. Sen kukin kunta voisi laatia oman varsinaisen yleiskaavansa yhteiselle perustalle.

Seudullisen yhteistyön puute heijastuu nykyiseen yleiskaavaluonnokseen siten, että se näyttäytyy etupäässä vanhojen, lähinnä kanta-kaupungin ongelmia ratkoviin kaavojen jatkeena Helsingin rajojen sisällä. Vaikka alussa puhutaan Helsingin metropolista ja sen tulevaisuudesta, kaavassa ratkotaan ensi sijassa keskustan ongelmia. Tämä näkyy mm. keskustan raideliikenneratkojen korostumisena muiden tavoitteiden jäädessä vähemmälle huomiolle - tuskinpa esimerkiksi metron rakentamiselle Laajasaloon löytyisi perusteluja seudullisista tarkasteluista.

L43

Yleiskaavatyö on tehty tavalla, joka antaa hyvät lähtökohdat kaavatyölle, mutta jättää josakin määrin avoimeksi Helsingin kaupungin ja sitä ympäröivän Etelä-Suomen suhteen.

Vaihtoehtoisissa tarkasteluissa olisi ollut pohtia enemmän Etelä-Suomen kaupunkien työnjakoa, kaksisuuntaista työssäkäyntialueen käsittelyä, eri maakuntien ja kaupunkien erilaisia rooleja ja erilaisten vaihtoehtojen tarjoamista.

Yleiskaavan seudullisiin painotuksiin voi pääosin yhtyä, mutta kolmannen tavoitteen "kasvu nähdään voimavarana" ajattelu kohdistettuna vahvasti väestökasvuun johtaa siihen ettei Helsingin pääkaupunkirooli eli vastuu koko maasta voi toteutua mitenkään tasapainoisesti vaan johtaa sekundääritoimintojen ja häiriötä aiheuttavien toimintojen ohjaamiseen muiden alueiden vastuulle.

L45

Maankäytön kehityskuvassa otsakkeen Seudulliset painotukset kehityskuvan lähtökohtana todetaan, että "vahva metropoli tarkoittaa sitä, että Helsinki on tai pyrkii olemaan kansainvälisessä vertailussa kilpailukykyinen kaupunki omassa kokoluokassaan ja yleisimminkin, Tämä nähdään kansallisena etuna. Suomen talouden kannalta keskeiset toimialat tarvitsevat toimintaympäristökseen mahdollisimman suuren ja voimakkaan väestökeskittymän, joka tarjoaa asukkaille ja yrityksille suurkaupungin edut. Jos tällaista ei ole kotimaassa, se haetaan kauempaa. Samalla menetetään mahdollisuudet hyvinvoinnin leviämiseen muualle maahan". Kirkkonummen kunta on samaa mieltä edellä esitetystä lähtökohdasta, jonka tavoitteena on Suomen pääkaupungin ja Helsingin seudun kehittäminen entistä vahvemmaksi eurooppalaiseksi kaupunkiseuduksi. Li-

säksi kunta pitää kehityskuvassa lueteltuja seudullisia painotuksia osuvina huolimatta niiden yleisluontoisuudesta. Eritoten kunta tukee pyrkimyksiä Helsingin seudun kehittämiseksi Pohjois-Euroopan liiketoiminta- ja logistiikka-keskukseksi.

L51

Paineet Helsingin kulttuuriympäristöjen rakentamiseen ovat sitä suuremmat, mitä kauemmin Helsingin maankäyttötarpeita tarkastellaan ja ratkotaan ainoastaan kaupungin omien rajojen sisällä.

Museovirasto olettaa, että koko kasvavan pääkaupunkialueen kulttuuriympäristöjenkin tarkoituksenmukainen vaaliminen helpottuisi mikäli kolmen kaupungin kesken päästäisiin yhteiseen strategiseen yleiskaavoitukseen, jossa kulttuuriympäristö- ja suojelukysymyksiä tarkasteltaisiin koko pääkaupunkiseudun näkökulmasta.

L59

Valtakunnan tason kannanotot pääkaupunkiseudun kehittämisen suuntaan ja välineisiin tulisi olla käytössä. ja Helsingin kuten muidenkin pääkaupunkiseudun kuntien yleiskaavojen laadintaa tulisi koordinoita kuntien yhteisten laadullisten. väestöllisten ja rakenteellisten tavoitteiden pohjalta. Myös maankäyttö- ja rakennuslain suunnittelujärjestelmä tarjoaa tähän täydet mahdollisuudet.

L61

Naapurikuntien maankäytön suunnitelmia, puhumattakaan maakuntasuunnitelmia, joiden vaikutus Helsingille on huomattava, ei Helsingin Yleiskaava 2002 luonnoksessa ole selkeästi esitetty.

L55

Helsingin yleiskaavan laadinnassa on syytä ottaa huomioon, että kunnanvaltuuston 15 päivänä kesäkuuta 2000 hyväksymässä Sipoon kunnan tavoitesuunnitelmassa 2020 on Sipoon väestönkasvun tavoitteeksi asetettu keskimäärin enintään 2 % vuodessa, mikä merkitsee enintään 26 000 asukasta vuonna 2020. Pääosa uudesta asutuksesta ohjataan tavoitesuunnitelman mukaan Nikkilään ja Söderkullaan.

L12

Alueellisesti vain Helsinkiä koskeva suunnittelu ei sellaisenaan voi luoda edellytyksiä vakaiden asuntomarkkinoiden kehitykselle, mikä on ollut keskeinen asuntopoliittinen tavoite niin valtion kuin pääkaupunkiseudun kunnissa jo vuosikymmenen ajan. Vakaiden asuntomarkkinoiden asuntopoliittiset seuraukset koskevat kaikkia väestöryhmiä ja hyödyttävät koko seutukuntaa pitkällä aikavälillä. Siksi asuntokysymykset ovat olennaisilta osin seudullisia, ja erityisesti pidemmälle tulevaisuuteen suuntau-

tuvassa suunnittelussa kuten yleiskaavoituksessa niitä tulisi sellaisina käsitellä.

L16

Pääkaupunkiseudun yhteistyö

Yleiskaavaluonnokseen liittyvä valmistelumateriaali on erittäin laaja ja perusteellinen. Pääkaupunkiseudun kaupunkirakenne ei kuitenkaan ole alueellisesti tasapainoinen. Näyttää sille, että tämäkin yleiskaava pyrkii asuttamaan suurimman osan seudulle muuttajista juuri Helsinkiin (yleiskaava luonnos perustuu arvioon, että Helsingissä on 600 000 asukasta vuonna 2020). Yleiskaava tulisi tehdä kiinteässä yhteistyössä naapurikuntien kanssa, jotta aluetta voitaisiin kehittää yhtenä kokonaisuutena tasapainoisesti ja säilyttää Helsingin viheralueet ja vapaat rannat riittävän laajoina myös jälkipolville.

Yhteistyötä pitäisi yleiskaavoituksessa tehdä koko Helsingin seudun kuntien kanssa entistä enemmän. Tilannetta ei tietenkään yhtään helpota se, että maakuntakaavoja laativien Uudenmaan liiton ja Itä-Uudenmaan liiton raja kulkee Helsingin ja Sipoon välistä. Kuitenkin juuri Sipoon suunnan mahdollisuudet ovat tärkeitä itäisen Helsingin kehittämisen ja toisaalta sen viheralueiden säilymisen kannalta.

L21

Yleiskaava on yksi tärkeimmistä välineistä, joilla kaupunki voi hahmotella tulevaisuuttaan. Nyt laadittava yleiskaava on ensimmäinen, jota laaditaan kaksi vuotta voimassa olleen maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.

Lähtökohtia ja suuntaviivoja yleiskaavatyölle on valtioneuvoston 30.11.2000 hyväksymissä valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa. Uudenmaan liitto on valmistellut maakuntasuunnitelmaa ja maakuntakaavaa koskevia tavoitteita, joilla on vaikutusta yleiskaavoitukseen. Maakuntakaavalla on tarkoitus korvata kaikki vanhat seutukaavat. Se on suunnitelma, jolla ohjataan seudun maankäyttöä ja liikennejärjestelmän kehittämistä.

Uudenmaan maakuntakaava ei kuitenkaan tässä muodossa näytä olevan toimiva väline seudullisten ongelmien ratkaisussa yleispiirteisyytensä ja huonon aluerajauksen takia. Myös YTV on laatinut vision 2025.

Kaupungin ja seudun ongelmien ja kehitystarpeiden kannalta suunnittelualan rajaus vain Helsingin hallinnolliseen alueeseen on kuitenkin liian suppea. Yleiskaavatyössä tulisi tarkastella selvästi laajempaa kokonaisuutta, joka sisältäisi ainakin YTV-alueen ja Sipoon kunnan sekä mahdollisesti myöskin Kirkkonummen. Tälle alueelle tulisi laatia kuntien yhteinen yleiskaava.

L5

On tärkeää valmistella yleiskaava siten, että siinä otetaan huomioon maakuntakaavassa tehdyt merkinnät. Samoin on yritystoiminnan kannalta merkityksellistä, että yleiskaava suunnitellaan ottamalla huomioon pääkaupunkiseutu ja Helsingin talousalue kokonaisuutena.

L6

Viime vuosien aikana Helsingin metropolialueesta on muodostunut kunnallisista rajoista riippumattomasti toimiva yhtenäinen palvelu-, työssäkäynti- ja asuntomarkkina-alue. Alueen hallinto pohjautuu kuitenkin vanhaan kunnalliseen itsehallintoon ja päätökset tehdään sen pohjalta. Näin on syntynyt tai näyttää olevan syntymässä tilanteita, joissa nykyinen hallinnollinen jaotus on asioiden järkevän hoidon esteenä. Yleiskaava-aineistossa oleva kehityskuva on oikean suuntainen, mutta ei riittävä yritys hahmottaa tarvittavaa seudullista yhteistyötä ja alueiden vahvuuksiin pohjautuvaa roolijakoa.

L9

Yleiskaavan jatkokehittämisessä tulisi erityisesti kiinnittää huomiota koko pääkaupunkiseudun yleiskaavojen yhteensovittamiseen, jotta päästäisiin kestäväen kehityksen mukaiseen uuden asuntokannan sijoittamiseen ja kannattavien joukkoliikennetarkaisujen toteuttamiseen.

L13

Yleiskaavan taustamateriaali on laaja ja perusteellinen. Kaupungin ja seudun ongelmien ja kehitystarpeiden kannalta suunnittelualan rajaus vain Helsingin hallinnolliseen alueeseen on kuitenkin liian suppea. Yleiskaavatyössä tulisi tarkastella selvästi laajempaa kokonaisuutta, joka sisältäisi ainakin YTV-alueen ja Sipoon kunnan sekä mahdollisesti myös Kirkkonummen. Tälle alueelle tulisi laatia kuntien yhteinen yleiskaava. Suunnittelualan on liian suppea.

Kysymyksessä on Helsingin hallinnollisen alueen yleiskaavaluonnos. Helsingin nykyinen alue näyttää kuitenkin olevan aivan liian suppea yleiskaavatasoiseen suunnitteluun. Kaupungin ja seudun ongelmista suurta osaa ei voida ratkaista näin suppean ja pitkälle jo valmiiksi rakennetun alueen rajauksissa puitteissa.

Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Sipoon ja Vantaan kuntien yhteinen maankäytön kehityskuva -raportti voi ehkä olla alku laajemman alueen suunnitteluyhteistyölle, mutta nyt se jää liian yleispiirteiseksi ja pinnalliseksi. Olisikin tarpeen laatia näiden kuntien ja ehkä myös Kirkkonummen yhteinen yleiskaava, jossa lähtökohdaksi otetaan seudun aktiivinen ja tasa-

painoinen kehittäminen sekä ongelmien ratkaiseminen.

Uudenmaan maakuntakaava ei näytä olevan toimiva väline seudullisten ongelmien ratkaisussa yleispiirteisyyden ja huonon aluerajauksen takia.

Helsingin oma yleiskaava ei näytä kovin paljon auttavan seudun ongelmien ratkaisussa. Olisi-kin nähtävästi pikaisesti alettava laatia seudun kuntien yhteistä yleiskaavaa, mikäli esim. kunnallista jaotusta ei haluta muuttaa.

L75

Koska pääkaupunkiseutu on käytännöllisesti katsoen yhtä taajamaa, on yhteistyössä tapahtuva yhteisten tavoitteiden toteaminen ja kehittäminen sekä niihin perustuvan maankäytön yhteensovittaminen seudun kuntien yleiskaavoissa erittäin tärkeää maakunnan suunnittelun ja kuntien oman suunnittelun ohella. Konkreettinen yhteensovittaminen jää tässä yhteydessä pitkän aikavälin kehityskuvan sekä YTV:n ja maakunnan liiton selvitysten varaan.

L12

Alueellisesti vain Helsinkiä koskeva suunnittelu ei sellaisenaan voi luoda edellytyksiä vakaiden asuntomarkkinoiden kehitykselle, mikä on ollut keskeinen asuntopoliittinen tavoite niin valtion kuin pääkaupunkiseudun kunnissa jo vuosikymmenen ajan. Vakaiden asuntomarkkinoidenasuntopoliittiset seuraukset koskevat kaikkia väestöryhmiä, ja hyödyttävät koko seutukuntaa pitkällä aikavälillä.

Siksi asuntokysymykset ovat olennaisilta osin seudullisia, ja erityisesti pidemmälle tulevaisuuteen suuntautuvassa suunnittelussa kuten yleiskaavoituksessa niitä tulisi sellaisina käsitellä.

L20

Helsingin seutu tulisi nähdä yhtenä seutukunta ja kehittämisalueena.

L57

Yleiskaava tähtää vuoteen 2020. Lisärakentamistarvetta tulee olemaan tämänkin jälkeen. Yleiskaavaan sisältyy rakentamiskohteita, joita osa kuntalaisista pitää kielteisinä. Nämä kiistanalaiset kohteet ratkaisevat vain tilapäisesti peruskysymyksen kaupungin rakennusmaan tarpeesta. Vaihtoehtona tulisi harkita entistä aktiivisemmin yhteistyön virittämistä pääkaupunkiseudun kuntien kesken.

L69

Yhteistyön kehittäminen pääkaupunkiseudun kuntien yleiskaavoituksessa on tärkeää - yhteisen kaupunkiseudun kehittämisessä eivät rajat saa kahlita alueiden käytön kehittämistä. Tähän yhteistyöhön on tällä hetkellä erittäin hyvät edellytykset, kun Helsingin lisäksi myös Vantaa on tarkistamassa yleiskaavaansa ja

Espeen eteläosien yleiskaavaa ollaan parhailaan laatimassa.

L71

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja seutukaava

Myyrmäen aluekeskus tulee nähdä seudullisena keskuksena, joka palvelee laajaa aluetta kuntarajojen yli; ja sen hyvinvoinnista ja kilpailukyvyistä tulee huolehtia tarpeellisin liikennejärjestelyin seudun kaupunkien ja tiehallinnon yhteistyönä.

P3

Pääkaupunkiseudun kunnat tulee yhdistää, eikä pitäisi etsiä pieniä rakennettavia alueita sieltä täältä.

M271

Paikallishallintoa - joka ei kuulu suoranaisesti yleiskaavan piiriin - tulisi kehittää perustamalla kaupunginosahallinto, joka voisi perustua kaupunginosayhdistysten liiton suurpiireihin.

M354, M355

Miten käy pienten keskusten kuten Lauttasaa- ren, supermarketien valtaan nousun jälkeen. Tarvitaan paikallista politiikkaa. Ilman kaupunginosahallintoa se ei ole mahdollista.

M247

Ensimmäinen ongelma koko suunnitelmassa lähtee sen rajaamiseen melkein yksinomaan Helsingin nykyisten rajojen sisälle. Tehtäväksiannon olisi tullut koskea huomattavasti laajempaa perspektiiviä. Edellytämme, että jatkotyössä niin tehtäisiin. Heti kaupungin alueen ulkopuolelta avautuu valtaisia mahdollisuuksia uusien suunnitelmien tekemiseen. On ikävää, että Helsinki toimii samanaikaisesti kahdessa toisiinsa nähden ristiriitaisessa suunnassa: se ei halua luovuttaa yhtään työpaikkaa ml. valtion virastoja alueelta pois ja samanaikaisesti valittaa siitä, että tulijoita kaupunkiin on liikaa eikä heille riitä kohtuuhintaisia asuntoja. Tästä taas seuraa, että kaikki mahdollinen rakentamiseksi kelpaava halutaan täyttää asunnoilla, työpaikoilla ja liikenneväylillä. Kunnon asumiseen ja elämiseen jää vastaavasti entistä vähemmän tilaa. Edellä kuvattu linja johtaa arvokkaiden kulttuurimaisemien hävittämiseen tai näivettämiseen.

M60, M212

Uuden maankäyttö- ja rakennuslain tarjoamaa mahdollisuutta seutukuntakaavan laatimiseen ei ole haluttu käyttää. Ehkä kuntien halu tai kyky yhteistyöhön ei ole tähän riittänyt. Maankäyttö- ja rakennuslain mukainen yhteinen seutukuntakaava on ainoa ratkaisu ja suunnittelukeino pääkaupunkiseudun kehittämiseen.

M244

Olisi parempi, että Helsingin seudun kaupungit yhdistettäisiin, jotta käyttämätöntä maa-aluetta olisi saatavissa enemmän. Aika on ajanut pel-

kästään nykyisen Helsingin kunnanrajojen sisälle pitäytyvien tarkastelujen ohi siinä mitassa, ettei niihin ole mielekästä investoida sen enempiä suunnittelua kuin lausuntonmenettelyjäkään. Kysymys on pitkälle tulevaisuuteen tähtäävästä toiminnasta ja sellaisen kaupungin rakentamisesta, jonka perusrakenteille voidaan ennakoita kestävyttä ja pitkää ikää. Silloin tulee lähtökohtien - myös hallinnollisessa mielessä - rakentua kestäväille ja kyllin laajalle pohjalle.

Yleiskaava 2002:n laatimisen ongelmat eivät ole suorituksessa vaan ohjelmoinnissa. Yleiskaavan laatijat ovat suorittaneet mahdotonta tehtävää, jonka kunnallispoliittisilla tasoilla annetut lähtökohdat eivät jätä tilaa onnistuneille ratkaisuille asumisen, liikenteen, elinkeinotoimintojen, tai koetun kaupunkiympäristön näkökulmasta. Hyvätkään detaljiratkaisut eivät riitä vastapainoksi tilanteessa, jossa ylemmän tason kaupunkirakenteet eivät kannata eivätkä kestä tulevaisuutta.

M154

Helsingin edun mukaista ei ole ahtaa niemi täyteen ihmisiä. Kun Helsingistä katsoo pohjoiseen, niin siellä on 1000 km rakentamatonta maata. Yhteistyössä ja luovilla ratkaisulla muiden kuntien (jopa valtion) kanssa voitaisiin rakentaa korkeatasoisia, luonnonläheisiä, hyvillä kulkuyhteyksillä varustettuja "kaupunginosia" kauemmaksi ydinkeskustasta.

M68

Seudullinen kaavoitus pääkaupunkiseudulla on myös jäänyt heikoksi. Kuntien keskinäisen kilpailun sijasta saavutettaisiin paljon parempia tuloksia ympäristön ja helsinkiläisten viihtyvyyden kannalta jos pääkaupunkiseudun kunnat tekisivät aktiivista yhteistyötä kaavoituksessa, lisärakentamisen ohjaamisessa sille parhaiten soveltuville alueille ja tehokkaan joukkoliikenteen kehittämisessä.

M187

Pääkaupunkiseudulla pitäisi tehdä yhteinen maankäytönsuunnitelma meneillään olevien yleiskaavatoiden ja maakuntakaavan lisäksi. Myös Helsingin ja Espoon yhteistä yleiskaavatyötä kannattaisi harkita.

M328

Pääkaupunkiseudun suunnittelun tilanne on nähdäkseni tullut umpikujaan. Tästä jatkaminen vaatii koko pääkaupunkiseudun samanaikaista huomioon ottoa. Helsingin ja Espoon asukkaiden kannalta ei juurikaan ole merkitystä sillä missä kuntarajat kulkevat. On asukkaiden etujen vastaista jos joku pääkaupunkiseudun kunta toimii koko alueen rakennetta väärin tavalla. Teknologiatihentymät voidaan sijoittaa Kehä I varrelle, minne jo ovat alkaneet muodostua.

M212

Asuminen on ratkaistava Helsingin metropoli-alueen - nyky nimeltään pääkaupunkiseudun - kokonaisuudessa. Tämän alueen suunnittelu tulee asettaa välittömästi osapuoleksi laajempiin alueellisiin ja valtakunnallisiin kehittämissuunnitelmiin.

M235

Helsingin kehitystä ei tule tarkastella yksittäisenä saarekkeena, vaan yhteistyössä muiden pääkaupunkiseudun kuntien kanssa.

M110

On hyvä, että seudun kuntien johto on ryhtynyt pohtimaan yhdessä yhteisiä ongelmia. Tässä ei kuitenkaan käy ilmi - länsimetrosuunnitelmaa lukuun ottamatta - miten Helsingin yleiskaavatyö nivoutuu muiden kuntien yleiskaavoihin tai niissä käynnissä oleviin kaavoitusprosesseihin ja miten on tarkoitus edetä.

M354, M355

Helsingin tulevaan väestölisäykseen voidaan vaikuttaa todellisella yhteistyöllä pääkaupunkikuntien välillä. Ei pidä olla itsestään selvyys, että Helsinki pyrkii ottamaan mahdollisimman suuren osan seudulle työn perässä muuttavista. Mitä tehdään silloin, jos ja kun tulee seuraava muuttoaalto? Tämän lisäksi pitäisi pyrkiä myös laajempiin ja tasapainotetumpiin ratkaisuihin. Keravan ja Järvenpään väliin voitaisiin rakentaa aivan uusi kaupunki, kuten on ehdotettukin. Samoin pitäisi olla Suomessakin mahdollista luoda "nauhakaupunkien" vyöhyke.

M60

Kansainvälistyminen on eräs syntyvän Suur-Helsingin peruskiviä. Metropolin järkipäivä kehittäminen yhtenäisenä asumis-työpaikka-alueena, joka se on, ja asukkaidensa toimivana elämäntilana on oma, kansainvälistymisen tavoittelua tärkeämpi tehtävä. Tähän ei rajoittuminen nykyisen Helsingin alueeseen tarjoa järkipäiväisiä mahdollisuuksia.

L29

Metropoli -periaate ja Helsingin kaupungin kasvattaminen Keski-Euroopan mittakaavojen mukaisesti on Helsingin luonnonsuojeluyhdistyksen mielestä väärä ja epärealistinen lähtökohta, josta kehittää kaupunkikuvaa. Metropoli -malli tukee nopeaa kaupunginkasvua ja voimakasta toimintojen lisäämistä. Jatkuvalle ja nopeatempoiselle kasvulle ei ole välttämättä hyviä seurauksia. Jo nyt kaupunkirakenteessa on havaittavissa sosiaalista eriarvoisuutta ja useimmat 1990-luvulla rakennetut asuinalueet ovat osoittautuneet sosiaalisesti yksipuolisiksi.

Anonyymi:

Mielestäni Suomi ja suomalaiset tarvitsevat EDES yhden metropolin jossa olisi ihmisvilinää vähintään yhtä paljon, kuin Tukholmassa. Hel-

sinki oli hyvää vauhtia kehittymässä siitä ma-
sentavasta kyläpahasesta kansainvälisen luo-
kan kaupungiksi, kunnes joku valopää keksi,
että estetään ihmisiä muuttamasta sinne mihin
he haluavat. HELSINKIIN!

Myös kaupungin egoa voisi hieman nostattaa
korkeammalla arkkitehtuurilla, sillä jo jokainen
esim. Tallinnassa piipahtanut muistaa että mi-
ten niitä Tallinnan upeita torneja ja tapuleita
ihailtiin jo kaukaa mereltä ja kotimatalla takai-
sin Helsinkiin surtiin ja naureskeltiin Suomen-
lahden pannukakkua!

M72

Helsingin seudun kunnat ovat kyvyttömiä te-
kemään yhteistyötä, miten voitaisiin vastata
väestön kasvuun. Yleiskaavoittajien työnantaja
on valtuusto. Ne pitäisi pakottaa tekemään yh-
teistyötä. Helsingissä on suuri tonttipula. Van-
taa, Helsinki ja Espoo tulisi yhdistää. Sitten
meillä olisi tiiviisti rakennettu Helsinki ja kunti-
en välien kilpailu poistuisi. Helsingin yleiska-
valuonnokseen sisältyvät kaksi kehityskuvaa -
maakuntakaupunki ja metropoli - ovat molem-
mat epäselvää mielikuvamarkkinointia. Yleis-
kaavan tavoitteet tulee määritellä niin, että
meille muodostuu oma selkeä identiteetti.

Helsinki on ollut ja ansainnut määreen Itäme-
ren tytär ja Pohjolan valkea kaupunki. Niiden
toivoisi olevan suuntaviivoina edelleenkin. Hel-
sinki voisi olla "pieni suurkaupunki", jossa yh-
distyvät samalla kertaa sekä pienuuden että
suuruuden edut.

M301

Tyytyväisinä voimme todeta seutuyhteistyön
myös Itä- Uudenmaan osalta tulleen maan-
käyttöön mukaan "Maankäytön kehityskuvan"
muodossa Odotamme nyt pidemmälle mene-
viä maan käytön suunnitelmia, joissa Kehä
III:n logistiikkavyöhykkeen tulevat työpaikat,
asuminen ja palvelut on sijoitettu ajattelematta
kuntarajoja. Ehkä rajat ylittävä ajattelu onkin jo
mukana YK 2002 luonnoksessa, kun alueel-
lemme on esitetty aiempaa vähemmän uusia
työpaikkoja ja enemmän Jakomäen palveluja
tukevaa kerrostalovaltaista asuin/toimitilaa.

M338

Sipoon maankäytön suunnitelmista ei ole asia-
kirjoissa esitetty mitään, vaikka niiden merkitys
Itä-Helsingille on erittäin huomattava esim. lä-
piajoliikenteen mahdollisen kasvun kautta (osa
2 s. 56). Myös mahdollinen metron jatkaminen,
Sipooseen lisäisi alueen asutusta. Seutunäkö-
kulma olisikin tuotava yleiskaavan asiakirjoissa
selkeästi esille.

M333

Helsingin yleiskaavaluonnos esittää kasvun
vain helsinkiläisenä ilmiönä. Kuitenkin muutok-
set tulevat koskemaan koko pääkaupunkiseu-
tua. Helsingin yleiskaava ei saisi edetä ennen

Uudenmaan maakuntakaavaa, eikä ainakaan
ennen Etelä-Espoon yleiskaavaa.

M86

Yleiskaava-luonnoksesta ei löydy laajempia
seudullisia argumentteja. Eikö pääkaupunki-
seudun yhteisestä kehityskuvasta virinnyt tä-
män enempää konkreettisia ajatuksia yhteis-
työn sisällöksi? Toivottavasti tämä on viimei-
nen kerta, kun Helsinki valmistele uuden
yleiskaavansa Helsingin kaupunkisuunnittelu-
viraston sisäpiirityönä.

Espoon ajatukset Keski-Espoon kehittämis-
tä, Helsingin suunnitelmat rakentaa ja kehittää
Keski-Pasilaa ja pääradan nauhakaupunki-
ajatukset pitäisi sovittaa yhteen ja koordinoita
keskenään. Koordinointi on myös välttämätön-
tä uusien liikenne- ja ratkaisujen kehittämisessä.

M39

Pääkaupunkiseudun kuntien ja ympäristökun-
tien pitäisi mahdollisimman pian päästä sopi-
mukseen alueidensa kokonaisvaltaisesta
suunnittelusta. Liian tehokas asutuksen tiivis-
täminen tuo esimerkiksi Helsinkiin lisää asuk-
kaita, mutta karkottaa juuri sen varakkaamman
osan, jota kaupunki taloudellisesti tarvitsisi.

M166

Katson että asuntopula on ikuinen. Kaikkiin
äänestyksiin on osallistuttu, ei ole auttanut.

M137

Laaditun kehityskuvan ja yleiskaavasunnitel-
man toteutuksen seurauksena olisivat liiallisen
kasvun aiheuttamat ongelmat, kuten mm.

- pääkaupunginseudun ulkopuolelta pääasias-
sa työn vuoksi tulleet muuttajat sopeutuvat
huonosti urbaaniin kaupunkielämään ja joutu-
vat alttiiksi vakaville henkisille ja sosiaalisille
häiriöille, -liiallinen väestömäärä aiheuttaa
epäviihtyvyyttä kaikille ja lisää ruuhkautumista,
- ympäristön tila heikkenee ja saastuminen li-
sääntyy, -luonnonympäristö vähenee ja turmel-
tuu,

- koko kansantalouden kannalta epäterve kes-
kittyminen tulee kalliiksi,

- globaalisesti arvioiden liiallinen kasvu lisää
eriarvoisuutta ja vielä suuremmat ongelmat
jäävät ilman resursseja.

Jotta ongelmilta vältyttäisiin, vuoden 2020 vä-
estötavoite tulisi asettaa hyvin lähelle nykyistä
tasoa.

M316

Sivulla 11 todetaan "Yleiskaavan lähtökohtana
on, että Helsinki on eurooppalainen metropoli
ja kehittyvä suurkaupunki". Mutta heti seuraa-
valla sivulla, siis sivulla 12, puhutaan Helsingin
"pyrkimyksestä eurooppalaiseksi suurkaupun-
giksi". Mielestäni ei todista mistään suuresta
visiosta se, ettei edes suunnitteluvaiheessa
olla selvillä onko Helsinki jo eurooppalainen

suurkaupunki vaiko vasta pvrkimässä sellaiseksi.

P5

Yhteistyö ympäröivien kuntien kanssa saisi olla tehokkaampaa. Muodostetaan suurkunta Helsingistä.

M179

Muutosten seurausten ja hallinnan pohtiminen edellyttää yhteistyötä pääkaupunkiseudun kuntien välillä ja Helsingin yleiskaava ei saisi edetä ennen Uudenmaan maakuntakaavaa, PLJ 2002 -työtä tai Etelä-Espoon yleiskaavaa.

M271

Ennen kaikkea katson, että muuttopaineiden ja työpaikkarakenteen kannalta Helsingin tulisi nykyistä aktiivisemmin pyrkiä seudulliseen yhteistyöhön, siis Suur-Helsinkiin, vertailukohtena esimerkiksi Greater London tai Storstockholm.

M330

Uuden maankäyttö- ja rakennuslain suomaa mahdollisuutta seutukuntakaavan laatimiseen ei ole haluttu käyttää. Ehkä kuntien halu tai kyky yhteistyöhön ei ole tähän riittänyt. Toistuvasti ovat eri virkatahot vakuutelleet, että kaa-voitusyhteistyö nykytoimijoidenkin välillä on ollut tehokasta ja tulokseen vievää. Töölö - Seura - Sällskapet Tölö ry haluaa painottaa yhteistyön tärkeyttä.

Kehityskuva sisältää lyhyen seudullisen osuuden. Luettelo seudullisista painotuksista alkaa lauseella "Suomi tarvitsee vahvan metropolin". Mitä aluetta ja väestöllistä volyyymia metropolilla tarkoitetaan, jää lähinnä lukijan tulkittavaksi. Kansallisena etuna kuitenkin mainitaan tarvittavan "mahdollisimman suuri ja voimakas väestökeskittymä, joka tarjoaa asukkaille ja yrityksille suurkaupungin edut". Todetaan, että vahvalla metropolilla tarkoitetaan kansainvälisessä vertailussa kilpailukykyistä kaupunkia.

On vaikeaa kuvitella jonkun pääkaupunkiseudun osa-alueen - olipa se sitten Espoo, Vantaa, Kauniainen, Sipoo tai nykyinen kunta-Helsinki - menestyvän yksinään kilpailukykyisenä toimijana kansainvälisillä markkinoilla. Kansainvälistyminen edellyttää Suur- Helsingin perustamista.

Yleiskaava 2002 luonnos ei lainkaan kommunikoi valtakunnan- tai maakunnan suunnittelun kanssa, ei myöskään YTV:n tai Helsingin rajanaapureiden kaupunkisuunnittelun kanssa. Onko tämä järkevää, tuloksiin johtavaa varainkäyttöä?

Asuminen tulisi ratkaista Helsingin metropoli-alueen - nykynimeltään pääkaupunkiseudun - kokonaisuudessa. Tämän alueen suunnittelun tulee asettua välittömästi osapuoleksi laajempiin alueellisiin ja valtakunnallisiin kehittämistä koskeviin keskusteluihin.

M24, M175

Pääkaupunkiseudun yhteistyö ei näy luonnoksessa mitenkään. Tuloksena on epätietoisuus esitettyjen ratkaisujen suhteesta pääkaupunkiseudun muiden kuntien suunnitelmiin.

Liikenne- ja palvelurakenteet pitää viedä suunnitelmiin ennen rakentamispäätöksiä, jotta ne ajoittuisivat oikein suhteessa asuntojen ja työpaikkojen rakentamiseen. Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2025 antanee perustaa ratkaisuille, samoin YTV:n selvitykset ja suunnitelmat.

M159

Pääkaupunkiseudun kuntien yleiskaavojen yhteensovittamisen soisi olevan selkeämpää ja suunnitelmallisempaa.

M287

Helsinki on osa pääkaupunkiseutua kehyskuntineen. Yleiskaavan tulevaisuuden kuva tulisi nähdä osana koko talousalueen kehitystä. Eri-laisilla vaihtoehtoisilla malleilla tulisi löytää yhteinen näkemys seudun tulevaisuudesta. Nyt tällaista vaihtoehtoisien tulevaisuuksien tarkastelua ei luonnosvaiheessa ole tehty.

P3

Helsinki alistuu toimimaan nykyisten rajojen sisällä, kaupunkirakenne "seisahtuu" rajoille. Pääkaupunkiseudun kunnat yhteen. Paja oli yksimielinen tästä asiasta. Reuna-alueiden kehittäminen on jäänyt suunnittelusta jälkeen.

M243

En missään nimessä ole edistystä vastaan vaan haluan aina mennä eteenpäin. Tässä tapauksessa toivoin kaupungin päättäjien syventyvän myöskin sellaiseen mahdollisuuteen, että pääkaupunkiseudun kunnat todella liittyisivät toisiinsa. Silloin saisimme todellista edistystä aikaan kaikkialla ja voisimme olla ylpeitä tästä ainutlaatuisesta, monipuolisesta pienestä suur-kaupungista.

M3, M4, M38, M334, M342

Keinotekoiset pääkaupunkiseudun kunnanrajat eivät saisi olla suunnittelun lähtökohtana. Se johtaa mielestäni järjenvastaisiin suunnitelmiin, joiden mukaan vesialueet täytetään kunnanrajan saakka lisäveronmaksajien saamiseksi jonkun kunnan puolelle (viittaa Koivusaaren suunnitelmaan). Nykysuunnitelma lähtee siitä, että mainitusta akselista muodostuu ns. High Tech alue. Ensimmäiset merkit tämän ajatuksen paikkansapitämättömyydestä näkyvät jo, esimerkkinä tyhjä "Nokia-talo" vanhan Lepakon tontilla. Suunnitelmat, päätökset ja ensimmäiset toteutukset on tehty 1990-luvun IT-buumin/huuman aikana. Tilanne tänään näyttää aivan toisenlaiselta.

Sen lisäksi näköjään kuvitellaan, että mainitusta pidennetystä akselista Kampi-Ruoholahti-Lauttasaari-Tapiola-Matinkylä-Kivenlahti muo-

dostuu kannattava "ostoskeskusnauha". Riittääkö kaikille asiakkaita? Rohkenen epäillä. Stockmann-Forum-Sokoksen lisäksi rakennetaan massiivinen ostoskeskus Kampin alueelle. Sitten meillä on/tulee Ruoholahden ostoskeskus, jonka jälkeen seuraavat Lauttasaari, Tapiola, Iso Omena, Olari ja Merituuli. Hännänhuippuna on Kivenlahden Lippulaiva. Seuraus on tietenkin tämä, kun jokainen kunta suunnittelee ja optimoi omasta näkökulmastaan. Yleiskaavasunnittelussa olisi otettava huomioon pääkaupunkiseudun kokonaistilanne, eikä tehdä lyhytnäköisiä suunnitelmia, jotka rajoittuvat vain kuntien rajoihin.

"Kristiina":

On epärealistista yrittää lisätä Helsingin asukasmäärää yli sadalla tuhannella ihmisellä ja yhä säilyttää edes jonkin asteinen väljyys rakentamisessa. Toteuttamalla suunnittelu järkevästi Espoon, Vantaan, Kauniaisen sekä mahdollisesti Vihdin ja Tuusulan kanssa, pääsisimme epäviihtyisistä rakennuskomplekseista ja voisimme rakentaa pientalo-alueita. Tämä tosin edellyttää panostamista joukkoliikenteeseen ja sen toiminnan parantamista.

M258

On peruuttamattoman tyhmää hylätä meren ja luonnon oma kauneus täyttämällä merta maapulaan (kaavoitetun tonttimaan puutteeseen) vedoten. Ratkaisu on Helsingin ja Espoon yhdistyminen, näin löytyy maata ja liikenteen ja kaavoituksen voi tehdä kokonaisvaltaisesti.

P3

Pääkaupunkiseutua tulee rakentaa mantereelle, ei Viroon päin.

Seudullinen strategia puuttuu, sitä ei ole myöskään maakuntakaavassa. Helsingin seudulla on vain "johtajiston sopimus" eli seudullinen maankäytön kehityskuva. Yleiskaavaluonnoksesta puuttuu seudullinen strategia, siinä on vain etsitty joka ikinen mahdollinen rakennettava alue.

Palautelomakkeet:

- Naapurikuntien kartta-alueet näkyviin ja yhteistyö
- Miksi Helsinkiä, Espoota ja Vantaata ei yritetä todenteolla yhdistää yhdeksi kaupungiksi
- Helsingin kasvu pitää ohjata muihin keskuksiin
- Suur-Helsinki tarvitsee ylikunnallisen suunnittelu- ja toteutuspolitiikan
- Jos Helsinki haluaa metropoliksi, ei sen pinta-ala riitä (vrt. Tukholma tai Lontoo). YTV ei asiantuntemuksellaan yllä suunnittelutasolle. Siis uusi yhteinen suunnitteluelin.

- Ellei 100 vuoden suunnitelmaa ole, tulee pula rakennusmaasta tai alueliitos väkisin välttämättömäksi.

- Rakentamisen painopiste pohjoisemmaksi

Vastaus:

Helsingin seutu kasvaa merkittäväksi metropolialueeksi pääkaupunkiseudun kuntien yhteisvastuun voimalla. Kuntien yhteisessä maankäytön kehityskuvassa on esitetty seudullinen näkemys, jonka mukaan metropolialueen eri osat erikoistuvat ja profiloituvat omaleimaisiksi keskuksiksi ja siten täydentävät ja rikastuttavat seudullista kokonaisuutta.

Osaksi asukaspalautteen johdosta laadittu kuntien yhteinen maankäytön kehityskuva vie kuntien yhteistyötä eteenpäin. Seudullinen yhteistyö toimii myös Uudenmaanliitossa parhailaan laadittavana olevan Uudenmaan maakuntasuunnitelman ja maakuntakaavan valmistelussa sekä YTV:ssä laadittavana olevan pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä PKS 2025 suunnitelman laadinnassa. Seudullinen yhteistyö on tärkeä ja jatkuva prosessi.

Kuitenkin jokaisen kunnan on otettava vastuu oman alueensa yksilöllisistä ratkaisuisista asioiden hoitamiseksi. Valmistella oleva Helsingin Yleiskaava 2002 on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma joka käsittää rajojensa sisäpuolelle piirtyviä alueita. Yleiskaavassa on huomioitu PLJ2002, kuntien yhteistä kehityskuvaa, Maakuntakaavaluonnosta, PKS 2025, voimassa olevaa seutukaavaa ja valtion tilastokeskuksen, Uudenmaan liiton sekä YTV:n väestöennusteet.

Koko seutua ja maata edistää liikenneyhteyksien, etenkin raskaan raideliikenteen kehittäminen ja väestönkasvun ohjaaminen raideliikenteen ja pääliikenneväylien varteen. Keskeinen ratkaisu seudun kasvavaan liikenneongelmaan on joukkoliikenteen kehittäminen yksityisautoilun rinnalla.

Yleiskaavan yleispiirteisyys sallii esitettyihin maankäyttöluokkiin myös muita toimintoja. Tämä mahdollistaa meluntorjunnan.

Väestöennusteet koko seudulle kertovat maltillisesta kasvusta, jota kaikkien seutukuntien on huomioitava tarkentaessaan yleiskaavataso suunnitelmiaan. Helsingin yleiskaava on omalta osaltaan huomionnut kasvun sen osan, jonka arvioidaan kohdistuvan Helsingin alueelle. Yleiskaavassa esitetään tavoitteet rakentamiselle vuoteen 2020. On oletettavaa, ettei Helsingin ja seudun kasvu pysähdy siihen. Kaupunkirakenteen tiivistäminen on tulevaisuudessa yhä vaikeampaa. Ehkä kaikkea maarakentamistarvetta ei pystytä tyydyttämään sillä.

Tarvitaan edelleen uusia, laajoja alueita asunto- ja työpaikkarakentamista varten.

Yleiskaavalla ei ohjata poliittisia ja hallinnollisia aluerajoja. Se tapahtuu muissa yhteyksissä. Yleiskaavalla ratkaistaan maankäyttö, liikennejärjestelmä ja infrastruktuuri. Muihin asioihin ei yleiskaavalla voi suoraan vaikuttaa.

VÄESTÖNKASVU

L59

Kaupungin kasvun vaikutuksia tulisikin tutkia yleiskaavaluonnoksessa esitettyä perusteellisemmin ja analyttisemmin. Muuttoliikkeestä aiheutuu kaupunkirakenteellisia muutoksia ja pitkävaikutteisia kustannuksia sekä lähtö- että tulokunnissa. Helsinki saa muuttovoittoa, mutta kaupungin kestäviä mahdollisuuksia sijoittaa kaikkea tarvittavaa toimintaa alueelleen tulee selvittää vakavasti.

Yleiskaavaluonnoksen väestökasvuennusteet voinevat toteutua maan sisäisen muuttoliikkeen ansiosta. Aktiivinen kannanotto ja vaikuttaminen muuttovirtoihin vaatisi onnistuakseen edellä viitattua yhteistyötä. Samoin mahdollista kansainvälistä muuttoa ja kulttuuris- taloudellista valmistautumista siihen tulisi tutkia seutukuntapohjalta.

Väestökasvu voi vaikeuttaa entisestään mahdollisuuksia parantaa kaupungin yleistä asumistasoa ja vaikuttaa ahtaasti asumiseen.

L76

Yleiskaavaluonnos on mitoitettu 600 000 asukkaan mukaan. YTV:n ja Uudenmaan liiton yhteisten seudullisten kasvuarvioiden mukaan Helsingin väestön arvioidaan kasvavan 620 000 asukkaaseen vuonna 2025. Yleiskaavatyössä tulisikin jo mitoitustarkastelussa varautua tähän suurempaan väkilukuun., Mitoitusta toisaalta helpottaa se, että asumisväljyys jäänee pienasuntovaltaisessa Helsingissä alle selostuksessa esitetyn 40 huoneistom²/asukas.

L3

Helsingin väestörakenne ja asuntokanta poikkeavat melkoisesti seudun keskiarvoista. Jäljellä oleva rakennusmaa tulisi kaavoittaa siten, että syntyneitä vinoumia oikaistaan. Tällä tavoin lievennettäisiin koko Helsingin seudun kuntien välistä erilaistumista polarisoitumista.

L12

Helsingin houkuttelevuus ei koske vain ns. osajaväestöä vaan kasvavassa määrin myös työ- ja asuntomarkkinoiden ulkopuolelle jäänyttä väestöä. Mm. maahanmuuttajaväestö keskittyy erityisesti Helsinkiin. Tämän väestöosan, kuten myös pienipalkkaisen vuokra-asuntomarkkinoilla toimivan kuluttajaryhmän

asumiskysymyksiä joudutaan ratkomaan yleiskaavasuunnittelun ulkopuolella.

L66

Helsingin kaupungin yleiskaavaluonnoksen väkilukua, väljyyskasvua, työpaikkojen määrän kasvua ja toimitila- ja palvelutilatarvetta koskevat mitoitukset vastaavat Uudenmaan liiton suunnittelussaan käyttämiä lukuja.

L1

Tällä hetkellä väestön kasvu on nopeaa Helsingissä. Parinkymmenen vuoden sisällä kuu-tisenkymmentä tuhatta asukasta.

L4

Yleiskaava 2002 luonnoksen lähtökohtana on ollut kaupungin kasvu. Kasvu asettaa alueelle suuria haasteita sekä asumisen että palvelujen suhteen. paikkojen mukana tapahtuva muuttoliike tuo Helsinkiin työikäistä väestöä joista suuri osa on työ- ja asumisuraansa aloittavia perheitä ja yksinäisiä henkilöitä. Asuntotuotannon tulisi vastata syntyvää tarvetta. Kun tavoitteena on ikääntyneen väestön kotona asumisen turvaaminen mahdollisimman pitkään, tulee myös tämä huomioida uudessa asuntotuotannossa ja vanhan korjaamisessa.

L5

Pääkaupunkiseudun väestömäärän arvioidaan nousevan nykyisestä noin 960 000:sta vuoteen 2025 mennessä noin 1 170 000:een. Uudella maalla väestökasvu keskittyy selvästi pääkaupunkiseudulle. Helsingin osuus runsaan 210 000 henkilön kasvusta on noin 64 000 henkilöä.

Kauppakamari pitää tärkeänä, että Helsingin väestömäärän kasvun lisäksi yleiskaava 2002:n suunnittelussa otetaan huomioon koko pääkaupunkiseudun väestömäärän kasvu.

L21

Helsingin kaupungin väkiluvun odotetaan vuoteen 2020 mennessä kasvavan 600 000 henkeen. Olisi kuitenkin vielä syytä harkita, onko tällainen suhteellisen lyhyessä ajassa toteutuva voimakas kasvu realistinen ja ennen kaikkea toivottava. Ehdotusta laadittaessa ei ole otettu riittävästi huomioon oletetun kasvun taloudellisia, kunnallistaloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia.

L29

Sen sijaan että kaupunki valmistautuu kahdenkymmenen vuoden aikana sijoittamaan 40 000 (tai jopa enemmän) uutta asukasta voisi aktiivisella aluepolitiikalla pyrkiä hillitsemään kaupunkialueen asukasmäärän kasvua.

Kasvun rajat olisi pyrittävä selvästi määrittämään ja kasvun aiheuttamat sosiaaliset, ekologiset ja taloudelliset haitat olisi tutkittava. Uusissa, kasvavissa kaupunginosissa on havaittu monia sosiaalisia ongelmia. Asukasmäärän nopean kasvun hyötyjen ja haittojen vertai-

lu olisi itä liittää yleiskaava 2002 taustaineistoon.

Uusien asuntojen rakentaminen on tapahtunut kokonaisvaltaisesti nykyiset asukkaat ja heidän lähiympäristönsä huomioon ottaen.

P2/Eija Eso

Yleiskaavaluonnos on kohtuullisen onnistunut. Väestötavoite on ehkä vähän vaatimaton. Syntyvyys on mittavaa, siltä ei voi sulkea silmiä. Helsinkiin on aina muutettu (meistäkin varmaan suuri osa) - mikä oikeus meillä on estää muita tulemasta paremman elämän perään.

Helsingistä ei löydy kunnan omakotitontteja. Vaikka haluaisimme, emme kykene vastamaan väestönkasvuun.

P2/Eeva-Liisa Blom

Asetan kyseenalaiseksi yleiskaavaluonnoksen asukasluvun. Helsingin kasvua tulisi rajoittaa, koska täällä on jo paljon kasvuun liittyviä ongelmia, kuten rikollisuutta, asuntopula, sosiaali- ja terveysongelmat. Ei pitäisi ainakaan hokutella tänne lisää asukkaita. Kasvua pitää rajoittaa. Tämä on aluepoliittinen kysymys. Tiivistäminen tuo epäviihtyisyyttä. Helsingiläisillä tulee olla väljempää elää ja olla.

M315

Miten Helsinki kuvittelee selviävänsä asukasmäärän voimakkaasti kasvaessa, jos asioita ei nykyisinkään pystytä hoitamaan kunnolla?

M247

Helsingin nykyisten rajojen sisälle ei siis voi toteuttaa esitettyjä asukasmäärätavoitteita (600 000 asukasta tai jopa enemmän) ilman, että tehdään epäviihtyisää ja huonoa kaupunkirakennetta. Jos "ruuhka-Suomeen" halutaan edelleen lisää asukkaita, asuntotuotantoa on syytä suunnata pääradan ja muiden pääteitten suunnassa Helsingin ulkopuolelle.

On selvää, että Helsingin sisällä on entistä vähemmän tilaa 'täyttävälle suunnittelulle.' Tästä syystä on entistäänkin tärkeämpää olla tasa-puolinen eri alueita kohtaan. Alueita ei tule eikä voi tehdä samanlaisiksi, mutta huonoja alueita voidaan parantaa enemmän kuin hyviä. Tästä ei juurikaan ole nähtävissä merkkejä käsillä olevassa suunnitelmassa. Toiseksi on erityisen tärkeätä toimia tasapuolisesti rakentamattoman alueen sekä teollisuusrakentamisen osalta. Näissä suhteissa suunnitelma näyttää kohtelevan huonosti Koillisen pohjoisosia.

M333

Kasvu johdetaan talouskasvun kautta; sen vaihteluihin ei kiinnitetä lainkaan huomiota. Sekä Helsingin että Uudenmaanliiton aineisto olettaa kasvun jatkuvan voimakkaana, mutta ei oteta huomioon keitä ovat muuttajat, millaisia muutoksia väestörakenteeseen, palvelutarpeeseen, elinkeinoelämään tai työpaikkatilanteeseen kasvu aiheuttaa.

M191

mielestä yleiskaavaluonnoksessa varaudutaan oikealla tavalla asumisväljyyden ja maltillisen väestömäärän kasvun edellyttämään asuntorakentamiseen. Myönteistä on viher- ja virkistysalueiden saama suuri osuus.

Haluavatko helsinkiläiset kasvattaa asukasmäärää? Helsingiläisten tulisi voida pohtia, minkälaisen Helsingin he haluavat.

Yleiskaavaluonnoksen asukasluvut vaikuttavat huimilta. Kasvua pitäisi rajoittaa.

Miksi kaikkien pitäisi muuttaa Helsinkiin ja tätä myöten kaikki paikat rakentaa täyteen. Kehä III eteenpäin on valtavasti rakentamatonta maata

M118
pitää arvioitua väestönkasvua ja sen seurauksena tarvittavaa asuntojen, palveluiden ja infrastruktuurin rakentamista sinänsä oikeana, mutta kaupungin talouden tilaan verrattuna liian nopeana.

M354, M355

On vaikeaa mieltää Helsinkiä metropoliksi, vaikka sitä kuinka tavoiteltaisiin. Kasvun kunnioittaminen itseisarvona on väärä valinta.

M113

Suhtaudumme hyvin kriittisesti siihen yleiskaavan peruslähtökohtaan, että maan sisäinen muutamaan suureen kasvukeskukseen kohdistuva muuttoliike olisi hyvä ja tavoiteltava asia. Liian suureksi kasvava kaupunkiseutu merkitsee väistämättä pitkiä työmatkoja, mikä lisää mm. liikenteen ympäristölle aiheuttamia haittoja.

Helsingin seudun liiallinen kasvu johtaa sosiaaliseen kurjistumiseen: tonttimaan käydessä vähiin joudutaan kasvattamaan uusien asuinalueiden kerroskorkeuksia ja rakentamaan talot entistä lähemmäs toisiaan. Suuntaus on jo nyt nähtävissä monilla Helsingin uusilla asuinalueilla. Ne joilla on varaa, pakenevatkin tulevaisuudessa epäviihtyisiltä, tiheästi rakennetuilta kerrostaloalueilta pientaloihin jolloin kaupunkimme segregaatio lisääntyy entisestään.

Pientalorakentaminen on kuitenkin maankäytöllisesti niin tehotonta että kasvavassa kaupungissa tulevat rajat nopeasti vastaan tonttimaan ehtymisenä. (Siitä huolimatta, että 81 % helsinkiläisistä asuu kerrostalossa, on yli puolet Helsingin asuinalueiden kokonaismaailasta käytetty kaupungin olemassa olevien pientaloalueiden tonttimaaksi.) Maankäytöllisesti ja kaupunkilaisten tasa-arvon kannalta olisi parempi keskittyä viihtyisemmän kerrostalokaupungin suunnitteluun.

M25

Väestön määrällinen kasvu Helsingissä yleiskaavaluonnoksessa on arvioitu vuoteen 2020 mennessä varovaiseksi, vain 40 000 asukkaan lisäys. Mikäli kasvu on suurempi niin kuin on

odotettavissa, yleiskaavassa tulisi varautua asuntotuotannon suurempiin aluevarauksiin.

M72

Yleiskaavaan sisällytetty kaupungin ja väkiluvun kasvu ei ole itsetarkoitus. Jos kaupunki kasvaa, niin on määriteltävä, mitkä ovat kasvun tavoitteet ja reunaehdot. Kasvu ei saa tapahtua sosiaalisen kestävyuden tai ympäristön laadun kustannuksella.

M56

Yleiskaavaa on perusteltu sillä, että YK1992 väestöennusteet ovat epäonnistuneet täydellisesti (I s.24). Mitään takeita ei kuitenkaan ole, että nyt tehtävät ennusteet onnistuisivat paremmin.

M110

Asumisviihtyisyyttä, palvelujen tasapuolista turvaamista ja yhteishengen edellytysten turvaamista ei tässä kappaleessa mainita (Keku s. 9). Myös luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, kasvihuonekaasupäästöjen hallinta ja sosiaalisen syrjäytymiskehityksen haaste jätetään tässä yhteydessä mainitsematta.

Sivulla 17 (Asuntotuotanto) todetaan, että "vanhat asukkaat joiden asiat alkavat olla kunnossa ja joiden asuinympäristökin tuntuu valmiilta, eivät halua mitään muutoksia ja häiriöitä omille nurkilleen nyt eikä myöhemminkään". Onko asia tutkitusti todella tarkasti ottaen näin? Lähdeviite?! Omassa tiedossani on monia tapauksia, jossa paikalliset asukkaat ehkä torjuvat monet suunnitelmat esitetyssä muodossaan, mutta esittävät vaihtoehtoisia ratkaisuja (joista tosin lehdistö ei aina ole kiinnostunut.)

M171

Yleiskaavaluonnoksen johtoajatuksena tuntuu olevan asuntotuotannon ja asukasluvun huomattava lisääminen. Kieltämättä paineita tähän on, muuttovirta pääkaupunkiseudulle on kova. Paineen ohjattavaksi ei tulisi alistua. Muuttopaine pääkaupunkiseudulle ei lopu, vaikka tänne rakennettaisiin asunnot miljoonalle asukkaalle. Asuntojen määrän lisääminen on tärkeää, ollaan unohtamassa suuren väestöryhmän, Helsingissä jo asuvien edut. Asutuksen keskittyminen Helsinkiin pahentaa entisestään liikenneongelmia. Kouluja ja palvelulaitoksia joudutaan kasvattamaan yli järkevän ja optimaalisen yksikkökoon. Siitä, minkä kokoiseksi helsinkiläiset haluaisivat kaupunkinsa kasvavan, olisi tullut järjestää kansanäänestys jonka tuloksen perusteella yleiskaavaluonnoksen linjat olisi tullut määritellä.

M60, M110

Väestön kasvu

Yleiskaava 2002 luonnos ei lainkaan kommunikoi valtakunnan- tai maakunnan suunnittelun kanssa, ei myöskään YTV:n tai Helsingin ra-

janaapureiden kaupunkisuunnittelun tai Helsingin samanaikaisesti rahoittaman Paikallisagenda 21- projektin kanssa. Tätä on vaikeaa pitää järkevänä ja tuloksiin johtavana varainkäyttönä.

Kaupunkirakenteen voimakkaasta tiivistämisestä seuraa hyvätuloisten (tulot yli 50.000 euroa/ vuosi) veronmaksajien siirtyminen väljempää asuinympäristöä tarjoaviin Helsingin ympäristökuntiin.

Helsingin nykyisten kunnanrajojen sisällä ovat mahdollisuudet asuntojen lisäämiseen rajalliset. Olisi pakko aikaansaada yhdistetty Suur-Helsinki, jonka viivästyminen näin parilla vuosikymmenellä aiheuttaisi mittamattoman vahingon kantakaupungin perinteisen kaupunkikuvan ja viimeisten luonnonrantojen turmelemisen sekä seudullisten viherväylien katkomisen kautta. Yleiskaava 2002:n valmistelussa on rajoitettu vain arvioimaan Helsingin väkiluvun määrällistä kehitystä. Väestön demograafisen kehityksen arviointi puuttuu täysin. Asumista koskevat määräykset ovat sekavia ja epäselviä. Ne eivät anna riittävää osviittaa suunnittelulle eivätkä tietoa alueen tulevasta käytöstä asukkaalle.

M210

Kasvu ei tule tämän suuruisena jatkumaan hamaan tulevaisuuteen, niin kuin ei ennenkään vaan tapahtuu hidastumista. Jo nyt Uudenmaan muut kunnat ovat saamassa osan kasvusta. Samoin yleisempänä maakunnista muutto alkaa siirtyä muihin kasvukeskuksiin Tampereelle, Jyväskylään, Ouluun ja Turkuun. Varsinkin, kun Helsingin palvelurakennetta saneerataan pienemmäksi kasvunkin aikana.

P4

Aikamoinen väestönkasvu askarruttaa. Tulee kehittää kuntien välistä yhteistyötä, jotta niiden välisestä kilpailutilanteesta voidaan luopua ja aluetta voidaan kehittää tasapainoisesti myös väestönkasvun suhteen.

Väkiluvun kasvu: kasvuennustemenetelmä on huono. Se pohjaa liikaa vain viimeaikaiseen kehitykseen.

Koko yleiskaava on täynnä ristiriitoja: mikä on kasvu ja minkä perusteella sitä ennustetaan (ennustetaan tulevaisuutta menneisyyden perusteella). Ensiksikin pitäisi määritellä mitä helsinkiläiset asukkaat ovat ja miten nämä asukkaat pysyisivät Helsingissä. Milloin kaupunki lähtee tällä tavalla kasvamaan kun samaan aikaan Helsingin virastojen tulee säästää? Ilmeisesti emme pysty rajoittamaan Helsinkiin muuttota, markkinat määräävät tällöin hyvässä tai pahassa onko tänne mahdollista tai kannattavaa rakentaa. Uudet asukkaat aiheuttavat kaupungille suuria menoja.

M179

Kasvu johdetaan talouskasvun kautta; sen vaihteluihin ei kiinnitetä lainkaan huomiota. Sekä Helsingin että Uudenmaanliiton aineisto olettaa kasvun jatkuvan voimakkaana, mutta molemmissa jätetään analysoimatta kasvua aiheuttavat syyt. Vähälle huomiolle jää myös kasvun laatu: keitä ovat muuttajat, millaisia muutoksia väestörakenteeseen, palvelutarpeeseen, elinkeinoelämään tai työpaikkatilanteeseen kasvu aiheuttaa. Helsingin yleiskaavaluonnos esittää kasvun vain helsinkiläisenä ilmiönä. Kuitenkin muutokset tulevat kosemaan koko pääkaupunkiseutua ja kehyskuntia.

M271

Nähdäkseni ei ole tehty analyysia siitä, mitä asukasmäärän nollakasvu merkitsisi Helsingille ja kaupungin suhteille naapurikuntiin. Nykyinen suuntaus johtaa monenlaisiin ongelmiin, tietoisesti luodun asuntovajauksen hoitamiseen väkinäisesti.

M330

Pidämme kasvuennusteita liian suurina ja tietotekniikan merkitystä liian korostuneena. Kehityskuvan sisältämä kasvutavoite perustuu oletettuun informaatioteknologian menestykseen ja sen tuomaan kasvuun. Näin yksipuolinen näkemys ei vakuuta kuntalaisia, jotka tietävät alan suhdanneherkkyyden.

M86

Uusi vetovoimainen, metropoli-Helsinki on täynnä maksukykyisiä asiakkaita; asukkaat ja hyvän elämän indikaattorit jäävät syrjään. Jos kasvun rajat ovat tulleet vastaan jo vuoden 2002 julkisten palvelujen tarjonnassa, miten kasvu ja palvelut kohtaavat 600 000 asukaan kaupungissa?

M237

Tarkasteltavan alueen väestö on ikääntyvää ja yhä useammin yksinasuvaa. Asuntokanta on keskimäärin pienikokoista, mutta moni asuu myös tarpeisiinsa nähden tilavasti. Olisi löydettävä joustava tapa vaihtaa asuntoa muuttamatta kaupunkia tai edes sen osaa. Palvelualuejen henkilöstölle ja nuorille perheille pitäisi saada heidän maksukykyensä suhteutettuja asuntoja. Esitän uudelleen harkittavaksi kaavan perustana olevan asukasmäärän kasvun realistisuuden.

M162

Helsingin asukasmäärää ei ole mitään syytä pyrkiä nykyisestäään voimakkaasti kasvattamaan, joten asuintalojen suurelle lisärakentamiselle ei mielestämme ole myöskään perusteita. Yleiskaavassa tämä on huomioitava ja poistettava tarpeettomat uudisrakentamisen kaavoitukset. Nykyisten asuinrakennusten kunnossapito on huomattavasti tärkeämpää ja ekologisesti kestävämpää.

P3

Suhtaudun kriittisesti asukasluvun kasvuun ja tiivistämiseen. Asukkaat eivät halua tiivistämistä, mutta poliitikot haluavat. Joillakin alueilla tiivistämällä voidaan saada aikaan parannuksia. On eri asia rakennetaanko entisille varikkoalueille vai luonnonalueille, kuten Kivinokkaan.

P5

Asukasmäärän kasvu Helsingissä tuntuu suurelta. Väenpaljous huolestuttaa.

Palautelomakkeet:

- Kasvutavoite on liioiteltu ja ristiriidassa elinympäristön laatuun liittyvien tavoitteiden kanssa

- Muuttovirran PK-seudulle pitää pienentyä

- Kaupungin väkiluvun kasvattaminen ja siitä johtuva kaupungin tiivistäminen tuo joka paikkaan kerrostaloja ja väliaikaisia asuntoja joissa perheet eivät voi asua

Vastaus:

Seudun väestönkasvuun yhden kunnan on mahdoton vaikuttaa. Syntyvyyteen ja ulkomailta muuttoon ei voida vaikuttaa. Maan sisäiseen muuttoon voinee valtio tai seutu yhdessä vaikuttaa jossain määrin. Helsingin keinot harjoittaa yksin aktiivista aluepolitiikkaa ovat olemattomat tai niitä ei ole ollenkaan.

Paljonko Helsinki saa tai ottaa lisää asukkaita seudun kasvusta, on poliittinen kysymys. Helsingin vaikutusmahdollisuudet ovat kuitenkin rajoitettuja. Asuntotuotannon vähentäminen keinona on lisäksi epävarma. Asuntotuotanto pysyi koko 1990-luvun samansuuruisena kuin aikaisempina vuosikymmeninä, mutta väestömäärä alkoi kasvamaan suhdanteiden vaikutus väestönkasvuun on selvä. Kasvu on pienentynyt aivan viime aikoina taloudellisen kehityksen mukana. Väestönkasvun vaikutuksia on selvitetty nyt valmistuneissa arviointiraporteissa.

Helsingin asuntokanta poikkeaa koon suhteen seudun muiden kuntien kannasta. Poikkeamaa voidaan korjata suurentamalla uusien asuntojen keskikokoa. Koska omakotitalojen osuus jää joka tapauksessa pienemmäksi kuin muualla seudulla, ero saattaa jopa kasvaa. Asuntojen hintatasoerot ovat myös suuret. Siitä seuraavia polarisaatioita voidaan estää ilmeisesti vain riittävällä vuokratuotannolla.

Pienten ruokakuntien osuuden kasvu näyttää jatkuvan. Jos asuntotuotanto rakennetaan vastaamaan tätä kehitystä, kuten eräissä lausunnoissa toivotaan, pienten asuntojen määrän pitäisi olla suuri. Kysymys on ratkaistava asuntopoliittikan yhteydessä.

RAKENNE

L75

Jatkotyössä on tarpeen tarkastella yleiskaavaluonnoksen aluevarausten suhdetta lainvoimaiseen seutukaavaan, noudatettavaksi määrättyyn vielä ilman lainvoimaa olevaan Vuosaaren satamaa ja sen yhteyksiä koskevaan seutukaavan muutokseen sekä mahdollisuuksien mukaan myös laadittavana olevan maakuntakaavan aluevarauksiin.

Helsingin yleiskaava 2002:n Maankäytön kehityskuva hahmottaa toiminnallisia lähtökohtia, käsittelee suunnittelun päämääriä ja strategioita, sekä antaa suunnan maankäyttö- ja liikennejärjestelmäratkaisuille kaavoituksen tarpeita varten. Ansiokkaita ovat elämänmuotoa ja sen suhdetta kaupunkirakenteeseen kuvaavat osat, joissa kerrotaan toimintojen, osaamisen, kaupunkielämän ja sen laadun sekä luontosuhteen asettamista puitteista fyysiselle infrastruktuurille. Kehityskuvan strategiat ja toimintaperiaatteet ovat vaikuttaneet myös konkreettisesti yleiskaavan aluevarauksiin. Vertailu edellisiin kehittämiskuviin osoittaa, että työ on tuottanut mielenkiintoista uutta suuntautumista kaupunkielämän laatua ja sen puitteita tuottavaan kaupunkisuunnitteluun. Vaikka kysymys on pitkän aikavälin suunnittelusta ja suuntaviivojen hahmottamisesta, ovat kehittämistavoitteiden painotukset laatimisaikaan sidottuja ja nopeasti muuttuvia. Tämä osoittaa myös kehityskuvan tarkistamisen tarpeellisuuden aina uusien haasteiden mukaiseksi.

Rakennettujen alueiden tiivistäminen

Jo rakentuneita alueita esitetään yleiskaavaluonnoksessa tiivistettäväksi. Tämä onkin yleensä hyvää yhdyskuntarakennetta vahvistava keino sekä myös taloudellinen tapa parantaa nykyisten alueiden palvelutasoa. Kuitenkin yleensä vasta asemakaavaa laadittaessa voidaan selvittää alueen kaavallinen historia, kulttuuriympäristö ja asuinalueille vakiintuneet asukkaiden mieltämät identiteettiarvot siinä määrin, että voidaan määrittellä, minkä verran lisärakentamista voidaan sallia ja missä määrin yleiskaavan tavoitteena oleva mitoitus voidaan saavuttaa.

L76

Yleiskaavaluonnos sekä siihen liittyvä selvitys merialueelle sijoittuvasta tuulivoiman teollisesta tuotannosta ovat lähtökohdiltaan ja tavoitteiltaan onnistuneita. Kehityskuvassa käsitellään laajoja kaupunkisuunnittelun haasteita. Kehityskuvan lähtökohtana on korostettu perustellusti seutunäkökulmaa.

YTV kannattaa kaavassa esitettyjä periaatteita kaupunkirakenteen eheyttämisestä ja kaupunkipientialojen kehittämisestä vastauksena pien-
talokysynnälle. Seuturakenteen keskusjärjes-

telmän esitystä voisi selkeyttää erottamalla paikallis- tai alakeskukset suuremmista alueellisista keskuksista. Lähiympäristöä häiritsemättömien työpaikkojen ja asumisen sekoittaminen on kannatettava tavoite. Itä-Helsinkiin sijoitettavat uudet työpaikka-alueet ja Helsingin niemelle osoitetut uudet asuinalueet tukevat väestön ja työpaikkojen tasapainoisen kasvun tavoitteita seudulla.

L15

Helsinki on väljä. Helsinkiä voi tiivistää. Vain alle 30 asukasta hehtaarille on todella väljyyttä ylikorostava maankäyttölinja.

L26

Tietokeskuksen rooli Helsingin yleiskaavan 2002 valmistelussa on monipuolisen tilasto- ja tutkimustiedon tuottaminen yleiskaavatyön pohjaksi (mm. väestöennuste). Lausuntopyyntön mukana toimitettu materiaali viestittää, että tietokeskuksen tuottamaa tietoa, esimerkiksi väestön ja asuntorakenteen kehityksestä, on käytetty yleiskaavatyössä kattavasti hyväksi.

L21

Uusien kaupunginosien ja alueiden suunnittelussa ja toteutuksessa lähtökohtana tulee olla kaupunkirenessanssi eli monimuotoisen, moni-ilmeisen ja virikkeisen kaupungin aikaansaaminen. Kaupungin, jossa asuminen ja eläminen lomittuvat mielekkäällä tavalla työhön, vapaa-aikaan ja liikkumiseen mielekkäässä ja kauniissa, hyvin hoidetussa ympäristössä.

Jatkotyössä tulee selvittää kaavataloutta ja arvioida yleiskaavan toteuttamisesta kaupungille aiheutuvia investointi- ja käyttötaloustannuksia koko yleiskaavan aikajänteellä.

Rakentaminen on jälkisuhdanneala. Rakentamisen ennakoinnissa tapahtuu kuitenkin kymmenien prosenttien suuruisia arviointivirheitä. Myös kaupungin tasaisen taloudellisen kehityksen ylläpitäminen on hankalaa. Yleiskaavaluonnoksen perusteella on kuitenkin selkeästi nähtävissä suuntaviivoja tulevaisuuteen.

L28

Yleiskaava 2002:n tavoitteet mm. kaupunkirakenteen tiivistämisestä, uusien rakentamisalueiden etsimisestä pääasiassa raideliikenteen varsilta, vajaakäytössä olevien varikkoalueiden muuttamisesta asuinalueiksi, laajojen viheralueiden ja sormimaisen kaupunkirakenteen säilyttämisestä ovat kestävän kaupunkikehityksen kannalta hyviä periaatteita.

Kaupunkirakenteen tiivistämisessä tulee olla lähtökohtana myös laajempien luontoaluekonaisuuksien säilyttäminen asuinalueiden lähellä.

L75

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

On ymmärrettävää, ettei valtakunnallisia tavoitteita vielä ole selostuksessa, koska ne tulivat voimaan vasta vuoden alussa. Valtakunnalliset tavoitteet vaikuttavat kuitenkin nyt voimassa olleessaan jo tämän yleiskaavan oikeudelliseen arviointiin, mistä syystä tällainen selvitys on tarpeen. (Maankäyttö- ja rakennusasetuksen § 17). Helsingin yleiskaavassa tulevat sovellettavaksi yleistavoitteet ja kaikki muut erityistavoitteet paitsi ne, jotka on kohden maakunnan suunnittelulle. Helsingin yleiskaavassa erityisesti Helsingin seudun erityiskysymyksiä koskevat tavoitteet ovat keskeisiä.

L20

Julkisten tilojen laadun kohottaminen on tärkeä tavoite. Tämä koskee katuja, toreja, puistoja ja viheralueita. Helsingin imagon oleellinen osa on merellisyys ja sen ominaispiirteiden hyödyntäminen ja vaaliminen.

L66

Helsingin yleiskaavaluonnos vastaa Helsingin osalta hyvin Uudenmaan kehityksen asettamiin haasteisiin. Uudenmaan liitto puoltaa yleiskaavan laatimista luonnoksen pohjalta muutamin huomautuksin.

Helsingin kohdalla kasvukehitys, vaatimukset yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä ja käytävissä olevan maapinta-alan rajallisuus ovat riittäviä perusteluja yleis- ja asemakaavatasolla tarkistaa myös seutukaavoissa osoitettuja rakennettujen ja virkistykseen käytettävien alueiden keskinäisiä rajoja. Tällöin on kuitenkin erityisesti kiinnitettävä huomiota siihen, ettei seutu- tai maakuntakaavojen keskeisten suunnitteluperiaatteiden ja tavoitteiden toteutumista vaaranneta. Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty seuraavat lausunnon liitekartalle rajatut rakentamiskohteet, jotka oikein sijoitettuna voidaan sovittaa yhteen maakunnallisten virkistystavoitteiden kanssa, mutta joiden arvioimiseen yleiskaavan yleispiirteisyys ei anna edellytyksiä: 1) Myllypuron eteläpuolinen alue, 2) Kivinokka, 3) Pukinmäen kolmion laajennus-länteen, 4) Rajasaari- Hietaniemi sekä 5) Huopalahdentien - Pitäjänmäentien välinen alue.

L51

Vaikka kaavaselostuksessa mainitaankin, että kaavassa on otettu huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ei tämä Museoviraston arvion mukaan pidä aivan täysin paikkaansa.

Valtioneuvoston päätöksessä varmistetaan valtakunnallisesti merkittävien kulttuuri- ja luonnonperinnön arvojen säilyminen. Tätä konkretisoidaan toteamalla, että viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina. Valtakunnallisesti arvokkailla kohteilla

ja alueilla on alueidenkäytön sovellettava niiden historialliseen kehitykseen. Helsingin yleiskaavaa ajatellen inventoinneista keskeisin on Valtakunnallisesti arvokkaat kulttuurihistorialliset ympäristöt (RKY 1993, julkaisu 16).

L59

Helsingin yleiskaavaa vaivaa sen monista asioista huolimatta vakava periaatteellinen puute, joka tekee vaikeaksi arvioida siinä esitettyjen ratkaisujen perusteita ja kestävyyttä. Yleiskaavan laadinnalla tähdätään pitkälle tulevaisuuteen.

Asiakirjojen oheismateriaalina oleva "Kehityskuva" on nähdäksemme riittämätön perustelemaan esitettyjä yleiskaavallisia ratkaisuja edes seudullisesti saati kansallisesti.

Pääkaupunkiseudulla olisi käytettävissä merkittävää osaamista ja taloudellisia voimavaroja laadukkaana, tulevaisuuden kaupunkirakenteen aikaansaamiseksi. Nykyinen päätöksenteon yhteistyö näkyy lisääntyvinä liikenneturhina, luotaantyyntävänä pikarakentamisena ja ainutlaatuisen vapaa-alueiden nakertamisena.

Yleiskaavaluonnos 2002 kuntarajoihin tarkasti pitäytyvänä ja yksittäisen kunnan poliittiseen kulttuuriin sovitettuna suunnitteluna täyttää nähdäksemme vajavaisesti "kansainvälistyvän, vahvan metropolin" suunnitteluperustan.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetyillä asumisen lisärakentamisratkaisulla, erityisesti kun mukaan kytketään asumiseen liittyvien muiden toimintojen sijoittaminen, voidaan menettää monia Helsingin vahvuuksia, kuten kantakaupungin perinteikäs kaupunkikuva, ainutlaatuiset luonnonrannat ja vetovoimaiset viheryhteydet.

M60, M212

Yleiskaavaluonnoksen vakava ja perustavaa laatua oleva virhe on sijoittaa Helsingin suunnittelupainopiste Mannerheimin patsaan kohdalle. Tämä on johtanut pyrkimykseen lisätä rakennusalueita erityisesti eteläiseen Helsinkiin. Siirtämällä "suunnittelun harpinkärki" Mannerheimin patsaalta Keski-Pasilan kohdalle olisi tarpeeton ja virheellinen eteläinen painotus voitu välttää. "Harpin kärki" on kohtalokkaasti väärässä paikassa. Etelään rakentaminen johtaa kantakaupungin läpikulkuliikenteen hallitsemattomaan kasvuun ja asuntoalueiden ympäristön laadun huononemiseen.

L59

Suurten, nykykäytöstä vapautuvien alueiden suunnittelussa, kuten Jätkäsaari ja Sompasaaari, voitaisiin tutkia uudenlaista kaupunkirakennetta ja urbaania kaupunkiympäristöä mm. järjestämällä laadukkaita arkkitehtuurikilpailuja yksityiskohtaisen kaavoituksen pohjaksi. Koska vapautuvat alueet ovat laajoja, kokonaisuut-

ta hahmottavia ideakilpaluja tulisi käyttää apuna mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

L6

Kaupunkirakenteen painopisteen siirtäminen etelään luo ruuhkia jo olemassa olevassa kaupunkirakenteessa.

L17

Nuorisolautakunta suhtautuu laadittuun yleiskaavaluonnokseen pääosin positiivisesti. Ehdotus sisältää paljon hyväksyttäviä ja myönteisiä visioita.

Kritiikki kohdistuu ensisijassa kaupungin kehityskuvan liian yksipuoliseen tarkasteluun, jossa paneudutaan pääasiassa myönteisten visioiden rakenteluun eikä juurikaan tarkastella kääntöpuolta. Kaupungin kehityskuva on positiivinen, sitä on kuvattu asiakirjoissa lennokkaasti merellisenä, urbaanina, informaatio- ja kommunikaatioteknologian kaupunkina, jonka elämänmenoon on helppo samaistua ja sitä tavoitella.

Kasvu nähdään yksipuolisesti voimavarana unohtaen sen ikävän kääntöpuolen. Vaikutukset tavallisen helsinkiläisen elämään saattavat ilmetä mm. ruuhkien lisääntymisenä, ilman laadun heikkenemisenä, jonottamisena, asunnottomuutena, katulapsina, kerjäläisinä, lisääntyvänä rikollisuutena ja turvattomuutena. Suurkaupunki tuo mukanaan kielteisiä asioita, joista sosiaaliset ongelmat on kipeimpiä. Nuorisolautakunta pitää tärkeänä että mm edellä esitettyihin kielteisiin ilmiöihin paneudutaan samalla vakavuudella kuin kasvun mukanaan tuomiin positiivisiin vaikutuksiin.

Lasten ja nuorten näkymisestä asukkaina kaupunkikuvassa ei ole juurikaan merkintöjä kaavaluonnoksen asiakirjoissa, puhumattakaan että siinä tarkasteltaisiin suunniteltujen toimenpiteiden vaikutuksia lasten ja nuorten elämään.

Kaavaehdotus sisältää näkemyksen entistä tiiviimmästä kaupunkirakenteesta. Tiiviydelle on mm. taloudellisia ja ekologisia perusteluja. Kaupunkirakenteen tiivistäminen vie lapsilta ja nuorilta elintilaa, joka täytyy korvata rakennetuilla toiminnallisilla ratkaisuilla esim. lähiliikuntapaikoilla, puistoilla ja talokohtaisilla kerhotiloilla.

Nuorisolautakunta pitää tärkeänä Tattarisuon liikennekoulutusalueen mikroauto- ja pienoisoratoratoineen, toimintojen säilyttämistä Malmin lentokenttäalueen kehittyessä.

P2

Kokonaisuudessaan esitetty kaupunkirakennesuunnitelma on hyvä. Työpaikat, virkistys ja liikenne - yleiskaavan kokonaisvaltaisuus sai kiitosta. Toisaalla koettiin, että Helsinkiä rakennetaan suurkaupungiksi ja se huolestuttaa,

tiivistetään liikaa. Osallistuvaa suunnittelua pidettiin arvossa.

L55

Lautakunnan keskustelussa esitettiin erityistä kritiikkiä mm. seuraavien alueiden käyttösuunnitelmista: Itäväylän kattaminen, Koivusaari, Kivinokka, Kehä II, Lehtisaari, Malmin lentokenttä, Rajasaari, Rastila, Taivallahden alue.

Sipoon kunta pitää myönteisenä, että Helsingin kaupunki on laatimassa uutta yleiskaavaa alueelleen. Yleiskaavaluonnoksen ja tulevan kaavaehdotuksen itäosien maankäyttö- ja liikennetarkistukset ovat Sipoon kunnan kannalta erittäin merkittäviä.

Kaavan arviointia ja lausunnonantoa hankaloittaa kuitenkin se, että kaavaluonnosta ei toistaiseksi ole hyväksytty kaupungin luottamuselimissä ja että kaavaluonnos on siihen liittyvien vaikutus selvitysten osalta keskeneräinen.

L71

Vantaa pitää seudun kehityksen ja rakenteen kannalta oikeina yleiskaavaluonnoksen tärkeimpiä painotuksia, joissa turvataan tarpeelliset asuntorakentamisen varaukset sekä kantakaupungissa että hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella, luodaan edellytykset joukkoliikenteen - myös poikittaisen - edelleen kehittymiselle ja huolehditaan riittävästä ja seudullisesti jatkuvista virkistysalueista.

L12

Yleiskaavan 2002 luonnos ei asuntotuotannon osalta poikkea olennaisesti aiemmasta, vuoden 1992 yleiskaavasta.

Helsinkiä on tarkasteltu osana seudullista kokonaisuutta luonnoksen osiossa Maankäytön kehityskuva. Siinä tarkastellaan asuntotuotannon tulevaisuuden näkymiä Helsingissä. Asuntotuotannolla katsotaan kehityskuvassa olevan edellytykset jatkua nyky suunnitelmien mukaan lyhyellä aikavälillä. Sen jälkeen tuotannon arvioidaan jatkuvan nykyisen kaltaisena vielä noin viiden vuoden ajan. Tämän jälkeen katsotaan tarvittavan uusia päätöksiä kaupunkirakenteen kehittämistä, jos nykyinen taso halutaan säilyttää. Esittelijän käsityksen mukaan voimassa olevan asunto-ohjelman tasoa ei kuitenkaan ole edellytyksiä lähivuosina saavuttaa tonttien riittämättömyyden vuoksi.

L29

Alueet, joita voitaisiin kehittää asunto- ja toimintatilarpeisiin:

Uudisrakentamisen rakennusmaana tulee ensisijaisesti käyttää jo kertaalleen käyttöön otettua alueita, teollisuus-, liikenne- tai varastoalueita tai muutoin jo rakennettuja maita.

Herttoniemen teollisuusalue voitaisiin kehittää kerrostalovaltaisena asuin- ja toimistotila-

alueena. Näin alueelle saataisiin houkutelua nykyistä monipuolisempaa elinkeinoelämää.

Puistolantien tuotanto- ja varastotoimintotilojen alue Tapuli- ja Puustolantievarrella.

Pasilan postijakelukeskusalueella tulee kehittää asuin- ja toimitiloiksi, kun postin toiminta siirtyy vuokraussopimuksen jälkeen muualle. Valtionrautateiden varikkoalue säilynee alueella, jos Vuosaaren satama-alue ei toteuteta.

Hakuninmaan tuotanto- ja varastotoimintotilojen sekä yhdyskuntahuollon alue on yleiskaava 2002 -luonnoksessa varattu pientalovaltaiseksi asuinalueeksi. Alue on vanhaa teollisuus- ja toiminta-alueita ja sen vuoksi sitä tulisi kehittää asuinalueena.

L30

pitää Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston laatimaa Yleiskaava 2002 luonnosta onnistuneena kokonaisuutena. Yleiskaava antaa hyvän pohjan kehittää Helsinkiä seuraavan parinkymmenen vuoden aikana hallitusti. Myös Helsingin seurakuntayhtymälle yleiskaava on merkittävä asiakirja suunniteltaessa seurakuntien tulevaisuutta ja kaupunkirakenteen kehittäessä tarvittavia toimitilaratkaisuja.

L33

Helsingin yliopisto kehittää toimintojaan neljällä kampusalueella (keskusta-alue, Meilahti, Kumpula ja Viikki) investointisuunnitelmansa mukaisesti. Kuten yleiskaavaluonnoksessa todetaan, ovat Helsingin yliopiston kampusuunnitelmat jo pitkälle toteutuneet. Tämä ei kuitenkaan merkitse sitä, että kampukset olisivat valmiit.

Yleiskaavaluonnoksessa korostetaan onnistuneesti osaamisen ja tiedon ja niihin perustuvan toiminnan tärkeyttä (suoria lainauksia kaavatekstistä): "Tieto on tärkeä tuotantoväline", "Osaaminen ja siihen panostaminen on nähty kehittyneiden maiden mahdollisuudeksi menestyä kansainvälisillä markkinoilla", "Uudenlaisten korkeaan osaamiseen liittyvien alojen synnyttäminen on tärkeää ja niiden tarvitsemien maa-alueiden osoittaminen on ollut eräs uuden yleiskaavan keskeisistä tekijöistä." Yliopistokampusten kehittyminen myös laajemmin tietoa hyödyntäväksi osaamiskeskuksiksi uusine yhteistyökumppaneineen onkin yliopistolle tärkeä tavoite.

Helsingin yliopisto pitää tärkeänä, että myös keskusta-alue tarjoaa yliopistolle kehittämismahdollisuuksia. Keskustakampus niveltyy osaksi kaupunkirakennetta, eikä ole erillinen saareke kaupungissa.

Yleiskaavaluonnoksessa on kiitettävästi tuotu esiin sekä kaupunkiluonnon että rakennettujen kulttuurikerrosten vaalimisen tärkeys "Jatkuvuuden turvaaminen on erityisen tärkeää voimakkaan kasvun aikoina", kuten yleiskaavas-

sa todetaan. Kasvu ja kehittyminen eurooppalaiseksi metropoliksi onkin asetettu selkeäksi kehityskuvaksi.

"Kaupungin tehtävänä on huolehtia osaamisen ammattilaisten viihtymisestä arkipäivän ympäristöstä sekä ylläpitää kaupungin mainetta monipuolisena ja korkeatasoisena koulutuskaupunkina." Tähän on Helsingin yliopiston helppo yhtyä.

L1

Yleiskaavaluonnoksessa on kuvattu merkittäviä alueiden käyttötarkoituksen muutoksia. Luonnoksessa on vielä nähtävissä ristiriitaisuuksia mm. ilmaistujen kestävä kehityksen periaatteiden ja kuvattujen yleiskaavan luonnoksen välillä. Aluekokonaisuuksissa on tärkeitä rakenteellisia toimivia, hyvin harkitut liikeneratkaisut sekä ympäristön ja ihmisen kuormituksen (terveys, sosiaalinen) minimointi.

Kaupunkirakenteen kehittämisestä

Sujuva toiminnallisuus ja tehokkuus nostavat hyväksi visioksi Network City mallin. Periaatetta voi hyvin harkittuna soveltaa niin koko kaupungin mittakaavassa kuin kaupunginosien suunnittelussa. Joidenkin kaupunginosien ominaispiirteet painottavat jatkossakin elinkeinotoimintojen tarpeita ja tehokkuutta, Super Cityn piirteiden hyödyntämistä.

Helsingillä on vieläkin mahdollisuuksia korostaa tietyissä osissaan viihtyisyyttä, väljyyttä, vehreyttä ja avaruutta. Asuinalueita voidaan kehittää ja tiivistääkin puutarhakaupungin, Garden Cityn ominaispiirteitä painottaen.

Täydennysrakentamisessa tulee monesti esiin kaupungin monikerroksisuus ajan ja tyyliuutien suhteen. Kaupunkilaiset kuitenkin arvostavat hyvää makua, kauneutta ja tyylikkyyttä. Sille on annettava tilansa jo yleiskaavassa niin, että kulttuurihistoriallakin on arvoisensa paikka. Vanhoja kaupunkirakenteita ei saisi murentaa uudella rakentamisella. Jo olemassa olevaa kaupunkiydintä tulee suojella. Uuden on sopeuduttava.

Ekologinen tehokkuus ja ekologinen jalanjälki

Kaupunkitehokkuus voi olla ristiriidassa ihmisten ja ympäristön hyvinvoinnin kanssa. Ekologinen jalanjälki on nyt yli 100 -kertainen Helsingin pinta-alan, vähemmästäkin kaupunki saisi aikaan tuotosta. Todellinen tehokkuus voitaisiin rakentaa suunnittelemalla ekologisen tehokkuuden näkökulmasta hyvää Esimerkkinä kaupan ja tuotannon logistiset ratkaisut: ei 50 jakeluautoa samaan kauppaan peräkkäin. Vähemmällä teillä selvitäisiin. Myös rakenteet ohjaavat toimintaa ja käyttäytymistä.

Asuinalueiden suunnittelussa tulisi ottaa huomioon elinkaariajattelu siten, että väestön vanhetessa asumista voisi jatkaa sujuvasti samalla tutulla alueella. Asuntoalueet on hyvä suunn-

nitella monipuolista väestörakennetta varten sekä luoden edellytykset työpaikkojen syntymiselle.

L5

Kauppakamari pitää tärkeänä, että yleiskaavan valmistelun lähtökohtana on; kasvu- ja kehitysedellytysten turvaaminen, seudullinen näkökulma, riittävästä rakennusoikeusvarannosta huolehtiminen, joustoa työpaikkarakentamiseen, kohtuuhintaisen asumisen turvaaminen, liikenteen toimivuuden huomioiminen, kaupan kilpailun ja laajenemisedellytysten turvaaminen, koulutukseen ja osaamiseen panostaminen, yritysten toimintaedellytysten turvaaminen, Helsingin talousalueen merkitys koko maan talouden moottorina.

L6

Kaupunkirakenteen tiivistäminen

HELKA pitää yleiskaavan tavoitetta kaupunkirakenteen tiivistämisestä sinänsä oikeana ja kestävän kehityksen mukaisena. Tiivistämisen paikallinen hyväksyttävyyttä edellyttää kuitenkin luonnon perusrakenteeseen pohjautuvaa riittävästä rakentamattomien alueiden verkostoa.

L28

Uusia rakentamisalueita etsittäessä hyviä tavoitteita ovat mm. kaupunkirakenteen hallittu tiivistäminen, uusien rakentamisalueiden osoittaminen pääasiassa raideliikenteen varsille, vajaakäytössä olevien varikkoalueiden muuttaminen asuinalueiksi ja Helsingin sormimaisen kaupunkirakenteen ja viheralueiden säilyttäminen. Vaikutusten arvioinnin täytyy sisältyä kaavan valmisteluprosessiin, jotta ratkaisujen haitat ja hyödyt voidaan tunnistaa ja arvioida hyvien tavoitteiden toteutumista. Ympäristölautakunta esitti useiden lisäselvitysten tekemistä Yleiskaava 2002 ehdotuksen tueksi. Ympäristökeskuksen asiantuntemus on kaupunkisuunnitteluviraston käytettävissä selvitysten määrittelyssä ja ohjauksessa.

L29

Nykyinen kasvun keskipiste kuuluisi luontevasti pohjoisemmaksi, Pasilan alueelle ja radan varteen. Helsingin keskusta-alueen nykyinen kaupunkikuva olisi säilytettävä. Uudisrakentaminen olisi siirrettävä keskusta pohjoiseen (Pasilan alue), jossa liikenneyhteydet muualle Helsinkiin ja pääkaupunkiseudulle ovat toimivampia ja joustavampia kuin nykyisen ydinkeskustan alueella.

L38

Kohdassa 5.4. korostuu jälleen tavoitteiden haasteellisuus ja mahdollinen ristiriitaisuus. Todetaan nimittäin, että rakentamisen yhteydessä 'Helsingin merellisyys, sisälahtien pääpiirteet ja maisemakokonaisuuksien luonne säilytetään. Onko tämä mahdollista? Kohdan 5.4. viimeinen ranskalainen viiva ja kohdan

5.5. ensimmäinen ja toinen ranskalainen viiva käsittelevät ns. joutomaita ja niiden rakentamista. On järkevää toimia siten että tarpeettomille liikennealueille, hoitamattomille alueille ja vastaaville suunnataan rakentamista, mutta tässä saattaa olla vaarana kaupunkiluonnon johon joutomaatkin sisältyvät - köyhtyminen.

M175

Arvostamme eräistä suunnitelluista merialuetäytöistä luopumista. Myös ulkoilu- ja virkistysalueiden osalta on tapahtunut kehitystä oikeaan suuntaan. Pääkaupunkiseudun kuntien huonon yhteistyön takia esitettyjen liikenne-ratkaisujen toteutuminen on epävarmaa. Kuvaus yleiskaavan vaikutuksesta palveluihin ja kaupunkitalouteen puuttuu kokonaan.

M316

En näe mitään perusteltuja syitä sille, että Helsinkiä pyritään entisestään voimakkaasti kasvattamaan. Etelässä meri muodostaa selvän ja luonnollisen rajan kaupungin kasvuille. Tätä rajaa voidaan toki yrittää rikkoa massiivisin maantäytöin, mutta huomattavasti järkevämpää olisi kanavoida pääkaupunkiseudulle kohdistuva kasvupaine - mikäli sellainen todella on niin suuri kuin väitetty - Helsingin naapurikuntaan, kohtuullisten liikenneyhteyksien päähän.

M237

Helsingin yleiskaavaluonnoksen mukaisesti Helsinki on vuonna 2002 edelleen väljärekinen kaupunki, jonka liikenne-ratkaisut perustuvat kehittyneeseen joukko- ja erityisesti raideliikenteeseen. Lisäksi Helsingillä on laajat viheralueet. Pidän tätä yleiskaavaluonnoksen yleislinjaa kannatettavana.

Mielestäni yleiskaavaluonnoksessa suunniteltu tiivisluontoinen rantarakentaminen ja erityisesti merialueiden täyttö ovat selvästi esitetyn yleislinjan vastaisia. Helsingin ja laajemmin pääkaupunkiseudun kehittäminen tulisi suunnata pois merialueilta.

M313, M222, M141

Töölö, kuten muutkin niemellä sijaitsevat kaupunginosat, on jo nykyisin suurella tehokkuudella ja nämä ovat kaupunkirakenteeltaan valmiita. Asuinympäristön laatua heikentää kuitenkin yhä lisääntyvä läpiajoliikenne sekä virkistys- ja puistoalueiden vähyys. Yleiskaavaluonnoksen mukainen asukasmäärä kasvattaa liikennettä, liikenteen aiheuttamat ongelmat pahenevat ja vapaa-alueiden tarve ja käyttö kasvaa.

P3

Suhtaudun kriittisesti asumisväljyyden kasvuun. Esim. eikö 4-henkiselle perheelle riitä 120 m² vaan heillä täytyy olla 160 m²:ta? Kansainväliset väljyydsluvut ovat kyseenalaisia. Suurella osalla suomalaisista on vapaa-

ajanasuntoja, joita ei ole mukana asumisväljyydessä.

M179

Tulevaisuuskuvasta puuttuu myös näkemys siitä, minkälaista asuin- ja elinympäristöä yleiskaavalla tavoitellaan.

Ylitehokas rakentaminen tuottaa massarakentamista ja hävittää eri kaupunginosien olemaisuutta. Liian korkeat tehokkuuskertoimet eivät toteuta hyvän ja korkealuokkaisen asumisen edellytyksiä. Lisää maata asumiseen pitäisi osoittaa sieltä, missä maapohjan hinta mahdollistaa kohtuuhintaiset asunnot ja joukkoliikenneyhteyksien lisärakentamisessa pitäisi korostaa näitä alueita.

Uudet alueet tulisi kuitenkin riittävässä määrin kaavoittaa pientaloasuntoja silmällä pitäen, siten että mahdollisimman monella asukkaalla on suora kosketus maaperään ja istutuksiin.

M330

Kaupunkirakenteen tiivistäminen on hyvä yleis-tavoite. Sitä ei tule kuitenkaan liian yksioikaisesti ja vaikutuksia arvioimatta toteuttaa. Helsingin niemellä (mm. Töölössä, Kampissa ja Kalliossa) rakennettu ympäristö on jo erittäin tiivistä ja alueella on vähän puistoja asukaslu-kuun nähden. Helsingin "merellisyys" tulisi analysoida ja täsmentää, mitä se sietää ja milloin se katoaa.

Painopistettä on siirrettävä pohjoiseen. Pasilan kehittäminen osana Helsingin keskusta on Eliel Saarisen kaudelta luonteva ajatusmalli. Paasilan liikenteellinen saavutettavuus ja sen sijainti suhteessa seudun väestöllisiin painopisteisiin antaa sille erittäin tärkeän sijan työpaikkoja sekä muita keskustatoimintoja sijoitettaessa. Sijainti hiukan etäämpänä rantaviivasta mahdollistaa myös korkeampaa rakentamista, kun taas kantakaupungissa ja rannikolla on otettava huomioon kaupungin merellinen ääri- viiva is vältettävä tornirakentamista.

M158

Yleiskaavassa on varmistettava sitovin määräyksin, että Helsingin kantakaupungin lisä- ja täydennysrakentaminen ei vaaranna arvokkaan rakennetun ympäristön kohteita tai alueita. Kaavamääräyksin on varmistettava, että kantakaupungin vanhoja liike- tai toimistokäytössä olevia taloja saadaan palautetuksi asuinkäyttöön.

M176, M177

Helsingin laajentumisen suunta tulisi olla pois mereltä ja pohjoiseen sekä yhteistyössä muiden kuntien kanssa.

M133

Uudet asuinalueet tulisi sijoittaa esim. teollisuusalueille eikä rannoille ja puistoihin. Vaka- vasti pitäisi harkita laajempaa seudullista yhteistyötä.

M24, M175

Yleiskaavaluonnoksessa varaudutaan suureh- koon asunto- ja työpaikkamäärän lisäykseen, vaikka väestönkasvun nopeus vaihtelee ja kasvu suuntautunee paljolti pääkaupunkiseu- dun muihin kaupunkeihin. Helsinki ei pysty poistamaan asuntopulaa yksinään. Työpaikko- jen ja asuntojen määrä pitäisi saada alueittain nykyistä parempaan tasapainoon.

Keskikokoisen suomalaisen kaupungin väki- määrän sijoittaminen näin suppealle alueelle on arveluttavaa.

M175

Helsingin 13.12.2001 päivätty yleiskaavaluon- nos sisältää kaupungin asukasmäärän ylisuur- ta mitoitusta ja kaupunkirakenteen liiallista muuttamista. Asuin- ja työpaikka-alueiden kaavoittamisessa on otettava huomioon kau- pungin maa-alueiden rikkonaisuus ja merelli- syys sekä tiivistämisen vaikutukset liikenneon- gelmien kasvuun.

M287

Kaupunkirakenteen kasvun tulisi ohjautua alu- eille, joissa se luontevasti sulautuu osaksi olemassa olevaa rakennetta. Yleiskaavaluon- noksessa esitetyt aluelajajennukset eivät aina täytä näitä vaatimuksia.

Uusilla alueilla aluetehokkuuden ja rakentami- sen määrän tulisi mahdollistaa rakentaminen, joka huomioi ympäristönsä ominaispiirteitä ja maisemallisia arvoja. Ylitehokas kaavoitus ei mahdollista uudentyypisten, tiiviiden ja mata- lien kaupunkimaisten tilojen syntyä, vaan uh- kana on samankaltaisten monotonisten asuin- alueiden syntyminen.

Tiivistämisen sijaan tulisi kehittää täydennys- rakentamismallia, jossa alueen kaupunkikuval- linen rakeisuus ja ympäristöarvo eivät muutu. Samoin tulisi tehdä vanhojen kaupunginosien, lähiöiden ja aluekeskusten täydennysrakenta- misessa. Rakennetussa ympäristössä lisära- kentamiseen soveltuvat alueet sijaitsevat ha- janaisesti ja ovat kooltaan pieniä, mutta niillä on yleensä tärkeä kaupunkikuvallinen merki- tys. Yleiskaavan luonnosaineistossa esitetyt laajat aluerajaukset eivät kuitenkaan mahdol- lista tällaista kehitystä.

P4

Verikarttaan nähden tässä on liikuttu positiivi- sempaan suuntaan mutta askeleet ovat liian pieniä.

Yleiskaavatyö ei seuraa ajankohtaista kehitys- tä, esim. Suomi ei ole enää IT-vetoinen. Näihin muutoksiin ei oteta luonnoksessa minkäänlais- ta kantaa.

Globalisaatio: kenelle yleiskaava on tarkoitettu? Elinkeinoelämälle, asukkaille vai kenelle? Pientalovaltainen rakentaminen on kannatetta- vaa, vie rakentamista rannoilta pois metsiin.

Negatiivista: paljon rakennetaan samaan aikaan, kustannukset nousevat ja koittaa rakennusliikkeiden kulta-aika. Missä määrin on siten mahdollisuus rakentaa muuta, esim. asuntorakentamista jossakin sivummalla.

Suunnitteluun liittyy neuvottelu. Ottaen huomioon Helsingin kaupungin painoarvon on kummallista kuinka ei ole saatu enemmän uusia asuntoalueita aikaan. Nyt on liikaa tiivistetty uusien asuntoalueiden luomisen sijaan.

Luonnos lähtee melko pitkälle tiivistämisestä eli pakosti tulee ristiriitoja kun asukkaiden kokemat viheralueet otetaan asuntokäyttöön.

Lisäasutus sinänsä antaa positiivisia mahdollisuuksia (palvelut, joukkoliikenne). Helsingin historialliset ominaispiirteet vaarantuvat kuitenkin kun liikaa tiivistetään. Uuden rakentaminen tulee hoitaa hienovaraisesti.

Rakennettu ympäristö ja kulttuuriympäristö - osuudet on raporteissa kirjoitettu hyvin, mutta asia on jätetty viimeiseksi. Näistä asioista pitäisi lähteä suunnittelussa liikkeelle ja ne täytyy ottaa huomioon. Helsingiläiset tavoitteet näille asioille on kuitenkin esitetty raporteissa huonosti.

P5

Nykyinen yleiskaavaluonnos on parempi kuin edellinen. Näkymät kuitenkin synkemmät, uutta teollisuutta ei ole näköpiirissä. Rakentaminen tuntuu hurjalta nostaen kustannuksia, hiljaisempi tahti olisi parempi. Helsinki kahmii liikaa kaikkea itselleen. Uusia lähiöitä voisi rakentaa. Helsingin ilmavuutta ei saa tuhota.

Pientaloaavoitus on ylipäätään hyvä asia. Voimakas asumisbuumi arveluttaa. Rakennettujen pientaloalueiden liika tiivistäminen huolestuttaa. Pientaloalueiden omaleimaisuuden tulisi säilyä, tehokkuuden nostaminen 0,4: ään ei säilytä ympäristöä. Helsingin tiivistäminen ei saa kannatusta, viheralueet kutistuvat väistämättä. Liikenneväylien viereiset suojaviheralueet pienenevät. Kokonaistaloudellisuutta tulisi ajatella.

Valmiiksi rakennettuja alueita ei saisi tiivistää uudisrakentamisella, usein pilataan alueen entinen imago.

P5./Nina Kalk

Pientalorakentaminen slummimaista - liian tiivistä, viheralueita riittävästi ympärille.

Palautelomakkeet:

- Kaupunkirakenteen tiivistäminen raideliikenteen varteen kannatettava ajatus
- Helsingin jatkuva tiivistäminen arveluttaa; erityisesti viher- ja virkistysalueitten, olemassa olevien tai potentiaalisten jääminen asuin- ja työpaikkarakentamisen alle
- Rakentaminen on liiaksi painottunut uudisrakentamiseen

- Helsinkiin pitäisi rakentaa enemmän korkeita toimisto-työpaikkoja. Esim. joka postipiirin alueelle 20-30-kerroksinen maamerkki junaradan viereen Tukholma malliin Hö-tori tai Sergelstori, tai Saksassa Travemynde

- Ei kaupungissa mitään tonttipulaa ole. Hankkikaa asiantuntija-apua vaikka Keski-Euroopasta, jos omat rahkeet eivät riitä

- Hallittu ja hyvin suunniteltu täydennysrakentaminen on ok. Samoin uudet alueet. Työpaikkojen, asumisen ja palvelujen keskinäinen läheisyys

Vastaus:

Alueen talouden veturiksi tarvitaan useampi vahva ala tai klusteri. Helsinki on selkeästi Suomen taiteen ja kulttuurin keskus. Korkeakoulutuksen asemaa ja toimintamahdollisuuksia vahvistetaan edelleen. Koulutustason laatu ja kulttuurisen ja aineellisesti vahvan ympäristön asema on tässä keskeinen.

Kaupunkiympäristön vaatimuksena on terveellisyys, turvallisuus, toimivuus ja viihtyisyys. Ne ovat suunnittelun lähtökohtia, joita toteutetaan maankäytön ja liikenteen ratkaisulla, suunnitelmalla laadukkaita ja virikkeellisiä asuin- ja työpaikka-alueita, energiankäytön ja infrastruktuurin ratkaisulla sekä tietotekniikan hyväksikäytöllä. Rakentamalla uutta laadukasta urbaania ympäristöä alueiden ominaispiirteet säilyttäen, luodaan uusia miljöoarvoja ja parannetaan olemassa olevaa kaupunkirakennetta. Tiivis rakentaminen monipuolistaa aluetta toiminnallisesti. Aukiot ja puistikot ovat tärkeä osa kokonaisuutta. Tiivistäminen ei ole viihtyisyyden este.

Yleiskaavan ohjelmassa on asettaa tavoitteet arvokkaan asuntokannan, historiallisen jatkuvuuden ja korkeatasoisten asuinaluekokonaisuuksien turvaamiseksi. Ominaisuuteen säilymistä painotetaan. Merkittävimmät alueet on osoitettu.

Kaupunkirakentaminen osoitetaan hyvien joukkoliikennedyteyhteyksien, etenkin raskaan raideliikenteen yhteyteen, myös kaupunkirakenteellisesti edullisille meritäytille. Helsingin merkittävyys, sisälahtien pääpiirteet ja maisemakokonaisuuksien luonne säilytetään.

Yksi Helsingin kehittämistavoitteista on pääkaupunkiseudun länsipainotteisen kaupunkirakenteen tasapainottamista vahvistamalla itäinen osa sekä fyysisesti että imagollisesti. Kaupunginosien tasaveroiseen kehittymiseen kiinnitetään huomiota omaleimaisuutta ja viihtyvyyttä painottaen.

Helsingin seutu on monipuolinen työpaikka-alue joka houkuttelee osaavaa työvoimaa. Helsinki voi tarjota työpaikkojen sijoittumiselle monentyyppisiä alueita keskustasta reunalla

oleviin teollisuusalueisiin. Uutena painopisteenä on Itä- ja Koillis-Helsinki, joissa työpaikkaomavaraisuus on alhainen. Keskusta vahvistuu kaupan, elinkeinotoimintojen, hallinnon ja kulttuurin keskuksena, mutta on myös vahva asuntoalue. Keskustaan rakennetaan uusia monipuolisia kerrostaloalueita ja etäämmälle kerrostalo- ja kaupunkipientaloja. Kasvu tuo myös ongelmia, joita hyvällä suunnittelulla voidaan välttää. Tasapainoiseen resurssien käyttöön on päästävää. Tiivis ja toimiva kaupunki on ekologisesti edullinen. Monipuolinen asuntotuotanto luo mahdollisuudet monipuoliselle asukasrakenteelle. Helsingin merkittäviä laatu-tekijöitä ovat vihreys, merellisyys, sekä maisema- kulttuuri- ja luonnonarvot. Helsinki säilyttää ja kehittää näitä ominaispiirteitä. Kaupunkirakenteessa keskeisesti sijaitseva Helsingin kaupunki korostaa em. laatu-tekijöitä. Kaupungin eri osiin kehitetään myös omaleimaisia alueellisia kaupunkipuistoja.

ESITYSTAPA, MERKINNÄT

L6

Yleiskaavan esittelyn yhteydessä on ollut esillä keskenään ristiriitaisia karttoja. Esittelystä on puuttunut aineisto, joka osoittaisi muutokset nykytilanteeseen.

Jo "valmiiksi" rakennetuille alueille tai kaupunginosille nykytilanteen mukainen, aluevarauksen osoittaminen ei ole riittävää. Näillä alueilla yleiskaavoitusta tulisi kehittää siten, että ei määritellä pelkästään alueiden, vaan ympäristön kehittämisen tavoitteita ja kehittämistoimenpiteitä. Ei riitä, että osoitetaan katualue, vaan tarvitaan myös tavoitteet ja tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet liikennemääristä, liikenteen muodoista ja näistä aiheutuvista ympäristöhaitoista.

HELKA pitää tärkeänä, että yleiskaavan jatkotyön yhteydessä kootaan kaikki samanaikainen suunnitteluaineisto kuten PLJ ja muut liikennesuunnitelmat, tekeillä ja suunnitteilla olevat asemakaavat, asuntotuotanto-ohjelma, Agenda 21-aineisto.

M339

Yleiskaavaluonnos 2002 on laadittu erittäin vaikeasti luettavin kartoin.

L52

Puolustusministeriö toteaa, että puolustusvoimien Helsingin edustan saarialueiden käyttö säilyy ennallaan. Puolustushallinnon kiinteistöhallintouudistuksen yhteydessä alueet tulevat myös jatkossa pysymään puolustusvoimien käytössä. Alueita käytetään merivalvontaan ja harjoituksiin sen lisäksi, että niitä tarvitaan edelleen pääkaupunkiseudun puolustuksen valmiudellisiin tehtäviin. Ministeriö katsoo, että

maanpuolustuksen alueelliset toimintaedellytykset tulee turvata yleiskaavan yhteydessä puolustusvoimien sotilaallista käyttötarkoitusta vastaavin kaavamerkinnoin.

Itä-Villingin saari on kaavaluonnoksessa merkitty virkistysalueeksi ja lisäksi merkinnällä RA. Alueen sotilaalliseen käyttötärpeeseen viitaten tulee tämä alue kuin myös Santahaminan ja Villingin väliset valtion omistamat saaret uudessa kaavassa merkitä sotilasalueeksi kuten Santahamina, Kuninkaansaari ja Vallisaari, joiden kohdalla on lisäksi kaavamerkintä (A). Edellä olevan mukaisesti puolustusministeriö edellyttää, että saarten osalta kaavamerkinnät RA ja (A) tulee poistaa kaavaluonnoksessa.

Kuivasaaren kaavamerkintä tulee muuttaa sotilasalueeksi.

Melkin saaren osalta ministeriö toteaa, että alueella sijaitsee puolustusvalmiuden tarpeisiin tarkoitettuja rakenteita ja laitteistoja. Saari on myös tärkeä puolustusvoimien henkilökunnan virkistyskohde. Kaavamerkinnän tulee mahdollistaa alueen säilyminen puolustusvoimien käytössä, jolloin varustetaan alueen puolustuksellinen käyttövalmius.

Kaavassa tulee ottaa lisäksi huomioon, että eräät merialueella sijaitsevat virkistykseen tai luonnonsuojelutarkoitukseen varatut pienet saaret ja luodot sijaitsevat osittain ampu- masektorialueilla. Mainitut kaavamerkinnät eivät saa vaikeuttaa ampumatoimintaa.

L69

Yleiskaavaluonnoksen merkinnöissä on viitattu RA -merkinnällä saariston ja merialueen osayleiskaavaan ja todettu, että lomaa-asuminen tapahtuu näillä alueilla osayleiskaavan periaatteiden mukaisesti. Tämä maininta ei kuitenkaan muuta osayleiskaavaa oikeusvaikutteiseksi, vaan ilman asemakaavaa tapahtuva uudisrakentaminen näillä ranta-alueilla edellyttää edelleen poikkeamis päätöstä.

L29

Alueiden ekologinen monimuotoisuus (joutomaat) tulisi osoittaa omalla merkinnällä.

Helsingin kaupungin alueella on viisi perinnetä: Viikin latokartanon niitty, Pitkäkosken keto, Heikinlaakson kalliokedot, Itäväylän niitty ja Porvarinlahden niityt (Uymk). Nämä alueet tulisi osoittaa yleiskaava 2002:ssa omalla kaavamerkinnällä perinnetä.

L13

Yleiskaavan tulisi kuvata muutoksen suuntaa eli uusien kohteiden lisäksi myös olemassa olevien alueiden tulevaisuutta. Yleiskaavan tulisi kertoa, miten alueet tullaan kaavoittamaan tai miten kaavoja voidaan ja tullaan muuttamaan. Tämä koskee niin asunto- kuin

työpaikka-alueitakin. Maankäyttömäärityksissä tulisi selkeästi pitää erillään toiminnan määrittäminen (asunto/työpaikka) ja rakentamista- van määrittäminen. Keskustatoiminnoissa, joiden merkintänä on punainen väri, tulisi keskittyä kuvaamaan kaupallisten palvelujen keskittymää. Luonnoksessa toimistotyöpaikkoja kytkeytyy tähän ryhmään melko eri perustein eri puolilla kaupunkia. Hallintopalvelujen ryhmässä on myös kosolti toimisto- ja toimitilakäyttötarkoitusta (virastot, yliopistot) varsinaisten palvelujen (sairaalat) lisäksi, mitä voidaan pitää myönteisenä asiana. Yleiskaava esittää viheralueet epäjohdonmukaisesti ja liian tarkasti. Liikenteen osalta olisi oleellista osoittaa uudet väylävaraukset verrattuna entisiin sekä erottaa yleinen tie ja katu toisistaan, kuten moottorikatu ja pääkatu. Lisäksi tulisi osoittaa eritasoliittymät, jos niihin halutaan varautua.

L29

Yleiskaava 2002:ssa tulisi käyttää ympäristöministeriön suosittamia (tai vastaavia) yleiskaavamerkintöjä, joilla voidaan jakaa alueiden käyttötarkoitukset nykyistä luonnosta paremmin. Yhdistyksemme mielestä yleiskaavassa on ensisijaisen tärkeää erottaa rakennetut kaupunkipuistot, urheilu- ja rajoitetussa käytössä olevat virkistysalueet ja luonnonvaraiset virkistysalueet toisistaan. Selkeillä kaavamerkinnöillä maankäytön määräyksillä voitaisiin turvata virkistysalueiden omaleimaisuus (luonnontilaisuus, puistomaisuus) ja urheiluliikuntatarjontaa voidaan osoittaa yleiskaavassa tasapuolisesti koko kaupunkialueelle.

Ympäristöministeriön suositusten mukaiset virkistysalueiden yleiskaavamerkinnät, joita voitaisiin käyttää yleiskaava 2002:ssa ja jotka selkeyttäisivät maankäytön kehityskuvaa:

a) virkistysalue - V osoittaisi laajat viheraluekokonaisuudet, jotka on tarkoituksenmukaisesti jätettäisiin rakentamisen ulkopuolelle. Kevyen liikenteen turvaaminen olisi sallittua.

b) lähivirkistysalue - VL koskisi nykyisiä rakennettuja puistoalueita; jotka ennen kaikkea palvelevat lähiasukkaita.

c) urheilu- ja virkistyspalvelujen alue - VU osoitettaisiin alueet, joita tulisi kehittää ennen kaikkea näistä näkökulmista ja uusien palvelujen rakentaminen olisi mahdollista.

Muut mahdolliset kaavamerkinnät, joilla parannetaan ekologisen kestävyuden ja luonnon monimuotoisuuden turvaaminen yleiskaavatasolla

d) suojavihervyöhyke - EV suurien liikenneväylien suojavihervyöhykkeet ja luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettujen alueiden ympärille. Tätä voitaisiin käyttää muun muassa luonnonsuojelualueille, puronvarsiin tai mataliin lahtiin rajautuvissa alueissa.

e) viher - viheryhteystarve maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeät ekologiset käytävät tulisi merkitä yleiskaavaan.

f) luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue - luo, jolla osoitettaisiin kaupunkialueen merkittävät luontoalueet.

L46

Yleiskaavakartta on kokonaisuudessaan hyvin yleispiirteinen verrattuna ympäristöministeriön kaavamerkintäohjeen mahdollisuuksiin. Merkinnät herättävät monia kysymyksiä ja antavat useita tulkintamahdollisuuksia Liikennejärjestelmän kehittämisen ja toimivuuden arvioinnin näkökulmasta yleiskaava jää kovin yleiselle tasolle.

L51

Kaavan havainnollisuutta lisäisi, mikäli olennaiset muutosalueet osoitettaisiin erikseen kaavakartassa ympäristöministeriön kaavamerkintäasetuksen mukaisesti.

L5

Kaavamerkintä "kävelykeskusta" on merkitykseltään epämääräinen ja aiheuttaa jatkossa tulkintavaikeuksia. Kauppakamari ehdottaa, että kyseinen kaavamerkintä poistetaan ja asiaa koskeva teksti lisätään selostusosaan.

L55

Luonnoksessa ei ole käytetty uusien merkintäohjeiden mahdollistamaa merkintätapaa, jossa uudet aluevaraukset voisi nähdä suoraan kaavakartasta.

Luonnoksessa ei ole varattu erikseen alueita jätehuollon käsittelylaitosten, tai energiahuollon tai kaatopaikkojen tarpeisiin. Lausunto-pyyntöä seuranneessa kaava-aineistossa ei ole arvioitu kaavaluonnoksen aiheuttamia vaikutuksia.

L75

Helsingin yleiskaava 2002 on laadittu ansiokkaasti uusia suunnittelu- ja toimintamalleja sekä tavoitteita kehittäen ja soveltaen sekä myös noudattaen maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia toimintatapoja.

L3

Keskusten merkintätapaa tulisi tarkistaa siten, että se on johdonmukainen uusien paikalliskeskusten osalta.

L20

Kartoista ei ole mahdollista erottaa esimerkiksi olemassa olevia ja suunniteltuja asunto- yms. alueita toisistaan.

L28

Toimenpidealueiden toteutukseen liittyvät epävarmuustekijät tulisi kartoittaa ja esittää toteuttamissuunnitelmassa.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 2§: n mukaan kunnan tulee huolehtia kaavoitus- ja rakennustoimen hoidon edellyttäjästä alueiden käytön, rakentamisen ja rakennetun ympäris-

tön sekä kulttuuri- ja luonnonympäristön tilan ja kehityksen seurannasta alueellaan.

Ympäristölautakunnan mielestä on tärkeää, että Helsingin Yleiskaava 2002:n toteutumisen ja vaikutusten seuranta suunnitellaan hyvin ja esitetään yleiskaavaselostuksessa.

Yleiskaavaselostuksessa tulee lain mukaan selvittää myös kaavan toteutuksen ajoitus ja seuranta. Yleiskaavaluonnoksessa seurantaa ei käsitellä lainkaan.

L21

Yleisesti ottaen koko yleiskaavakartta 2002 on luettavuudeltaan heikko ja aineiston kartat ovat keskenään ristiriitaisia. Olisikin ollut avoimempaa suunnittelua, jos kaikki karttamateriaali olisi laadittu viralliselle pohjakartalle, koska karttaa tullaan kuitenkin käytännössä tulkitsemaan pohjakartan tarkkuudella.

Viheralueet

L21

Yleisten töiden lautakunta ehdottaa korjattavaksi pääkartan ja viheraluerakennekartan merkintöjen eroavuudet. Kaupunginosapuistojen määrää on samalla tarkistettava. Nämä korjaukset tulee tehdä yhteistyössä viherosaston kanssa. Pääkarttaa on myös tarkistettava siten että kapeatkin, mutta toiminnallisesti ja ekologisesti tärkeät viheryhteydet merkitään pientalo- tai kerrostaloalueiden kautta johdonmukaisesti kaikissa kaupunginosissa.

Yleiskaavan 2002 luonnoksen pääkartassa on eri kaupunginosien välillä, mm. kaupunginosa- puistojen tai viherväylien merkitsemisessä olennaisia eroja, jotka tulee korjata soveltamalla samaa esitystarkkuutta. Virkistysalueiden toiminnallinen jäsentely täydennettynä suurien liikuntapuistojen ja golf-alueiden merkinnällä ja niiden osoittaminen pääkartassa on perusteltua. Pääkartan luettavuutta ja materiaalin johdonmukaisuutta on parannettava.

Yleiskaavan tavoitteena on olla tarkempaa maankäyttöä ohjaava suunnitelma. Yleiskaavan pitävyys voidaan kyseenalaistaa, jos vertaillaan yleiskaava 1992 virkistysaluemerkintöjä ja tehtyjä asemakaavamuutoksia. Esimerkiksi yksistään Haagan alueella on tehty tai tekeillä ainakin neljä merkittävää asemakaavan muutosta, jossa rakentamista esitetään yleiskaavan 1992 virkistysalueelle. Sama kehityssuunta uhkaa jatkua, ellei yleiskaavan pitävyyttä varmisteta. Virkistysalueet nähdäänkin yleiskaava 2002 hengessä rakentamismääräreservinä, josta esitetään aimo pala lohkaistavaksi nyt käyttöön esitetyssä luonnoksessa.

L29

Helsingin kaavakarttaa ja sen maankäytön määräyksiä tulisi hieman tarkentaa ja moni-

puolistaa. Nykyiset kaavamerkit ovat a) osin riittämättömät; b) maankäytön määräykset ovat ainoastaan merkinnän kuvausta; c) yleiskaavan kaavamääräyksiä ei ole riittävän selkeästi määritetty.

Nykyistä kaavakarttaa maankäytön tavoitteeseen on riittävän monipuolinen rakennettujen ja rakennettavien alueiden osalta. Asuin-, työpaikka ja muut elinkeino- tai toimintojen alueet on luokiteltu kahdeksaan eri merkintään. Varsinkin asuntotuotannon alueiden jakaminen pientalo- ja kerrostalovaltaisiin alueisiin selkeyttää hyvin alueen tulevaa maankäyttöä. Myös elinkeino- ja tuotannonalueet on jaettu suhteellisen selkeästi omiin merkintöihin, jotka kuvaavat alueen käytön kehitystä. Näiden osalta maankäytön määräykset ovat selkeät.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ehdottaa että viheralueiden kaavamerkintöjä monipuolistettaisiin. Tällä hetkellä kaupungin viheralueet on jaettu neljään ryhmään: kaupunkipuisto, virkistys-, luonnonsuojelu- ja Natura-alue. Maankäytön määräykset ovat näiden kaavamerkintöjen kohdalta puutteelliset tai niitä ei ole määritetty lainkaan (Natura- ja luonnonsuojelualue).

Luonnonsuojelu- ja Natura -alueiden säilyminen olisi turvattava ympäröivien alueidenkäytön suunnittelulla. Näille alueille olisi annettava yleiskaavassa riittävät maankäytön määräykset tai yleiskaavassa suojeltavien alueiden ympärille on osoitettava suojavyöhykkeet (EV). Jako kaupunkipuistoihin ja virkistysalueisiin on viheralueiden osalta riittämätön ja epäselvä.

Kaupunkipuiston maankäytön määräyksissä pyritään keskustan ja alueellisia kulttuuripuistoja kehitetään monipuolisina toiminta- kohtamis-, kulttuuri ja luontoympäristönä. Virkistysalueen maankäytön määräyksen mukaan maisema ja luontoalueita kehitetään koko kaupungin kannalta merkittävänä virkistys- ja ulkoilualueina, jotka jäsentävät kaupunkirakennetta. Maankäytön tavoitteissa on annettava riittäviä ohjeita tulisiko alue jättää rauhaan (luonnontilaan vai tulisiko aluetta rakentamalla (virkistyspalvelut, rakennetut puistot) kehittää sen ulkoilu-, kulttuuri- tai kohtaamisympäristöä.

Nykyiset kaupunkipuiston ja virkistysalueiden maankäytön valitettavan epäselvät määräykset mahdollistavat virkistys- ja ulkoilutarjontaan pohjautuvan rakentamisen kaupungin virkistys- ja kaupunkipuistoalueille. Detaljikaavoitukselle jätetään liiaksi tulkinnan varaa, eikä yleiskaava ohjaa selvästi virkistysalueiden maankäyttöä.

Yleiskaava 2002:n Maankäytön kehityskuvassa esitellään Helsingin kaupungin merkittävimmät viheralueet. Yleiskaava 2002:n kartan kaavamerkinnöissä ja - maankäytön määräyksissä (kaupunkipuisto, virkistysalue, luonnons-

suojelualue, Natura-alue) Helsingin kaupungin merkittävien luonnontilaisten virkistysalueiden (metsät, kalliot, ranta-alueet) ekologista arvoa ei ole riittävästi huomioitu.

Ympäristöministeriön suosittelemien kaava-merkintöjen pohjalta Helsingin luonnonsuojeluyhdistys esittää, että Helsingin alueen ekologisesti ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet merkittäisiin yleiskaava 2002 -karttaan erikseen.

Helsingin kaupungin maakunnallisesti ja paikallisesti tärkeät ekologiset käytävät olisi osoitettava yleiskaava 2002:ssa rasterimerkillä viher. Laajoille asuin- tai työpaikka-alueille tulisi jo yleiskaavassa osoittaa alueen läpi kulkeva viheryhteys. Uudenmaan maakuntakaava-luonnoksessa Helsingin seudun ekologisesti merkittävät viherkäytävät on huomioitu. Maakunnallisesti tärkeitä ekologisista käytäviä ovat:

a) Hakuninmaalta pohjoiseen (alueelta yhteys Haltialaan, osa Helsinginpuistoa)

b) Viikki-Veräjämäki-Pukinmäki-Haltiala (osa Helsinginpuistoa)

c) Viikki-Kurkimäki-Rajakylä-Hakunila-Sipoonkorpi

Lisäksi paikallisesti merkittäviä viherkäytäviä, jotka tulisi merkitä yleiskaava 2002:n tärkeiksi ekologisiksi käytäviksi ovat:

d) Vartiosaari - Vartiokylänlahti - Mustavuori - Sipoonkorpi

e) Uutela-Mustavuori-Sipoonkorpi (Vuosaari-puisto)

f) Keskuspuisto

g) Haaga-Lassila-Malminkartano

h) Mustapurolaakso

Näiden säilyminen myös ekologisena käytävänä on turvattava yleiskaavassa

Helsingin kaupungin luonnonsuojelulain nojalla rauhoitetut luontotyypit (kaikkiaan 22) tulisi merkitä kaavaan merkillä luo. Näiden alueiden turvaaminen on pyrittävä säilyttämään riittävästi suojavyöhykkeillä. Yhteistyössä ympäristöviranomaisien kanssa kaupunkisuunnitteluarkkitehtien tulisi toteuttaa riittävät suojavyöhykkeet luonnonsuojelualueiden (37 kpl) ja luonnonsuojelulain nojalla suojeltujen luontotyyppien ympärille.

Rakennus- ja maisemakulttuurikohteet

L11

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaat alueet on merkitty kaavakarttaan vinoviivoituksella joka on rajoiltaan häilyvä ja vaikeuttaa merkinnän tulkitsemista. Rasterimerkinnän parantamista tulee vielä tutkia. Kaavaselostuksen osassa 2 olevat liitekartat ovat niinikään mitta kaavansa vuoksi vaikealukuisia. Liitekartta (s. 101), jossa esitetään kulttuu-

rihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävät uudet kohdekokonaisuudet sekä kohteet v. 1992 yleiskaavasta on sinänsä havainnollinen, mutta selostusta tulisi täydentää liitekartassa mainitulla numeroidulla kohdeluettelolla.

Usean kohteen rajauksista ja kokonaan puuttuvista kohteista tulee jatkossa keskustella. Varsin tiukoista rajauksista johtuen joistakin kohteista on jäänyt pois olennaisia osia. Kaupunginmuseo muistuttaa, että jonkin kohteen määrittäminen merkittäväksi kokonaisuudessaan ei estä alueen kehittämistä sen ominaisluonteeseen sopivalla tavalla..

Näistä puutteellisista rajauksista mainittakoon Vartiosaari, jonka sisäosat on jätetty pois kohderajauksesta, vaikka saaren sisäosa vanhoine niittyineen ja laitumineen on osa saaren kulttuurihistoriallista kerrostumaa. Toinen esimerkki on Santahamina, jonka kylähistoria 1500-luvulta alkaen, samoin kuin pitkä merenkulkuun ja puolustukseen liittyvä historia edellyttää koko saaren merkitsemistä arvokkaaksi alueeksi. Tarkistettavia rajauksia ovat myös esimerkiksi Villingin saaren keskelle jätetty valkoinen alue, Kivinokan kansanpuistoalueen itäosan puuttuminen, Herttoniemen 1950-luvun kerrostaloalueen eteläosan (mm. Hihtäjätien pistetalot), Meilahden sairaala-alueen keski-osan sekä Haagassa radan pohjoispuolen puuttuminen kohdealueista. Malmin lentokenttäalueesta on arkkitehtuurinsa vuoksi arvokkaaksi merkitty ainoastaan lentoasema ja lentokonehallirakennus. Rajaus on liian suppea, onhan koko lentokenttäkokonaisuus liikenne-, kulttuuri- ja arkkitehtuurihistorian kannalta valtakunnallisesti ja kansainvälisestikin merkittävä.

Huomiota herättää lisäksi Lauttasaaren arvokaiden kohteiden vähäinen määrä. Lauttasaaren merkittävää kohdealuetta tulee laajentaa. Kaupunginmuseon teettämä Lauttasaaren inventointi arvottamisosioineen valmistuu syksyllä, mutta antanee jo tässä vaiheessa tietoa kohdemäärittelyn tueksi. Myös Lehtisaari puuttuu kokonaan kohdeluettelosta ja -kartasta, vaikka kaupunkisuunnitteluvirasto on vastikään kartoittanut alueen vaalittavia ominaispiirteitä. Myllypurosta on merkittäväksi kohteeksi määriteltä ainoastaan asemakaavan ristikkäiset akselisommitelmat. Koska kyseessä on kuitenkin tärkeä 1960-luvun lähiö, joka on inventoitu ja jonka suojelukohteet kaupunkisuunnitteluvirasto on inventoinnin jatkotyönä määritellyt, tulee niukkaa kohderajauksista vielä tarkistaa. Kohdekartasta puuttuu myös Kontula, joka on inventoiduista 1960-luvun lähiöistä ensimmäinen. Vartiokylästä puuttuu mm. Marjaniemen alue,

joka on seudullisestikin merkittävä ja käsittää useita suojelukohteita.

L12

Yleiskaavan 2002 luonnos ei asuntotuotannon osalta poikkea olennaisesti aiemmasta, vuoden 1992 yleiskaavasta.

L16

Yleiskaavaluonnoskartan esitystapa on erittäin vaikeaselkoinen. Selkeän pohjakartan puuttuminen, jossa näkyisi olemassa oleva kaupunkirakenne estää muutosalueiden havainnollisen esiintuomisen. Toivottavasti tämä ei ole ollut kartan tekijöiden tarkoituksena. Yleiskaava 92:ssa esitystapa oli selkeä, sitä ei ole syytä muuttaa.

L22

Yleiskaavaluonnos on rakenteeltaan vaikeasti luettavissa. Koska Helsinki on monilta osin varsin valmiiksi rakennettu yleiskaavasta ei selkeästi käy ilmi mitä alueita muutokset koskevat. Uuden yleiskaavan keskeiset linjanvedot eivät tule selkeästi esiin. Isot ja pienet asiat ovat esillä samanarvoisesti. Suuri osa uusista asioista on alueellisia kehittämishankkeita, joiden poimiminen kokonaisuudesta on hankalaa. Yleiskaavan asiakirjojen jäsentelyä on kehitettävä niin että yleiset tavoitteet kirjataan tiiviisti omaksi osaksi ja alueelliset hankkeet ja tavoitteet esitetään selkeästi erikseen. Tämä edellyttää selostukseen liitettäviä osa-alueiden karttoja, joista uudet maankäyttöratkaisut tulevat esille.

L59

Yleiskaavaluonnos on laadittu huolella ja asiantuntemuksella Helsingin kaupunkisuunnitteluasiantuntijoiden osaamista voi yleiskaavaraaporttien perusteella pitää ammatillisesti tasokkaana ja osaavana. Kaavaluonnosraportit ovat selkeät, ja niistä hahmottuu lukijalle helposti Helsingin aiottu tulevaisuus.

L61

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisusarjassa julkaistavalta materiaaliilta, jolla on bibliofiilinen viitenumerointi (ISBN ja ISSN) tulee vaatia asianmukaista viitteiden kirjaamista. Helsingin Yleiskaava 2002 selostuksien viitemateriaali tekstissä, taulukoissa ja kuvissa on kirjattu harvinaisen puutteellisesti. Tästä johtuen lausunnon antajilla ei ole suuriakaan mahdollisuuksia perehtyä alkuperäiseen viitemateriaaliin ja arvioida niiden paikkansapitävyyttä.

Huomautamme myös, että yleiskaavaluonnoksen kartasta on pohjakarttamerkinnät jätetty pois. Tämä on johtanut siihen, että esitettyjä aluerajauksia on mahdoton tarkastella täysin paikkansapitävästi, koska merkintöjä ei ole "sidottu" maastoon. Selostuksissa esiintyviä sanallisia kuvauksia ei voi kohdentaa maantieteellisesti tarkasti, koska kaavamerkintöjä ja

kaavamääräyksiä tai em. kuvauksia ei ole yhdistetty yksiselitteisesti toisiinsa millään tavalla.

Monille Helsingin omakoti- ja pientaloalueille on esitetty suojeltavia osa-alueita. Koska suojelumerkintöjä ei ole selkeästi alueellisesti kohdennettu eikä niiden sisältöä yksityiskohdaisemmin kuvattu, niihin on vaikea ottaa kantaa, vaikka nämä yleiskaavan suunnitelmat toimivat jatkossa ohjeina asemakaavoitukselle (osa 2 s. 88-89, s. 97, s. 100).

Lisäksi on toivottavaa, että myös yleiskaavaluonnoksen kaltaisissa asiakirjoissa noudatetaisiin asiatyylisiä eikä sorruttaisi sellaisiin tunnepohjaisiin ilmaisuihin kuten esim. "rakenne- taan koteja".

L55

Ehdotamme, että nyt lausuntokierroksella olevaa kaavaluonnosta kehitetään lausuntojen ja viranomaisneuvottelujen pohjalta uudeksi kaavaluonnokseksi joka lähetettäisiin lausuntokierrokselle hyväksymisen jälkeen.

L69

Kaavoitusprosessi ja aineisto

Luettavuutta parantaisi vielä karttaesitys, jossa havainnollistettaisiin niitä alueita, missä yleiskaava ehdottaa muutoksia nykyiseen maankäyttöön tai aikaisempiin suunnitelmiin.

Kehityskuvatarkastelussa olisi toivonut enemmän myös erilaisia vaihtoehtoisia pohdintoja tulevaisuuden strategioihin liittyvään keskusteluun. Nyt kehityskuva muodostaa yhden mahdollisen, sinänsä hyvin perustellun päättelyketjun, jonka pohjalta yleiskaavaluonnos on laadittu. Kehityskuva sitoutuu tämän hetken näkymiin, miten suhtaudutaan muutoksiin?

L20

Kohdan 9.5. liitekartassa on esitetty rakentamisen toimenpidealueet ja niiden ajoitus. Kartassa on useat alueet merkitty vinoviivituksella, jonka merkitystä ei ole selitetty.

L11

Pääkartan lukukelpoisuutta olisi lisännyt uusien rakentamisalueiden osoittaminen erikseen.

M187

Kaavamerkinnot ovat ohjausvaikutuksiltaan liian niukat ja niiden selostukset vieläkin niukemmat. Tällainen käsittely siirtää suuren osan hyvään asumiseen liittyvistä kiistoista detaljikaavoitukseen.

M89

Esityksessä tulee pyrkiä nykyistä huomattavasti selkeämpään ilmaisuun kunnallispoliittisen päättäjän helpommin käsiteltäväksi ymmärtämisen helpottamiseksi ja johtopäätösten tekemiseksi päätöksentekoa varten.

M163, M164

Jatkotyöskentelyssä on yleiskaavamateriaalissa ehdottomasti esitettävä liitekartta, josta uu-

det rakentamisalueet yksiselitteisesti ilmenevät.

M108

Mielestäni entisille kaatopaikkoina toimineille alueille tulisi käyttää soveltuvaa erityisalueen merkintää.

M65, M66

Yleiskaavan tulisi olla tulkinnaltaan riittävän salliva, joka mahdollistaa joustavasti kehityksen tuomat alueelliset muutostarpeet. Yleiskaavalla tulisi turvata kaikki olemassa olevat kaupan suuryksiköt merkitsemällä ne yleiskaavaan.

Kestävän yhdyskuntakehityksen ja palvelujen saatavuuden turvaamiseksi myös pienempien vähittäiskaupan yksiköiden (esim. vanhat ostoskeskukset) olemassaolo tulisi turvata ja mahdollistaa myös niiden laajentaminen tarvittaessa MRL 114 §:n mukaiseksi vähittäiskaupan suuryksiöksi huomioimalla ne yleiskaavassa.

Helsingin ydinkeskusta sekä alue- ja paikalliskeskukset tulisi merkitä yleiskaavaan kokonaisuudessaan siten, että niiden laajenemismahdollisuudet ja -suunnat olisi osoitettu yleiskaavassa tulkinnan helpottamiseksi.

Yleiskaavalla tulisi turvata riittävässä laajuudessa kehityksen edellyttämä kaupallisten palveluiden saatavuus alueellisten väestömäärien muutoksista riippumatta.

M138

Alueet, joilla sijaitsee vähittäiskaupan suuryksikkö, tulee yleiskaavassa merkitä keskustatoimintojen alueeksi, mikäli niillä ei vielä tällaista merkintää ole. Esimerkkeinä mainittakoon Mellunmäki ja K- supermarket Masi, Oulunkylä ja K- supermarket Musta Pekka.

Koko Helsingin kantakaupunki tulee tasolle Pikku Huopalahti - Ruskeasuo - Pasila- Vallila - Hermannin saakka merkitä yleiskaavassa keskustatoimintojen alueeksi.

Yleiskaavan keskustatoimintojen alueilla olevien kehittämisen ja kehittymisen turvaamiseksi yleiskaavapäätöksen tulee mahdollistaa voimassa olevien keskustatoimintojen alueiden luonteva laajentaminen. Yleiskaavapäätöksen tulee mahdollistaa myös se, että asemakaavan laatimisen yhteydessä voidaan keskustatoimintojen alueille tyypillisiä palveluita sijoittaa myös kyseisiin alueisiin välittömästi liittyville alueille ilman, että yleiskaava sitä tiukasti rajoittaisi.

M25

Helsingin yleiskaavan tulisi olla kaupan palvelujen kannalta mahdollistava yleispiirteinen kaava eikä rajoittava tai liiaksi kaupan sijoittamista ohjaava kaava. Kuinka keskustatoimintojen alueet merkitään ja kuinka niiden ulkopuolelle sijoittuvat kaupan suuryksiköt merkitään

kaavakarttaan? Paikalliskeskusten määrää tulee kaavakarttaan lisätä sen takia, ettei niiden puuttuminen ole esteenä 2 000 - 3 000 km²:n kokoisen myymälän rakentamiselle tai olemassa olevan myymälän rakentamiselle tai olemassa olevan myymälän laajentamiselle mainitun kokoiseksi. Kaavamääräyksissä on todettava, että keskustatoimintojen alueet ovat suuntaa-antavia - ei korttelikohtaisia.

Keskustatoimintojen alueet tulee merkitä myös uusille asuntoalueille siitä huolimatta, että tässä vaiheessa ei tiedetä niiden mitoitusta eikä palvelurakennetta.

Yleiskaavaehdotukseen tulee merkitä nykyiset keskustatoimintojen ulkopuoliset kaupan suuryksiköt, jotta niiden kaavalliset toimintaedellytykset turvataan.

Esitämme Helsingin yleiskaavaluonnokseen seuraavat muutokset:

Helsingin kantakaupunki on kokonaisuudessaan keskustatoimintojen alue, koska kantakaupungista on vaikea erottaa alueita tai katuja, joiden varrella ei voisi olla keskustatoimintoja. Kävelykeskusta- merkintä poistetaan kaavakartasta, koska se rajoittaa Helsingin ydinkeskustan saavutettavuutta ja asiointia siellä ja kun ei ole selvyyttä, mitä se käytännössä tarkoittaa. Kaavakartassa vähennetään merkintöjä "kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokas alue" rakennetun kaupunkiympäristön osalta, koska ne saattavat vaikeuttaa mm. asumisen, kaupan palvelujen ja työpaikkojen rakentamisen alueilla, missä siihen on tarve.

Uusi yleismääräys:

Uudet vähittäiskaupan suuryksiköt kaavassa merkittyjen keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella osoitetaan yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa kaupunkirakenteen sisällä keskustoihin ja niiden tuntumaan, hyvin saavutettaviin paikkoihin.

M185

Yleiskaavan "kaupunkipuisto" ja "virkistysalue"-merkintöjen määräykset

Viheralueiden merkitseminen kaavaan kaupunkipuistoina ja virkistysalueina näyttää hyvältä ehdotukselta, mikäli se tähtää rakennettujen puistojen (enimmäkseen kaupunkipuistojen) kehittämiseen entistä houkuttelevimmiksi ja samalla vaalimaan luonnonmukaisten puistojen (enimmäkseen virkistysalueita) luontoarvoja entistä paremmin. Jotta tämä olettamani tavoite toteutuisi käytännössäkin, kaavamerkintöjen määräyksiä pitäisi hieman täsmentää. Kaupunkipuistoja, jotka ovat kaavaluonnoksessa yleensä rakennettuja puistoja, "kehitetään monipuolisina toiminta-, kohtaamis-, kulttuuri- ja luontoympäristöinä". Virkistysalueista, jotka suureksi osaksi ovat luonnonmukaisia puistoja, sanotaan kaavaluonnoksessa: "mai-

sema- ja luontoalueita kehitetään koko kaupungin kannalta merkittävänä virkistys- ja ulkoilualueina, jotka jäsentävät kaupunkirakennetta". Luontoalueen kehittäminen virkistysalueena ei kuitenkaan ilman muuta tarkoita, että alueen luontoa ja sen monimuotoisuutta tulee vaalia. Tässä suhteessa "virkistysalue" -merkintään kaavamääräyksessä pitäisi saada täsmennystä. Määräyksessä pitää suoraan velvoittaa virkistysalueiden luontoarvojen vaalimiseen, varsinkin kun määräyksissä ei millään tavoin rajoiteta rakentamista. Asia on tärkeä, koska pienet ja "tavalliset" luontoalueet ovat monasti ensiarvoisen tärkeitä luonnon monimuotoisuuden kannalta. Parasta olisi ottaa käyttöön oma merkintänsä sellaista arvokasta luontoaluetta varten jota ei ole muuten suojeltu.

M56

Rakennettuja liikuntapaikkoja on riittävästi. Kaavaluonnoksessa niiden merkinnät ovat sangen epäselvät. Lähinnä liikunta-alueiden käyttöön tarvittaisiin opastusta.

Viheralueet ja muut rakentamattomat alueet on merkitty luonnokseen epäselvästi. Siinä ei ole käytetty ympäristöministeriön suosituksen mukaisia kaavamerkintöjä. Tällä hetkellä kaavoituksessa on osoitettu rakentamattomista viheralueista ainoastaan luonnonsuojelu- ja Natura-alueet, jotka on jo luonnonsuojelulain nojalla suojeltu rakentamiselta. Viheralueiden jakaminen kahden kaavamerkinnän alle (kaupunkipuisto ja virkistysalue) on yleiskaava 2002 -luonnoksessa hieman epäselvä eikä selvitä onko alueita tarkoitus kehittää rakentamalla vai jättää ne mahdollisimman luonnonvaraisiksi. Tärkeintä olisi yleiskaavassa erottaa rakennetut kaupunkipuistot, urheilualueet ja luonnonvaraiset virkistysalueet.

M61

Yleiskaavaluonnokseen on uutena merkintänä merkitty suunnittelualueita koskemaan isompia kaupunkikehittämisen alueita. Yleiskaavaselostuksen mukaan merkinnän sisällä yleiskaavaluonnos osoittaa maankäyttömuodot ja niiden välisen suhteen. Alueiden sijoittaminen ja rajaukset on tarkoitus ratkaista yksityiskohtaisella kaavoituksella.

Eräs näistä suunnittelualueista on Pasila. Kartamerkinnän mukaan suunnittelualue käsittää lännessä ja pohjoisessa osan Keskuspuiston osayleiskaava-alueesta.

Pidämme tätä merkintää uhkana Keskuspuistolle ja pyydämme poistamaan merkinnän Keskuspuiston kohdalta. Yleiskaavaselosteen sivulla 120 todetaan, että Keskuspuistoon rajautuvat alueet Pohjois-Pasilassa muutetaan asuinkerrostalojen ja tiiviiden pientalojen korttelialueiksi.

M333

Suunnittelualueet ulottuvat Koivusaassa, Laajasalon öljysatama-alueella ja Jätkäsaassa liian pitkälle merelle. Merkinnöissä olisi pidättäytyttävä maa-alueen sisäpuolelle, sillä merentäytöt eivät ole maakunnallisesti järkevä keino tehdä tonttimaata.

M185

Yleiskaavaluonnoksessa käyttöön otettu "suunnittelualue" -merkintä lienee ongelmallinen varsinkin kiistanalaisilla ranta-alueilla kuten Koivusaari, koska näin merkityt alueet nostetaan tavallaan kaavan ulkopuolelle ja samalla myös arvioinnin ulkopuolelle.

ASUMINEN

L19

Lain veloitteen täyttämiseksi on suunnittelussa hyvä huomioida tonttivaraukset olemassa olevien ja mahdollisesti syntyvien puutealueiden väestönsuojatilanteen korjaamiseksi. Lakiuudistus vuonna 2004 voi tuoda muutoksia väestönsuojien suojien rakentamiseen.

L21

Pohjoismaisiin pääkaupunkeihin verrattuna Helsingin asumisväljyys on alhaisella tasolla. Helsingissä on yleistä patoutunutta tarvetta asumistason parantamiseen. Kaupungin menestymisen ehtona on hallittu, jatkuva ja laadukas asuntotuotanto. Epätoivottavan segregoation välttämiseksi tulee sosiaalisen asuntotuotannon olla määrällisesti ja rakennustyypeiltään sopusoinnussa alueella harjoitettavan muun asuntotuotannon kanssa.

Helsinki on tuottanut valtaosan ohjelmoidusta asuntotuotannosta kerrostaloalueina ja kerrostaloasuntoina. Suositun ja uudenaikaisen matolan ja tiiviin sekä halutun laadukkaan asuntokannan tuottaminen on jäänyt vähäiseksi.

Tämä johtaa koulutetun väestönosan ja lapsiperheiden muuttamiseen naapurikaupunkeihin. Väestön kasvu ja toisaalta asukkaiden asumistason parantamistavoitteiden tyydyttäminen edellyttävät huolellisesti valmisteltua ja tulevaisuuden talouspohjan varmistavaa asuntorakentamista.

L61

On hyvä, että uusia pientaloasumisen muotoja ja talotyyppisiä kehitetään. Samalla on pidettävä huoli siitä, että vanhoja alueita ei tiivistetä liikaa. Muuten voi syntyä tilanne, että todellisia kansalliset ja kansainväliset kriteerit täyttäviä omakotialueita ei ole Helsingissä enää lainkaan. Pientaloalueille on siis varattava riittävästi alueita virkistykseen ja liikuntaan, ja ne on myös toteutettava. Pientaloalueet tarjoavat hyviä mahdollisuuksia asumisen ja työn yhteensovittamiseen (osa 2 s. 54 ja s. 68), mikä

tulee ottaa yleiskaavassa paremmin huomioon. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ei kuitenkaan lyhennä matkoja tai vähennä henkilöautoriippuvuutta (osa 1.s. 41-42). Se, miten tietyt toiminnot, esim. työpaikka, palvelut ja harrastukset, sijaitsevat suhteessa ko. henkilön asuntoon, on merkityksellisempää liikennetarpeen kehittymisen näkökulmasta.

L62

Helsingin keskeisimpiä haasteita ovat liikenneverkoston kehittäminen, terveen elinkeinorakenteen tukeminen ja oikein mitoitettu asuntorakentaminen. Helsinki on historiallisista syistä kehittynyt kerrostalo- ja vuokratalovaltaiseksi kaupungiksi. Tulevaisuudessa kuitenkin myös Helsingin on panostettava pientaloasumisen lisäämiseen. Helsingin keskusta-alue on poikkeuksellisen kompakti ja moni-ilmeinen alue. Sen luonnollinen laajeneminen on erittäin tärkeä kaupungin tulevan kehittymisen kannalta. Ydinkeskustan ulkopuolisilla alueilla, esimerkiksi pääradan varressa Helsingin ulkopuolella, voidaan kokeilla väljempää ja halvempaa rakentamistyyliä.

L32

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään keskustan kävelyalueen laajentamista, mikä helpottaa liikkumista keskustakampuksella Kävelykeskustaa toteutettaessa on kuitenkin huolehdittava myös yliopistokortteleiden huoltoliikenteen tarpeet.

L12

Asuntotuotantoon liittyvät kysymykset koskevat myös Helsingin houkuttelevuutta ns. osaa-
javäestön keskuudessa. Tästä väestöosasta kilpailevat kaikki seudun kunnat, ja Helsingin kilpailukyvyyn katsotaan lisääntyvän, kun satakäytöstä vapautuvat rannat saadaan asumiskäyttöön. Lisäksi pyritään kehittämään uudentyyppistä kaupunkipientalojen tuotantoa. Suurten alueellisten kokonaisuuksien suunnitelmat on hyvä määrittellä tarkemmin. Alueiden infrastruktuurin suunnittelu sekä tavoitellun imagon määrittely jo ennakkoon luovat pohjan tulevan alueen houkuttelevuudelle ja toimivuudelle. Suunnittelulla voidaan varmistaa työpaikkojen, asumisen ja palveluiden sekä liikuvuuden yhteensovittaminen. Asuinalueen viihtyisyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

L20

Asunto- ja toimitilarakentamisen suhde on syytä harkita huolellisesti niin, että toimitilarakentamisen mahdollistamien uusien työpaikkojen asuntotuotannolle aiheuttamiin paineisiin voidaan vastata eikä Helsingin asuntotilanne entisestään huonone.

Yleiskaava 2002:n valmistelussa on varauduttu asumistason parantamiseen eli asumisväl-

yyden lisäämiseen ja kaupungin tulevaan kasvuun. Yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu siihen, että Helsingissä on 600 000 asukasta v. 2020. Tavoite on varsin maltillinen verrattuna viimeisimpiin Uudenmaan liiton ja YTV:n ennusteisiin.

Yleiskaavan perustavoite Helsingin kaltaisessa kasvavassa kaupunginosassa on löytää rakentamiseen kelpaavaa tonttimaata. Uutta kerrosalaa joudutaan sijoittamaan olemassa olevan rakennetun ympäristön yhteyteen. Helsinki ei kuitenkaan jatkossakaan saavuttaisi esim. Tukholman kaltaista tiivistä yhdyskuntarakennetta. Tiivistämisellä saavutetaan toimivan rai-deliikenteen avulla hyötyjä mm. energiataloudessa ja liikenteessä. Tiivistämistä voidaan pitää kannatettavana edellyttäen, että se tapahtuu asuin ympäristön viihtyvyyttä heikentämättä.

Kaupunkirakenteen tiivistämisen tulee merkitä sitä että uusien irrallisten, palveluja varten liian pienen asuinalueiden rakentamista vältetään. Tällainen olisi esimerkiksi Vuosaaren Uutelaan ehdotettu pientaloalue. Samoin arvokkaat luontoalueet esim. Kivinokka ja Koivusaari, tulisi säästää rakentamiselta.

Varsinkin pientaloalueiden tiivistymistä ja matalaa tiivistä pientalorakentamista tullaan yleiskaavan mukaan suosimaan Helsingin tulevana asumismuotona. Myös näille aluetyypeille tulisi etsiä sellaisia toteutusmalleja, jotka säilyttävät alueen ominaispiirteet ja tiivistävät niitä ko. alueiden luonnetta ja luontoa tuhoamatta. Uusien matalatiivis-alueiden rakentaminen tarvitsee pohjatyöksi selvityksiä mm. siitä, millaisia alueita halutaan ja mitkä ovat laadukkaiden uusien asuinalueiden ominaisuudet.

Rakentamattoman tonttimaan vähyyden vuoksi ja koska asuin ympäristön viihtyvyys edellyttää luonto- ja viheralueiden säilyttämistä, olisi Helsingissä harkittava nykyistä korkeampien asuintalojen rakentamista uusille alueille.

L13

Pieniä tarkistuksia asuntokohteisiin. Olisi syytä esim. tutkia, voidaanko asuntorakentaminen käynnistää Laajasalossa Reiherintien ja öljysataman välisellä alueella jo ennen öljysataman poistumista. Maakuntakaavan luonnoksessa tämä alue oli tosin merkitty valtakunnallisesti tai maakunnallisesti tärkeäksi viheralueeksi. Lauttasaaren Katajajarjun alueen toteuttamista olisi myöskin kiirehdittävä.

L12

Helsinkiä on tarkasteltu osana seudullista kokonaisuutta luonnoksen osiossa Maankäytön kehityskuva. Siinä tarkastellaan asuntotuotannon tulevaisuuden näkymiä Helsingissä. Asuntotuotannolla katsotaan kehityskuvassa olevan edellytykset jatkua nyky suunnitelmien mukaan

lyhyellä aikavälillä. Sen jälkeen tuotannon arvioidaan jatkuvan nykyisen kaltaisena vielä noin viiden vuoden ajan. Tämän jälkeen katsotaan tarvittavan uusia päätöksiä kaupunkirakenteen kehittämisestä jos nykyinen taso halutaan säilyttää. Esittelijän käsityksen mukaan voimassa olevan asunto-ohjelman tasoa ei kuitenkaan ole edellytyksiä lähivuosina saavuttaa tonttien riittämättömyyden vuoksi.

Asuntotuotantoon liittyvät kysymykset koskevat myös Helsingin houkuttelevuutta ns. osajaväestön keskuudessa.

Suurten alueellisten kokonaisuuksien suunnitelmat on hyvä määritellä tarkemmin. Alueiden infrastruktuurin suunnittelu sekä tavoitellun imagon määrittely jo ennakkoon luovat pohjan tulevan alueen houkuttelevuudelle ja toimivuudelle. Suunnittelulla voidaan varmistaa työpaikkojen, asumisen ja palveluiden sekä liikkuvuuden yhteensovittaminen. Asuinalueen viihtyisyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

L14

Alueiden suunnittelussa on nykyään tarpeellista herkkyyttä.

L17

Helsingin merellistä asemaa tulisi erityisesti hyödyntää niin virkistykseen kuin asumiseenkin esimerkiksi kaavavarauksella nuorten asuntolaiva-asumiseen.

L19

Laajasalon öljysatama-alueen muuttamisesta asuinkäyttöön on pelastuslaitos antanut kaksi lausuntoa kaupunkisuunnitteluvirastolle (3.2.20001 koskien Laajasalon öljyhuoltoalueen ja sen toimintojen turvallisuusvaikutuksia sekä 27.7.20011 koskien Laajasalon öljysataman lupahakemuksia). Lausunnoissa esitettyjä kannanottoja tulee käyttää alueen jatkosuunnittelussa.

Suurten uusien asuinalueiden toteuttaminen teollisuustonteille, kuten esimerkiksi Jätkäsaareen ja Sompasaareen, on kytkettävä aikataullisesti teollisuustoimintojen poistumiseen. Näin ollen asumista alueilla, joissa ympäristössä varastoidaan tai käsitellään vaarallisia kemikaaleja, ei tulisi aloittaa ennen ko. toimintojen loppumista tai ilman perusteellista riskianalyysia onnettomuustilanteiden vaikutuksista asuinalueeseen.

L5

Elinkeinoelämän kannalta on merkittävää, että asuntotuotannossa panostetaan monipuoliseen tuotantoon siten, ettei tämä muodostu esteeksi yritysten lisätyövoiman-rekrytoinnissa.

L7

Yleiskaavan valmistelussa koostettu materiaali on laaja ja perusteellinen. Asuntotuotantoon ei kuitenkaan ole osoitettu kovinkaan paljon uu-

sia alueita verrattuna edelliseen yleiskaavaan. Menestyvien yritysten ja osajien houkuttelemiseksi tarvitaan korkeatasoiset puitteet asumiseen ja elämiseen. Palvelualojen työnvoiman saanti edellyttää puolestaan kohtuuhintaisten asuntojen tarjontaa.

Yleiskaavassa pitäisi voida osoittaa enemmän uusia alueita asuntorakentamiseen. Nykyinen riittämätön mitoitus voi pahentaa asuntopulaa Helsingissä. Erityisesti vuodet ennen Vuosaaren sataman valmistumista tulevat olemaan vaikeita. Malmin lentokenttäalue olisi tärkeää saada asutokäyttöön.

Asunto-ohjelman 2001 - 2005 tavoitteena on rakentaa noin 3500 asuntoa vuodessa kaupungin tai valtion maalle. Lisäksi arvioidaan yksityisellä maalla käynnistyvän vuosittain noin 600 asunnon rakentaminen. Kaupungin oman asuntotuotannon tavoitteena on vuosittain 1300 asunnon rakentaminen.

Asuntotuotannon tavoitteet lähivuosille asetetaan seuraavassa asunto-ohjelmassa, joka laaditaan vuosille 2004-2008. Jo ohjelman valmisteluvaiheessa tulee kriittiseksi kysymys siitä, mille tasolle asuntotuotannon tavoitteet pitäisi ja halutaan asettaa. Asuntotonttien puute on jo nyt vähentänyt tuotannon määrää ja näkyvissä on, että lähivuosina sitä ei realistisesti voida nostaa. Yleiskaavaluonnoksen mukaisilla alueilla tuotantomäärät tulevat supistumaan. Kaupungin omassa tuotannossa ei vuonna 2002 päästä asunto-ohjelman tavoitteen tasolle johtuen kaavoitettujen tonttien vähäisyydestä. Luonnoksessa on esitetty asuntorakentamismahdollisuuksia n. 7,8 milj. kem2 alkaen vuodesta 1998, jolloin osa tästä määrästä on jo rakennettu. Käytettävissä oleva määrä jää siis tätä pienemmäksi, noin 7 milj. kem2:iin. Merkittävä osa kohdentuu alueille, jotka vapautuvat Vuosaaren sataman rakentamisen jälkeen. Sataman viivästyminen voi aiheuttaa näiden alueiden toteutumisen siirtymistä, jolloin tuotantomahdollisuudet vähenevät ratkaisevasti tällä vuosikymmenellä. Myös Malmin lentokentän alueen vapautuminen on epävarmaa.

Uustuotannolla on pyritty myös nostamaan asumisväljyyttä. mutta korkeat asumiskustannukset ovat osaltaan estäneet väljyyden kasvua. Kaupungin asuntopoliittisena tavoitteena onkin parantaa kestäväällä tavalla asunto-oloja Helsingissä, tasoittaa asumistason eroja ja torjua sosiaalista segregatiota sekä edistää, kysynnän ja tarjonnan kohtaamista asuntomarkkinoilla.

Koko pääkaupunkiseudun kehityksen kannalta tulisi lisätä kuntien välistä suunnitteluyhteistyötä väestönkasvun hallinnassa ja asuntorakentamisen ohjelmoinnissa.

Asuntotuotannon sijoittuminen tukemaan eheää yhdyskuntarakennetta ja tasapainoista aluerakennetta tukeutuen nykyiseen rataverkkoon ja pääväyliin on toimintalinjana kannatettava.

L9

Kaupungin kasvu edellyttää riittävän asuntotuotannon tasoa. Kansainvälisessä vertailussa Helsinki on väljä kaupunki. Asuntotuotantoa on suunnattava sekä nykyisille alueille tiivistäen niiden rakennetta että uusille ja väljästi rakennetuille haja-alueille. Sopivasti sijoittuvalla asunto- ja työpaikkarakentamisella tuetaan joukkoliikenteen kehittymisedellytyksiä.

YK 2002:n rakenne on hyvä perustuessaan kaupunkirakenteen tiivistämiseen. Tiivis kaupunkirakenne kuluttaa vähemmän energiaa sekä aiheuttaa vähemmän päästöjä.

L15

Yleiskaavaluonnoksessa on pyritty tiivistämiseen. Yllättäen ehdotuksen toteuttamissuunnitelmassa kuitenkin kaupunki katsotaan täyteen rakennetuksi parin vuosikymmenen kuluttua. Silloin kaupungissa olisi noin 32 as/ha; siis likipitäen amerikkalaisen autokaupungin asumisväljyys.

L13

Asuntotuotantomahdollisuudet perustuvat pitkälti edellisen yleiskaavan tilavarauksiin, joista osa on jo käytetty ja joista pääosa edellyttää Vuosaaren sataman valmistumista. Rakentamismahdollisuudet on selvästi yliarvioitu. Kaupungin kehitys perustuu kasvuun, joka edellyttäisi selvästi suurempia asuntotuotantomahdollisuuksia.

Yleiskaavan luonnoksessa todetaan, että kantakaupungin uusien asuntoalueiden, kuten Jätkäsaaren ja Sompasaaren alueiden, tehokkuutta on suunnitelmassa selvästi nostettu. Tarkemmanasteisessa suunnittelussa näyttää kuitenkin yleensä käyvän päinvastoin.

Hakuninmaalle on valtion kiinteistöyhtiö Kapiiteelin omistamalle alueelle merkitty eräs harvoja uusia asuntoalueita. Sinne on arvioitu voitavan rakentaa jopa 250 000 k-m². Luku vaikuttaa yliarvioidulta vaikka alue toteutettaisiin kerrostalo- ja tiiviinä pientaloalueena.

L67

Maankäytön kehityskuvassa on esitetystä yleiskaavan lähtökohdaksi Helsingin kehittäminen eurooppalaiseksi metropoliksi ja suurkaupungiksi, mikä vastaa kuntien Yhteisen maankäytön kehityskuvan tavoitteita. Tärkeimmäksi työllisyyttä parantavaksi toimeksi muodostuu em. kehityskuvan mukaan sellaisten asuntojen ja asuinympäristöjen tarjonta jonne alueelle sankoin joukoin muuttavat informaatioteknologian osaajat mielellään asettuvat. Tällainen lähtökohta ei ainakaan kovin

helposti anna mielikuvaa eri väestöryhmät huomioon ottavasta suunnittelusta mukaan lukien sekä kaupunkiin tulevat että siellä jo asuvat ihmiset.

L28

Ajatus rakentamisalueiden sijoittamisesta hyvien liikenneyhteyksien varteen on kannatettava, sillä se edistää joukkoliikenteen käyttöä. Ympäristölautakunta huomauttaa, ettei asumista kuitenkaan tule sijoittaa vilkkaiden liikenneväylien haitta-alueille melun ja ilman epäpuhtauksien takia. Asuinrakennukset eivät sovellu suojaksi liikenteen haittoja vastaan.

L20

Helsinki on suureksi kaupungiksi erittäin väljästi rakennettu ja asumistiheys on laaditussa suurkaupunkivertailussa alhainen. Toisaalta Helsingissä asutaan keskimäärin muuta maata ahtaammin. Asumisväljyyden kasvattamista Helsingissä on pidettävä tärkeänä.

Uusilla pientaloalueilla rakentamistehokkuus voi nousta korkeaksi. Sen sijaan olemassa olevia alueita tiivistettäessä vuorovaikutus asukkaiden ja kiinteistönomistajien kanssa on aivan olennaista. Vanhojen, jo historiallisten pientaloalueiden perusluonteen ja rakentamiskarakteristään tarpeettomia muutoksia tulee välttää. Rakentamistapaohjeet tulee tällaisilla alueilla laatia yhteistyössä asukkaiden kanssa. Helsinki on erittäin pienasuntovaltainen.

Tulisikin suosia pinta-alaltaan nykyistä suurempien kerrostaloasuntojen rakentamista. Kerrostaloalueidenkin tulisi olla hyvä ja laadukas asumisen vaihtoehto pientaloasumisen rinnalla. Tarvitaan urbaaneja asumismuotoja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelta. Ulkotilojen ja yhteistilojen laadusta ei tulisi tinkiä, kuten viime aikoina on tapahtunut. Myönteistä on, ettei kaavaluonnokseen sisälly sellaisia kaupallisia aluevarauksia, jotka uhkaisivat keskustan ja lähiöiden ostoskeskusten asemaa.

Helsingin kehittämisen visiot tulisi asettaa laadullisesti korkealle: hyvää laadukasta uutta rakentamista, erityisesti asuntorakentamista. Tärkeätä on kuitenkin myös ottaa huomioon olemassa oleva rakennuskanta ja pyrkiä sen kehittämiseen ja sen olennaisten piirteiden säilyttämiseen. Itä-Helsingin imagon nosto, tiivis pientaloasuminen ja työpaikkaomavaraisuuden lisääminen, ovat kannatettavia.

L66

Myös yleiskaavaluonnoksen yhdyskuntarakenne noudattaa vahvistettujen seutukaavojen ja laadittavana olevan maakuntakaavaluonnoksen periaatteita. Ongelmana Helsingissä on kuitenkin jatkuvasti kasvavan kaupungin kannalta rakennuskelpoisen maan vähyys, koska kaupunki on jo nyt tiiviisti rakennettua.

Vahvistettujen seutukaavojen mukaiset uudet rakentamisalueet eivät perinteisesti toteutetuina sellaisinaan riitä tyydyttämään rakentamistarvetta. Yleiskaavaluonnoksessa ongelma on ratkaistu toisaalta tehostamalla sekä rakennettujen alueiden maankäyttöä ja toisaalta osoittamalla kokonaan uusia rakentamisalueita. Uusien rakentamisalueiden osoittaminen on kuitenkin tarkoittanut rakennusaluevarausten esittämistä osittain virkistysalueille.

M193

Tonttien puute on pakottanut hyvin monet perheet lähtemään Helsingistä. Sopivaa rakennuspaikkaa ei ole aina löytnyt naapurikaupungistakaan vaan vasta etäältä pääkaupunkiseudun kehyskunnista. Niissä taas on syntynyt ongelmia, koska esim. kunnallistekniikkaa usein puuttuu eikä peruspalveluja ole järjestetty. Koska joukkoliikenne on monella alueella riittämätöntä, jokapäiväiseen liikkumiseen tarvitaan oma auto, jopa kaksikin. Ympäristöpoliittisesti tämä merkitsee liikenteen jatkuvaa lisääntymistä ja ruuhkia. Asuinpaikkaa etsivät lukuisat Helsingissä syntyneet ja kasvaneet ihmiset jotka haluavat elää juuri täällä kotikaupungissaan, missä monilla on myös toimeentulo saatavissa.

M213

Helsinki on maailman pohjoisimpia pääkaupunkeja ja täällä aurinko paistaa hyvin matalalta. Siksi on erityisen tärkeää rakentaa väljästi ja matalia rakennuksia, jotta valoisuus säilyy. Tiivistä ja korkeaa rakentamista pitää välttää. Rakennusten välille on jätettävä puustoa ja istutuksia eikä pelkästään autojen parkkipaikoja. Helsinkiin tulee rakentaa korkeatasoisia kerrostaloja, joista on selvästi puutetta. Kerrostaloalueille on muistettava suunnitella myös puistoalueita mm. lasten leikkipuistot ja viherreitit laajemmille ulkoilualueille. Hyvinä esimerkkeinä ovat 50-luvun lopulla rakennetut lähiöt, joita ei nyt saa pilata liian tiiviillä lisärakentamisella.

Toimistorakentaminen tulee sijoittaa hyvien julkisten yhteyksien lähelle. Suurten teiden reunat ovat toimistorakentamiselle hyviä paikkoja, joihin ei sovellu asuintalojen rakentaminen. Korkeita toimistoroneja ei pidä rakentaa ja muutenkin toimistotaloja ei pidä rakentaa ympäristöönsä nähden liian massiivisina.

M187

Mitoitusluvut ovat miltei kauttaaltaan liian korkeita. Helsinki ei juurikaan kaipaa lisää korkeita kerrostaloja vaan seudun tasapainoisen kehityksen kannalta olisi tärkeää synnyttää myös pääkaupungin sisälle pienkerrostaloihin, rivitaloihin ja pientaloihin sijoitettavaa asumista. Tä-

mä on mahdollista myös tiivistävänä rakentamisena.

P2/Eeva- Liisa Blom

On helsinkiläisten etu, että tänne rakennetaan asuntoja, sillä näin asuntojen hinnat laskevat.

P4

Asutuksen tiheyttä esittävät kuvat raporteissa ovat epätarkkoja/liian yleispiirteisiä. Asukasmäärät kasvavat, mutta jossain tulevat Helsingin rajat vastaan. Tulee kiinnittää rakentamisessa huomiota laatuun eli ei rakenneta liian tiiviisti tai liian mahtavaa. Näin saadaan eri asukasryhmät pysymään Helsingissä. Roihupellon rakentaminen ja uusi metroasema sinne on kannatettava. Vapautuvien alueiden otto rakentamiseen on kannatettavaa. Täten estetään slummiutumista, ja pidetään yllä alueen toimivuutta kun esim. lähikaupat voidaan säilyttää. Olemassa olevien alueiden tiivistäminen on järkevää. Tiivistämismahdollisuuksia on esitetty asukkaiden toimesta paikallisestikin (esim. Laajasalossa). Yleiskaavan kasvutavoite on ahne. Ajaako se pysyvyyttä / kestävää kehitystä? Yleiskaavassa on tehty päätöksiä (satamahanke), joka vaikuttaa ratkaisevasti liikenneratkaisuihin ja kaupunkirakenteeseen. Satama tulee vaikuttamaan paljon moneen kaupunginosaan. Tästä on kuitenkin vaikea sanoa yleiskaavan yhteydessä mitään.

P3

Espoo on vienyt kaikki hyvät veronmaksajat. Eivät kaikki hyvät veronmaksajat halua kerrostaloihin.

P2

Pientalovaltaisten alueiden liika tiivistäminen huolestuttaa. Pientalovaltainen lisärakentaminen on yleiskaavan kantava voima. Kaupunkirakenteen tiivistäminen aiheuttaa hyvätuloisten veronmaksajien muuttamisen pois.

Ekologisuus ja turvallisuus tulisi tehdä houkuttelevammaksi.

P2/Kalevi Vaara

Mielenkiintoinen asia, mitä tiedotustilaisuudessa esiteltiin että 1 ha alalla voidaan rakentaa yhtä paljon kuin yhteen tornitaloon. Asumisviihtyisyys tulee huomioida.

P2/Timo Halme

Kuulostaa hyvältä, että pientaloalueita rakennetaan lisää. Niitä voisi olla vieläkin enemmän. Asuinalueille tulisi asettaa määrällisen tavoitteen lisäksi laadullisia tavoitteita.

P2/Eija Eso

Kaupungissa tulee olla kaupunkimaista asumista: tiivis on hyvä keskustassa mutta reuna-alueilta tulee Helsingistäkin löytyä tilaa pientaloalueille. Väylien miettiminen on tärkeä asia: niiden pitää olla yhdistäviä, ei erottavia. Työpaikkojen ja asumisen kesken tulisi olla tasapaino: nykyisin Helsingissä tehdään enemmän

työtä kuin asutaan. Töihin tullaan Helsingin ulkopuolelta. Asumista tulee lisätä. Monipuolisia asuinalueita: esim. Tukholmassa on kerrostaloja ja tiiviitä pientaloja samoilla alueilla.

M142, M143, M206, M207

Tiivistämisellä on rajansa viihtyvyyden suhteen. Lähiöihin on haluttu niiden luonnonläheisyyden vuoksi. Sen tulee säilyä. Kantakaupunki on kivikaupunkia, mutta sillä on upeat laajat puistoalueet silti käytettävissä.

M255

Toivottavasti kaupunki lopettaa paritalotonttien kaavoituksen!!!

Asunnot saisivat olla vaatimattomia mutta toimivia, turvallinen pihaympäristö (ei autoja pihalla). Koulumatkan turvallisuuden tärkeyttä ei voi myöskään väheksyä! Meidän perhettä ei saisi mitenkään muuttamaan uusiin "lasipalatsihin", jotka on rakennettu niin tiiviisti toisiinsa.

M236

Kerrostalojen rakentamisen voisi yleensäkin lähes kokonaan lopettaa. Niitä on Helsingissä samoin kuin koko Suomessa jo tarpeeksi. Yhtenäisesti kaavoitetuilla tiiviillä pientaloalueilla päästään varmasti parhaiten tavoiteltuun asumisväljyyden kasvuun ja hyvään asuinympäristöön.

M259

Yleinen toivomukseni on että arkkitehdit/suunnittelijat tekisivät uusista alueista ja taloista inhimillisempiä ja paremmin ympäristöön sopivia.

M321

Väkiluku kasvaa, mutta ihmisille suunnitellaan korkeintaan "asuntoja", ei kodikasta ympäristöä ja laatua. Nimenomaan Helsingin intresseissä pitäisi olla kodikkuuden luominen asuinalueille. Kriteereinä on mm. luonto ja sen monimuotoisuus. Tulisi suojata asutusalueet moottoriliikenneteiltä (säteittäisteiltä) ja moottorikaduilta (kehäteiltä) aiheutuvalta melulta asumisviihtyvyyden parantamiseksi maamaluvalleilla, joissa on puu-, pensas- ja kukkaistutuksia; esteettisillä, massiivisilla seinämillä, massiivisilla toimisto-työpaikka- ja varastokiinteistöillä.

M153

Vanhat väljästi rakennetut omakotialueet on säilytettävä ja kaavoitettava lisää samanlaisia. Kerrostaloalueiden kaavoittamista on supistettava.

M98

Naapurikaupungissa Espoossa on ratkaistu hienosti hyvätuloisten poismuutto mm. Säterinmetsässä. Kyseisellä alueella on kaavoitettu "englantilaistyyllisesti" omakotitaloille tontteja. Tonttien koot ovat 350- 400m², mutta rakennusoikeutta on jokaisella tontilla 200m². Es-

poon kaupunki myi tontit kohtuuhintaisella hinnalla, ei halvalla, mutta ei kiskurihinnallakaan. Kaikki tontit menivät kuin "kuumille kiville". Miksei samaa ajatusta voida kopioida/lainata myös Helsinkiin?

P3

Kaikkien asuinalueiden lähellä pitää olla vihreää. Asuinympäristön viihtyisyyden ja väljyyden korostaminen on tärkeää.

Asumisväljyydeksi eli huoneistoalaksi asukasta kohden suunnitelmassa on arvioitu 40 m². Helsingin asuntokanta muodostuu pääosin pienasunnoista, joiden kokoa suunnitteluajan puitteissa tuskin pystytään suuressa määrin muuttamaan ja toisaalta keskustassa voi sanoa pienasuntoja tarvittavankin.

M24, M175

Tärkeää olisi korostaa myös erilaisten asumismuotojen monipuolisuutta, sekä rakentamisen laatua ja soveltuvuutta perheasunnoiksi. Ratkaisuja asunnottomuuteen ja asuntojonoon on etsittävä pääkaupunkiseudun tasolla. Helsingin asuntotuotantotavoite (4100 asuntoa/vuosi) pitäisi arvioida uudelleen.

M148

Pilvenpiirtäjät Helsinkiin

Helsingin pitää keskittyä suurempien asuntojen rakentamiseen heti lähitulevaisuudessa. Tällä hetkellä keskimääräinen suomalainen asunto on huomattavasti pienempi kuin eurooppalaista keskitasoa oleva asunto. Esimerkiksi Tukholmassa asuntojen keskikoko on n. 50m². Helsingin asunnot ovat vielä pienempiä keskiarvon ollessa vain n. 32m².

Suuret asunnot ovat arvokkaampia ja mukavampia asua. Neliöhinnat ovat alhaisemmat kuin pienissä asunnoissa. Helsingissä uusien asuntojen minimikoon tulisikin olla vähintään 38m².

Jotta isompaan asuntokokoon päästään, voidaan tiheämmän rakentamisen sijasta keskittyä korkeampaan rakentamiseen. Kaavoituksen pohjana tulee osittain käyttää jopa 40-kerroksisia asuinrakennuksia. Näiden rakennusten alle pitää sijoittaa riittävät parkki- ja väestönsuojatilat.

Helsingin pitää ottaa tulevaisuus rohkeasti vastaan myös oikein asunto- ja kaavoituspoliittisin päätöksin.

M70

Ranta alueet olisi tässä vaiheessa varattava korkeatasoiseen pientaloasutukseen (hyvät veronmaksajat muuttavat sekä Helsingistä että muualta Espooseen) sekä osa tulevaisuuden reservinä toistaiseksi virkistykseen.

Asuntotuotanto

Sosiaalisen asuntotuotannon suuri määrä ja tarjolla olevat omistusasuntojen pienet asuntokoot suhteessa huoneiden lukumääriin ja ruo-

kakuntien kokoon eivät houkuttele haluttuja asukasryhmiä. Sosiaalisen asuntotuotannon tulee olla määrällisesti ja rakennustyypeiltään sopusoinnussa alueella harjoitettavaan muuhun asuntotuotantoon. Jos ei kaupungin harjoittaman kaavoituksen ja asuntopolitiikan suuntaa yleisesti muuteta, muuttuu Helsinki tulevaisuudessa "Uudenmaan sosiaalitoimistoksi". Helsingin, asunto-ongelma ei poistu rakentamalla pelkästään uusia taloja raakamaalle vaan myös vanhoja huonokuntoisia rakennuksia tulee purkaa ja niiden tilalle rakentaa uusia rakennuksia.

M354, M355

Seudun korkeimpien viranomaisten yhteinen visio painottaa niinikään hyvää asuinympäristöä ja laajoja valintamahdollisuuksia. On aivan selvää, etteivät, ainakaan ulkomaalaiset asiantuntijat muuta Suomeen pelkistä taloudellisista syistä, jos niitä olisi, tai urakehityksen vuoksi. Keskeistä heille tulee olemaan luonnon läheisyys ja viihtyisä asuinympäristö.

M315

Ei ole mitään historiallista tai muuta syytä sallia korkeaa, yli puuston yltävää rakentamista Helsingissä. Samoin rannalle rakennettuja ja kauas näkyviä 'taloseiniä' (kuten esimerkiksi Vuosaarella on tehty) ei tule sallia. Helsingin yleisnäkyvän mereltä tulee olla vihreä ja matala. Rannoilla kasvava puusto suojaa tuulelta ja säältä. Pasilan, Merihaan ja Ruoholahden toimistokorttelien tapaisia tyyliä rakennusmassoja ja Sitran torneja ei kai kukaan kaipaa. Lasisia julkisivuja ei saisi yleisesti sallia.

M104

Tiivistämistä ja täydentämiskäytöstä seuraa monilla alueilla ahtautta, melua ja varjoisuutta. Asuntosuunnittelun peruslähtökohdaksi tulee olla riittävä auringonvalo, varsinkin meillä Suomessa, missä pimeä talvikausi tuo masennusta ja monia mielenterveysongelmia.

M72

Tiivistämiskäytön periaatteet ja reunaehdot on määriteltävä jo yleiskaavassa.

M56

Uutta rakentamista on perusteltu myös asuinväljyyden kasvulla. Tosiasiassa Helsingissä on paljon pieniä asuntoja, jotka eivät kasva, vaikka rakennettaisiin lisää isoja asuntoja ja keskiarvo ei muuttuisi kovin paljon.

M187

Valmiiden kaupunginosien tiivistäminen on tehtävä kunkin alueen oman luonteen mukaisesti. Jos yleiskaava on ohjausvaikutuksiltaan näin väljä kuin luonnos, pitää Helsingissä ehdottomasti käynnistää "kaupunginosittaisia maankäytön tarkisteluja / osayleiskaavatöitä" niillä alueilla, joiden asukaslisäys on suuri.

M235

Suunnittelussa yleislinjauksena on kannatettava se, että rakennetut korttelit rakennetaan tiiviisti. Tältä kannalta Länsiväylän kattaminen ja rakentaminen sen päälle on kannatettavaa.

M93

On olemassa vaara, että kasvun tai kasvuodustusten varaan rakentuva kaupunkirakenteen liiallinen tiivistäminen johtaa em. asuinympäristöjen luonteen olennaiseen muutokseen. Silloin kehitys johtaisi ei-toivottuun tulokseen: asuinympäristöt muuttuisivat epäviihtyisiksi, ns. osajat etsiytyvät muualle ja kaupunki menettää verotulojen ohella paljon muutakin.

M110

Siirtolapuutarhamökkien käyttöä vakituisena asuntona voisi ja tulisi hienovaraisesti edistää. Helsinki on tunnettu merellisenä, vihreänä ja vireänä kaupunkina. Tämä ilmentää asumisen laatua, johon on panostettava - ei kerrosneliömetrimäärään. Viihtyisää ja monipuolista asuinympäristöä ei voi korvata kasvavalla asuntokoolla.

M234

Laskennallinen keskiväljyys on asuntojen nykyhinnoilla täysin epärealistinen mitoitusperiaate.

M39

Vanhoja pientaloalueita tulisi tiivistää todella varovasti ja esimerkiksi panna tonteille minimikoko, jotta ei päädyttäisi ahdistavaan kaokseen.

M166

Mielestäni taloon voisi hyvin laittaa hissien. Kerroksia on neljä. Ei menisi käyttö hukkaan kun tulevaisuudessa varattaisiin asunnot vammaisille.

Anonyymi:

Miksi kaupungin isät eivät anna lupaa rakentaa kaupunkiin mitään muuta, kuin niitä iänikuisia nelikerroksisia majoja?

M339

Yleiskaavan tavoite, pientalojen ja pientalovaltaisten alueiden lisääminen, on kannatettava ja hyvä asia. Kuitenkin pientalovaltaisten alueiden lisääminen ei ole määrällisesti ja suhteutettuna muuhun rakentamiseen niin laajaa kuin Vartiokylän kokoomus soisi asian olevan. Ehdotetussa yleiskaava 2002 luonnoksessa ei pientalojen määrä suhteessa kerrostaloasuntoihin kasva. Suhde pysyy edelleen samana. Pientalovaltaisten alueiden määrää tulee siis lisätä.

Erityisesti Vartiokylän kokoomus haluaa muistuttaa, että jo nyt noin 37 % Helsingin vuokra-asunnoista sijaitsee Itä-Helsingissä. Yleiskaava 2002 ehdottaa kuitenkin massiivisia kerrostaloalueita juuri Itä-Helsinkiin. Tämä on vakavassa ristiriidassa esitettyjen tavoitteiden kanssa, joiden mukaan tulevaisuuden raken-

taminen olisi tasapuolista eri puolilla kaupunkia, ja että nimenomaan Itä-Helsingin imago-asiaa haluttaisiin parantaa. Siksi suhteessa muihin alueisiin pientalovaltaista rakentamista tulee esittää Itä-Helsinkiin enemmän, kuin muille alueille.

P3

Meidän tulee ajatella myös niitä, jotka tarvitsevat asuntoja. Itse olen ainakin huolissani lapsien puolesta: mistä he löytävät itselleen asunon. Siirtolapuutarha- ja pientaloalueet ovat tärkeitä. Positiivista on: Jätkäsaaren yms. rakentaminen.

Asuntojen hinnat ovat kohtuuttomia varsinkin nuorille perheille. Kohtuuton hintapaine Helsingin asumisessa. Kerrostalo-asuminen ei sovi lapsiperheille. Suurten rakennusliikkeiden keskittymistä jarrutettava. Keinotekoinen asuntojen hintakehitys. Kaupungille mahdollisuus jatkaa omaa rakentamista. Kuka maksaa, kun suuret ikäluokat lähtevät maalle.

Palautelomakkeet:

- Keskustan satama- ja teollisuusalueiden vapauttaminen asuinkäyttöön hyvä päämäärä
- Asuinalueiden rauhallisuus tärkeä
- Ihmisten terveellinen asuinympäristö on turvattu
- Perheiden viihtyvyyden ja turvallisuuden huomioiminen
- Riittääkö asuntotuotantovaraukset Helsingin kasvulle?
- Kaavoittakaa niin paljon asuntoja kuin mahdollista
- Ei enää asuntokannan lisäämistä vaan laatua ja koskematontakin aluetta
- Olemassa olevia pientaloalueita ei saa lisärakentaa tehokkuutta nostamalla
- Maankäyttöä voisi tehostaa rakentamalla 1-2 kerrosta korkeampia taloja ja sijoittamalla parkkipaikat maan alle
- Ei liian tiivistä, korkeata, kalseata
- Miten tiivistäminen vaikuttaa hyvätuloisten haluun asua Helsingissä? Onko tutkittu?
- Tiivis asuinalue lisää, synnyttää päihde-, rikos- ja mielenterveysongelmia. Olisi viisasta kaavoittaa loput alueet turvallisemmiksi ja eettisesti kestäviksi.
- Yksinasuvien määrä lisääntyy, mutta omakotitaloja rakennetaan vain perheille. Kohtuuhintaisia, n. 60m² rivitaloja. Toivottavasti ei enää 7-8 -kerroksisia kerrostaloja.
- Tehkää korkeampia toimisto- tai työtiloja Tukholman tai Saksan malliin - korkeat tornitalot säästävät viheralueita. 1-kerroksiset talot esim. Malmin lentokentälle ovat lyhytnäköistä asuntopolitiikkaa.
- Sekä omistus- että vuokra-asuntoja tulisi sijoittaa samassa suhteessa eri kaupunginosiin

- Liian voimakas keskittyminen muutamalle alueelle ei edistä ekologisesti kestävästä ja asumismukavuuden kehitystä
- Vuokra-asuntoja tulee rakentaa tasaisesti eri kaupunginosiin, myös muihin kuin koillisiin ja itäisiin
- Vanhuksille, lapsille, maahanmuuttajille asuntoja
- Itä-Helsinkiin lisää perheasuntoja ja toimitiloja
- Onko tavallinen ihminen unohtunut suunnittelussa

Vastaus:

Helsingissä säilyvät vihreys, väljyys ja monimuotoisuus. Helsingin merellinen sijainti on ympäristöllinen rikkaus, laatu- ja kilpailutekijä kaupungille.

Yleiskaava on yleispiirteinen maankäytön ohjaamisen keino joka tarkentuu osa-alueiden ja asemakaavojen detaljisuunnittelulla tarpeen mukaan. Yleiskaavaan osoitetut suunnittelualueet tutkitaan lähemmin omina laajempina suunnittelukokonaisuuksina.

Laatu on Helsingin kilpailukykyyn ja elinvoiman ehto.

Yleiskaavan tavoitteena on eheyttää kaupunkirakennetta tehokkaalla uudisrakentamisella ja olemassa olevaa rakennetta tiivistämällä.

Yksi yleiskaavan tavoitteista on kehittää asuinalueita tasapuolisesti urbaanimpaan ja parempaan suuntaan huomioiden jokaisen alueen ominaispiirteet. Palvelutason saatavuutta kasvatetaan, asumisväljyyttä nostetaan ja isojen huoneistojen tuotantoa lisätään.

Pientaloasumista lisätään tehokkaalla uudentyyppisellä kaupunkipientalorakentamisella.

Yleiskaavassa painotetaan joukkoliikennettä ja raskaan raideliikenteen osuutta kaupunkirakennetta yhdistävänä kulkumuotona. Lisärakentaminen sijoittuu raideliikenteen ja pääväylien varteen energiataloudellisista ja liikenteellisistä syistä.

Alueita tiivistetään tehokkaasti tarkalla kohdentamisella paikalliset ominaispiirteet huomioiden. Siten säästyy muu ympäristö ja laatu säilyy.

Helsinki on väljästi rakennettu kaupunki verrattuna eurooppalaiseen tasoon.

Tiivis rakentaminen monipuolistaa aluetta toiminnallisesti. Aukiot ja puistikot ovat tärkeä osa kokonaisuutta. Tiivistäminen ei ole viihtyvyyden este.

Liikenneväylien kattaminen on tuotu yleiskaavaan yhtenä ratkaisumallina kaupunkirakenteen eheyttämiseksi ja tiivistämiseksi.

Asunto-ohjelmassa on päätetty asuntotuotannon tasosta. Vakaa asuntotuotanto on yksi viihtyisän ja turvallisen kaupungin peruslautekijä.

Yleiskaavan tärkeimpiä tehtäviä on luoda puitteet toimivalle yhteiskuntainfrastruktuurille. Yleiskaavan ohjelmassa on asettaa tavoitteet arvokkaan asuntokannan, historiallisen jatkuvuuden ja korkeatasoisten asuinaluekokonaisuuksien turvaamiseksi. Ominaisuuteen säilymistä painotetaan. Merkittävimmät alueet on osoitettu.

Yleiskaavan yleispiirteisyys sallii esitettyihin maankäyttöluokkiin myös muita toimintoja. Tämä mahdollistaa erilaisten meluntorjunnan keinojen käyttämisen yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.

Monipuolisuus ja valintamahdollisuuksien tarjoaminen ovat viihtyisyyden ohella Helsingin kilpailuvaltteja. Korkeatasoisten suunnitelmien käyttö toteuttamisessa on tavoite.

Helsingin maankäytön mitoitusperiaatteet on laadittu perustuen seudun väestökasvuennusteisiin. Yleiskaavassa esitetään tavoitteet rakentamiselle vuoteen 2020. On oletettavaa ettei Helsingin ja seudun kasvu pysähdy siihen. Kaupunkirakenteen tiivistäminen on tulevaisuudessa yhä vaikeampaa. Ehkä kaikkea maarakentamistarvetta ei pystytä tyydyttämään sillä. Tarvitaan edelleen uusia, laajoja alueita asunto- ja työpaikkarakentamista varten.

Helsingin horisontaali hahmo on säilynyt ja siitä on muotoutunut yksi laatutekijä. Korkeaa rakentamista on vältetty. Tiivistämisen yhtenä keinona voi tulla kysymykseen lisäkerrosten rakentaminen. Jos lähdetään kokeilemaan korkeaa rakentamista, paikan suhteen on oltava tarkka. Rakentamisen tehokkuus ja rakennuksen korkeus sovitetaan tapauskohtaisesti. Asumisväljyys ei ole yleiskaavalla säädettävä asia, vaan osa normaalia yhteiskunnallista kehitystä, joka yleiskaavassa on otettava huomioon. Elintason nousu ilmenee paljolti asumisolosuhteiden paranemisena. Helsingissä asutaan muuta maata ahtaammin, mikä johtuu asutuspulasta ja asuntojen kalleudesta. Kaupunginvaltuuston hyväksymien yhteisstrategioiden mukaan kaupunki varautuu kasvun seurauksiin. Yleiskaavalla luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä. Vertailulla muihin maihin on merkitystä verkottuneessa nykymaailmassa. Omaleimaisuus ja viihtyvyys antaa kaupungille hyvän imagon.

Vaikka kehitys näyttää kulkevan kohti yhä pienempiä asuntokuntia, on tavoitteena monipuolinen asukasrakenne. Koska monet kaupungin vanhat asuntoalueet ovat pientalovaltaisista, täydennysrakentaminen painottuu suurempiin asuntoihin.

Vapaassa markkinataloudessa hinnat edelleen määräytyvät kysynnän ja tarjonnan perusteella. Vain ylläpitämällä riittävä tai edes kohtuullista asuntojen tarjontaa, voidaan hintakehitys hillitä.

Maankäytön kehityskuvan tavoitteen mukaan Helsinki on menestyvä ja verkottuva kaupunki, jossa on tarjolla asuinympäristöjä eri asumistoiveille.

Yleiskaavassa ei erotella erilaisia asuntojen hallintamuotoja eikä käyttäjäryhmiä, vaan siinä varataan mahdollisuudet riittävälle asuntojen tarjonnalle ja siten myös sosiaaliselle asuntotuotannolle. Tavoitteena on monipuolinen asuntokanta ja asukasrakenne eri alueilla.

Toimintojen sekoittuminen takaa monipuolisen, kaupunkimaisen asuinympäristön keskusta-alueilla sekä alue- ja paikalliskeskuksissa.

Meri antaa omaleimaisen ilmeen Helsingille ja paljon mahdollisuuksia maankäytön suunnittelulle.

TYÖ

L13

Toimitilarakentaminen

Yleiskaavan tavoitteena on toimitilarakentamisen osalta säilyttää is kehittää Helsingin monipuolista elinkeinorakennetta. Helsingissä on oltava mahdollisuus rakentaa toimitiloja kaikille toiminnoille.

Merkittävä osa uudesta toimitilarakentamisesta perustuu nykyisten työpaikka-alueiden uudelleen rakentamiseen. Jotta kaupungilla olisi mahdollisuus harjoittaa aktiivista elinkeinopoliittikkaa tontinluovutuksen avulla, tulisi kaupungin omistamille alueille kaavoittaa uusia työpaikka-alueita. Helsingin kilpailukyvyyn vuoksi niitä tulisi kaavoittaa myös kaupungin länsiosiin, joihin kohdistuu voimakas kysyntä. Tällaisiksi alueiksi soveltuvat esim. pääväylien melualueet (ns. suojaviheralueet), joissa rakennusmassat toimivat luonnollisina melusuojoina asunto- ja viheralueille.

Edellä mainitun kaltainen alue on Tuusulantien ja Vanhan Tuusulantien välinen alue, joka on tällä hetkellä joutokäytössä. Helsinki on tähän asti hyödyntänyt lentokentälle johtavan pääväylän varren heikosti. Erityisesti kansainväliset yritykset arvostavat sijoittumista lentokentälle johtavan tien varteen. Po. alue tulisikin varata toimitilarakentamiseen ja muodostaa rakentamisella meluseinämä Tuusulantien ja Tuomarinkylän kartanon peltoalueiden väliin. Yleiskaavakartassa alue on sisällytetty ns. Helsingipuistoon.

Paciuksenkadun varteen on suunniteltu Biomedicum laajennusta ja yleiskaavassa se on merkitty hallinnon ja julkisten palvelujen alu-

eeksi. Paciuksenkadun eteläreuna tulisi varata toimitilarakentamiseen. Munkkiniemi ja Munkkivuori tulisi yhdistää las-kemalla Tarvontien pintaa ja rakentamalla se-kä toimitila- että asuinrakennuksia väylän yli.

Vastaus:

Yleiskaavan tavoitteena on monipuolisen elin-keinorakenteen säilyttäminen ja kehittäminen, mikä myös näkyy yleiskaavakartassa. Uusia ja laajenevia toimitila-alueita on monissa paikoissa ympäri kaupunkia. Helsingin suurta omavaraisuusastetta ei kuitenkaan ole haluttu kasvat-taa liikaa, joten uusia toimitila-alueita on osoi-tettu hillitysti. Kaupungin aktiivinen elinkeino-politiikka on yleiskaavan perusteella mahdolis-ta.

Melualueet ovat sopivissa kohteissa hyviä toi-mitilarakentamisen paikkoja. Munkkiniemen ja Munkkivuoren välissä Tarvontien päälle raken-taminen on mielenkiintoinen, joskin kallis koh-de. Sitä kannattaa selvittää tulevaisuudessa.

L29

Toimitilojen sijainti Helsingissä

Uusien laajojen toimitilojen perustaminen lisää työpaikkojen tarjontaa, joka turvaa jo nykyistä hyvää työpaikkaomavaraisuutta (132%) ja pa-rantaa Helsingin kilpailukykyä kuntien välises-sä kilpailussa. Uusien laajojen toimitilojen pe-rustamisen hyötyjen ja haittojen vertailu puut-tuu kaavan tausta-aineistosta kokonaan. Uusil-la toimitila-alueilla on myös haitallisia vaikutuk-sia Helsingin osa-alueiden kehitykselle. Uudet toimitila-alueet lisäävät työpaikkaliikennettä.

Kuntien välistä yhteistyötä olisi hyvä tiivistää ja uusille toimitiloille on löydettävä alueet hyvien liikenneyhteyksien varrelta. Pullonkaula-alueita, joiden saavuttaminen vaatii kulkuväli-neiden vaihtoa ja pitkän kaupunkiajon (Jätkä- ja Sompasaari), olisi hyvä välttää. Keskusta-alueen etua arvostettuna toimisto- ja työpaik-ka-alueena olisi kaavoituksella ohjattava Hel-singin seudun muille alueille, etenkin itäisille ja pohjoisille kaupunginosille.

Vastaus:

Toimitila-alueiden haitallisia vaikutuksia asu-tukselle voidaan vähentää tarkemmassa kaa-voituksessa. Suuressa kaupungissa toiminto-jen lomittuminen on välttämätöntä, jopa osa kaupunkielämää. Tässä suhteessa haitatonta kaupunkia ei voi rakentaa.

Jätkäsaaren toimitilat ovat pääasiassa alueen palveluja ja suurelta osin säilytettävissä ma-kasiineissa. Sompasaaren toimitilat keskittyvät Kalasataman metroaseman ympärille.

L5

Työpaikka-alueet ja keskustatoimintojen alueet Kauppakamari pitää hyvänä varata uusia alu-eita yritystoiminnalle, mutta korostaa, että myös tuotannollisella toiminnalla pitää jatkos-akin olla mahdollisuuksia löytää tähän tarkoi-tukseen kaavoitettuja alueita.

Kauppakamari pitää keskustatoimintojen alu-eiden merkitsemistä muuten hyvänä, mutta se aiheuttaa maankäyttö- ja rakennuslain 58 §:n vuoksi ongelmia vähittäiskaupan suuryksiköi-den sijoittumiselle.

Kauppakamari katsoo, että yleiskaavan pitää mahdollistaa, ei rajoittaa. yritystoiminnan kehiti-tymistä. Tällä hetkelläkin "keskustatoimintojen alue" -merkintä puuttuu yleiskaavaluonnok-sessa sellaisista kohteista, joissa on jo nyt suunnitteilla vanhan ostoskeskuksen laajenu-s. Kun Helsingin väestömäärä tulee kasva-maan merkittävästi, tämä edellyttää palvelui-den, myös vähittäiskaupan palveluiden merkit-tävää lisäämistä.

Maankäyttö- ja rakennuslaki tuntee kaupan suuryksiköiden sijoittamisessa keskustatoimin-tojen alueen ja kaupan suuryksikön kohde-merkinnät keskustatoimintoalueen ulkopuolel-la. Yleiskaavan merkinnät tulee kauppakama-rin mielestä olla tässä suhteessa selkeät. Kaa-van tulee olla kaupan palvelujen kannalta mahdollistava yleispiirteinen kaava.

Kauppakamari esittää kaupan suuryksikköjä koskevien merkintöjen selkeyttämiseksi, että kaavamääräyksiin lisätään seuraavat tekstit: Helsingin kantakaupunki on kokonaisuudes-saan keskustatoimintojen aluetta, vanhoja os-tokeskuksia saneerattaessa tiloja yhdistämällä tai olemassa olevia laajennettaessa sallitaan ympärillä olevia asuntoalueita palvelevien kaupan suuryksiköiden perustaminen yksityis-kohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa osoitetuille alueille, tulevana vuosina syntyvien uusien asuntoalueiden yhteyteen rakennetta-vien vähittäiskaupan suuryksiköiden perusta-minen sallitaan yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa osoitetuille alueille. Lisäksi kauppakamari pitää välttämättömänä, että olemassa olevat kaupan suuryksiköt mer-kitään yleiskaavakarttaan.

Vastaus:

Yleiskaavan tavoitteena on ohjata kaupan suuryksiköt, hypermarketit ja vastaavat, kes-kusta-alueille. Helsingin keskusverkko on hy-vin pitkälle olemassa ja laaja. Se tarjoaa mon-ta paikkaa mahdollisille uusille suuryksiköille.

Vanhojen ostoskeskusten ongelmat ovat tie-dossa. Niiden laajentaminen ja kehittäminen on hyvin tavoiteltavaa. Yli 2 000 m² päivittäis-tavaramyymälän sijoittuminen vanhaan ostos-keskukseen, lähipalvelukeskukseen, on erittäin

poikkeuksellista. Helsingissä ei ole esimerkkiä tästä, ei edes lähellekään näin suurta myymälää. Asiakasmäärät ovat liian pieniä ja kilpailutilanne tiheästi sijaitsevien alue- ja paikalliskeskusten kanssa on liian kova. Väestöpohjaltaan suurimmat ostoskeskukset, yli 20 000 asukasta, on muutettu paikalliskeskuksiksi, joihin saa sijoittaa hypermarketin.

Olemassa olevat kaupan suuryksiköt sijaitsevat keskustatoimintojen alueilla, joten merkintä on turha. Suurta tilaa vaativat suuryksiköt sijaitsevat pääsääntöisesti teollisuusalueilla, joihin ne on tietoisesti ohjattu.

L40

Pk-yritystoimintaan soveltuvien toimitilojen riittävyys on tärkeätä huomioida kaavoituksessa; yrityksillä on tarvetta erikokoisille, eri laatuksille, erihintaisille ja eri puolilla kaupunkia sijaitseville toimitiloille.

Sopivien toimitilojen saantivaikeuksien ohella toinen keskeinen helsinkiläistä yritys-elämää haittaava ongelma on pula ammattitaitoisesta työvoimasta. Laadukkaan ja riittävän asuntotuotannon varmistaminen on tässä mielessä keskeinen kaavoitustoimintaan liittyvä tavoite. Myös sujuvan joukkoliikenteen varmistaminen on ehdoton edellytys työvoimaongelmien ratkaisemiselle; tämä koskee sekä Helsingissä että Helsingin ulkopuolella asuvia helsinkiläisten yritysten työntekijöitä.

Helsinki on - kaikki maakunnat tai vastaavat huomioiden - maan suurin yrityskeskittymä; yritysten ja elinkeinoelämän ja tarpeet on tärkeätä huomioida kaikessa kaupunkisuunnittelussa.

Myös asuinympäristön viihtyisyyteen on tärkeätä kiinnittää huomiota; vuoden 2002 alkupuolella toteutetun valtakunnallisen pk-yritysbarometrin mukaan helsinkiläiset yrittäjät antoivat kotikaupunkinsa asuinympäristön viihtyisyyden osalta huomattavasti heikommat arvosanat kuin mitä muualla maassa toimivat yrittäjät antoivat oman asuinympäristönsä osalta.

Vastaus:

Elinkeinorakenteen monipuolisuuden säilyttämisessä on ehdottoman tärkeää suuren pk-yritystoimintojen ryhmän toimintaedellytysten turvaaminen. Edullisten ja koko kaupungin alueella sijaitsevien toimitilojen saaminen on tässä kaavoituksen kannalta tärkeintä. Yleiskaavassa tämä on tehty mahdolliseksi, koska ympäristöhaittaa aiheuttamatonta pk-toimitilaa voi olla myös asuinalueilla. Myös alhaisen tehokkuuden teollisuusalueita on lisätty. Toimitilarakentamista yritetään pitää niin suurena,

että tilasta on lievää ylitarjontaa, joka hillitsee tilan hintakehitystä.

L3

Helsingin yleiskaava-alueennoksessa olisi ehkä myös parempi esittää osaamiskeskittymien ja osaamiskeskuksien "yksiköitten" lisäksi vyöhykkeet joiden sisällä on korkean teknologian yrityksiä ja minne niitä toivotaan sijoittuvan. Tällainen verkkomalli antaisi paremman kuvan rakenteesta. Vaikka pääkaupunkiseudun toimintarakenteen muuttuu koko ajan toimistovaltaisemmaksi, tarvitaan edelleen erilaista teollisuus- ja varastotilaa. Työnteon muuttuessa lisääntyvästi teknisemmäksi jossa erilaisten laitteiden määrä kasvaa tarvitaan myös lisääntyvästi näitä tukevia toimintoja. Huolto-, varaosat ym. palvelujen merkitys kasvaa ja näille toimintoille tarvitaan toimitiloja.

Työmatkapedelöinti Helsingin kantakaupunkiin aiheuttaa tunnetusti ongelmia. Näiden vaikeutumista voitaisiin lieventää, jos alueelle ei enää kaavoitettaisi uusia työpaikkoja.

Malmipaja

Houkuttelevia ja monipuolisia työpaikka-alueita toivotaan. Työpaikkavarausten tulee olla realistisia, liiketiloja on jäänyt tyhjilleen.

Vastaus:

Yleiskaavassa on useita keskeisesti sijaitsevia entisiä teollisuusalueita, joihin saa sijoittaa monenlaisia toimintoja myös teollisuus- ja varastotiloja. Kauempana on alhaisella tehokkuudella kaavoitettavia teollisuusalueita, joihin voi sijoittaa maantasoisia halleja.

M113

Yleiskaava-alueennoksen lähtökohdat ovat mielestämme ristiriidassa ekologisen ja sosiaalisen kestävyuden kanssa. Helsingin seudun kasvua pitäisi hillitä esim. siten, että Helsinkiin kaavoitettaisiin suunniteltua vähemmän toimitilarakentamista. Uusi toimitilarakentaminen pitäisi lisäksi sijoittaa lähemmäksi asutusta, jolloin työmatkat lyhenisivät ja liikenteen aiheuttamat ongelmat vähenisivät.

M163

Elinkeinoiminnat

Kaupunkiin kuuluu satamia, telakoita, teollisuutta, pajoja, kauppaa, palveluita, vankiloita, kirkkoja jne. Kaavoituksella tulee tukea tätä toimintojen monimuotoisuutta. Emme saa saaneerata kaupunkiamme vain asunnoiksi, virastoiksi ja viihdekeskuksiksi. Kaupungin tulee kehittyä mahdollisimman joustavasti elinkeinotoiminnoiltaan, jotta turvataan kehitys, jota emme vielä välttämättä edes osaa ennustaa.

M20

Helsingin kaupungin negatiivinen asenne teollisuutta kohtaan voimistuu vuosi vuodelta.

Uskoimme pitkään, että Herttoniemen öljysataman muutos asuntoalueeksi oli riittävä isku Itäisen Helsingin teollisuudelle, mutta valitettavasti seuraava isku alan yrityksille on jo Kruunuvuorenrannan osayleiskaavan muodossa työn alla.

Uhkana on, että Oy Shell Ab saattaa siirtää koko voiteluaineiden valmistustoimintansa ulkomaille ja silloin häviäjänä ovat Helsingin kaupungin lisäksi koko Suomen elinkeinoelämä. Yhtiöllemme tämä olisi kohtalokas isku, joka vääjäämättä johtaisi öljytynnyreiden valmistustoiminnan loppumiseen Suomessa ja pakottaisi meidät tuntuviin leikkauksiin yhtiön toiminnassa ja mahdollisesti edellyttäisi koko toiminnan siirtämistä pienempiin tiloihin pääkaupunkiseudun ulkopuolelle.

On valitettavaa mikäli Helsinki jatkaa kaupunkirakenteensa yksipuolistamista edelleen eikä näe monipuolista yhdyskuntarakennetta koko kaupunkikuvaa rikastuttavana tekijänä. Edellyttämme Helsingin kaupungilta kaikkia niitä toimia, mitkä ovat tarpeen meille elintärkeän asiakkaamme voiteluaineiden valmistus- ja pakkaustoiminnan säilyttämiseksi niiden nykyisessä paikassaan.

M60

Työpaikkojen lisääminen Helsingin niemen eteläosiin ruuhkauttaa entisestään liikennettä pääväylien Espoon puoleisilla sekä Töölön ja Hakaniemi-Kallion alueilla.

M354, M355

Helsingin tulevaa elinkeinopolitiikkaa katsellaan turhan ruusuisesti ja teknologiapainotteisesti. Nokian päivät voivat joskus ikävä kyllä olla luetut, eikä biotekniikkaa luoda pelkillä rakennuksilla Viikkiin.

M56

Osaamiskeskuksia (I s. 30) on nyt painotettu. Helsinki ei aikaisemmin ole ollut voimallisesti yliopistokaupunki, joten muutos suunta on hyvä. Erityisesti on tärkeää että Kaakkois- ja Itä-Helsingin merkitystä on nostettu.

M60, M212

Kehityskuvan sisältämä kasvutavoite perustuu olettamukseen informaatioteknologian jatkuvasta menestyksestä ja sen tuomasta kasvusta. Näin yksipuolinen näkemys ei vakuuta kuntalaisia, jotka tietävät alan suhdanneherkkyyden. Kehityskuvalta kaivataan enemmän tavoitteita ja selvitystä niiden vaikutuksesta kaupunkilaisten arkeen vuonna 2020, johon suunnitelma tähtää.

M333

Helsingin yleiskaavaluonnoksessa ylipainottuu tietoliikenne- ja viestintäteknologiavetoinen tulevaisuuskuva. Helsingin elinkeinoelämän

kannalta tärkeät julkiset esim. opetus ja yksityiset palvelut, -pienteollisuus ja hallinto jäävät käsittelemättä. Opetuslautakunnalta ei pyydetty luonnoksesta lausuntoa.

M86

82 % Helsingin elinkeinoista on palveluissa. ICT-sektorin keihäänkärkihankkeet ovat pikemminkin osa Helsingin imagon kohottamiskampanjaa kuin todellisia vastauksia elinkeinorakenteen uudistamiseen. Uusteknologiapainotteisilla osaamiskeskuksilla ei myöskään korjata Helsingin 80-luvulla tekemiä virheitä: "Peltihalliteollisuus" ajettiin tuolloin Kehä III:n tuntumaan. Sen seurauksena syntyi rakenteellista työttömyyttä, jonka pohtimiseen yleiskaavaluonnoksen kehityskuvassa ei juuri uhrata ajatuksia.

Kaavoitukselliset keinot eivät riitä pitämään yrityksiä Helsingissä globalisoituvassa taloudessa eikä high tech -alojen paikallinen läheisyys takaa menestystä kansainvälisillä markkinoilla.

M156

Nykyisten rautatieasemien ympäristöjen maankäyttöä tulisi tarkastella yksityiskohtaisesti. Niissä näyttäisi olevan edelleen tehostamisen varaa varsinkin toimisto-, mutta myös asuntokäyttöön.

M153

Työpaikkojen keskittyminen Helsinkiin on esitettävä. Liian suuri työpaikkaomavaraisuus (130 %) pitää yllä jatkuvaa asuntopulaa.

M110

Osa keskustan toimitiloista olisi pyrittävä muuttamaan asunnoiksi, ja kaavoitettava toimitiloja varsinkin itäiseen ja koilliseen suurpiiriin rai-deyhteyksien ääreen.

M338

Yleiskaavaluonnoksessa puhutaan tietoyhteiskunnasta (esim. 1 s. 29, osa 2 s. 68), mutta sen edellyttämää infrastruktuuria tms. ei suunnitelmassa ole käsitelty. Pientaloalueet tarjoavat hyviä mahdollisuuksia monenlaiseen työn ja asumisen yhteensovittamiseen (osa 2 s. 54 ja s. 68). Olisi toivottavaa, että yleiskaavassa asiaa tutkittaisiin ja siten tuettaisiin tätä kehitystä.

P3

Yleiskaavassa pitää painottaa työpaikkakehitystä itään. Minkälaisia keinoja yleiskaavaluonnoksessa on käytetty, että työpaikat lisääntyisivät idässä. Tämä on liikennemäärien kannalta tärkeä asia - poikittaisliikenne vähenee.

Itä-Helsingissä tulee olla myös muita työpaikkoja kuin IT-alan työpaikkoja. Pienet verstaat tms. pitää säilyä Herttoniemen teollisuusalueella - ne pitää säästää, jos kaavoituksen keinoin vain voidaan.

Yleiskaavaan ei sisälly IT-infrastruktuuria - asiaa pitäisi analysoida tarkemmin.

Yleiskaavassa pitäisi olla vahvempi ote Itä-Helsingin työpaikkakehitykseen.

Itä-Helsinkiin on asukkaiden mielestä saatava lisää työpaikka-alueita.

M330

Työpaikkojen lisääminen Helsingin niemen eteläosiin ruuhkauttaa entisestään liikennettä ylikuormitetulla niemellä. Yleiskaavassa pääperiaatteena on oltava, että Helsingin niemelle ei enää kaavoiteta nykyistä enempää liike- tai toimistokerrosalaa, joka on sijoitettavissa esimerkiksi Keski-Pasilaan ja kaupungin aluekeskuksiin.

M24, M175

Työpaikkojen sijainnissa oleva suuri epätasapaino Itä- ja Etelä-Helsingin välillä ei juurikaan korjaantuisi. Tasaisemmalla jaolla olisi suuri merkitys myös työmatkaliikenteen kannalta.

Luonnoksessa (ja yleiskaavan kehityskuvassa) luotetaan tietotekniikkaan ja "sisällöntuotantoon" ja jätetään liian vähälle huomiolle pien-teollisuus, kauppa ja hallinto. Eteläisissä kaupunginosissa matkailun merkitys tulee edelleen korostumaan. Raskas teollisuus (telakkaa lukuun ottamatta) ei alueelle sovellu, mutta kevyttä teollisuutta tarvitaan edelleen mm. työpaikkavarannon monipuolisuuden turvaamiseksi. Työpaikkojen lisäys alueelle tulisi ajoittaa kaavakauden jälkipuoliskolle, koska työpaikat ruuhkauttavat edelleen liikennettä ydinkeskustaan ja sieltä pois. Erityisen pahalta tilanne näyttää Ruoholahden kohdalla, mikäli länsimetro ja muut suuret hankkeet viivästyvät. Vanhojen "kivijalkakauppojen" säilyttää sekä lisätä niiden määrää uusissa asuinrakennuksissa, jolloin myös kaupassa asioimiseen tarvittava liikenne vähenisi.

Palautelomakkeet:

- Helsingin niemelle ei lisää toimistotilaa, siirryttävä Keski-Pasilan rakentamiseen
- Onko työpaikkarakenteen keskittymisen ta-soittamiseksi tehty tarpeeksi?
- Toimistotyöpaikka-alueita itään hyvä asia
- Uudet työpaikka-alueet on vain high-tech -aloille.
- Työpaikka-alueita tulisi kohdistaa siten etteivät ne ole tyhjillään

Vastaus:

Elinkeinorakenteen monipuolisuus on Helsingin vahvuus ja sen kehittäminen on ollut yleiskaavan tavoite. Helsingissä on myös tulevaisuudessa tarjolla erilaisia toimitiloja eri puolella kaupunkia. Peltihallitkin mahtuvat kaupunkiin. Työpaikkoja lisätään kantakaupungissa ja niemellä, mutta lähinnä vain paikoissa, jotka

ovat lähellä metro- ja rautatieasemia. Niemellä lisätyöpaikkoja tulee Kamppiin, Töölonlahdelle ja Ruoholahteen. Keskustan reunavyöhykkeessä vanhoja toimistuneita asuintaloja muutetaan takaisin asunnoiksi, jotka vähentävät osaltaan pikku hiljaa työpaikkoja.

Työpaikkojen kasvuarvio perustuu kaikkien toimialojen kehitysarvioon, eikä vain informaatioteknologian tulevaisuuskuvaan. Saattaa olla, että kehityskuvassa IT-ala korostuu liikaa, mutta uutena isona toimialana sen kehitys on ollut mielenkiintoinen. Se on Helsingissä tietyillä alueilla esimerkiksi Ruoholahdessa ja Pitäjänmäellä vahvasti edustettuna.

Yleiskaavassa on painotettu työpaikkojen lisäämistä itäisillä ja koillisilla esikaupunkialueilla.

PALVELUT

L1

Kauppakeskusten ja erikoispalvelukeskittymien vastapainoksi olisi yleiskaavassa luotava kohtuuhintaiset mahdollisuudet asuntoalueiden paikallispalveluille: paikalliset palvelut vähentävät moottoriliikennetarvetta. Autoliikennettä on vähennettävä asuntoalueella. Kasvatvat asukasmäärät tarvitsevat kehittyneitä jätehuoltoratkaisuja jo paikanpäällä. Juoma- ja käyttövesi eivät enää jatkossa ole tässä muodossa mahdollisia. Tarvitaan uusia ratkaisuja.

L4

Esitetty yleiskaavaluonnos johtaa asutuksen tiivistymiseen Helsingissä. Tämä edellyttää riittävien sosiaali- ja terveydenhuollon palvelujen huomioimista osana kestävästä kehitystä. Näiden suunnitelmien ja tiiviissä kaupunkirakennelmista mahdollisesti aiheutuvien sosiaalisten haittojen ennaltaehkäisyä halutaan lisäksi painottaa lääninhallituksen lausunnossa.

L5

Kauppakamari korostaa palveluiden saatavuuden merkitystä. Pitää huolehtia mm. riittävästä myymäläverkostosta. Lähtökohtana pitää olla joustavuus ja uusien toimintojen toteuttamismahdollisuus.

L9

Riittävän tiivis rakentaminen takaa myös erilaisten palveluiden tulon alueelle nopeasti vähentäen tarvetta matkustaa pitemmälle. Rakennettaessa kauemmaksi keskustasta on osoitettava hallinnolle ja julkisille palveluille alueet jotta nämä palvelut olisivat saatavilla samanaikaisesti asuntojen ja työpaikkojen kanssa eikä muutaman vuoden viiveellä.

L25

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty uudet asuntorakentamisalueet ja liikennejärjestelyt tulevat vaikuttamaan terveyspalveluiden määrään ja

sijaintiin. Terveysviraston ja kaupunkisuunnitteluviraston välisen yhteistyön puitteissa terveysvirasto on seurannut yleiskaavasunnittelun etenemistä. Yleiskaavasuunnittelun sisältö ja siinä esitetyt linjaukset on otettu huomioon mm. investointiohjelmassa sekä meneillään olevissa yhteispäivityksen järjestämisestä ja terveysasematoiminnan keskittämistä koskeissa selvityksissä.

L61

Voimakas keskuksia painottava suunnitteluperiaate ei luo edellytyksiä lähipalvelujen säilyttämiselle (osa 2 s. 52). Uusilla asuinalueilla voidaan tukea palvelujen säilymistä, mutta on huomattava, että liiallinen tiivistäminen johtaa useimmiten alueiden laadulliseen heikkenemiseen (osa 2 s. 55). Virkistykseen kannalta tarpeettomien alueiden (osa 2 s. 53) arviointi ja uudelleen kaavoitus on tehtävä harkiten ja tiiviissä vuorovaikutuksessa asukkaiden kanssa.

L71

Selostuksen keskusverkkoa ja palveluja koskevassa osassa todetaan virheellisesti että palvelualue on lähiympäristöään laajempi, mutta ne liittyvät kiinteästi muuhun kaupunkirakenteeseen nyt ja varsinkin lähitulevaisuudessa, kun Pakkalan ja Tammiston rakenteilla olevat asuntoalueet valmistuvat.

M194

Y-varantoa tulee jättää vanhoille alueille ja varata riittävästi uusilla alueilla tulevienkin sukupolvien tarpeita ajatellen. Lapsiin ja nuoriin kohdistuvat julkisten palvelujen tontit eivät saa olla saastuneita alueita.

P4

Analyysintarve: tulee arvioida Helsingin palvelutaso koko alueelta - missä olisi parannettavaa. Yleiskaavakartasta on vaikea hahmottaa mitä oikeastaan mihinkin halutaan ja miten yleiskaava vaikuttaa alueisiin (sosiaalipalvelut, koulut, päiväkodit ym.). Palvelutaso ei pysy kasvun tahdissa (esim. terveydenhoidon kovat säästöt)

Elinkeinoelämä: Helsinki on hyvin vaikeassa asemassa. 82 % työpaikoista on palveluissa. IT-teollisuus on kupla. Lisäksi 80-luvulla on pitkäaikaistyöttömille työtä tarjoava teollisuus potkaistu Helsingin ulkopuolelle. Keskustaan ei tulisi rakentaa toimisto/liiketiloja vaan nämä tulisi keskittää Pasilaan.

P5

Itä-Helsinkiin halutaan lisää työpaikkoja ja pyritään kehittämään ja näin tasapainottamaan alueiden vinoutuvaa statusta ja kehitystä.

M179

Helsingin elinkeinoelämän kannalta tärkeät julkiset ja yksityiset palvelut, pienteollisuus ja hallinto jäävät käsittelemättä.

M24, M175

Yleiskaavan vaikutusta julkisten ja yksityisten palvelujen kehittämiseen sekä kaupungin talouteen ei luonnoksessa esitellä lainkaan. Rakentamiskohteiden lähistön palvelutarpeeseen on varauduttava asianmukaisesti esim. koulutoimen, päivähoiton sekä terveyden ja sairaanhoidon osalta. Kantakaupungin perinteiset tavaratalot, uudet liikekeskukset ja pääkaupunkiseudun supermarketit kilpailevat keskenään eivätkä ne saisi liiaksi imeä kantakaupungin kivijalkakaupoista ostajapotentiaalia.

Luonnoksessa kuvattu keskustan toimiminen kaupungin "olohuoneena" eli ravintoloiden ja kulttuuripalvelujen lisäys sisältää mahdollisuuksia alueen kehittämiseen, mutta tässäkin asiassa on varottava liiallista yksipuolisuutta.

Sosiaali- ja terveyspalvelut eteläisen suurpiirin alueella ovat ruuhkaisia. Terveyskeskusten mitoitukset ja palvelujen laatu eivät vastaa alueen asukasmäärää ja asukasrakennetta. Jätkäsaari - Ruoholahti tarvitsevat oman terveysaseman. Erytysryhmien vanhusten palveluasuntojen tarve alueella on suuri.

Koulujen ja päiväkotien suunnittelu ja rakentaminen pitäisi aloittaa niin että palvelua asuntojen valmistuminen osuvat mahdollisimman hyvin ajallisesti yhteen. Urheilu- ja virkistyspalveluja kantakaupungissa ja Lauttasaareissa on suhteessa väestömäärään vähän, eivätkä mahdolliset Salmisaaren ja Jätkäsaaren projektit tuo ainakaan koululiikuntaan riittävää parannusta.

M200

Uudet Internet-tekniikan sovellutukset tulevat muuttamaan palvelujen käyttöä alueilla. Digitaalisen infrastruktuurin kehittyminen sisältää suuria mahdollisuuksia asuinalueille. Esimerkiksi halvat ja nopeat laajakaistayhteydet vaikuttavat palvelujen tarjontaan sekä etätyökäytäntöihin.

M315

Kaupunkia on suunniteltava siten, että asukkaiden tarvitsemat palvelut löytyvät kohtuullisen matkan päästä ja riittävän laadukkaina. Ja Helsinkiin mahtuu vain asukasmäärä, jolle hyvä ympäristö voidaan turvata.

M93

Kaupungin keskittyminen suuriin yksikköihin ja ihmisten kasvava liikkumistarve lisää painetta henkilöauton käyttöön.

M25

Erytysryhmien tärkeä on vanhojen asuntoalueiden väestöpohjan kasvattaminen, mikä keventää uuden kunnallistekniikan rakentamispainetta ja mikä turvaa nykyisten lähipalvelujen säilymistä sekä mahdollisesti monipuolistaa niitä.

M142, M143, M206, M207

Segregaation ehkäisemiseksi tulisi myös osoittaa alueen statusta nostavia tiloja kuten kirjasto-

toja, urheiluhalleja alueille, joissa asuu paljon lapsia ja nuoria. Lapsiin ja nuoriin kohdistuvat julkiset palvelujen tontit eivät saa olla saastuneimpia. Y tontteja tulee suunnitella hyvin jotta ne eivät ole melualueella tai maastoltaan ulkotilan käytöllisesti hankalia lasten ja nuorten tarpeita ajatellen. Y- tonteiksi ei tule varata saastuneimpia maita.

M338

Myös jo nykyisten tv-kanavien näkyvyyden laatu kiinnostaa monia siitä syystä, että alueellamme on tutkitusti ongelmia tv-kanavien näkyvyydessä.

Voimakas kaupallisia keskuksia painottava suunnitteluperiaate ei luo edellytyksiä lähipalvelujen säilyttämiselle (osa 2 s. 52). Tämä on otettava huomioon esim. Itä-Helsinkiä ja Itä-keskusta koskevissa jatkosuunnitelmissa. Vastaavasti suuntaus suosia erilaisia vapaa-ajan toimintakeskuksia johtaa osaltaan liikenteen huomattavaan kasvuun. Myös riittävien virkistysalueiden puuttuminen asuinalueilta johtaa siihen, että virkistymään joudutaan "matkustamaan" - useimmiten omalla autolla (osa 1 s. 45). Lähipalveluja tulisikin kehittää vastavoimana palvelujen keskittämiseksi jo liikenteellisistä syistä, koska joukkoliikenteellä ei ole mahdollista vastata kaikkiin liikennetarpeisiin.

M339

Myllypuron metroaseman ympärille on esitetty massiivista kauppa ja toimistorakentamista. Samanlaista rakentamista suunniteltiin jo kymmenen vuotta sitten Itäkeskuksen tuntumaan. Itäkeskuksen itäpuolen alueet ovat edelleen rakentumatta. Kaksi nousukautta, kaksi laskukautta eivät ole omanneet imua alueen rakentamiseen. Itäkeskuksen sydämessä on useiden hehtaarien alue, joka on tästä syystä katastrofaalisessa tilassa. Kun nyt ollaan esittämässä Myllypuroon vastaavaa rakentamista, on vaarana, etteivät kumpikaan alueista toteudu toivotulla tavalla, vaan kestävätilan tilanne jatkuu edelleen sukupolvien ajan. Siksi Itäkeskuksen ympäristön rakentamiseksi on tehtävä uusia linjauksia ja esitettyjä, realistisia, alueen kunnostamiseen ja rakentamiseen tähtäviä suunnitelmia.

P2

Alue- ja paikalliskeskusten kehittäminen on turvattava. Uudet liikekeskukset tappavat vanhat pienet kaupat.

P3

Miten yleiskaava-aineistossa on analysoitu Siiposeen rakennettavien asuntojen ja palveluiden vaikutuksia Helsinkiin. Pitäisi arvioida sen vaikutuksia esimerkiksi Itäkeskuksen kehitykseen.

Vuosaassa palvelut ovat koko ajan keskittyneet. Pienet kaupat ovat kuolleet, vanha ostari

puretaan ja kaikki kaupat keskittyvät Kolumbukseen.

Asukasluku Helsingissä on liian suuri, palvelutaso ei säily eivätkä palvelut riitä. Lähinnä puuttiin sosiaali- ja terveystalouksia.

Palautelomakkeet:

- Kauppoja on kaavailtu liian vähän
- Huonoa: Uusia keskuksia (Viikki) joiden ostovoima otetaan heikentämällä vanhoja (Pihlajamäki, Savela)

Vastaus:

Uusien ja täydentyvien asuinalueiden palvelujen yksityiskohtainen sijoittaminen ja mitoittaminen tehdään detaljisuunnittelun yhteydessä. Helsinki on niin suuri kaupunki, että yleiskaavan yhteydessä ei voi tehdä koko kaupunkia käsittävää yksityiskohtaista palveluverkkosuunnitelmaa. Detaljikaavoituksessa palvelutilanne kartoitetaan yhdessä ao. palveluhallintokunnan kanssa.

Julkisten palvelujen Y-tontteja varataan asemakaavoituksessa hieman enemmän kuin juuri silloin vallitseva tilanne vaatisi. Y-tontti varantoa seurataan jatkuvasti. Vanhoilla asuinalueilla vapautuu ajoittain palvelurakennuksia, joita voidaan käyttää toisiin palveluihin.

Kauppan pyrkimys yhä suurempiin ja harvempiin myymälöihin on johtanut useiden pienten ostoskeskusten ja erillismyymälöiden näivetykseen. Jotta palvelut olisivat ei lähi- vaan kohtuullisella etäisyydellä, on tässä yleiskaavassa, kuten edellisissäkin, kehitetty vahvojen ostos- ja paikalliskeskusten verkkoa, joka olisi niin tiheä kuin taloudellisesti mahdollista.

Yleiskaavan tavoite suosia täydennysrakentamista ja tiivistämistä parantaa kauppapalvelujen ja julkistenkin palvelujen toimintaedellytyksiä lisäämällä asiakaspohjaa.

LIIKENNE

Yleistä, rakenteelliset ratkaisut

L46

Vaikka Helsingin satamatoimintojen muutosten myötä Pasilan ja Ilmalan ratapihojen toiminnassa tapahtuu suuria rakenteellisia muutoksia, liikenne- ja viestintäministeriä pitää tärkeänä, että Pasilaa kehitetään edelleen joukkoliikenteen keskeisenä solmukohtana.

Tavoiteltavia ovat liikennejärjestelmäratkaisut, jotka tukevat ja mahdollistavat liikenteellisesti, energiankulutuksen kannalta sekä ympäristöllisesti edullisia maankäyttöratkaisuja vuoden 1992 yleiskaavassa sekä PLJ 2002 työssä.

Kaupunkirakenteellisesti on tavoiteltavaa ja edullista sijoittaa maankäyttötoiminnot pää-

väylien varressa siten, että voidaan vähentää liikenteen ympäristöhaittoja, käyttää tilaa taloudellisesti ja rakentaa korkeatasoista kaupunkikuvaa. Tämä edellyttää maankäytön ja liikenteen tiivistä ja vuorovaikutteista suunnittelua.

L21

Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta on varsin kannatettavaa, että kaavassa tavoitellaan tiivistyvää ja joukkoliikennettä tukevaa kaupunkirakennetta.

L71

Vantaan yleiskaavan tarkistustyö on aloitettu. Tämä antaa hyvän mahdollisuuden maankäytötöratkaisujen yhteensovittamiseen Helsingin yleiskaavaehdotusta valmisteltaessa.

L29

Osaamiskeskuksiin ja niiden välisten liikenneyhteyksien sujuvuuteen on yleiskaavaluonnoksessa 2002 kiinnitetty riittävästi huomiota.

L32

Helsingin yliopisto korostaa kestävän kehityksen ohjelmassaan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja muun kevyen liikenteen edellytysten parantamista. Kampusalueiden väliset joukkoliikenneyhteydet ovat yliopistolle erittäin tärkeitä.

Nämä yhteydet paranevat huomattavasti, kun osaamiskeskuksia joukkoliikenneyhteys, tiedelinja Otaniemestä Viikkiin, toteutuu.

L59

Työpaikkojen lisääminen Helsingin niemen eteläosiin lisää ruuhkia pääväylien Espoon ja Vantaan puoleisilla osuuksilla.

L61

Suuntaus sijoittaa kaupalliset palvelut ja etenkin vapaa-ajan toiminnat erilaisiin keskuksiin, samalla kun asuinalueilta puuttuvat riittävät virkistysalueet, vaikuttaa liikkumistarpeeseen huomattavasti ja johtaa osaltaan liikenteen lisääntymiseen.

L1

Liikenteen tuominen kaiken asutuksen keskele on karsittava pois ja käytettävä hyviä asemakaavaratkaisumalleja. Rakenteellisesti on käytettävä pitkälle harkittuja reittejä niin hälytys-, huolto- kuin henkilöliikenteellekin - pyrkiä mykseenä raide- ja muu joukkoliikenne.

Samoin pistemäisen täydennysrakentamisen osalta on otettava huomioon alueen ja käyttäjien kokonaisuus erityisesti sijoittelussa. Vaikka työpaikkojen sekoittuminen asuntoalueille on kunnolla toteutettuna hyvä ratkaisu, huonosta sijoittelusta tulee liikenneongelmia, huoltokuljetukset ja toiminta kärsivät, samoin esimerkiksi asuminen. Pelkkä kunnallistekniikkaan keskittyminen voi johtaa huonoon suunnitelmaan, jos perusliikennereittejä ei huomioida. Liikkumistarvetta on vähennettävä mahdollisuudella asua ja saada palveluja kohtuulliselta

etäisyydeltä työ- ja koulutuspaikkoja. Liikku mista on tuettava joukko- ja kevyeen liikenteen sujuvilla reiteillä sekä vaihtomahdollisuuksilla. Tarvitaan parkki- ja säilytyspaikkoja kulkuvälineille.

L5

Kauppakamari korostaa, että ulospäin toimivien liikenneyhteyksien lisäksi myös alueen sisäiset liikenneyhteydet ovat tärkeitä. Tästä syystä esimerkiksi Keskustatunnelin ja Pasilanväylän samoin kuin Kehä II:n jatkon sisällyttäminen yleiskaava 2002:een on välttämätöntä.

L2

Liikennejärjestelmä on kokonaisuus, jossa yksi osapuoli tukee toistaan. Liityntäpysäköinti tukee yksityisauton ja julkisen liikenteen yhteiskäyttöä. Julkisen liikenteen ja kevyen liikenteen kehittäminen ei saa tapahtua yksityisauton käyttöä kuristamalla.

Nykyisen päätieverkoston kaikki parannustoimenpiteet, jotka tähtäävät liikenteen sujuvoittamiseen ovat kannatettavia. Kehäteillä tulee voimakkaasti kehittää julkisen liikenteen kais-tojen käyttöä ja harkita niiden käytön lisäämistä muun liikenteen poistumis- ja kiihdytyskaisuina.

L46

Yleiskaavaluonnoksessa tulisi esittää myös liikenneturvallisuustavoitteet eri kulkumuodoilla ja mahdollisesti myös alueittain.

L17

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään mittavia sekä raideliikenteen että katujen tunnelointiin liittyviä kehittämistoimenpiteitä. Tavoite on hyvä, mutta nykyisenkaltaisen taloudellisen tilanteen jatkuessa toteutuminen saattaa olla kaukana tulevaisuudessa. Siksi on entistäkin tärkeämpää, että kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämisedellytykset turvataan kaavoituksen keinoin, se on jokapäiväistä hyötyliikuntaa.

Liikenteen kasvun myötä lasten ja nuorten riskit joutua liikenneonnettomuuksiin lisääntyvät ja ovat jo viime vuosina lisääntyneet. Onnettomuuksia tapahtuu jopa suojateilla. Siksi liikenneturvallisuuteen tulee kiinnittää kaavoituksessa ja rakentamisessa entistä enemmän huomiota mm lisäämällä eritasoratkaisuja, jossa kevyt liikenne erotetaan autoliikenteestä. Eritasoratkaisujen tarve korostuu erityisesti vilkkailla risteysalueilla.

L32

Viikissä pitkään odotettu tunneliin rakennettava Itäväylän ja Kehä I:n yhdyskatuosuus on yleiskaavassa ilahduttavasti esitetty toteutettavaksi mahdollisimman nopeasti.

"Moottoriteiden kehittäminen paremmin kaupunkiympäristöön soveltuviksi väyliksi helpottaa kytkeytymistä kaupunkirakenteeseen."

Tämä on kannatettava kehityssuunta, joka mahdollistaa myös Viikin kampuksen kytkemisen Lahdenväylälle rampein.

L20

Osa liikenneratkaisuista edellyttäneen myös hankekohtaista YVA -menettelyä.

L28

Yleiskaava 2002 ehdotusta varten tarvitaan selvitys liikenne- ja maankäyttöratkaisujen vaikutuksista liikennemääriin, jotta selostuksessa voidaan arvioida kaavan vaikutukset melu- ja ilmanlaatutilanteeseen. Selvityksestä tulee käydä ilmi missä tilanne paranee tai huonontuu ja ovatko muutokset merkittäviä.

L2

PLJ-2002 on erittäin hyvä pohja myös Helsingin Yleiskaava 2002 pääliikenneverkko- ratkaisuille. PLJ:n toteutusta vaivaa rahapula ja osin päätöksenteon vaikeus. Samat oireet on havaittavissa myös Helsingin Yleiskaava 2002 suunnitelmissa.

L20

Liikennesuunnittelun osuus kaavassa on laadittu varsin tavoitteellisesti.

L21

Pitkän aikavälin joukkoliikennejärjestelmää tulee tarkastella kokonaisuutena, jonka rungon muodostavat rautatiet, metroverkko ja poikittaiset runkoyhteydet. Lyhyemmän aikavälin hankesuunnittelussa ja tilavarauksissa tulee varautua myös pitkän aikavälin järjestelmäkokonaisuuden tarpeisiin. Tieliikenteen mahdollinen maksullisuus lisää joukkoliikenteen kysyntää ja investointiresursseja, jolloin pitkän aikavälin suunnitelmat saattavat tulla ajankohtaisiksi jo aiemmin.

L20

Yleiskaavassa tulisi myös varautua metro- tai pikaraideyhteyteen Vuosaaren satamaan sekä pikaraideyhteyteen lentoasemalle kuten monissa tehokkaissa ja toimivissa suurkaupungeissa. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä siihen, että uusi rakentaminen ei lisää läpiajoliikennettä sellaisilla vanhoilla asuntoalueilla, missä kaikki kadut ovat myös asuntokatuja. Kaavassa esitettyä Töölön metrolinjausta on pidettävä tärkeänä pyrkimyksenä.

Vastaus:

Yleiskaavaa on täydennetty Vuosaaren työpaikka-alueelle ulottuvalla metrovarauksella asemineen, koska alueella on tulevaisuudessa tuhansia työpaikkoja sataman oheistoimintaan ym. liittyen. Rata sijoittuu Vuosaaren metron ja Vuosaaren satamaradan yhdysraiteen kohdalle, ja asema keskeisesti maankäyttöön. Marja-radon toteutuessa siihen on suunniteltu liittyvän nopea junaryhmä Helsinki-Vantaa lentokentälle Helsingin keskustasta. Muunlaiset

raidevisiot ovat toistaiseksi utopia-sarjassa ilman konkreettisia suunnitelmia ja tilanvarauksia.

L66

Yleiskaavaluonnoksen liikenneverkkoon liittyvät uudet raide- ja väylävaraukset ovat Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 1998 mukaisia täydennettyinä eräillä Helsingin kehittyvän maankäytön edellyttämällä raideliikenneratkaisuilla, jotka eivät ole ristiriidassa valmisteilla olevan maakunta-kaavan kanssa.

L28

Maanalaisista liikenneratkaisuista ja niiden kytkeytymisestä maanpäällisiin maankäyttö- ja liikenneratkaisuihin tulisi laatia erillinen liitekartta Yleiskaava 2002 ehdotusta varten.

Vastaus:

Ksv:ssä pidetään yllä maanalaisten tilanvarauksen suunnitelmaa. Tilojen ja suunnitelmien yhteensovittaminen erikoisesti kantakaupungissa on juuri nyt varsin ajankohtaista, kun mm. toisen metrolinjan suunnittelu on käynnissä (TÖMPS-projekti). Rakenteilla tai suunnitelmilla olevat pysäköintilaitokset, huoltotunnelit, yhteiskäyttötunnelit, muuntoasemat ym. yhdessä olemassa olevien rakenteiden kanssa ovat osoittaneet yhteensovittamisen olevan vaikeaa.

Yleiskaavaratkaisu on tuonut mukanaan myös eräitä muita tilanvarauksia kuten ajoneuvoliikenteen tunneleita ja varikoita.

Laadittujen suunnitelmien tarkkuus on hyvin erilainen. Joistakin on olemassa vain yleiskaavatyön edellyttämiä luonnoksia. Suunnittelun tarkkuustarve on myös erilainen eri hankkeissa riippuen mm. kilpailevista maankäytöistä ja hankkeiden ajatellusta toteuttamisajankohdasta. Yleiskaavaan ei ole tarkoituksenmukaista liittää aiheesta liitekarttaa, joka joltain osin olisi lähtötiedoiltaan erittäin yksityiskohtainen, joltain osalta vain viitteellinen.

L32

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty tavoitteeksi merkittävien katuosuuksien siirtäminen tunneleihin, mikä mahdollistaa keskeisten maa-alueiden saamisen muuhun käyttöön. Tämä on varmaankin oikeasuuntainen tavoite pitkällä aikavälillä, mutta vaarana ovat pitkät epävarmuuskaudet taloudellisesti raskaiden investointien viivästyessä.

L21

Kaavaselostuksessa esitetään tavoite siirtää eräitä väyläosuuksia, teknisen huollon tiloja ja pysäköintiä nykyistä suuremmassa määrin maan alle, jotta maan pinnalta voitaisiin tarjota

enemmän tilaa muihin alueiden käytön tarpeisiin. Pyrkimys on oikeasuuntainen.

L20

Maanalaisten ajoväylien rakentaminen tulisi harkita todella tarkasti, ottaen huomioon turvallisuus-, taloudellisuus- ja viihtyisyyskriteerit.

L75

Lautasaaren ja Kulosaaren liikennetunnelit ovat hyvät esimerkit paikallisesta eheyttämisestä.

L21

Merikannontielle on merkitty tunnelivaraus. Tunnelin suuaukkojen rakentaminen turmelee Sibeliuspuiston kaupunkikuvan. Merikannontien suunnitelmaa on muutettava siten, että Sibeliuspuistoon merkityt liikennetunneleiden suuaukot voidaan poistaa.

Vastaus:

Pitkän aikavälin Sibeliuspuiston alittavan tunnelivaruksen merkintää on tarkennettu niin, ettei se luo mielikuvaa puistossa olevista tunnelin suuaukoista.

Yleisvastaus:

Helsingin yleiskaava 2002 on kehittämissuunnitelman paperi, strateginen tahdonilmaisu tulevaisuuden suhteen. Sillä on lakisääteinen asema kaavahierarkiassa, mutta se voidaan tehdä monella tavalla. Helsingissä se sisältää myös kehityskuvan ja toteuttamissuunnitelman.

Yleiskaava 2002 on monelta osin aikaisempia yleiskaavoja yleispiirteisempi ja keskittyy ajankohtaisiin tulevaisuutta koskeviin strategisiin kysymyksiin. Yleiskaavalla ei käsittele tiettyä aikajännettä tai ole tietyn poikkileikkaustilanteen kuvaus. Sen käsittelemä tulevaisuus on kuitenkin käytännössä noin 5- 50 vuotta eteenpäin. Kauemmaksi suunniteltaessa joudutaan jo utopiauuttuuteen, joka ei voi yleensä konkretisoida esim. aluevarauksina yleiskaavassa. Aikajänne vaikuttaa myös siihen, kuinka tarkkoja suunnitelmia esim. erilaisista hankkeista tehdään. Kaikista ei voi olla samantasoisia suunnitelmia eikä niitä myöskään voida tehdä vain yleiskaavaan liittyen.

Yleiskaavoitus on yhteen sovittavaa suunnittelua. Se ei ole erilaisten tilanvarausten kokoelma tai tarkempien suunnitelmien inventaario. Se ei myöskään voi lähteä tyhjältä pöydältä. Tapahtuneet tosiasiat on tunnustettava, vaikka halutaan muutoksia tulevaisuudessa.

Liikennejärjestelmää koskevaa tavoitteenasettelua, suunnittelua ja tutkimusta tapahtuu monissa organisaatioissa ja eri tarkkuustasoilla lähtien yhdentyvän Euroopan yhteisistä organisaatioista. Helsingin yleiskaava 2002- työn kannalta on ollut erittäin edullista, että tällä

kertaa PLJ- prosessi on kulkenut ajallisestikin rinnan yleiskaavatyön kanssa vuorovaikutusprosessissa. Yleiskaavatyössä on myös voitu hyödyntää esim. liikenne- ja viestintäministeriön visio- ja strategiatöitä ja laajoja perusselvityksiä liikenteen alalta. Pääkaupunkiseudulla on myös ollut käynnissä viime vuosina monia liikenneverkon kehittämisselvityksiä, mm. pääteiden osalta, jotka on tehty hyvässä yhteistyössä osapuolten kesken.

Yleiskaavatyössä on liikennejärjestelmän osalta keskitytty pääliikenneverkkoon. Merkittävimmät uudet kannanotot joukkoliikenteessä koskevat raideliikenneratkaisuja. Ne ovat samalla osa kaupunkirakenneratkaisua ja niiden kautta toteutetaan liikennepoliittisia tavoitteita. Ne ovat myös suuria investointeja vaativia ratkaisuja. Niiden vaiheistaminen on tärkeää niin, että toteuttamisen ensimmäiset vaiheet ovat joka tapauksessa perusteltuja mutta jättävät vapausasteita liikennejärjestelmän kehittämissuunnitelmassa, jos olosuhteet ja tilanteet muuttuvat.

Yleiskaava- ratkaisuja on osin tarkennettu ja aineistoa täydennetty lausuntojen ja mielipiteiden vuoksi. Yleiskaava-aineistoon ei kuitenkaan ole liitetty eri sektoreita koskevia tarkempia suunnitelmia ja selvityksiä, joilla olisi ensisijaisesti informaatioarvoa. Tämä paisuttaisi yleiskaava-aineistoa entisestään ja voisi myös haudata alleen yleiskaavan keskeiset linjaukset. Tältä osin viitataan pääkaupunkiseudulla yhdessä tehtyihin suunnitelmiin tai Helsingin tarkempiasteisiin suunnitelmiin. Myöskään yleiskaavatasoa tarkemmanasteisiin kannanottoihin on vastineita voitu laatia vain rajoitetusti. Kaikki mielipiteet ja lausunnot on kuitenkin saatettu tarkemmanasteisesta suunnittelusta vastaavien toimistojen tietoon liikennesuunnitteluosastolla.

Henkilöautot

L73

Auton käyttäjiä tulisi ohjata joukkoliikenteen käyttöön tariffi- ja maksupolitiikalla sekä tehokkaalla liityntäliikenne- ja liityntäpysäköintijärjestelmällä. Tuloväylille liikenteen solmukohtiin tulisi varustaa autoilijoille suunnattuja, houkuttelevia lisäpalveluin ja riittävin pysäköintialuein varustettuja raideliikenteen liityntäasemia.

Runsaat investoinnit ajoneuvoliikenteen väyliin lisäävät osaltaan ajoneuvoliikennettä parantamalla henkilöautoliikenteen nopeutta ja kilpailukykyä suhteessa joukkoliikenteeseen. Lisääntyvä ajoneuvoliikenne lisää fossiilisten polttoaineiden käyttöä ja ympäristöhaittoja sekä väylistä asuntoalueille aiheutuvaa epävihtyisyyttä.

L21

Pysäköinnin osalta tulisi vielä tutkia mahdollisuudet kokonaisvaltaisempiin keskitettyihin pysäköintijärjestelmiin ja niiden uusiin rahoitustamismuotoihin.

Palautelomakkeet:

- Autoilua ei tule rohkaista kaupunkialueella vaan autoilijalle on viestitettävä jo kadun rakentamistavalla että kaupunkialueella tulee ajaa hiljaa ja ottaa huomioon jalankulkijat ja pyöräilijät

- Ruuhkamaksulla rahoitettava keskustan liikennejärjestelyä

Lentoliikenne

L46

Yleiskaavan lähtökohdaksi todetaan, että "Helsinki on eurooppalainen metropoli ja kehittyvä suurkaupunki, joka edellyttää korkeatasoisia kansainvälisiä yhteyksiä ja logistista osaamista." Liikenne- ja viestintäministeriön mielestä myös Helsinki-Vantaan lentoasemalla on tässä suhteessa keskeinen rooli, joka kuitenkin niin taustamuistioissa kuin varsinaisessa kaavaluonnoksessakin sivuutetaan muutamalla toteavalla maininnalla. Yleiskaavaluonnoksessa tulisi käsitellä lentoaseman vaikutukset kaava-alueella ja esittää mm. uusimpien lentomeluennusteiden mukainen lentomelualue. Myös tulevaisuudessa tarvittavat liikenneyhteydet lentoasemalle tulisi turvata.

Lentoliikenne muodostaa kokonaisuuden, jolla maamme aluekeskukset liitetään kansainvälisen liikenteen verkkoon. Kotimaan ja ulkomaan liikenteen välillä ei ole jyrkkää rajaa, sillä kotimaan lentoliikenne on merkittävältä osaltaan maakuntakeskusten -liityntäliikennettä ulkomaille. Pitkillä kotimaan matkoilla ja ulkomaan matkojen liityntäliikenteessä lentoliikenne tulee tulevaisuudessakin olemaan palvelukyvyiltään ylivoimainen.

Vastaus:

Yleiskaavan vaikutusarvioihin liittyy erillinen liikennemelua käsittelevä raportti, jossa lentomelukysymys on käsitelty laajasti.

L42

Kaavaselostuksessa esitetty ajatus nopeiden junien linjaamisesta Helsingistä lentoaseman kautta maakuntiin on mielenkiintoinen. Sitä voidaan tarkastella kuitenkin vain pitkän aikavälin visioissa.

L42, L46

Helsingin alueella Hernesaassa toimii helikopterikenttä, jota ei ole kaavaluonnoksessa otettu huomioon. Ilmailulaitoksen mielestä kaupungin alueella tulisi olla vähintään yksi

kansainväliseen helikopteriliikenteeseen soveltuva alue.

P2

Yleiskaavan liikennejärjestelmän rakenneperiaatteita ei saa matkan varrella unohtaa.

M179

Liikennratkaisuissa korostuu raskaan raideliikenteen osuus. Se on kuitenkin vaikeimmin muunneltava joukkoliikenneyhteys. Helsingin yleiskaava ohjaa myös maakunnallista ajattelua: maan suurin liikenneterminaali sijaitsee Vironniemellä. Tämä lienee tulevaisuudessa kestävä ratkaisu. Joukkoliikenteen solmu-kohtien keskittyessä maakunnan äärimmäiseen reunaan keskittyy myös asutus. Se merkitsee myös henkilöautoliikenteen haittojen kasaantumista asutuksen keskelle. Monipuoliset poikittaisyhteydet mahdollistaisivat seudullisesti tasapainoisemman kehityksen. Esimerkiksi Pasilaan sijoitettu terminaali tarjoaisi tilaisuuden rakentaa sujuvia vaihtoyhteyksiä sekä lähi- että kaukoliikenteen osalle, mikäli Kamppi-Meilahti-Pasila-metro toteutetaan ja Pasilasta pääsee sujuvasti jatkamaan poikittaisiin suuntiin.

Etelä-Helsingin asemaa kasvu-alueena ei pohdita kummassakaan kaavaluonnoksessa liikenteen/asumisen yhteensovittamisen kannalta.

Helsingin yleiskaavan ja Uudenmaan maakuntakaavan pitäisi mielestämme tukea uuden asutuksen sijoittumista esimerkiksi rantaradan varteen. jolloin kaupunkiradanjatkaminen Espoon keskustaan ja uusien raideliikenneyhteyksien syntyminen poikittaissuuntaan voisivat nostaa joukkoliikenteen käyttöastetta seudullisesti. PLJ-tarkastelussa esiin nousut Matinkylä-Pasila-Itä-Helsinki-yhteys on mielestämme tutkimisen arvoinen, varsinkin jos Etelä-Espoon maankäyttövaihtoehdoista valitaan rantaradan ja Turunväylän alueille painottuva. Helsingin yleiskaavan toteutussuunnitelmassa olisikin mielestämme ensisijaiseksi nostettava metroyhteys Pasilaan, jolloin liikennesitus Töölön osalla voisi pienentyä ja sujuvien jatko-yhteyksien luominen Espooseen synnyttäisi uusia joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia. Länsimetro ei uusia yhteyksiä avaa, se siirtää vain bussilla kulkevat kalliille raiteille.

Uutta rakentamista ei pitäisi ohjata alueille, joissa liikenteen melu ja saasteet ovat jo entisestään ongelmia tai joissa laajamittainen uusi asutus entisestään pahentaa liikenneongelmia. Moottoriteiden päälle rakennettavat asuma-alueet (esim. Kulosaari ja Lauttasaaren Katajharjun kansi) eivät voi olla järkevää maapolitiikkaa silloin kun seudulla on runsaasti vapaita maata valmiiden raideliikenneyhteyksien varrella. Ruoholahden liikenneyhteyksien väli-

tyskyky ei tule kasvavalle liikenteelle riittämään.

Anonyymi:

Jos liikennekuormaa halutaan jakaa, pitäisi se tehdä siirtämällä painopistettä pohjoiseen.

M271

Joukkoliikennettä on yleisesti hyväksytyjen periaatteiden mukaisesti kehitettävä siten että vähennetään henkilöautoliikennettä. Kuitenkin ajatus mahdollisen Jätkäsaaren asunto- ja työpaikka-alueen tekemisestä "autottomaksi" on utooppinen, vailla lainsäädännöllistä pohjaa.

Nykyisten asuinalueiden pirstominen uusilla moottoriväylillä kuten Kehä II:lla on ristiriidassa kaavaesityksen perustana olevien periaatteiden kanssa.

M119

Edellytykset kalliorakentamiselle ja ajo- ja huoltoyhteyksien rakentamiselle on turvattava yleiskaavoituksessa. Tämä turvaaminen tapahtuu ensiksi varaamalla alueita ajo- ja huoltoyhteyksien sijoittamiseen erityisesti keskustatoimintojen alueilla toiseksi varaamalla alueet maanalaisten katujen sijoitteluun (Kluuvin huoltotunneli, keskustatunneli).

M287

Toimivien ja yli nykyisten aluerajojen ulottuvien liikenneyhteyksien saavuttamiseksi olisi kuitenkin löydettävä kehityskelpoinen maakunnallinen ratkaisumalli, jonka kehittämiseen kaikki naapuruskunnat sitoutuisivat. Lukuisat alueelliset eroavaisuudet eivät tue raskaan raideliikenteen laajempaa kehittämistä. Esimerkiksi joustavampaa ja väljempään kaupunkirakenteeseen soveltuvaa kevytraiotiemallia ei ole yleiskaavaluonnoksissa esitetty lainkaan.

M158

Kaavamääräyksiin on varmistettava, että puisto- tai ranta-alueita ei voida muuttaa liikennealueiksi. Pääperiaatteena on oltava, että liikenteen käyttöön tehdään vain sellaisia varauksia, jotka lisäävät asumisviihtyvyyttä eivätkä turmelle olemassa olevaa kaupunkiympäristöä. Muun muassa Keskustatunnelin liittyvä Kruununhaassa ei toteuta edellä esitettyä periaatetta.

Uusien asuinrakennusten toteuttamisessa tulee ottaa huomioon se, että liikenneratkaisut ovat lisäliikenteen edellyttämässä kunnossa

P4

Liikenneasioissa tarjotaan runsaasti eri vaihtoehtoja ristiin rastiin, mutta aikataulullisesti ei ole esitetty miten asiat etenevät ja miten rahoitetaan.

M142

Helsingin alueella myös rakenteellisia esteitä lasten ja nuorten liikennekuolemien la vaikeasti vammautumisen estämiseksi tarvitaankin.

M278

Aluekeskuksia halkovat pääliikenneväylät/kadut tulisi toteuttaa Bulevardityyppisinä, puu-, pensas- ja kukkaistutuksilla varauksin, esimerkiksi Malmin lentokenttäalueen läpi kulkeva pääkatu.

Jo oleviin pääliikenneteiden- ja katujen varsiin tulisi varata ympäristöä pehmentäviä puuistutuksia liikennemelun, pölyn sitomiseksi ja viihtyisyyden lisäämiseksi.

M337

Liikennesuunnittelijoiden parista joskus esitetty ajatus kehittää pitkällä tähtäimellä kaikkia Kehä I:n eteläpuolisia sisääntuloväyliä katumaisemmiksi saa vilpittömän tukemme.

M56

Moottoriteiden muuttaminen kaupunkimoottorikaduksi suositeltavaa, jos se ei tule liian kalliiksi.

M162

Uusia liikenneväyliä tai entisten levennyksiä ei pidä toteuttaa silloin kun niiden tarkoituksena on saada lisää tilaa yksityisautoilulle.

M56

Tiesuunnitelma Itäväylältä Kehä I:lle Viikin läpi on turha ja houkuttelee henkilöauton käyttöön.

M159

Yleiskaavan liikennesuunnitelman perustaksi pitäisi nostaa kasvavan autoistumisen aiheuttamien ongelmien torjuminen.

M113

Liikenteen kasvun jatkuminen on kestäväntä niin luonnon kuin ihmisenkin kannalta.

Pidämme voimassa olevan yleiskaavan (1992) liikennetavoitteita hyvinä ja toivoisimme, että ne kirjattaisiin sellaisenaan myös uuteen yleiskaavaan. Kyse on seuraavista yleiskaava 1992:een kirjatusta tavoitteista:

- Liikkumiskulttuurin muutos ympäristöä säästävään suuntaan
- Kevyen liikenteen aseman parantaminen keskeisimmäksi periaatteeksi.

Toivomme, että Helsinki ryhtyisi tehokkain toimiin liikenteen kasvun lopettamiseksi. Henkilöautoliikenteelle ei enää pitäisi järjestää Helsingissä lisätilaa, vaan olisi hyväksyttävä se tosiseikka, että yksityisautoilun kasvu ei mahdu kompaktiin ja viihtyisään kaupunkirakenteeseen. Koska Helsingissä on kansainvälisestikin hienosti toimiva joukkoliikennejärjestelmä, ei ole mielestämme järkevää lisätä henkilöautoliikennettä uusia pysäköintipaikkoja kaavoittamalla, teiden ajokaistoja lisäämällä ja autotunneleita rakentamalla.

M110

Liikenneosion tavoitteet eurooppalaisen kaupungin tyyppisestä katuverkosta ja moottoriväylien kattamisesta ovat kannatettavia.

M337

Nähdäksemme monet tunnelisuunnitelmista tulevat hyötyensä nähden liian kalliiksi, yksityisautoilua suosiviksi ratkaisuksi, kun taas pääkaupunkimme liikennetarpeet valtakunnallisesta käytännöstä poiketen painottuvat joukkoliikenteellisiin ratkaisuihin. Kaava ei mielestämme voi vain todeta yksityisautoilun lisääntyvän, vaan sen tulee hakea ratkaisua kasvaaviin pysäköintipulmiin.

M110

Väyläinvestointien perusteleva ajansäästöillä (esim. Keskustatunneli), on kestävämpi. Väylätarjonnan lisääminen on pitkällä aikavälillä johtanut lisääntyvään henkilöautoliikenteeseen, mikä on lopulta johtanut ruuhkiin, jolloin taas on ajansäästön takia katsottu aiheelliseksi lisätä väyläkapasiteettia. Loputon oravanpyörä!

Uusien asuntojen autopaikkakorkeissa olisi syytä olla erittäin pidettyväinen, ainakin kantakaupungin alueella. Pysäköintipaikan ei ole syytä olla lähempänä kuin pysäkin.

M56

Parkkipaikkamäärä vaatimukset ovat uusilla alueilla liian suuret. Helsingiläisillä on huomattavasti keskimääräistä vähemmän autoja kuin muualla maassa, joten valtakunnalliset "määräykset" eivät täällä toimi.

P3

Lisäksi asukkaat kannattavat parkkipaikkojen sijoittamista maan alle. Joukkoliikennettä ylipäätään kannatettiin.

M159

Yleiskaavassa tulisi lisäksi määritellä, miten pysäköintipolitiikalla tuettaisiin päätavoitetta erityisesti kantakaupungissa.

Joukkoliikenne

L6

Yleiskaavan joukkoliikenneratkaistukset ovat runsaat ja moninaiset. Jotta ratkaistukset olisivat myös uskottavia, tulisi ratkaistusten karkeat kustannusarviot olla esillä. Pitäisi olla selkeästi selostettuna, mitkä maankäyttöraikaistukset edellyttävät mitään esitetystä joukkoliikenneratkaistuksista.

L15

Tiivis kaupunkirakenne saa aikaan hyvän joukkoliikenteen. Hyvä joukkoliikenne saa aikaan toimivan ja terveellisen kaupungin.

Ainakin Kehä I:n sisällä, kohtuullisen joukkoliikenne-, kävely- tai pyörämatkan päässä merenrantaviivasta, maankäyttöä voisi kehittää kantakaupunkimaisesti. Se merkitsisi seudullisesti kestävästä kehitystä: vähemmän liikennettä, vähemmän ympäristöhaittoja, vähemmän energiankulutusta, enemmän korkealuokkaisia palveluja, elävää kaupunkikulttuuria.

Moottoriteiden tunnelointi ja kansiratkaisut ovat eräs keino uuden raakamaan tuottamiseen asunto- ja toimitilakäyttöön keskeisillä alueilla Kehä I:n sisäpuolisella alueella olisi etsittävä systemaattisesti näitä mahdollisuuksia.

L46

Pidämme yleiskaavan suunnitteluperiaatteita onnistuneina. Kaavaratkaisussa suositetaan joukkoliikennettä ja erityisesti raskasta raideliikennettä. Maamme sisäinen muuttoliike tulee lähivuosina suuntautumaan pääkaupunkiseudulle ja ns. kehyskuntiin. Tässä yhteydessä korostuu toimivien joukkoliikenteen runkoyhteyksien tarve.

Helsingin seutu on kasvava työssäkäyntialue, jolla liikenne ylittää kuntarajat. Tämän vuoksi seudun kuntien yhteistyö liikennejärjestelmän kehittämiseksi on välttämätöntä. Raideliikenteen ohella on tärkeää kehittää bussiliikenteen liityntäliikenteen toimintaedellytyksiä.

Yleiskaavakartta ja liiteaineistot ovat liikennejärjestelmän ja joukkoliikenteen osalta hyvin puutteellisia esittäessään lähinnä raideliikenteen verkon ja päätiet. Kaavakartalla tulisikin havainnollisemmin esittää joukkoliikennepaikoitteiset moottorikadut/pääkadut sekä merkittävät vaihtoterminaalit, liityntäliikennepaikat ja käsitellä aihetta laajemmin myös liiteaineistossa.

Myös kumipyöräisen joukkoliikenteen rooli ja jatkuvuus tulisi huomioida kuntien välisissä rajapinnoissa ja aina Helsingin keskustaan saakka (esim. Lohjan suunta) sujuvien matkakettujen varmistamiseksi. Tulevaisuudessa poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien tarve korostuu.

L29

Yleiskaava 2002:ssa on esitetty useita uusia joukkoliikenneratkaistuksia. On erittäin hyvä, että kaupunki pyrkii turvaamaan joukkoliikenteen kehityksen henkilöautoliikenteen rinnalla. Ennen kaikkea raideliikenteen kasvua on tuettava. Maanpäällinen ja -alainen raideliikenne vähentää paikallista liikennepäästöjä ja vähentää kaupungin kasvihuonekaasupäästöjä.

Joukkoliikenteen kehittäminen tulisi tapahtua järjestelmällisesti. Ennen kaikkea Helsingin sisäisen joukkoliikennettä olisi kehitettävä. Näistä merkittävimmät hankkeet, jotka tulisi ensi sijassa toteuttaa, ovat jokeri- ja viirarata sekä Töölön metro. Suora raideyhteys puuttuu edelleen etelä- ja Lounais-Helsingin (tiheää asutusta) ja Vanhakaupunki- Viikki-Malmin väliltä (mm. suuria oppilaitoksia, hautausmaa).

L38

Kohdassa 5.8. todetaan, että liikenneratkaistuksissa tukeudutaan voimakkaasti joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen, mikä on myönteistä. Myös se, että liikennejärjestel-

män käyttämää tilaa ei lisätä maan pinnassa (s. 57) on positiivista, sillä usein liikennejärjestelyt nielevät viheralueita.

L45

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole otettu riittävän yksityiskohtaisesti kantaa laajan Helsingin seudun liikenteen kehittämistarpeisiin tai mahdollisuuksiin.

L75

Liikenteen osalta päätavoitteeksi on nostettu joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen edistäminen, mikä on perusteltua. Tavoite on hyvin esillä koko kaavaluonnoksessa. Vaihtoehtoinen, laajempi päätavoite olisi autosidonaisuuden välttäminen, joka mainitaankin kaavaselostuksessa jäljempänä. Näkökulma katkaisi joukkoliikenteen lisäksi myös kävelyn ja pyöräily edistämisen.

L1

Pääkaupunkiseutu ja Helsingin seutu laajemminkin yhteisenä työssäkäyntialueena tarvitsee yhtenäisen joukkoliikennetarkoituksen, mutta myös samankaltaista raideliikennetekniikkaa. Tariffioinnilla voidaan joukkoliikennettä edistää. Liikennehän kasvaa voimakkaimmin Helsingin rajoilla.

M56

Toimiva joukkoliikenne on Helsingin vahvuuksia kilpailtaessa hyvistä asukkaista. Suunnitelmissa on hyvin mukana myös joukkoliikenteen kehittäminen (II s. 56). Joukkoliikenteessä olisi tärkeää kampanjoida sitä uusille ryhmille eli miehille ja lapsiperheille, jotka tällä hetkellä ovat enemmän henkilöautoliikenteen käyttäjiä. Myös pääkaupunkiseutua koskevat ongelmat tulee ratkaista.

M93

Eräs merkittävimpiä asioita Helsingin kehityksen kannalta ovat hyvin toimivat ulkoiset ja sisäiset liikenneyhteydet. Liikenteen tulee olla riittävän nopeaa, sujuvaa ja tehokasta. Liikenneyhteyksien tulisi myös tarjota joustavuutta. Tehokkuuden ja joustavuuden vaatimukset ovat osin ristiriitaisia. Esim. metro voi olla tehokkain liikennemuoto kaupunkiliikenteessä, mutta joustavuudessa se häviää selkeästi esim. raitiovaunuille ja busseille, joiden linjat tiheämpine pysäkkiväleineen kykenevät tavoittamaan huomattavasti laajemmalle alueelle hajautuneen joukon ihmisiä, koteja sekä työpaikkoja, virastoja ja muita kohteita, joissa ihmiset käyvät.

M333

Yleiskaavaluonnoksessa Helsingin eteläisimmät tiivistetään ja lisääntyvä liikenne ohjautuu näin kokonaan uuden sekä nykyisen asutuksen keskelle. Kaavaluonnokset eivät osoita ratkaisuja, millä liikenteen kasvu saataisiin ti-

heään asutuilla alueilla pysähtymään nykyiselleen.

M337

Kasvun paineet eivät koske vain yksityisautoilua, vaan ne tuovat tarvetta kehittää kaupunkimme ylpeyttä, toimivaa joukkoliikennettä myös tiukentuneessa taloudellisessa tilanteessa.

Kaavan esittämä periaate, jossa uudisrakentamista keskitetään toimivien raideliikennedyhteyksien varteen, on nähdäksemme ratkaisumalleista paras. Mielessä tulee silti pitää myös joukkoliikenteen kapasiteetin rajat ratkaista lisääntyneen liikenteen paineet.

P2/Timo Halme

Hyvä, että raideliikenteeseen panostetaan, mutta on muistettava että bussi on edelleen tärkein joukkoliikenneväline. Ne ovat monelle alueelle tärkein joukkoliikennemuoto.

M155

Bussilinja Vuosaaresta Tikkurilaan ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

P4

On hyvä, että painotetaan joukkoliikennettä. Liikenneasioissa unohdetaan yksityisautoilijat vaikka onkin hyvä, että joukkoliikennettä suositetaan. Tarvittaisiin erityisesti asennekasvatusta yksityisautoilijoille.

P5

Helsinki on jo valmiiksi rakennettu, joukkoliikennettä tulee edelleen kehittää.

P2

Linja-auto terminaalin sijoittaminen Kampissa maan alle on arveluttavaa: eikö ajatella ollenkaan, mitä siitä aiheutuu ihmisille kun suljetussa tilassa ihmiset hengittävät pakokaasuja ja karsinogeeneja.

M100

Miten ihmeessä linja-autoasema voitaisiin laittaa maan alle? Jo Kampin aukiollakin tuntee välillä tukehtuvansa pakokaasuihin. Ainakin pysäkkien on oltava maan päällä.

Palautelomakkeet:

- Joukko- ja erityisesti raideliikenteen kehittäminen ja siihen liittyvä autottoman keskustan tavoittelemisen on hyvä päämäärä
- Hyvä joukkoliikenne on oikea suunta - ei tunneleita autoille!

Yhteisvastaus:

Joukkoliikenteen kehittäminen kaikkine osaluokineen on erittäin laaja tehtävä. Yleiskaavatyössä on keskitytty järjestelmän rakenteellisiin muutoksiin, erityisesti raideliikenteeseen.

Yleiskaavatyön rinnalla ajallisesti kulkeneessa PLJ-työssä on tehty perusteellinen joukkoliikenteen strategiasuunnitelma (YTV 2002). Siinä on kartoitettu mm. eri kehittämistoimenpi-

teet ja luotu lyhyen tähtäyksen (2004-2009) ja pitkän tähtäyksen (vuoteen 2025 asti) strategia. Selvitykseen liittyvät toimenpidekortit koskevat infraa, palvelutasoa, infoa ja uutta tekniikkaa sekä rahoitusta ja hallintoa. Helsingin alueen joukkoliikennejärjestelmä on keskeinen osa pääkaupunkiseudun ja sitä laajemmankin alueen joukkoliikennejärjestelmää. Selvityksessä on käsitelty tai kirjattu kaikki joukkoliikennettä koskevat keskeiset kysymykset Helsingissä, myös yleiskaavatyön yhteydessä esiin otetut järjestelmäratkaisut ja visiot. PLJ:n jatkotyönä on tarkoitus käynnistää joukko selvityksiä, mm. poikittaisen joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma ja Pisaran tarve- ja toteuttamiskelpoisuus selvitys.

Pääväylät

L46, L68

Kehä III, kt 50 välillä Vantaankoski - Tikkurila
Koko jaksolla toteutetaan joukkoliikennettä, kevyttä liikennettä ja ympäristöä parantavia toimenpiteitä. Väli Lentoasemantie - Tikkurila on rakenteilla esitetyin eritasoliittymän, joista uutena Helsingin alueella Suutarilantien eritasoliittymä. Jakson länsipää on tiesuunnittelu- vaiheessa.

Kehän itäosassa Länsimäentien jatkeelle Kehä III:lla on esitetty uusi eritasoliittymä.

Alueen toimijoiden tulisi yhteistyössä selvittää Kehä III:n käytävän poikittaisia joukkoliikennemahdollisuuksia tulevaisuudessa.

Vuosaaren yhteydet ovat suunnitelmien mukaiset.

L13

Pääkatuverkko

Yleiskaavan luonnoksessa on kaupungin rajojen sisäpuolella olevat moottoritiet esitetty muutettaviksi kaupunkimoottorikaduiksi ja jopa bulevardimaisiksi. Edelleen näihin esitetään lisää liittymiä. Osin kadut viedään tunnelihin. Katujen varsilla hukkakäytössä oleville "suojaviheralueille" esitetään rakennuksia meluvallien ja -seinien sijaan. Nämä tavoitteet ovat kannatettavia. Aiemmin runsasta keskustelua herättänyt Kehä II:n jatkaminen pääkatuluokkaisena Hämeenlinnantielle on nyt mukana suunnitelmissa.

L46

Pääkatuverkko ja sen rooli tulisi näyttää tarkemmin kaavakartalla ja -selostuksessa. Myös katuverkon jäsentely ja liikenteen rauhoittaminen (nopeusrajoitusalueet) tulisi esittää.

Vastaus:

Yleiskaavan yleispiirteisyydestä johtuen siinä esitetään vain väylähierarkian ylimmät tasot. Käytetty luokittelu, "moottorikatu- pääkatu", on

toiminnallinen, ei hallinnollinen. Luokittelu määrittelee toisaalta päätieverkon sisäisen hierarkian, toisaalta rajaa päätieverkon suhteessa muuhun katuverkkoon. Luokittelu on samalla kehittämiss poliittinen kannanotto siihen, miten liikennettä pyritään ohjaamaan verkossa. Luokittelun kuvausta on täydennetty yleiskaavaehdotuksen selostuksessa.

Helsingin katuverkosta on olemassa luokittelu paikalliskatutasolle asti. Nopeusrajoituksista on olemassa sekä väyläkohtainen että aluekohtainen luokittelu. Sitä tarkistetaan parhailaan. Yleiskaavatasolla ei ole mahdollista eikä tarkoituksenmukaista käsitellä kattavasti katuverkon luokittelua ja nopeusrajoituksia. Suurten rakentamisalueiden sisäinen katuverkko ratkeaa vasta tarkemmanasteisessa suunnittelussa. eräiden pääväylien nopeusrajoitustaso laskee tehtyjen kehittämisselvitysten mukaan tulevaisuudessa.

L21

Yleiskaavaluonnoksen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole esitetty arviota lisääntyvän asunto- ja työpaikkarakentamisen vaikutuksesta pääväylien lisäkapasiteetin tai uusien liittymien rakentamistarpeesta.

Yleisten töiden lautakunnan arvion mukaan investoinnit pääkatuverkkoon säilyvät jatkosakin vähintään nykyisellä tasolla vaikka tulevaisuudessa investoitaisiin merkittävästi myös raideliikennejärjestelmään. Kaupungin jatkuva kasvu edellyttää välttämättä merkittäviä lisäinvestointeja paitsi raideliikennejärjestelmään myös pääkatuverkkoon.

Vastaus:

Yleiskaavaluonnoksen vaikutuksista liikenteen osalta on tehty erillinen raportti. Pääliikenneverkon toteuttamisesta on arvioitu yleiskaavan toteuttamissuunnitelmassa, jota on laajennettu yleiskaavaehdotuksessa. Samoin yleiskaavaluonnoksesta laadittu yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi käsittelee liikenneverkon investointeja, rahoitustasoa ja toteutusaikataulua.

L11

Myönteistä on, että kohdevalikoimaan on otettu myös kaksi kaupungin tärkeintä historiallista sisääntuloväylää, Hämeentie ja Mannerheimintie.

L2

Lahdenväylälle rakennettava uusi Malmin liittymä on myös kannatettava jo nykyisen käytöasteen tarpeita ajatellen.

L71

Helsingin ja Vantaan yhteistyönä tulee yleiskaavaehdotusta laadittaessa selvittää yhtey-

den Somerikkotie - Lahdentie merkitys ja merkintätapa.

L46, L68

Länsiväylä, kt 51, välillä Porkkalankatu - Kehä I

Väylä on pääkaupunkiseudun sisääntulotie, mutta toimii voimakkaasti kasvan työssäkäyntialueen sisäisenä yhteytenä erityisesti Kirkkonummelta ja Espoosta Helsingin keskustaan suuntautuvalla työmatkaliikenteelle. Väylä on nykyisellään merkittävä joukkoliikennekäytävä. Länsiväylän maastokäytävässä kulkee Länsimetro todennäköisen linjauksen mukaisesti, asemien sijoituessa Lauttasaareen, Koivusaareen ja Keilaniemeen. Koivusaaren mahdollisen eritasoliittymän toteuttaminen vaatii lisäselvityksiä.

"Yleisen tieverkon laajuus asemakaava-alueilla" - ehdotuksessaan Tiehallinto tarjoaa mahdollisuutta tulevien maankäytön ja liikennejärjestelmän muutosten myötä kehittää Länsiväylää sekä liittymätiheyden että väylämiljöön näkökulmasta pääkaduksi. Väylää koskeva kehittämisselvitys voidaan käynnistää liikennejärjestelmäratkaisun selvitystä.

Turunväylä, vt 1, välillä Huopalahdentie - Kehä I

Pasilanväylän suunnitelmat ja kattaminen painavat Turunväylän tunneliin Munkkivuorella, Huopalahdenkadun ramppiyhteyksien jäädessä maanpinnan tasoon. Ratkaisu vähentää alueen ympäristöhaittoja.

Vihdintie, mt 120, välillä Lapinmäentie - Kehä III

Vihdintien kehittämisselvityksessä (2001) on parannettavan Kehä I:n eritasoliittymän lisäksi osoitettu uusi eritasoliittymä Konalantielle ja Kaupintielle. Koko jaksolle ehdotetaan joukkoliikennettä, kevyttä liikennettä ja ympäristöä parantavia toimenpiteitä. Kehä II:n eritasoliittymä sijoittuu osin Espoon, osin Helsingin alueelle. Vantaan puolelle ehdotetaan kolmea uutta eritasoliittymää.

Vihdintie on sisääntulotie pääkaupunkiseudulle. Kehä I:n sisäpuolella liikenteen voidaan kuitenkin katsoa olevan paikallista, joten Vihdintie tulee siltä osin kaavoittaa kaduksi.

Hakamäentie täydentäminen Pasilanväyläksi kuuluu AL:n mielestä myös luokkaan kiireellinen.

Hämeenlinnanväylä, vt 3 välillä Hakamäentie - Kehä III

Kehittämisselvityksessä (1995) koko jaksolle ehdotetaan joukkoliikennettä, kevyttä liikennettä ja ympäristöä parantavia toimenpiteitä. Kivi-

haan kohdalle on esitetty parannettuja joukkoliikennejärjestelyjä tiesuunnitelman "Hämeenlinnanväylän muuttaminen yleiseksi tieksi välillä Hakamäentie - Rantarata" mukaisesti. Tiepiiri ei hyväksy suuntaisliittymää ko. kohdalle.

Kaavaluonnoksessa on esitetty Pirkkolantien kohdalle suuntaisliittymää pohjoisesta. Tiepiiri ei hyväksy suuntaisliittymää Pirkkolantielle.

Vantaan puolella on ennen Kehä III:a kolme olemassa olevaa eritasoliittymää. Hämeenlinnanväylän käytävässä vaikuttaa myös Marjaradan suunnitelma liityntäliikennemahdollisuuksineen.

Tuusulanväylä, kt 45 välillä Hakamäentie - Kehä III

Kehittämisselvityksessä (1999) koko jaksolle ehdotetaan joukkoliikennettä ja ympäristöä parantavia toimenpiteitä. Liittymäpaikat säilyvät nykyisellään. Vantaan puolella on uusi suuntaisliittymä etelästä Ylästöntielle.

Tuusulanväylä alkaa nyt yleisenä tienä Pohjolankadulta. Onko yleiskaavan esitystapa tulkittava siten, ettei tarvitse varautua Tuusulanväylän johtamiseen radan varressa tunnelissa Hakamäntielle, vaan liikenne ohjataan edelleen Mäkelänkadun ja Asesepäntien kautta?

Lahdenväylä, vt 4 ja Porvoonväylä, vt 7 välillä Koskelantie - Kehä III Kehittämisselvityksessä (2001) koko jaksolle ehdotetaan joukkoliikennettä, kevyttä liikennettä ja ympäristöä parantavia toimenpiteitä. Selvityksessä on esitetty Malmin alueen kytkentä päätieverkkoon. Liittymä on muutoin täydellinen, mutta Kehä I:n suuntaan liitytään katuverkon ja Kehä I:n eritasoliittymien kautta. Kaava-kartan merkintätapa on liian karkea eritelläkseen sisällöltään erityyppisiä eritasoliittymäratkaisuja. Tiehallinto ei ole hyväksynyt Viikin liittymän täydentämistä pohjoisilla rampeilla, eikä eritasoliittymää Suurmetsäntiellä.

Porvoonväylällä on mahdollisuus täydentää Jakomäntien eritasoliittymää ja rakentaa etelästä suuntaisliittymä Länsimäntielle.

Yleiskaavan pääkatuverkko on esitetty erittäin karkeasti. Suunnittelussa tulisi huomioida jatkuvana maankäyttöä palvelevat pääkatuyhteydet Lahdenväylän itäpuolella, esim. Kivikonlaita ja Somerikkotie.

Itäväylä, mt 170 välillä Kehä I - Kehä III

Selvitys on parhaillaan luonnosvaiheessa. Ratkaisuehdotuksessa Itäväylä säilyy nykyisellä paikallaan tasoliittymän varustettuna kaksiajorataisena väylänä. Lisäksi jaksolla toteutetaan joukkoliikennettä, kevyttä liikennettä ja ympäristöä parantavia toimenpiteitä.

Pasilanväylä, mt 100 ja Hakamäentien parantaminen

Pasilanväylän (1992) ja Hakamäentien tiesuunnitelmien (1999) osalta kaavakartan merkinnät ovat yhteneviä, paitsi Kumpulän tunnellissa, missä on vain maanalainen suuntaisliittymä itään Kustaa Vaasantielle.

Kehä I, mt 101

Kehä I:n liittymäratkaisut ovat suunnitellun mukaisia. Eritasoliittymien lisäksi koko jaksolla toteutetaan joukkoliikennettä, kevyttä liikennettä ja ympäristöä parantavia toimenpiteitä.

Vastaus:

Yleiskaava 2002 ei käsittele päätieverkon hallinnollista luokittelua, koska sen muutoksista ei voida päättää Helsingin toimesta vaan mm. eri osapuolten keskinäisellä sopimuksella.

Lähes kaikista seudullisista pääteistä on tehty Tiehallinnon Uudenmaan piirin ja kuntien yhteistyönä kehittämisselvitys. Kuntien näkemykset ovat kirjautuneet mm. annettuihin lausuntoihin. Eri osapuolten näkemykset poikkeavat osin toisistaan, mutta niitä on voitu sovittaa tai pyritään sovittamaan jatkosuunnittelussa. Kehä II:n alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointiselostus on valmistunut.

Yleiskaavan yleispiirteisyys huomioon ottaen Kivihaan suuntaisliittymä Hämeenlinnanväylälle on poistettu yleiskaavakartasta, koska liittymään jää hyväksytyt tiesuunnitelman mukaan lähinnä linjan 63 ajomahdollisuus. Pirkkolantien kohdalle esitetty suuntaisliittymä pohjoiseen on väylän alkuperäisessä suunnitelmassa varauksena, samoin Helsingin kaikissa aluetta koskevissa kaavoissa. Varauksen säilyttämistä on edelleen pidetty tarpeellisena.

Kantakaupungin koillisosan katuverkkoa koskevien vaihtoehtotarkastelujen perusteella on valittu tavoitteellinen tieverkkoratkaisu, jossa Tuusulanväylä käännetään tulevaisuudessa Veturitielle. Mäkelänkatu ja Metsäläntie poistuvat kokonaan pääkatuluokasta.

Poikittaisliikenne

Jokeri

L15

Joukkoliikenteen palvelujen jatkokehittämisessä hyvin tärkeä rooli on poikittaislinjaston palvelun määrän ja laadun parantamisella. Jokerilinja on ensimmäinen askel tällä tiellä. Yleiskaavassa tulisi varautua muun muassa Itäkeskus-Malmi-Myyrmäki -yhteyden saamiseksi samantasoisena kuin Jokeri-linja.

L76

Pasilan tasolle tarvitaan sujuva poikittaiselle joukkoliikenteelle varattu yhteys, mieluiten omalla väylällään. Tämän väylän kautta kulkevat Pasilan tason joukkoliikenneyhteydet esiin. välillä Otaniemi-Meilahti-Pasila-Kumpula-Viikki ja Otaniemi-Meilahti-Pasila-Vallila Kalasatama. Tämä on entistä tärkeämpää, koska yleiskaavaluonnoksessa on esitetty ajoneuvoliikenteelle sujuva tunneliyhteys Paciuksenkadulta Nordenskiöldinkadulle. Tämä nopeuttaa henkilöautoliikennettä merkittävästi Pasilan tason poikittaisilla yhteyksillä ja heikentää joukkoliikenteen kilpailuasemaa poikittaisliikenteessä.

P2

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole huomioitu poikittaisliikenteen kasvua - Myllypurosta metron pitäisi jatkua Malmille.

M213

Tärkein liikenteellinen kehityskohde on poikittaisliikenteen parantaminen. Pikaisen aikavälin poikittaisliikenteen suunnittelukohde on Mannerheimintien, Hakamäentien ja Vihdintien risteys. Samalla liikenneyhteyttä on kehitettävä myös Hakamäentien ja Turun moottoritien alkukohdan välillä. Poikittaisyhteyksiä on lisättävä rakentamalla Kehä II:n jatko Hämeenlinnantielle.

M86

Tärkeämpää kuin liikenne Helsingin ympäristökunnista Helsingin keskustaan, on järjestää poikkiliikenne Helsingin sisällä ja kuntien välillä.

M48, M49

Pääkaupunkiseudun liikenneongelma ei ole se, etteikö täältä pääsisi joka paikasta keskustaan, ongelma on se ettei poikittaisliikenne toimi ja kaikkien on tultava keskustaan.

M362

Jokeri-rataa ei ole syytä rakentaa, vaan julkinen poikittaisliikenne voidaan hoitaa hyvin bussiliikenteellä katureittejä pitkin kuten esimerkiksi Eliel Saarisen tiellä.

P3

Kehäliikennemuodot. Pienkeskustyypit Jokeripienraittiotie olisi hyvä. Liikenteen pitäisi tukeutua keskuksiin.

Pintaraideliikenne Laajasalo-Roihupelto-Viikki-Oulunkylä. Tarkoittaa suunnilleen Jokerin linjausta.

Palautelomakkeet:

- Hyvää on poikittaisliikenteen kehittäminen
 - Kehä I tunneliin tai meluvallit sen ympärille
 - Kehä I risteys Hämeenlinnanväylän kohdalle.
- Toimenpiteiden aikataulu, melusteet?

- Ehdotamme että Jokerin Haagan Eliel Saarisentien tunneli avataan arki-iltaisain ja viikonloppuisin kaikelle liikenteelle
- Jokeri on hyvä asia

Vastaus:

Poikittainen liikkuminen joukkoliikenteen avulla tapahtuu huomattavalta osin säteittäisen järjestelmän kautta vaihtamalla sektorilta toiselle kantakaupungissa. Tärkeä poikittaisyhteys tulee olemaan rantametro ja yleensä raideverkon sisäiset yhteydet sen eri sektorien välillä. Uusia merkittäviä poikittaisliikenteen elementtejä tulevat olemaan Jokeri ja Marja-rata.

Poikittaisen joukkoliikenteen alhaista kulkumuoto-osuutta on nostettava huomattavasti, jotta joukkoliikenteen osuus pääkaupunkiseudulla voidaan säilyttää vähintään nykyisellä tasolla. Tämä helpottaa samalla ajoneuvoliikenteen asemaa koko pääliikenneverkossa.

PLJ 2002:n jatkotyönä on tarkoitus tehdä poikittaisen joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma. Hyvät ideat, erityisesti järjestelmää selkeyttävät ratkaisut ovat tarpeen. Jokerin tapaisia runkolinjoja on kuitenkin vaikea löytää. Pasilan ja Kehä III:n tason ratkaisut tehdään hyvin erilaisissa olosuhteissa kuin Jokeri- tasolla. Bussiratkaisut ovat etusijalla ainakin lähivuosikymmeninä, koska säteittäinen järjestelmä, erityisesti raideverkko hoitaa huomattavan osan myös poikittaisesta liikkumisesta.

Tunneliyhteyden Paciuksenkatu- Nordenskiöldinkatu tarkoitus ei ole ensisijaisesti kapasiteetin lisääminen, vaikka se helpottaa liikkumista kaikilla kulkumuodoilla Mannerheimintiellä välillä Tukholmankatu- Reijolankatu. Tällä osuudella on myös 80.000 joukkoliikenteen matkustajaa päivässä. Tunnelikadun taustalla on ensisijaisesti Töölön metro, jonka puitesuunnittelman laatiminen on käynnissä. Meilahden metroaseman yhteyteen on suunniteltu liityntäterminaalia ja laajaa maanalaista pysäköinti- ja huoltokatu- järjestelmää. Maan alla olisi metron liityntäpysäköintiä, Laakson uuden asuntoalueen ja Töölön urheilualueiden pysäköintiä, osin vuorotaiskäytössä. Mahdollisuutta liittää Meilahden sairaala- ym. alueiden pysäköinti- ja huoltotilat järjestelmään selvitetään tarkemmassa suunnittelussa.

Kehä II

L2

AL nostaa esiin myös Kehä II:n jatkamisen nykyisten suunnitelmien jatko-osana Hämeenlinnan väylältä Porvoon väylän päähän kyseisen Malmin liittymän kohdalle. AL:n käsitys on, että vaikka Kehä II:n jatkosuunnitelmat on noin 10 vuotta sitten haudattu, niin ne tulee kuitenkin

pitää vireillä ja varautua Kehä II:n jatkamiseen tunneliversiona Hämeenlinnan väylältä Porvoon väylälle asti. Maanalaiseen ratkaisuun voidaan liittää esimerkiksi Malmin - Tapanilan rautatieasemien kohdalle liityntäpysäköintimahdollisuus.

L3

Kehä II:n alustavassa yleissuunnitelmassa ja ympäristövaikutusten arvioinnissa mukana on myös muita linjausvaihtoehtoja. Kehä II:n käynnissä olevassa ympäristövaikutusten arvioinnissa linjaukselle pyritään esittämään yksikäsitteinen ratkaisu. Ennen ratkaisua tulisi myös vaihtoehtoiset linjaukset mainita. Kehä II tulisivin varautua rakentamaan moottoriväylä-tasoiseksi koko osuudeltaan.

L28

Kehä II:n jatke Turuntieltä koilliseen on yleiskaavaluonnoksessa merkitty päättyväksi Hämeenlinnanväylälle. Kehä II:n jatkeen suunnittelu on osa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 1998 toteuttamista. Hankkeesta on meneillään ympäristövaikutusten arviointi. Mahdollista linjausta ei ole vielä valittu.

L71

Kehä II:n jatkeen osoittaminen Myyrmäen ja Malminkartanon välissä Hämeenlinnanväylälle asti on liikenneverkon ja yhdyskuntarakenteen kannalta hyvä ja perusteltu ratkaisu. Tien merkintä pääkatuna ei kuitenkaan vastaa Vantaan näkemystä tien luonteesta ja merkityksestä. Yhteyden tarkoituksena on mm. yhdistää Myyrmäen aluekeskus seudun päätieverkkoon ja poistaa tarpeetonta läpiajoliikennettä pienemmiltä väyliltä. Tähän tarkoitukseen tarvitaan eritasoliittymän varustettu väylä, joka välittää suuria liikennemääriä. Myyrmäkeen ja sen keskukseen tulee osoittaa Kehä II:lta sekä radan itä- että länsipuolelta eritasoliittymäyhteydet.

Kehä III:n ja Tikkuritien liittymän ympäristö Suutarilassa on kaupunkikuvallisesti tärkeä sisääntulokohta sekä Tikkurilaan että Puistolaan. Liittymän ympäristön maankäyttö tulisivin muuttaa toimitilavaltaisena kehitettäväksi alueeksi ns. Konalan portin tapaan.

L46, L68

Kehä II:n ympäristövaikutusten arviointi ja alustava yleissuunnitelma valmistuvat kuluvan vuoden lopulla. Kehä II on kehämäinen seudullinen yhteys ja se tulee esittää moottorikatumerkinnällä Hämeenlinnanväylälle saakka. Tunnelipituudet väylällä täsmentyvät suunnittelun edetessä.

L28

Kehä II:n jatkeen tarkoituksenmukaisuudesta ja linjauksesta Helsingin alueelle voidaan päättää vasta ympäristövaikutusten arvioinnin jäl-

keen. Päätöksentekoa varten tulee olla riittävästi tietoa liikenteellisten vaikutusten ohella myös maankäyttöön ja erityisesti luonnonympäristöön ja virkistysalueisiin kohdistuvista vaikutuksista.

L76

Kehä II:n jatko Turuntieltä itään on yleiskaava-luonnoksessa esitetty moottorikatuna välillä Turuntieltä Vihdintielle ja välillä Vihdintie - Hämeenlinnanväylä pääkatuna. PLJ 1998:ssa Kehä II jatko on esitetty samantasoisena moottoritieyhteytenä koko välillä Turunväylä Hämeenlinnanväylä. Kehä II:lta tarvitaan myös liittymä pohjoiseen Myyrmäen suuntaan Raappavuorentien tai Korutien kohdalla. Tämän liittymän paikka tulee selvittää ja lisätä liittymä yleiskaavaan.

M56

Kehä II (II s. 137) on tarpeeton ja lisää vain henkilöautoliikennettä ja on merkittävä vain espoolaisille.

P2

Onko Kehä II:lle varattu jatkoa? Pelko siitä, että Kehä II jatkuu. Eikö siihen voisi kaavoittaa asuinalueita?

Emme halua Kehä II:ta Hämeenlinnanväylältä itään.

P4

Kehä II:een tulee suhtautua kriittisesti - tulisi lähteä olemassa olevan verkon parantamisesta, ei uusien väylien rakentamisesta.

P5/Nina Kalk

Kehä II rikkoo liikaa kaupunkirakennetta, maankäytöllisesti hyvin kallis Olemassa oleviin liikenteen solmukohtiin voisi rakentaa enemmän. Metro ja Pisara menevät hiukan päällekkäin.

Palautelomakeet:

- Rakentakaa Kehä II, nykyiset tiet ovat tukossa
- Vankka ei Kehä II:n rakentamisella Hämeenlinnanväylälle!
- On vaikea uskoa Kehä II:n purkavan Kehä I:n liikennesumaa, joka alkaa jo Tuusulantieltä
- Kehä II koko matkalta tunneliin: säästää ympäristöä ja tie pysyy kuivana
- Kehä II:n jatko saisi sijaita tunnelissa välillä Vihdintie-Hämeenlinnantie
- Helsingiläiset eivät edelleenkään tarvitse Kehä II:n "palvelua"
- Kehä II tulisi vetää Karakalliosta Hämeenylänkadulle ja edelleen kohti Klaukkalan liittymää Nurmijärventiellä

Yhteisvastaus:

Missään suunnitelmissa ja kaavoitusratkaisuissa ei ole varauduttu Kehä II:n jatkamiseen Hämeenlinnanväylältä itään sen jälkeen, kun

vuonna 1991 valmistuneessa Kehä II:n pääsuuntaselvityksessä päädyttiin suositteluun Hämeenlinnanväylälle Kehä II:n jatkamisesta Hämeenlinnanväylälle oli mukana YTV:n hallituksen 19.2.1999 yksimielisesti hyväksymässä PLJ 1998:ssa yleisenä tienä. Siksi se on otettu uudelleenarvioinnin kohteeksi yleiskaavatyössä. Väyläratkaisu on yleiskaava-ratkaisussa sopeutettu suunniteltuun maankäyttöön ja kaupunkiympäristöön ja otettu samalla huomioon sekä Kehä II:n rooli päätieverkossa että pyrkimys tilaa säästäviin ratkaisuihin. Siksi Kehä II on yleiskaavassa pääkatuluokassa ja sijoitettuna tunneliin Vihdintien ja Martinlaakson radan välillä.

Pääkatuluokkamerkintä mahdollistaa myös eritasoliittymät. Toisaalta merkintä korostaa sitä, että Kehä II:lta lännestä Kehä III:lle itään on vaihtoehtoinen, jopa lyhyempi matka Vihdintien kautta Hämeenlinnanväylän sijaan. Täten väylän rooli on toisenlainen Vihdintien ja Hämeenlinnanväylän välillä kuin Vihdintiestä länteen.

Pääkaupunkiseudun poikittaisyhteyksien parantaminen ajoittuu suurten kustannustensa vuoksi usealle vuosikymmenelle. Siksi parantamistoimet tulee selvästi priorisoida. Poikittaisyhteyksistä tulee ensin parantaa nykyisen seudullisen verkon keskeiset osat (Kehä III, Kehä I ja Pasilan taso). Tällöin verkon kapasiteetti saadaan parhaiten käyttöön. Kehä II ei lisää pääkaupunkiseudun poikittaisväylien kokonaiskapasiteettia verkon kriittisimmällä osuudella Hämeenlinnanväylän itäpuolella.

Kehä II:n muusta rakentamisesta riippumatta on kuitenkin perusteltua toteuttaa Kehä II:n suunnitelmissa 0+- vaihtoehtoon liittyen suuntaisliittymä Hämeenlinnanväylälle etelään, josta saadaan yhteys Myyrmäen aluekeskukseen, Malminkartanoon ja Hakuninmaalle suunniteltuun uuteen maankäyttöön.

Kehä II:n jatke välillä Turuntie-Hämeenlinnanväylä on ollut YVA-prosessissa. Ympäristövaikutusten arviointiselostus, joka sisältää alustavan yleissuunnitelma, on valmistunut. Kehä II:n jatkeen käsittely tapahtuu sekä yleiskaavatyön että YVA-selostuksen käsittelyn yhteydessä.

Keskustatunneli

L2

AL:n käsitys on, että nyt yksimielisillä päätöksillä "siunattu" Keskustatunneli tulee saattaa toteutukseen välittömästi. Tätä kautta päästään purkamaan Helsingin niemen läpi kulkevaa poikittaisliikennettä ja laajentamaan mm. kävelykeskustaa. Keskustatunneli tulee lisäämään myös maanalaisten parkkitilojen käyttöä. Näin valmiina oleva kapasiteetti saadaan te-

hokkaampaan käyttöön. Lisäksi AL:n mielestä myös tässä yhteydessä tulee tutkia ns. "vanhojen kortteleiden" kellaritilojen nykykäyttöä ja sen tehokkuutta.

L21

Keskustatunnelin kustannukset ja hyödyt helsinkiläisille täytyy tarkastella yleiskaavan ajankäytöllä, jotta hankkeen toteutusmahdollisuuksiin voidaan ottaa realistisesti kantaa.

L73

Tunnelin rakentaminen Helsingin aseman ratapihan alitse pintavaihtoehtona on väylän leveyden vuoksi hyvin hankalaa. Junaliikenteen täytyy toimia ratapihalla koko laajuudessaan myös rakentamistyön aikana.

L66

Kehä II:n jatke, joka pääosin on Helsingin ja siten myös yleiskaavan rajojen ulkopuolella, on yleiskaavaluonnoksessa esitetty pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 1998) mukaisesti Turuntieltä Hämeenlinnanväylälle kuitenkin siten, että Vihdintien itä- ja länsipuolilla on käytetty erilaista merkintää. Kehä II:n jatkeen linjaus tullaan kaavallisesti ratkaisemaan seudullisella tasolla Uudenmaan maakuntakaavan laatimisen yhteydessä.

M56

Keskustatunneli on turha ja sen käyttäjät lähinnä espoolaisia ohiajajia.

M100

Mitään keskustatunnelia ei tarvita: tarjotaan mm. työmatkaliikenteeseen erityisesti raideliikennettä, pyöräily ja kävelykin.

M311, M312

Ydinkeskustan ja etenkin itä-länsisuunnan ruuhkauttavaa läpikulkuliikennettä ei mielestäni helpoteta riittävästi. Ehdotankin että huomioidaisiin paremmin kaupungin kasvaminen sekä länteen että itään eli rantojen suunnassa ja siksi tunnelisuunnitelmassa pyrittäisiin tehokkaammin helpottamaan ydinkeskustan läpi itä-länsisuunnassa kulkevaa autoliikennettä sekä tehtäisiin tunnelista yksi haara ulottumaan aina Katajanokalle.

Alati kasvavan kaupungin autoliikenteen osalle ei näy keneltäkään tulevan juuri minkäänlaista ratkaisuehdotusta. Kysymys ratkaistaisiin rakentamalla silta, esim. kaari- tms. silta vaikkapa Kaisaniemenlahden ylitse suunnassa itä-länsi niin, että sille ohjautuisi läpikulkuliikenne. Ydinkeskustan ruuhkaliikenteelle se voisi olla ensiarvoinen helpotus. Viittaaan oheiseen kirjeseeni samassa asiassa katuautoliikenteen osalta. Paitsi liikennettä siltaratkaisu antaisi helsinkiläisasukkaille ja muillekin loistavan mahdollisuuden nähdä kaupungin kauneus ympäröivine merineen ylhäältä.

P4

Keskustatunnelin suuaukon paikka vaikuttaa Kruununhaan asumiseen konkreettisesti huonontavasti.

P5

Nykyinen yleiskaavaluonnos on paljon parempi kuin entinen. Keskustatunnelia ei saa tehdä liian kapeaksi, vähintään kaksikaistaiseksi toivottaisiin.

Töölön läpiajoliikennettä, onko tutkittu riittävästi? Länsi-metro, Keskustatunneli ja Kampin linja-autoasema ovat osittain päällekkäin, vievät liikaa resursseja. Jätetään Keskustatunneli rakentamatta ja siihen tarvittavilla rahoilla lahjoitetaan Espoolle metro. Keskustatunneli, metro ja Kampin linja-autoasema - palveluissa päällekkäisyyttä, raideliikennettä tulee yleiskaavassa kehittää. Keskustatunneli jätettävä pois, joka palvelee espoolaisia ja lisää yksityisautoilua.

M120

Keskustan alittavaa tunnelia voidaan pitää vaihtoehtona metrolle. Sen pisin vaihtoehto on mielestämme paras. Tunneli on kuitenkin osoittautunut erittäin kalliiksi rakentaa, ja siihen liittyy paljon muitakin ongelmia, mm. ulosajorampit, joten ponnisteluja länsimetron aikaansaamiseksi tulee jatkaa.

M249, M271

Suunnitteilla oleva keskustatunneli on yksipuolinen ja helsinkiläisille kallis ratkaisu Espoosta tulevaan liikenteeseen, kun länsisuunnan linja-autoille samaan aikaan rakennetaan samoin kallista terminaalia helsinkiläisten varoilla. Tunnelin suuaukko Länsiväylän suulla ei helpottaisi Ruoholahden tai Jätkäsaaren liikennettä.

M271

Länsiväylä tulee muuttaa bussipysäkit sallivaksi kaduksi.

M330

Keskustatunneli sijoittuu kaupunkirakenteessa aivan liian etelään toimiakseen itä - länsisuuntaisen liikenteen välittäjänä. Suhteettoman kalliina tuomiinsa hyötyihin nähden keskustatunnelin rakentamisesta on luovuttava.

Palautelomakeet:

- Keskustatunneli on hyväksyttävissä vain ilman ajoramppeja maan pinnalle keskustan alueella
- Olisi hyvä saada Sörnäisten rantatien liikenteen keskustatunneliin
- Tunneleiden turvallisuutta pitäisi kehittää
- Keskustatunnelista luovuttava

Yhteisvastaus:

Keskustatunneli on ollut YVA-prosessissa ja laajan käsittelyn kohteena. Yleiskaavassa se on

Maaliikennekeskukset, varikot, tavaraterminaalit

L22

Metsälän maaliikennekeskus

Yleiskaavaluonnoksessa lähtökohtana on maaliikennekeskuksen siirtyminen toisaalle. Nykyisen maaliikennekeskuksen alueelle suunnitellaan asuntoja ja toimitiloja. Toteuttamissuunnitelmassa muutos on ajoitettu vuosille 2011-2020.

Sellaisenaan uutta vastaavaa maaliikennekeskusta ei Helsingin alueelle suunnitella. Maaliikennekeskuksen yksityiset yritykset hakeutuvat vähitellen uusiin sijoituspaikkoihin, jotka eivät välttämättä ole Helsingin alueella. Yleiskaavassa tulisi esittää uusia mahdollisia sijoituspaikkoja yrityksille. Vuosaaren sataman viereen kaavoitettu yritysalue tarjoaa tässä suhteessa yhden mahdollisuuden.

Helsingin Satama omistaa terminaalitiloja maaliikennekeskuksessa. Helsingin Sataman tarkoitus ei ole hankkia korvaavia tiloja Metsälästä aikanaan poistuvan terminaalin tilalle.

L13

Yleiskaavaluonnoksessa on nykyinen maaliikennekeskuksen alue merkitty kerrostalovaltaiseksi alueeksi, mutta po. toiminnalle ei ole osoitettu korvaavaa paikkaa muualta. Maaliikennekeskuksen roolia Helsingin tavarahuollossa tulisi selvittää vielä ennen kuin alue varataan muuhun käyttöön. Mikäli Metsälän maaliikennekeskuksesta luovutaan ja uusi paikka sijoittuisi Helsingin ulkopuolelle Kehä III:n tasolle, se johtaisi määrällisesti suurempaan jakeluautoliikenteeseen.

L16

Yleiskaavaluonnokseen ei ole merkitty teknisen huollon aluevarauksia lukuun ottamatta Roihupellon metrovarikkoa Mikäli nykyisille tukikohtaa varikkoalueille osoitetaan uutta maankäyttöä, pitää huolehtia siitä, että niille esitetään selkeästi uudet paikat ja varataan myös resurssit niiden toteuttamiseen. Kaupungin yleisten alueiden huoltoon ja ylläpitoon liittyviä alueita ei voi jättää toisarvoiseen asemaan ja vaille merkintää.

L76

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole esitetty muita joukkoliikenteen varikkoja kuin Roihupellon metrovarikko. YTV pitää tärkeänä, että kaikki joukkoliikenteen tarvitsemat varikkoalueet osoitetaan yleiskaavassa. Helsingin alueella nykyisin olevat bussivarikot sijaitsevat liikenteen hoidon kannalta hyvissä paikoissa. Jos varikkoja aiotaan siirtää, tulee uusien paikko-

jen sijaita yhtä edullisesti. Varikkojen mitoituksessa tulee ottaa huomioon bussiliikenteen kasvun edellyttämät tarpeet. Myös laajeneva metroliikenne tarvitsee lisää varikkotiloja, jotka tulee esittää yleiskaavassa.

L71

Postin ja maaliikennekeskuksen alueet on osoitettu asuntorakentamiseen. Luonnoksesta ei selviä, mihin postin ja maaliikennekeskuksen toiminnot siirtyvät. Ehdotettu maankäytön muutos luo paineita näiden siirtymiseksi naapurikuntiin. Ainakaan Vantaalla ei enää ole vastaavan kokoista yhtenäistä varausta tämän kaltaiseen logistiikkatoimintaan.

Linja-autoliikenteen varikkotarpeen voidaan olettaa säilyvän tulevaisuudessa vähintäänkin nykyisenä, joten kaavassa tulee osoittaa riittävät varaukset nykyisille paikoille tai korvaaviin kohteisiin. Myös mahdolliset linja-autojen terminaalivaraukset Töölössä ja Sörnäisissä olisi selvitettävä. Töölöön ja Sörnäisiin olisi mahdollista päättää raideliikennettä täydentäviä bus-siyhteyksiä.

L9

Varikkoalueita on suunniteltu otettavaksi muuhun käyttöön. Sama koskee maaliikennekeskusta. Olisi tärkeää pohtia ja selvittää kuinka paljon näiden välttämättömien toimintojen siirtäminen kauemmaksi Helsingin keskustasta lisää poikittaista ja edestakaista liikennettä uusien paikkojen ja jakelupisteiden välillä. Kattava joukkoliikenne ja tavarahuolto tarvitsevat toki riittävät tilat toimiakseen jouheasti. Maan-alainen rakentaminen on ratkaisu alueilla, joilla kustannukset pysyvät kohtuullisina.

L15

Nykyiset bussivarikot sijoittuvat toiminnan taloudellisuuden kannalta hyvin.

Jos varikoita jouduttaisiin sijoittamaan uudelleen, uudet paikat olisivat nykyisiä epäedullisempia. Jos joku varikko sijoitetaan uudelleen, uuden paikan realistisuus olisi oltava korkea ja rahoitus on saatava muista kuin joukkoliikenteen budjetista. Vaikka bussiliikenteen osuus kantakaupunkiin suuntautuvassa liikenteessä saattaa vähentyä, se tulee voimakkaasti kasvamaan poikittaisliikenteessä. Näin varikkotilojen tarve kasvaa ja nykyisten varikkojen säilyminen on hyvin tärkeää.

Laajeneva raideliikenne tarvitsee nykyistä laajemmin varikkotiloja. Yleiskaavaluonnoksessa on varikkotoiminnoille sopivina uudelleensijoitumispaikkoina pidetty kalliotiloja. Niiden käyttöönnottoon liittyy kuitenkin paljon niin työsuojelu- kuin muita turvallisuuskysymyksiä. Yleiskaavaluonnoksessa esitetyt varikkotilojenmerkinnät tulee tarkistaa nykyisen käytön mukaisiksi.

L73

Ilmalan aseman läheisyydessä VR-Yhtymä Oy:n omistamalla tontilla sijaitseva Pohjolan Liikenne Oy:n bussivarikkoalue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi. Tontilla olisi salittava nykyisten toimintojen jatkuminen. Veturitien ja pääradan välissä sijaitseva VR-Yhtymä Oy:n omistama tavaraterminaali-alueen eteläosa on myös merkitty keskustatoimintojen alueeksi. VR:n suunnitelmissa tontin eteläpää on varattu idän liikenteen terminaalille.

Yhteisvastaus:

Maaliikennekeskuksen merkitys nykyisessä muodossaan vähenee toimintojen suunnan ollessa kauemmas mm. Vuosaaren sataman työpaikka-alueelle tai jopa kehyskuntiin.. Yleiskaavaehdotus lähtee siitä, että alue vapautuu muuhun käyttöön asteittain alkaen vuonna 2015, ja viimeisiltä osiltaan vuoden 2025 jälkeen.

Linja-autovarikot voivat pääosin säilyä nykyisillä paikoillaan. Roihupellon linja-autovarikko joutuu väistymään uuden maankäytön tieltä. Sen siirtoa pois uuden maankäytön tieltä mm. Kivikon kallioiden sisään toiminnallisesti hyvään paikkaan on alustavasti tutkittu yleiskaavatyössä, samoin alueen muiden varikoiden siirtoa esim. Roihuvuoren kallioihin. Uusia paikkoja ei kuitenkaan esitetä yleiskaavassa vaan vaihtoehtoisten paikkojen tutkimista jatketaan ja ratkaisut esitetään muiden suunnitelmien yhteydessä.

Hakamäentien reuna Pohjois-Pasilassa sijaitsee kaupunkirakenteessa keskeisesti. Osa alueesta on osoitettu keskustatoimintojen laajentumisalueeksi, jolloin nykyinen toiminta väistyy tulevaisuudessa.

Laajenevan metrolikenteen lisävarikkokapasiteettia ei myöskään ole ratkaistu yleiskaavassa. Se tulee selvittää jatkossa seudullisena kysymyksenä.

Liikenne ja päästöt

L2

Liikenne ja liikkuminen kaikella tasolla aiheuttaa päästöjä ja tuo mukanaan myös onnettomuusriskin. Liikenteen sujuvoittaminen, liikenneympäristön selkeyttäminen ja liikenteen ilmapiiriin myönteiset vireet ovat voimakkaimpia keinoja päästöjen vähentämiseen ja myös onnettomuusriskin pienentämiseen. Ajoneuvo-tekniikan kehitys ja autokannan uudistuminen takaavat pienemmät päästöt. AL:n käsityksen mukaan Helsingillä ei ole vaikeuksia ainakaan liikenteen osalta pysyä kansainvälisten ympäristöohjelmien asettamien päästötavoitteiden tasossa.

L9

Merkittävimmät ilman epäpuhtauksien päästölähteen pääkaupunkiseudulla ovat liikenne ja energiantuotanto. Matalalle suuntautuvien päästöjen johdosta liikenteellä on suurin vaikutus ulkoilman epäpuhtauksiin. Henkilöautoliikenteen vähentäminen edellyttää voimaksasta panostusta joukkoliikenteeseen. Tämä koskee sekä yhteyksiä keskustaan että ennen kaikkea poikittaisliikenteen reittejä.

L29

Liikenne on merkittävä Helsingin ilman- ja elämisenlaatua heikentävä tekijä. Helsingin kaupungin on järjestelmällisesti pyrittävä hillitsemään pääkaupungin liikenteen kasvua.

Yhteisvastaus:

Yleiskaavan ilmanlaatuvaikutuksista on tehty erillinen arviointiraportti.

Melu

L75

Meluntorjunnan suuntaviivat asunto-, virkistys- ja liikennealueilla tulisi esittää.

Ilmailulaitoksen selvityksestä (A 19/2001) käy ilmi, että yli 55 Lden-alue jää poikittaisen kiitotie 2:n jatkeella Helsingin puoleisessa päässä Keravanjoen paikkeille kaupungin rajalle. Hetkelliset melutasot ovat huomattavampia.

L69

Asumista tai muuta melulle herkkää toimintaa ei tule sijoittaa sellaisille alueille, joilla ei ole kohtuullisin toimenpiteinkin varmistettavissa meluohjeiden noudattaminen.

L28

Yleiskaavatyön yhteydessä tehtävä melukartoitus palvelee myös valmistautumista EU:n ympäristömeludirektiivin vaatimuksiin.

Yleiskaavaluonnoksen selostuksessa on mainittu, että asumiseen ja virkistykseen esitetyt alueet sijaitsevat osittain melualueilla. Tällaisia ratkaisuja tulee välttää, sillä ne edellyttävät usein erillisten melusuolarakenteiden, kuten melusteiden ja -vallien rakentamista. Melusuojarakenteet ovat usein välttämättömiä meluhaittojen poistamiseksi jo olemassa olevilta alueilta. Uusien maankäyttöratkaisujen tulisi kuitenkin olla sellaisia, ettei erillisiä melusuojarakenteita tarvita. Ympäristölautakunnan mielestä väylien varteen voidaan kuitenkin sijoittaa työpaikkarakentamista suojaamaan asutusta liikenteen haitoilta.

L29

Melusteitä suunniteltaessa olisi hyvä huomioida myös nisäkkäiden ja muiden eläinryhmien liikkumistarpeet, alueilla joissa asiantuntijat ovat osoittaneet sijaitsevan tärkeitä ekologisia käytäviä.

M24, M175

Ydinkeskusta, Töölö, Lauttasaari ja Ruoholahti kohtaavat suuria melu ilmanlaatu-, ääninä- ja muita ympäristöhaittoja.

P2

Meluasiat huolestuttavat, ne on huomioitava myös pääteiden varsilla.

M56

Liikenneasioissa tulee yleiskaavassa ottaa huomioon ilmanlaatuongelmat ja liikenteen aiheuttama melu.

M193

Uutta yleiskaavaa laadittaessa on tarmokkaasti puututtava autoliikenteen synnyttämään meluun. Mm. Kehä I:ltä ja Lahdenväylältä kantautuu ympäri vuorokauden voimakas liikenteen kumina. Kaavoituksellakin on suuntauduttava joukkoliikennettä aktiivisesti suosivaan liikennepolitiikkaan. Kaiken autoliikenteen meluhaittoja on vähennettävä myös teknisillä keinoilla, mm. melua heikentävillä teiden päällysteillä ja meluestein.

M113

Yleiskaavatyöhön pitäisi liittää myös kaupunkimme viimeisten hiljaisten alueiden kartoitus. Lisäksi olisi ryhdyttävä toimiin, jotta nämä alueet myös säilyisivät hiljaisina. Erityistä huomiota pitäisi kiinnittää hiljaisiin luontokohteisiin, joita löytyy ainakin Vuosaaresta ja Pihlajasaa-
resta. Melun leviämistä pitäisi yleensäkin kaupungissamme rajoittaa vilkkaiden teiden varsien uudisrakennukset toisiinsa kiinni.

P5

Meluasioihin kiinnitettävä enemmän huomiota, mm. helikopteriliikenteen osalta.

Kaupungille ominainen väljyys häviää. Aina tulee uusi tiivistämiskierros, ruuhkat ja saasteet lisääntyvät, melusta tulee yhä paheneva ongelma.

M219

Länsiväylän saaste- ja meluongelmiin sekä saarta yhteiskuntarakenteellisesti pirstovan vaikutuksen minimointiin on mielestäni jatkossa kiinnitettävä vakavaa huomiota.

M194, M206, M207

Valtioneuvoston meluohjearvoja ei saa ylittää edes tilapäisesti asuntojen, päiväkotien ja koulujen kaavoituksen ja rakentamisen yhteydessä. Tämä tulee huomioida erityisesti raideliikenteen, kehäteiden ja suurten väylien kaavoituksen yhteydessä myös vanhoilla asutusalueilla.

GSM- ja UMTS -mastojen sijoittaminen lähelle päiväkoteja tai kouluja ei ole kestävää kehitystä ja tulee estää jo kaavoitusvaiheessa. UMTS-mastojen voimakkuus on todennäköinen terveysriski erityisesti lapsille. Asukkaita tulee kuulla mastojen sijoittelussa jo kaavoitusvaiheessa.

M179

Helsingin yleiskaavaluonnoksessa ylipainottuu tietoliikenne- ja viestintäteknologiavetoinen tulevaisuuskuva.

M210

Lisäliikenneväylät tuovat hankalasti suunniteltuina lisää liikenteen melua. Lisäksi ne rikkovat yhdyskuntarakenteen. Asuntoalueet ym. olisi saatava kytkettyä jo olemassa olevaan joukkoliikenneverkostoon. Isot tiehankkeet ovat jäykkiä tulevan tietoliikenteen muuttaessa liikku-
mistarpeita, jos sille tehdään vastaavia kehittämishankkeita kuin nyt asfaltoimalla.

M297

Estäkää Suomen autioituminen Kehä 3:n ulkopuolella ja ruuhkautuminen sisäpuolella. Helsingin yleiskaavan 2002 toteutuminen kärjistä ongelmia kehätien molemmin puolin. Antakaa Nokioiden hoitaa oma aluepolitiikkansa, pitäkää te asukkaittenne puolta. Nykytekniikalla työ voidaan viedä sinne missä ihmiset ovat, jos vain halua riittää.

Palautelomakkeet:

- Melukysymyksen parempi huomioonottaminen välttämätöntä
- Huonoa: melualueelle rakentaminen (Viikmäki)

Yhteisvastaus:

Liikennemelusta on tehty erillinen arviointiraportti. Se käsittelee myös lentomelua ja kartoittaa hiljaisia alueita. melu säilyy tulevaisuudessakin merkittävänä ongelmana.

Raideliikenne

L28

Yleiskaavaluonnoksen lähtökohtana on kaupunkirakenteen kehittäminen joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen tuke-
tuen. Tämä on liikenteen tulevan kasvun ja sen haittojen hallinnan kannalta erittäin kannattavaa.

Yleiskaava 2002 ehdotusta varten tarvitaan vielä seuraavat selvitykset:

- Laajasalon raideliikenneyhteyden toteuttamisvaihtoehdot, toteuttamisedellytykset, suhde Laajasalon muuhun maankäyttöön, Santahaminan maankäyttövisioon sekä vaihtoehtojen ympäristövaikutukset
- Koillisen suunnan (Viikki-Malmi) kaupunkirakenteellinen tarkastelu, jossa selvitetään raide-
liikenneyhteyden toteuttamisvaihtoehdot, toteuttamisedellytykset ja ympäristövaikutukset
- Töölön suunnan metrolinjan ja siihen liittyvien maankäytöllisten ja liikenteellisten muutosten ympäristövaikutusten selvittäminen osana metrolinjan suunnittelua
- Pisanan ympäristövaikutukset

- Kevyen liikenteen verkoston pääyhteydet, ongelmakohdat ja parannusehdotukset.

L15

Matkustajan kannalta joukkoliikenteen houkuttelevuus on turvattavissa parhaiten laajentamalla raideverkkoa jatkuvasti myös tulevaisuudessa. Raideliikenteen ja maankäytön laajentamishankkeet kulkevat käsi kädessä. Joukkoliikenteen hoidon edullisena pitäminen myös jatkossa edellyttää selviä rakenteellisia muutoksia bussiliikenteessä raideliikenteen laajetessa.

L4

Raideliikenteen kehittäminen ja väestön liikkuvuuden edistäminen on yleisen edun mukaista siten, että asumisväljyyttä voidaan liikkumista lisäämällä edistää.

L9

Uudet raideliikenneinvestoinnit olisi suunnattava hyödyntämään pääkaupunkiseudun uusien asuntoalueiden liikennettä, koska vanhojen jo rakennettujen alueiden joukkoliikenneosuutta ja käyttötapoja on vaikea muuttaa kannattavasti. Samalla tulisi hyödyntää äskettäisiä pääradan ja rantaradan lisäraideinvestointeja sekä metron liittymistä niihin esimerkiksi Pasilassa ja lisätä tässäkin uuden kerrosalarakentamisen keinoin käyttöastetta ja keventää vanhan keskustan liikennepaineita.

Samalla on huolehdittava riittävän laajan, tiheän sekä monipuolisen joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen väylien riittävydestä ja olemassa olevien joukkoliikennetarkaisujen käytöasteen lisäämisestä.

L21

Yleiskaavaluonnoksen ongelmana on raideliikennejärjestelmien integraation ja koordinaation keskeneräisyys. Liikenteen kokonaisjärjestelmien selvittämishankkeiden tuloksia on syytä odottaa ja liittää ne yleiskaavaehdotukseen (esim. YTV-tutkimukset sekä PLJ 2002 - tutkimus kantakaupungin raideverkosta). Kantakaupungin Pisara-lenkin kustannukset terminaaleineen ovat kestävämpiä varsinkin, kun Helsinki lienee hankkeen ainoa maksu-mies.

L71

Yleiskaavaluonnoksessa on nopean raitiotien, Viiran, varaus kantakaupungista Viikin kautta Malmille. Vantaalla on jo vuoden 1992 yleiskaavatyön yhteydessä selvitetty raitiotielinjak-sia. Jatkossa tulisi Helsingin ja Vantaan yhteistyönä selvittää mahdollisuus raitiotien jat-kolinjauksesta Malmilta Tammiston ja Pakka-lan kautta Lentoasemalle.

L57

Joukkoliikenteen muotona raideliikenne on melun ja ilmansaasteiden kannalta bussiliikennettä parempi vaihtoehto. Yleiskaavaan sisäl-

tyvät uudet metro- ja rautatielinjat ovat tässä mielessä hyviä, väestön terveyttä ja hyvinvointia edistäviä ratkaisuja.

L73

Helsingin ja pääkaupunkiseudun kasvun sekä uusien ratakantien seurauksena tulee myös junaliikenne kasvamaan. Kasvava juna-liikenne edellyttää rautatieliikenteen käytössä olevien alueiden saamista jatkossakin liikenteen käyttöön mm Keski-Pasilan ja Pohjois-Pasilan alueilla. Tulevia rautatieliikenteen huolto- ja terminaalitoimintojen reservialueita (mm autojuna) ei kuitenkaan ole otettu huomioon yleiskaavaluonnoksessa. Eri yhteyksissä annetut VR:n ja valtion Kannanotot tarvittavista rautatieliikenteen ja radanpitotoimintojen alueista Keski-Pasilassa eivät näy kaavaluonnoksessa eikä valmisteluaineistossa.

Kaupunkiratoihin liittyvän lisärakentamisen vaatima kapasiteetin lisäys voidaan toteuttaa nykyisin vuorovälein lisäämällä junakalustoa. Tämä edellyttää kuitenkin mm Pasilan alarata-piha-alueen säilyttämistä rautatieliikenteen käytössä.

L75

Uusista raideyhteyksistä ensisijaisimpia on Espoon metron varaus, joka mahdollistaa itälänsi yhteyksien ja muutoinkin pääkaupunkiseudun joukko liikenneyhteyksien käytön tehostamisen.

L76

Yleiskaavaluonnoksessa kantakaupungin alueen joukkoliikenteen perusratkaisu on raskas raideliikenne. Tämä näkyy yleiskaavaluonnoksessa runsaina raskaan raideliikenteen varuksina. YTV pitää valittua linjaa hyvänä. Raideliikenneyhteydet nopeina omilla väylillään takaavat korkean joukkoliikenteen osuuden Helsingissä myös tulevaisuudessa ja varmistavat liikennejärjestelmän toimivuuden.

L59

Yleiskaavan yleiset periaatteet raideliikenteen merkittävään kehittämiseen ja joukkoliikenteeseen tukeutuvaksi kaupunkirakenteeksi ovat kannatettavia. Pasilaa voidaan kehittää uudenaikaisena osana laajenevaa keskustaa. Pääradan ohella Pasilasta tulisi olla luontevat jatko-yhteydet itään, etelään ja länteen.

Yleiskaavaluonnoksen raideliikennejärjestelmät ovat kannatettavia. Ne vaikuttavat kuitenkin vielä monin kohdin keskeneräiseltä, ja niistä puuttuu keskinäistä integrointia ja liittymistä muuhun toimintaan. Tämä lienee mahdollisesti syynä siihen, että yleiskaavaluonnoksen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei esitetä arviota lisääntyvän asunto- ja työpaikkarakentamisen vaikutuksesta pääväylien lisäkapasiteettiin tai uusien liittymien rakentamistarpeeseen.

Yleiskaavassa tulisi varautua pitkän tähtäyksen ratavarauksiin, joilla on kansainvälistä merkitystä. Tällaisia ovat junatunneli Helsingistä Tallinnaan, joka voisi suuntautua Pasilasta etelään kohti Katajaluotoa, sekä Pohjois-Pasilasta pääradalta varmistettava ratayhteys rantaradalle. Näillä varauksina mahdollistetaan Suomen kytkeminen kiinteillä ratayhteyksillä Keski- ja Länsi-Eurooppaan.

L69, M120

Liikennejärjestelmä tukeutuu entistä enemmän raideliikenteeseen, mikä on erinomainen asia.

P2

Ajatus raideliikenteen tukeutuvasta väljästä kaupunkirakenteesta on mahdoton.

Kehä I on toivoton liikennesumppu. Poikittaista raideliikennettä tulee vahvistaa.

M162

Raideliikenteen lisääminen sekä raitiovaunujen että junien osalta on kestävä kehitys mukainen ja siten kannatettava ratkaisu, eli kannattamme metron jatkamista sekä länteen että itään ja Pisara -radan kehittämistä laajan vaihtoehdon mukaisena. Erityisesti Helsinki-Vantaan lentokentälle pitää saada mahdollisimman pian hyvät junayhteydet pääkaupunkiseudulta.

M157

Kun raiteistoratkaisut toteutetaan, niitä tulee osata myös liikennöidä tehokkaasti. Lisäraiteita rakentamalla tuleekin jatkaa nopean ja hitaan liikenteen eriyttämistä omille raiteilleen.

M93

Pikaraitiotie, jota Espoo parhaillaan tutkii, voisi olla metroa edullisempi vaihtoehto myös Helsingissä, esim. linja-autoaseman - Ruoholahden - Lauttasaaren suunnalla.

M86

Uusissa visioissa on liikaa painotusta raskaan raideliikenteen suuntaan. Raskas raideliikenne vaatii suuria investointikustannuksia ja suunnitelmien muuttaminen jälkikäteen on miltei mahdotonta. Metron laajentamisen perustelut ovat järkeviä Töölön suunnalla.

P3

Olen tyytyväinen, että raideliikennettä kehitetään. Myös raitiovaunu 1 täytyy säilyttää.

Raideliikenteen lisääminen hyvä asia, kannatettiin myös raideliikenteen sijoittamista maan alle ja asuntojen ja työpaikkojen sijoittamista maa päälle.

P2

Raideliikenteen lisäys periaatteessa oikein hyvä, autoliikennettä on pyrittävä vähentämään. Poikittaisliikennettä toivottiin raiteille la muillakin tavoilla parannettavan. Suoria yhteyksiä alue- ja paikalliskeskuksista keskustaan toivottiin. Raideliikenteen suosimista kannatettiin

sekä lyhyitä etäisyyksiä pysäkeille. Joukkoliikenteen radikaali lisääminen hyvä asia.

M119

Kaikkien suurten raideliikennejärjestelmien toteuttaminen ei ole pääkaupunkiseudun väestöpohjan perusteella mitenkään realistista. Kun selkeää päätöstä siitä, mitkä järjestelmistä toteutetaan, ei ole, on luonnollista varata kalliotilaa kaikkien järjestelmien (länsimetro, u-metro ja pisararata) toteuttamiseen. Tämä johtaa kuitenkin siihen, että monet rinnakkaiset varaukset rajoittavat ja jarruttavat muun rakentamisen kehittämistä ja siten jarruttavat koko kaupungin kehittämistä. Ei ole liioiteltua sanoa, että raide-liikennevaraukset aiheuttavat jo nykyään suuria kustannuksia muulle rakentamiselle.

M110

Helsingin olisi pyrittävä edistämään pitkänmatkan työmatkaraideliikennettä, esim. Lohjalle. Porvoon radan elvyttämistä voisi myös selvittää. Tällöin pitkällä olevista keskuksista voisi käydä töissä Helsingissä.

Palautelomakkeet:

- Raideliikenteen ulottaminen lentokentälle osin hyvä idea, toisaalta vanhanaikaisen raskas liikennejärjestelmä?
- Raskaan raideliikenteen kaupunki? Helsinki ei ole tiheydeltään eurooppalaisten suurkaupunkien joukossa, mutta täällä yritetään soveltaa raskaampaa liikennettä kuin eurooppalaisissa suurkaupungeissa. Jos Helsinki tehdään metron mukaan, asukastiheys on nostettava lähemmäksi Lontoota (75- 100 as/ha)
- Onko Helirata vielä vireillä?
- Raitiovaunu Vuosaaren kiitos

Yhteisvastaus:

Selvitykset osoittavat, että raideliikenteeseen kannattaa investoida. Näin parannetaan parhaiten joukkoliikenteen palvelutasoa ja koko liikennejärjestelmän toimivuutta sekä tuetaan kaupunkirakenteen eheyttämispyrkimyksiä.

Maakuntakaava-, Helsingin yleiskaava- ja PLJ 2002- luonnoksessa esitetty raideverkko pääkaupunkiseudulle ovat yhteneväisiä. Raideverkkoratkaisut ovat yleensä aina laajemman alueen kaupunkirakenneratkaisuja ja seudullisen suunnitteluyhteistyön kohteita.

Yleiskaavaluonnoksen raideverkon toteuttamisen on arvioitu kestävän noin 50 vuotta nykyrahoitustasolla. Raideratkaisuissa onkin kysymys kehittämisratkaisuista pitkälle tulevaisuuteen.

Hyvin pitkän aikavälin eli utopiaulottuvuuden raideratkaisut voivat konkretisoida kaavoituksessa vasta, kun niistä on riittävästi alustavia suunnitelmia ja tahdonilmaisuja. Esimerkiksi junatunneli Helsinki-Tallinna edellyttäisi jonkin

tason valtioidenvälisiä aiesopimuksia, valtakunnantason tavoitteita ym. ennen kuin se voisi konkretisoitua seudun yleiskaavoissa ja tarkemmassa suunnittelussa.

Metro

L5

Metron suunnitelluille jatkoille on tärkeää tehdä varaukset yleiskaavaan.

L20

Metrolinjoja kannattaa jatkaa sellaisiin suuntiin, joissa voi tapahtua merkittävää lisäkasvua, ja joissa metroliiikenteeseen voidaan kytkeä liityntäliikennettä laajalta alueelta.

L29

Itämetron rakentamista Sipoon alueen vihreään "tyhjiöön" pohditaan maankäytön kehityskuvassa. Tarkastelussa olisi hyvä korostaa ennen kaikkea alueen virkistysarvoa.

L21

Kaupungin taloudelliset resurssit huomioon ottaen on ilmeistä, että metron laajennussuunnitelmia on tuntuvasti karsittava. Mikäli päätös ei puolla metron nopeaa jatkamista länteen, tulee sen toteuttamiseen kuitenkin varautua pitkällä aikavälillä. Tässä tapauksessa metroverkon laajentaminen kohdistuu Helsingin sisälle linjalle Pasila-Meilahti-Kamppi-Laajasalo. Lisäpanostuksen tarvetta on mahdollista arvioida vasta kun kehittämishankkeista on olemassa yleiskaavaa yksilöidympiä suunnitelmia.

L75

Metron jatkeen tarve Vuosaaren satama- ja telakka-alueen muodostamaan työpaikkakeskittymään on syytä selvittää. Jatke on tärkeä myös itä- länsi-yhteyksien kannalta. Samoin on tarpeen selvittää mahdollisuus toiseen metroasemaan Lauttasaaren alueella.

Mielenkiintoisia pitkän aikavälin ehdotuksia ovat Pisara, jonka ansiosta päärautatieaseman kapasiteettia voidaan huomattavasti nostaa, kantakaupunki- Meilahti-metro sekä metro Laajasaloon. Pitkän aikavälin toteuttamisaikataulut kytkeytyvät toisiinsa.

Vastaus:

Vuosaaren satamaan liittyy oheistoimintoja, joiden myötä alueelle syntyy tuhansia työpaikkoja. Metron kannalta on ongelma, että maankäyttö on pelkästään työpaikkoja, jolloin työmatkojen ulkopuolella joukkoliikenteen käyttäjiä on vähän. Yleiskaavaehdotuksessa on kuitenkin varauduttu metron jatkamiseen Vuosaaren keskustasta työpaikka-alueelle alueen suuren kerrosalan vuoksi. Linja noudattaa Vuosaaren tulevan satamaraitteen ja nykyisen metron välille suunnitellun huoltoraitteen linjausta

ja asema sijoittuu keskeisesti työpaikka-alueelle.

L76

Espoon metroon liittyvät järjestelmäselvitysten valmistuttua osapuolten kannanotot selkiinnytänevät asiaa. Varaukset kaavoissa tulee joka tapauksessa säilyttää. Itämetron uudet asemat Kalasatamaan ja Roihupeltoon ovat tarpeen asemien ympäristön maankäytön kehittämisen vuoksi.

Itämetro ja Helsingin toinen metrolinja (Pasila - Meilahti - Töölö - keskusta - Katajanokka - Laajasalo - Santahamina) ja junaliikenteessä jakelua hoitava Pisara ovat kantakaupungin alueella osittain päällekkäisiä. Jatkossa tulee selvittää voisivatko ne joiltain osin korvata toisiaan tai olisiko jommankumman linjausta syytä muuttaa. Aluevaraukset molemmille on tässä vaiheessa syytä säilyttää.

Vastaus:

Toisella metrolinjalla ja Pisaralla on selkeästi oma toiminnallinen roolinsa ja käyttäjäkuntansa raideverkossa. Töölössä ne ovat fyysisesti osin päällekkäisiä, mutta kilpailevat samoista matkustajista hyvin pieneltä osin. Kokonaisraideratkaisussa on pyritty niiden yhteensovittamiseen sekä fyysisesti että toiminnallisesti.

L73

Kaupungin sisäisten raideliikennematkaisuuden lisäksi seudulliset ratahankkeet ovat tärkeitä Helsingille. Kaupungin etu on edistää MARJA -radan ja Klaukkalan radan rakentamista. Samoin HELI -radan kaavavaraus tulee säilyttää yleiskaavassa. Junayhteyksien nopeuttaminen maamme muihin keskuksiin ja Pietariin tehostaa Helsingin kansainvälistä kilpailukykyä ja vahvistaa väestöpohjaa.

L71

Vantaan yleiskaavassa, voimassa olevassa seutukaavassa ja Helsingin yleiskaavassa on metrovaraus Mellunmäestä Hakunilaan. Maakuntakaavaluonnoksessa on esitetty Mellunmäestä metrohaarat sekä Hakunilaan että Sipoon rajalle. Yleiskaavaluonnoksen selostuksessa mainitaan pelkästään metron jatkamisesta Sipoon suuntaan. Jatkossa tulisi Helsingin, Sipoon ja Vantaan yhteistyönä selvittää tarkemmin metron eri jatkovaihtoehtojen mielekkäät mahdollisuudet.

Raideliikenne -kohdassa tulisi seudun liikennejärjestelmän merkittävänä osana selostaa Marja-rataa ja sen vaikutuksia. Sen ansiosta syntyvä seudullinen kehärata yhdistää kahta eri ratahaaraa ja tuo raideyhteyden lentoasemalle.

L15

Yleiskaavaluonnoksessa toinen metrolinja päättyy Pasilaan. Pitkällä tähtäyksellä linjaa kannattaa jatkaa Pasilasta eteenpäin. Näin perusinvestoinnille saadaan suurempi hyöty, ja jatkaminen tukee ajatusta käyttää kantakaupungin ja sen lähialueet tiiviin kaupunkirakenteen periaattein. Hyvä potentiaali kehittää kaupunkirakennetta metron avulla on Pasilasta Kumpulan, Koskelan ja Viikin kautta Malmin lentokenttäalueelle. Myös on mahdollista haaroittaa metro Pasilan itäpuolella ja viedä toinen haara lentoaseman suuntaan. Tulisi varautua linjan haaroittamiseen myös Laajasalossa.

Toisen metrolinjan avaamat mahdollisuudet Helsingin attraktiivisuuden kehittämiseen ovat suuret. Toivottavasti valtiokin ymmärtää hankkeen kauaskantoisuuden.

Mellunmäestä on säilytettävä jatkamismahdollisuus Sipoon suuntaan. Myös linjan länsipäässä haaroittamis- ja jatkamistarpeita on.

Toisen metro-linjauksen toteutus Kampilta etelään on voimia vaativa tehtävä sinä aikana, kun satamalta vapautuvia Sompasaarta ja Jätkäsaarta rakennetaan yhteyksineen. Toteutamisohjelmassa esitetyt rakentamisvarausten ja eri toimenpidealueiden ajoitukset kertovat toisaalta Viikin suunnan olevan voimaperäisen rakentamisen kohteena tulevina vuosikymmeninä ja toisaalta siitä, että toisen metrolinjan eteläpäähän ja uuden maankäytön rakentamisen ajoitus ei ole riittävän hyvin yhteen sovitettu.

L3

Metrolinjaus on esitetty käynnissä olevan Länsimetron tarve- ja toteuttamiskelpoisuusselvityksen todennäköisimmän linjauksen mukaisena. Munkkiniemen kautta kulkeva Länsimetron linjaus tulee kuitenkin myös säilyttää vaihtoehtona.

Vastaus:

Espoon metron suuntavaihtoehtoista on aiemmin tehty suunnitelmia ja vertailuja. Jo Helsingin yleiskaava 1992 sisälsi vain Lauttasaa- ren suunnan linjauksen. Yleiskaava 2002:n raideverkkoratkaisussa Töölön suunta on varattu toiselle itsenäiselle metrolinjalle. Se jatkuu Pasilaan ja varautuu mahdollisuuden jatkaa sitä pitkällä aikavälillä edelleen.

P3

Bussilinjoja on paljon. Metroa ei tarvita. Pienraitioliikenteellä saadaan koottua liikenne. Metrolla se ei onnistu.

Metrojunien todettiin olevan jo nyt ruuhkaisia, tiheämpiä vuoroja kaivattaisiin.

Kannatan metroa. Raideliikenne on kätevä liikenumuoto. Pitää saada raideliikenteeseen lisää poikittaisyhteyksiä.

Ympäristöystävällistä raideliikennettä on kehitettävä. Metro on hyvä asia. Sitä voi lisätä.

Metron rakentaminen tulee kalliiksi. Meren täyttäminen metron rakentamisen takia huono asia.

M159

Luonnokseen on syytä sisällyttää metron jatkaminen Vuosaaren syntyvään satama- ja telakka-alueen työpaikkakeskittymään. Metro- linjaus Laajasaloon lienee etäinen tavoite.

M70

Metrohankkeiden ohella olisi huomiota kiinnitettävä autoliikenteen sujuvuuteen liikennejärjestelyjä tehostamalla, pullonkauloja avaamalla ja tarvittaessa uusia väyliä rakentamalla tai nykyisiä väyliä leventämällä.

P4

Väestömäärien kasvaessa liikenteen suunnitelmat, esim. länsimetro, eivät riitä.

Miksi puhutaan koko ajan raskaasta raideliikenteestä - onko metro ainoa vaihtoehto. Voisiko meillä maan pinnalla kulkeva metro olla jotain muuta? Kevyitäkin vaihtoehtoja on olemassa.

M187

Länsi metrosta nykylinjauksena ja Laajasalo- Santahamina-yhteydestä olisi luovuttava. Tilalle raideliikennesuunnitelmat, jolla vaihtoyhteyksiä ei ohjata Vironniemelle vaan esim. Pasilaan ja uuden raiteen seudulle poikittaissuuntaan.

P5

Kulosaari - metron kattamista ei kannateta, alueen imago kärsii. Liikennejärjestelyt Kulosaaresta A-lehtitalon kupeeseen puutteellinen, ei saa haitata kulosaarelaisia.

M269

Yhdistys ei kannata kaupungin eteläosissa kulkevia metrolinjauksia. Ne luovat asukas- ja asiointipainetta pääkaupunkiseudun eteläran- noille, kun rakentamisen painopistettä tulisi kaikin keinoin siirtää pohjoisemmaksi. Laajasalon metro meren ali aiheuttaisi Katajannokan edustan luotojen tuhon ja muutenkin saaristo- maisemaa pilaavia valtavia louhintatöitä. Pitkä merenalainen tunneli on merkittävä turvallisuusriski. Metrovaraus tulee poistaa ja hoitaa Laajasalon liikenne tukeutuen nykyiseen metrorataan ja Jokerilinjaan. Metroyhteys Töölön - Meilahden kautta Otaniemeen tulisi asettaa tärkeysjärjestyksessä sen edelle. Se palvelisi jo olemassa olevia asukkaita Töölössä, Meilahdessa ja Huopalahdessa.

Palautelomakkeet:

- Metrolla Sörnäisistä Vallilaan ja Alppilaan ja Pasilaan

- Metro elvytti Vuosaarta, ehkä se voisi tehdä saman Vantaan Länsimäelle ja Hakunilalle?

Länsimetro

L15

Länsiväylän suunnalla joukkoliikenteen käyttäjämäärät kasvavat maankäytön kasvun myötä jatkuvasti. Kampille suunniteltu bussiterminaali on liian pieni vastaanottamaan koko kasvua. Niinpä osa laituritiloista joudutaan sijoittamaan keskustan katuverkkoon. Mm. tämä tilanne puoltaa nopeaa länsimetron toteuttamista.

L29

Yhdistyksemme mielestä länsimetron rakentamista ei tule toteuttaa, jos se edellyttää Koivusaaren rakentamista.

M120

Metron pikainen ulottaminen Espooseen on tärkeää molempien kuntien kehittämisen kannalta. Yleiskaavassa esitetään useita raiteliikennevaihtoehtoja, mutta Kampin kannalta kii-reellisin on metron aikaansaaminen länteen. Linjavaihtoehtoista pidämme tärkeimpänä Lauttasaaren kautta kulkevaa länsimetroa.

M330

Sekä nyky-Helsingin että nyky-Espoon suunnalla metron vieminen rantakiville Länsiväylän linjauksia noudattaen on helppo ja samalla tuhoisa ratkaisu. Vielä rakentamatta olevilla osuuksillaan metro onkin saatava pohjoisem-mille linjauksille, jotta sen sijainti ei aiheuttaisi lisää paineita lähellä olevien luonnonrantojen rakentamiseen.

M234

Ei metroa Lauttasaaren kautta länteen, vaan Töölön kautta.

M178/Stig Holmqvist

Mikäli kaupunki välttämättä haluaa subventoida Espoon metroa, vedettäköön se Töölön kautta Tapiolaan.

M86

Miksi Helsinki juuttuu metroon, kun Espoo tarkastelee useampia vaihtoehtoja? Espoon kannalta tärkein kasvun suunta on Keski-Espoossa tai välillä Otaniemi-Meilähti-Viikki.

M330

Metrolinjan läntinen osa Kampista Töölön kautta joko Pasilaan ja edelleen koilliseen tai Töölöstä pohjoiseen Myyrmäkeen - Martinlaaksoon on toimiva ja toteuttamiskelpoinen ehdotus.

M329

Edellyttämme, että yleiskaava varaa laajan maanalaisen liikenneverkoston, jotta ei ajauduta hallitsemattomiin tilanteisiin liikenteen aiheuttamien ongelmien johdosta.

M6

Ruma länsiväylä Lauttasaarella saisi peittyä. Sillä ehdolla että talot, joita siihen suunniteltaisiin, mukautuisivat jo oleviin rakennelmiin.

M258

Katajajarju on suosittu ulkoilupaikka ja sen läpi kulkee melkoinen määrä pyöräilijöitä esim. Otaniemestä Helsinkiin. Tässä kaupunki voisi tulla avuksi rakentamalla erillisen pyörätien.

Anonyymi:

Metro lienee hyvä pidemmän matkan kulkijoille, mutta saaren sisäinen bussiliikenne pitäisi säilyttää.

M51

Espoon metron takia ei Helsingin pidä ruveta huonontamaan nykyisten asukkaiden oloja. Länsimetro Espooseen tulee toimeen jo Espoon puolella olevan ja nykyisin Lauttasaarella asuvan väestön avulla. Koivusaaren ja sen lähivesialueen täyttämällä ei saavuteta met-roaseman vaativaa asukasmäärää. Ottaen huomioon Lauttasaaren asuntojen hintatason voi vain ihmetellä, tulisiko Koivusaaren alueelta metron käyttäjiä. Pikemminkin yksityisautojen määrä kasvaisi ja liikenne tukkiutuu entistä enemmän.

M147

Lauttasaaren suurin ongelma on kauttakulku-liikenne. Jos rakennussuunnitelmat toteutuvat, liikenne tulisi väistämättä entisestäänkin lisääntymään kaikkine melu- ja saastehaittoineen.

M51, M147, M280

Ellei metro ole kannattava nykyisellä väestöpohjalla, niin sitä ei pidä rakentaa.

M136

Metrolinjaukset tulee ohjata sinne missä on ihmisiä, ei sinne, missä on merta. Myös itälinjauksia pitäisi korjata pois Santahaminan suunnasta. Metrolinjauksia Töölön suuntaan olisi toivottava - alueella on valmiiksi suuri väestöpohja.

M265

Metron laajeneminen myös Espoon puolelle olisi tarpeen koko pääkaupunkiseudun kannalta. Itä-Helsingin joukkoliikennepalveluista on pidettävä huolta myös tulevaisuudessa. Vuosaaren sataman tarvitsevista joukkoliikennepalveluista on huolehdittava.

M56

Metro Espooseen on hyvä. Lauttasaaren riittäisi kuitenkin yksi metroasema ja Koivusaarta ei näin tarvitsisi laajentaa merelle.

M328

Helsingin ja Espoon yleiskaavat ovat sidoksissa toisiinsa. Yhteistä niille on pääkaupunkiseudun kasvupainopisteiden valinta siihen liittyvät liikennejärjestelyt. Ruoholahti - Kivenlahti akselin valinta painopistealueeksi merkitsisi ahtaimman ja vaikeimman alueen valintaa. Se myös näyttää johtavan liikenteen keskittymisen juuri sille pääkaupunkiseudun alueelle, jossa se on kai hankalimmin hallittavissa. Mikäli tä-

män pitkäomaisen alueen on tarkoitus olla ns. teknologia-akseli siihen liittyvine työ- ja asuinpaikkoineen, tulee alueella kulkemaan pääosin henkilöauton käyttäjiä.

Akselistista on muodostumassa epäviihtyisä, liian ahdas ja saastunut alue. Lisäksi metron käyttö joukkoliikennetarkoituksena näyttäisi pakko-ohjaamaan liian tiheitä alueita juuri asemien ympärille.

M93

Asutuksen jatkuva kasvu, johon Helsingissä ja Espoossa tähdätään, syö joukkoliikenteen käyttöosuuden lisäyksen tuoman hyödyn. Siksi Länsiväylän liikenteen aiheuttamat ongelmat on ratkaistava metrosta riippumatta.

M179, M333

Länsimetronhanke keskittää asutusta ja liikera-
kentamista Jätkäsaaren, Salmisaaren, Vattuniemen, Koivusaaren täyttömaalle, Katajaharjun kannelle ja Etelä-Espooseen lisäten alueen läpi virtaavan liikennemäärän moninkertaiseksi. Metro ei liikennettä vähennä, vaan poistuvien Espoon bussien tilalle tulee paljon henkilöautoja johtuen Etelä-Espoon tiivistä rakentamisesta metron toteutuessa.

Julkaisematon Länsimetro-selvitys osoittaa, että Matinkylästä Ruoholahteen kulkeva metro ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava vaihtoehto. Se ei toisi parannusta Lauttasaaren sisäiseen liikenteeseen eikä Vattuniemen uusille asukkaille.

P2

Kannatan länsimetroa - se on hyvä asia.

P5

Töölön läpikulkua olisi mietittävä vielä.

Munkinseudulle ei ollut yleiskaavaluonnoksessa parannuksia. Metro olisi tervetullut Munkkiniemeen.

M178/Stig Holmqvist

Kaavaluonnos lähtee Espooseen linjatun metron rakentamisesta Lauttasaaren kautta. Tällaisen metroratkaisun tarpeellisuutta saati välttämättömyyttä ei ole lainkaan kyetty perustelemaan. Kaupunkisuunnitteluviraston pari vuotta sitten "todistusaineistona" esittämät laskelmat Lauttasaaren liian suuresta asumisväljyydestä verrattuna useimpien muiden kaupunginosien vastaavaan ovat osoittautuneet paikansa pitämättömiksi ja eivät siten voi olla ko. metroratkaisun ja sen verukkeella toteutettavan laajan lisärakentamisen pohjana.

Hyöty kaavaillusta länsimetrosta tulee koitumaan espoolaisille. On kohtuutonta, että helsinkiläinen veronmaksaja ja lauttasaarelainen asukas joutuisivat osallistumaan näihin talkoihin.

Lauttasaarelaiset eivät tarvitse metroa: Nykyiset bussiyhteydet toimivat erinomaisesti.

M179

Koivusaaren mukanaolo yleiskaavassa on metrosuunnitelmankin kannalta huonosti perusteltu: alue lisäisi liikennettä, joka kanavoituisi sekä ruuhkaiselle Länsiväylälle että kapasiteetiltaan riittämättömälle Lauttasaarentielle.

Länsiväylän Ruoholahti - Kehä I -välistä liikennettä ei tule lisätä uudella asunto- ja liikerakentamisella ennen kuin Ruoholahden risteysjärjestelyt on rakennettu uudelleen ja Kehä I:n vetokykyä tai poikittaisliikenneyhteyksiä pääkaupunkiseudulla on selvästi parannettu. Yleiskaava-aineistoon liitetyt liikennetiedot ja ennusteet ovat osin vanhentuneita, uusia olisi ollut saatavissa Länsimetro-selvityksestä ja PLJ 2002:n selvityksistä.

M219

Mikäli länsimetron rakentamisesta tehdään puoltava päätös, on se ehdottomasti rakennettava kokonaan maan/meren pinnan alle koko matkaltaan läpi Lauttasaaren tulematta maan päälle näkyviin kummassakaan päässä Lauttasaaren alueella tai sen näköetäisyydellä. Perusteluna ympäristöä rumentava ja häiritsevä vaikutus sekä Länsiväylän jo nyt aiheuttama huomattava rasite.

M77

Jos Lauttasaaren liikenneyhteydet yksinomaan rakennetaan suunnitellun metron varaan, ja nykyinen, joka kulmaan ulottuva bussiliikenne poistuu, tulee saaren sisäinen henkilöautoliikenne kasvamaan.

M73

Espoon Keilaniemeen on nousemassa kuuden seitsenkerroksisen toimistotalon muodostama High Tech Center. Tällainen keskus ympäristöineen työllistää useita tuhansia ihmisiä. Kun otetaan vielä huomioon Keilaniemessä jo oleva rakennuskanta, voidaan todeta, että on perusteltua linjata metro Lauttasaaren keskustasta tunneliin ja meren alitse suoraan Keilaniemeen sijoitettavalle metroasemalle. Lauttasaaren ei kahta metroasemaa kannata rakentaa, sillä pysähdykset varsin lähelle toisiaan, mikä on ristiriidassa metron nopean luonteen kanssa ja toisaalta kahdella pysäkillä ei kuitenkaan voitaisi asianmukaisesti palvella Lauttasaaren asukkaita. Metro palvelisi näin ollen pääasiallisesti Helsingin ja Espoon välistä liikennettä eikä niinkään Helsingin ja Lauttasaaren välistä. Tämä on perusteltua Espoon ja erityisesti Keilaniemen ja Otaniemen alueiden kasvavan väkiluvun johdosta. Tällöin syntyisi se nopea liikenneyhteys Helsingistä Espoon HiTech -alueelle ja Teknilliseen korkeakouluun sekä edelleen Tapiolaan, jota monet ovat kaivaneet.

M170

Lauttasaaren ei tarvita metroa. Kuulemani arvioiden mukaan ainoastaan 30 - 40 % uusis-

ta asukkaista käyttäisi metroa. Metron jatkoyletydet toteutetaan aina muilla kulkuvälineillä, mikä vie aikaa. Bussilla tai raitiovaunulla on viihtyisämpää ja turvallisempaa matkustaa esim. yöaikaan kuin metrolla.

M3, M4, M334, M342

Kannatan Metroa, mutta vastustan keinotekoisia - kauniin saaristomme - täyttösuunnitelmia metron takia. Kyllä Länsimetro varmasti "kannattaa" jo rakennettujen Etelä-Espoon ja Lauttasaaren väestömääriä varten. Suomesta löytyy varmasti rakennusmaata, ilman että ruvetaan ainutlaatuisia saaristoamme täyttämään jonkun metrolinjauksen ja/tai kunnanrajojen takia.

M314

Pitkän päälle pääkaupunki tarvitsee länsimetron, mutta suunnittelu ei saa lähteä siitä, että niin lähellä keskustaa oleva kaupunginosa kuin Lauttasaari kytkettäisiin liityntäliikenteellä metron. Bussien tulee luonnollisesti kulkea saarelta pääsääntöisesti suoraan eri suuntiin kuin nytkin.

M48, M49

Suomen tiheimmin liikennöity väylä, Länsiväylä, joutuu entistä suuremman paineen alle lisäasukkaiden myötä. Samoin tulee takuuvarmasti käymään Lauttasaaren sisäiselle liikenteelle.

M144

Jos Helsinki haluaa kehittää ja parantaa vaikutusalueitaan, viisainta olisi jatkaa torsoksi jäänyttä metroa Pajalahteen ja Espooseen (mikä pääteasema Itämerenkadun puoliväli muka on?). Ja voisihan sitä jatkaa sitten vaikka pikaraitiotienä Inkooseen saakka. Syntyisi erilaisen asutustajamien nauha, ja päästäisiin asunto- ja maapulasta. Ei jok'ikisellä metropysäkillä alkuun tarvita mitään optimaalista 20 000 käyttäjää, Koivusaarenkin voisi jättää väliin ainakin alkuun.

M6

Liikenne on nykyisin hyvä Lauttasaarella, mielestäni metroa seurauksineen ei tarvita. Edesmenneen kirjailija Jouko Tyyrin ajatus bussilinja 20:sta, joka kulkisi Itämerenkatua Ruoholahden metroasemalle, on minusta hyvä. Ja raitiovaunu 8 voisi mennä Espooseen.

M178/Teuvo Riittinen

Metroasema Lauttasaaren keskustassa on sijoitettu liiaksi etelään. Kävelymatkat Lauttasaaren pohjoisosasta Pohjoiskaaren varrelta metron asemalle junaan eivät saa pidentyä nykyisestä matkasta linja-autoihin. On selvitettävä myös miten metro parantaa Lauttasaaren joukkoliikenteen palvelua. Toisena vaihtoehtona olisi laadittava suunnitelma bussiliikenteenä hoidettavasta joukkoliikenteestä tilanteessa kun Kampin alue on rakennettu valmiiksi.

M124, M178/Torsten ja Haga Liljeberg
Mielestäni Lauttasaari ei tarvitse metroa ollenkaan, vaan hyvän bussiliikenteen. Liikenne on pääosin hyvä.

M178/Leila Rahikka

Metra Lauttasaaren kautta Espooseen ei tarvita eikä sen vuoksi pilata Koivusaarta. Lemislahden ja Nackapuiston rannat jätettävä vapaiksi rakentamisen aikana. Bussiyhteydet keskustaan on säilytettävä.

Metrolilikenteelle tarvittava väestöpohja on jo Töölön suunnalla.

M178/P. Pekonen

Metron rakentaminen tänne tuntuu turhalta. Esim. matka bussilla Tapiolasta keskustaan kestää 10 min. Metron tullessa liityntälinjoineen kestää huomattavasti enemmän.

M178/P. Ahrenius, K. Lillqvist, M. & O. Moring
Om metron förlängs till Esbo via Drumsö är en station i Drumsö Centrum fullt tillräcklig.

Motivering att en metrostation på Brörkholmen skulle behövas är direkt absurd. Vi som bor i närheten kan intyga att ett mycket litet fåtal från Drumsö skulle besvära sig ner dit, och under inga omständigheter skulle ju Björkholmsborna kunna bli så talrika passagerare att de motiverar en kostsam station.

M185

Länsimetron toteuttamisesta kaksilla asemilla Lauttasaarella/Koivusaarella olisi luovuttava. Vaihtoehtona olisi länsimetro vain yhdellä asemalla Lauttasaarella. Ehkä vielä parempi olisi metron linjaaminen Töölön kautta länteen päin tai kolmantena vaihtoehtona kevyt raide-liikennemuoto.

M60, M212

Liikenteen avainsana on metro. Metron vieminen rantakiville Länsiväylän linjauksia noudattaen on suunnitellusti helppo esittää, mutta samalla se on ympäristön ja kaupunkien toimivuuden kannalta tuhoisa ratkaisu. Vielä rakentamatta olevilla osuuksillaan metro onkin saatava pohjoisemmille linjauksille jotta sen sijainti ei aiheuttaisi lisää paineita jäljellä olevien luonnonrantojen rakentamiseen.

M24, M175

Länsimetron rakentamista mahdollisimman pian on edistettävä, ja asuntojen lisärakentaminen toteutettava pääsääntöisesti vasta sen jälkeen.

P4

Vain yksi metroasema Lauttasaareen. Liikenneyhteydet tulee suunnitella Espoon kanssa yhdessä. Nykyisessä muodossaan suunnitelmat eivät ole järkeviä.

Palautelomakkeet:

- Länsimetron rakentaminen hyvä asia. Ei kah-
ta pysäkkiä Lauttasaareen

- Metro on kustannettava jollakin muulla tavoin kuin merta täyttämällä!

Yhteisvastaus:

Raideverkossa länsimetro on pääkaupunki-seudun strateginen ykköshanke. Siksi se on pidettävä myös suunnittelussa ja toteutuksessa tällaisessa asemassa.

Länsimetron Ruoholahti-Matinkylä tarve- ja toteuttamiskelpoisuus selvitys on valmistunut (lokakuu 2002). Mikäli pääkaupunkiseudulla syntyy riittävä yksimielisyyksi asiasta, käynnistyy seuraavaksi länsimetron yleissuunnitelman laatiminen ja YVA-prosessi. Tässä yhteydessä käsitellään siihen liittyvät kysymykset yksityiskohtaisesti.

Töölön metro

L32

Yleiskaavassa esitetty Töölön metro ja siihen liittyvä Meilahden metroasema ovat todella tervetulleita. On myös ilahduttavaa, että joukkoliikenneasioita pohditaan samanaikaisesti myös seudullisesti.

Metrolinjan läntinen osa Kampista Töölön kautta joko Pasilaan ja edelleen koilliseen tai Töölöstä pohjoiseen Myyrmäkeen - Martinkylään on toimiva ja toteuttamiskelpoinen ehdotus. Mahdollista haaraa Otaniemi-Keilaniemi -suunnalla tutkittava, eikä pyrittävä jättämisestä tarvelemään Koivusaari-Lauttasaari -suuntaa. Mikäli mittava Espoon uudisrakentaminen sijoittuu Turunväylän tuntumaan tai koillis- Espooseen Leppävaaraan - Tapiolaan, on raideliikenteen tehostetut palvelut suunnattava sinne.

P4

Espooseen suunnatun länsimetron sijasta linja Ruoholahdesta Meilahteen ja sieltä Munkkisaaren kautta Espooseen olisi mielekkäämpi vaihtoehto.

M271

Suunnittelu on keskitettävä Töölön suunnan ja mahdollisesti sieltä ja Pasilasta pohjoiseen - lentokentälle - tai koilliseen suuntautuviin metrohaaroihin.

M249

Mitä metroom ja siihen rinnastettaviin hankkeisiin tulee, näyttää länsimetro odottavan tuskallisen pitkään viipynyttä pääkaupunkiseudun kuntien yhteistyötä. Niinpä suunnittelu on keskitettävä Töölön suunnan ja mahdollisesti sieltä ja Pasilasta pohjoiseen ja koilliseen suuntautuviin metrohaaroihin.

M213

Raideliikenteen kehittämisen osalta metroraadan suunnittelu Töölön suuntaan on käynnis-

tettävä, varsinkin jos metrolinjanjatkaminen Espoon puolelle ei etene riittävän nopeasti.

M235

Koivusaaren rakentamisesta ja meren täyttämisestä tulee luopua. Rakentamista ei saa perustella länsimetrolla. On kestävämpi ajatusmalli, että tulee rakentaa uutta, jotta metro saadaan kannattavaksi. Metrolinjaukset tulee tehdä niin, että sillä on jo nykyisellään riittävä käyttäjäpotentiaali. Tällaisia vaihtoehtoja voisivat olla esim. linjat Espooseen Töölön kautta.

M93

Länsimetrolinjauksen johtaminen Töölön-Munkkiniemen-Otaniemen kautta on otettava uudelleen selvityskohteeksi. On uskomatonta, että esimerkiksi Koivusaaren ollaan sijoittamassa metroasemaa n. 5000 käyttäjälle, kun Lauttasaaren yli 18 000 asukkaalle tarjottaisiin vain yhtä asemaa. Töölön-Munkkiniemen suunnalla asukkaita ja siten myös metron potentiaalisia käyttäjiä olisi monin verroin enemmän.

P5

Töölön metro on tärkeämpi kuin länsi-metro.

M70

Jos metro yhteistyössä espoolaisten kanssa päätetään länsisuuntaan rakentaa, tulisi se linjata kulkemaan Töölön - Munkkiniemen-Keilalahden kautta Otaniemeen ja Pohjois-Tapiolaan. Tällä reitillä on jo nykyiselläänkin riittävät työpaikka- ja asukasvolyymit. Lisäksi linjat helpottaisi oleellisesti Mannerheimintien ja yleensäkin Töölön ruuhkia Keilalahdessa, Otaniemessä ja Pohjois-Tapiolassa olevaa työpaikkaliikennettä, joka nyt virtaa läpi Helsingin. Koivusaaren kautta rakennettava linjat ei hyödyttäisi Helsinkiä.

M239

Uuden todellisen liikenteen solmukohtien tarve korostuu entisestään kun keskustan painopiste siirtyy tulevaisuudessa pohjoiseen (Keski-Pasila, Ilmala, Pohjois-Pasila, Arabianranta, Kytäjäsaari, Kumpula).

Ehdotus koskee uuden metrolinjan rakentamista seuraavalla linjauksella:

Laajasalo - Katajanokka (Wanha satama) - Viiskulma (Eira/Ullanlinna) - Kamppi - Töölö (Töölön tori) - Meilahti (Tullinpuomi) - Pasila (Pasilan asema) - Vallila - Kumpula/Arabia (Hämeentien ja Kustaa Vaasan tien risteys) - Viikki.

Lisäksi, jos Länsisataman/Jätkäsaaren rakentaminen toteutuu, voisi lisätä uuteen linjaukseen haaran länsisatamaan.

M159

Kruununhaan ja kantakaupungin intressissä joka tapauksessa on, että metro on myös

Kruunuhaan ikääntyneiden asukkaiden saavutettavissa lyhyen kävelymatkan päässä.

M56

Yhden metrolinjan suuntaaminen Töölön suuntaan ja sieltä eteenpäin on hyvä.

Palautelomakkeet:

- Metroa ei pidä laajentaa Laajasaloon vaan Töölön-Meilahden ja Espoon suuntaan
- Töölön metron kehittäminen pohjoiseen ja länteen, ei itään meren alitse!
- Laajasalo- Töölö - Pasila -metrolinjaus hyvä

Yhteisvastaus:

Töölön metro on osa toista itsenäistä metrolinjaa. Sen suunnittelua on jatkettu yleiskaavatyön rinnalla. Siihen on lisätty yleiskaavaehdotuksessa "Stadionin asema". Töölön metro voidaan toteuttaa aluksi myös haaroittamalla se itämetrosta. Tämä on toteuttamisen vaiheistuksen kannalta järkevää. Samalla syntyy Kampista pohjoiseen raideyhteys, joka tarvitaan toisessa itsenäisessä metrolinjassa yhdysraiteena nykymetroon.

Laajasalon metro

L15

Suunnitelma toisesta metrolinjasta, joka perustuu yleiskaavaluonnoksen ajatukseen tiivistää maankäyttöä lähellä keskustaa Laajasalo-Santahamina alueella, on rohkea ja kauaskantoisen kehittämiskeino saada nykyistä hajanaista maankäyttörakennetta tiiviimmäksi merenrantavyöhykkeellä, joka on kaikkein houkuttelevinta uuden asumisen sijoittumisaluetta. Vaikka metro on suuri perustamiskustannus, sillä saadaan Helsingissä käyttöön alueita, jotka ovat vain muutaman minuutin päässä ydinkeskustasta.

Meren ylitys/alitus Katajanokan ja Laajasalon välillä on haasteellinen suunnittelukohde. Sen osalta on voitava tutkia useita vaihtoehtoja esimerkiksi kansainvälisen suunnittelukilpailun muodossa.

L20

Laajasalo - Santahamina -visioon sisältyvä metrolinjaus ei vaikuta loppuun asti harkitulta. Palvelutaso alueella kyllä nousisi mutta ratkaisu voisi olla suhteettoman kallis ottaen huomioon että Santahaminan rakentaminen on epävarmaa ja Laajasalon kovin suuri tiivistäminen Öljysataman ulkopuolella ei ole mahdollista saaren luonne säilyttäen. Laajasalo on paljolti jo valmiiksi rakennettu. Metron käyttöaste voisi jäädä alhaiseksi.

L69

Erityisesti kiinnostavia ovat uusien alueiden käyttöön otton edellytykset suhteessa mahdol-

lisuuksiin investoida liikenneinfrastruktuuriin. Tämä koskee erityisesti Laajasalon aluetta, jonne kiinteän yhteyden toteuttaminen ilman tunneliratkaisua tuntuu kyseenalaiselta.

L28

Raideliikenneyhteyden tarkempi tutkiminen on välttämätöntä. Kun asutus ja työpaikat Laajasalossa ja mahdollisesti myös Santahaminassa tulevaisuudessa huomattavasti lisääntyvät, alueiden tulee olla sujuvien ja houkuttelevien joukkoliikenneyhteyksien piirissä. Kruunuvuorenselän merenpohjan laadusta ja metrotunnelin teknisistä rakentamisedellytyksistä tarvitaan lisää tietoja ennen kuin Laajasalon metrolinjan varaus voidaan merkitä yleiskaavakarttaan.

L29

Laajasalon metro ei yhdistyksemme mielestä ole ensisijaisen tärkeä. Liikenne keskustaan Laajasalosta on toteutettava kevyemmin keinoin kuin metrolla. Metrolinja lisäisi todennäköisesti Laajasalon saaren kasvupaineita jo nykyisestä 20.000 asukkaan lisäyksestä ja uhkaksi alueen merkittäviä, luonnonmukaisia virkistysalueita. Vaihtoehtoisia mahdollisuuksia olisi esimerkiksi lauttayhteys Katajanokalta Kruunuvuoreen. Näin kehitettäisiin Helsingin kaupungin omaleimaisuutta: merellisyyttä ja kaupungin vesijoukkoliikennettä.

L21

Metron rakentaminen Laajasaloon on kustannuksiltaan varsin kallis. Öljysatama-alue pitäisi ottaa käyttöön vasta, kun metropolvelu sinne voidaan toteuttaa. Meren ylitys/alitus Katajanokan ja Laajasalon välillä on haasteellinen suunnittelukohde. Sen osalta on voitava tutkia useita vaihtoehtoja.

L76

Metroyhteys Laajasaloon tuo ainutlaatuisen edun joukkoliikenteelle Laajasalon ja Helsingin keskustan välisille yhteyksille. Koska metron kannattavuus riippuu Santahaminan saamisesta asumiskäyttöön, tulee perusteellisesti selvittää vaiheittain toteuttaminen ja Kruunuvuorenselän kiinteän yhteyden tekniset ratkaisut, jotta joukkoliikennejärjestelmä ja maankäyttö ovat koko ajan tasapainossa Laajasalon aluetta kehitettäessä eikä liikennejärjestelmän puolella tehdä ylimitoitettuja investointeja.

P5

Laajasaloon esitetty liikenneyhteys on hyvin epätaloudellinen.

M24, M175, Töölön sos. dem. yhd.

Tulisi selvittää olisiko järkevää suunnata mahdollinen Laajasalon metro kantakaupungin alueella luonnoksessa esitettyä etelämmäksi koska siellä on väestöpohjaa ja liikennetarpeita paljon.

M120

Metro Laajasalosta Kamppiin on myös kannattava.

M225

Vaihtoehtoinen linjaus Laajasalon metrolle: "Emäntä" ja "Isäntä" ovat matalikkoja Kruunuvuoren selällä. Niillä voitaisiin täyttömaalle rakentaa asuntoalue. Metro tai pikaraitiotie palvelisi sitä ja Korkeasaartakin.

M330

Tärkeä liikennejärjestelmää koskeva ratkaisu on uusi metrolinjaus siihen liittyvine Laajasalo - Santahamina maankäyttövisioineen. Näiden alueiden käyttöönotto ja tiivis rakentaminen metron kannattavuuden takaamiseksi ei ole todennäköistä.

M213

Metron rakentaminen keskustasta Laajasaloon ei ole kannattava hanke.

P4

Metro Laajasaloon: tarvitseeko rakentaa uutta metrolinjaa, koska nykyisetkin bussilinjat toimivat hyvin.

Anonyymi:

Metrolinjaa Katajanokan kautta meren ali Degeröhön pidän turhana rahan tuhlauksena ja kaupunkirakennetta hajottavana.

M56

Metron rakentaminen Laajasaloon ei tunnu kovin realistiselta. Halvempi ratkaisu olisi ehkä rakentaa pistoraide Herttoniemeen. Herttoniemi-keskusta on ruuhkaisin väli metrossa. Tämän linjan metrot voisivat sitten mennä Töölön suuntaan.

M305

Yleiskaava luonnoksessa (2002) on varauduttu Laajasalon suunnan metroon ja välivaiheessa sitä ennakoivaan muuhun kiinteään yhteyteen Kruunuvuorenselälle. Hyvä näin, sillä nopea yhteys tarvitaan alueelle tietysti jo sen rakentamisen alkuvaiheessa. (Kaasu)bussi tai jopa ratikka on tähän riittävä ratkaisu. Näin saadaan Kruunuvuorenranta yhtä lähelle keskustaa kuin Kulosaari ja suunnittelun lähtökohdat ovat paljon paremmat kuin muuten.

Kruunuvuorenselkä on osa Helsingin upeinta merimaisemaa. Kun sen poikki rakennetaan yhteys, matkustajan tulee voida nauttia näköaloista ja kokea matka elämyksenä, ei vain siirtymisenä paikasta toiseen. Tällainen ratkaisu voinee perustua vain siltaan. Sillasta on myös se ratkaiseva etu, että sitä voivat käyttää joukkoliikennematkustajien lisäksi ulkoilijat ja pyöräilijät.

Yleiskaavanäyttelyssä esitetään myös idea Helsinki-puistosta. Mikäpä olisi sen parempi kuin nähdä se luonnossa sen keskeiseltä merialueelta eikä vain paperilla tai rannalta. Koko yhteydestä voisi tehdä aina keskustasta Laajasaloon asti erilaisten aktiviteettien helminau-

han. Lopulliseen yleiskaavaan tulisikin sisällyttää siltaratkaisu selkeämmin esitettynä.

Vastaus:

Yhteisvastauksessa kuvattu Kruunuvuorenselän ylittävä kiinteä yhteys toteuttaa mielipiteessä esitetyn näkemyksen. Kruunuvuorenrantaan on perustettu suunnitteluprojekti, jossa asiaa käsitellään tarkemmin.

M70

Metron rakentaminen Laajasaloon on varsin kallista (350 milj. euroa) ja lisäksi asuntopoliittisesti epäviisasta koska se pakottaisi tiiviiseen kerrostalorakentamiseen toivottujen korkeatasoisten pientalojen sijaan. Metron rakentamista Laajasaloon tarkoittava hanke perustunee ajatukselle, että Santahamina muutettaisiin kerrostalovaltaiseksi asuinalueeksi. Muulla tavoin linjalle ei saada riittävästi matkustajapohjaa. Näin ollen suunnitelma ei ole enempää kannatettava kuin realistinenkaan.

M7, M8

Metro Katajanokalta Vuosaaren olisi hukkainvestointi. Siilitien ja Herttoniemen asemia laajentamalla ja uusien bussien liityntälinjojen järjestäminen pienteollisuusalueen läpi palvelisi paremmin laajasalolaisia.

P4

Laajasalosta liikenne on Itäkeskukseen suurempaan kuin keskustaan. Sahaajankadulle pitäisi järjestää julkista liikennettä.

P3

Helsingin niemi on arka liikenteelle. Laajasalon metro vie porukan Helsingin niemelle.

M89

Laajasaloon ulottuvan ja sieltä edelleen Santahaminaan meren ulottuvan metron/-tunnelin rakentamisinvestoinneista tulisi tehdä tutkimus. Arvioiden mukaan kyseisen meren alle sijoittuvan metrotunnelin rakentamisinvestointi olisi arvoltaan sama kuin 1,5 milj./ km2 :n maankäytön arvo eli hyvin suuri eli epärealistinen hanke.

M100

Jatkettakoon metroa Espooseen ja Sipooseen, mutta jättäkää Laajasalo rauhaan: ei kerta kaikkiaan pidä, eikä voi, saaristoon rakentaa niin paljon asuntoja, että se kannattaisi.

M60, M212

Kantakaupungin raideverkkoratkaisuksi esitetty Laajasalo-Töölö -metro siihen liittyvine Laajasalo-Santahamina maankäyttövisioineen siirtäisi kaupungin painopistettä liikaa etelään ja johtaisi rantojen täyttöön.

P4

Metrolinjojen kehittäminen on hyvä asia lukuun ottamatta Laajasaloa.

P3

Laajasaloon ei kannata viedä metroa. Se ei hyödytä Laajasalon liikennettä. Se on kallis: maksaa 6 000 mk/m² yhtä Kruunuvuorenrantaan tulevaa asukasta kohti. Metro edellyttää Santahaminan rakentamista.

Palautelomakkeet:

- Ei metroa Laajasaloon. Kiinteä yhteys epärealistinen
- Jos Laajasaloon tulee metro niin samalla pitäisi ehdottomasti louhia yksi tunneli kevyttä liikennettä varten Katajanokalle. Näin Laajasalo yhdistyisi polkupyörällä 5 min päähän kaupungista

Yhteisvastaus:

Laajasalon metro on osa kantakaupungin raideverkkoratkaisua ja osa toista itsenäistä metrolinjaa. Siihen liittyy oleellisena osana Laajasalon suunnan maankäyttövisio. Yleiskaavaehdotuksen selostuksessa on asiaa käsitelty laajasti.

Laajasalon metroa koskevat mielipiteet ja lausunnot käsittelevät lähinnä muita korvaavia vaihtoehtoja, tunneli- ja siltaratkaisun eroja, rakentamisen kalleutta ja vaiheistusta sekä mahdollisuutta kiinteän yhteyden hyödyntämiseen muussa liikkumisessa.

Laajasalon metrolle on ehdotettu vaihtoehtona Herttoniemen metroasemasta erkanevaa linjaa. Hyödyt matkustajalle olisivat kuitenkin oleellisesti pienemmät kuin yleiskaavaehdotuksen mukaisessa linjassa. Linjan liikennöinti olisi sidoksissa rantametroon ja vuoroväli kaksinkertainen. Kolmas junaryhmä aiheuttaisi epätasaisen vuorovälin osuuksilla, joilla on kaksi junaryhmää, mm. koko Etelä- Espoossa. Keskustassa ei myöskään saada uutta maankäyttöä metron vaikutusalueelle.

*Laajasalon merelliseen luonteeseen sopii hyvin vesiliikenne oheiskulkumuotona, etenkin kesällä. Se ei voi kuitenkaan olla pääliikenne-
muoto. Kruunuvuorenrannan joukkoliikennevaihtoehtoja vertailtaessa on todettu, ettei vesiliikenneyhteys olisi Herttoniemen liityntää nopeampi mutta olisi 2-3 kertaa kalliimpi.*

Kruunuvuorenselän kalliokatot ovat syvällä ja kallioperässä on syviä luoteis- kaakkoissuuntaisia ruhjeita. Tämän vuoksi metrotunneli sijoittuisi syvälle ja myös sekä Katajanokan että Kruunuvuorenrannan asemat olisivat syvällä, noin tasossa -60 metriä. Metron rakentamista ei voida siksi vaiheistaa niin, että kiinteä yhteys Kruunuvuorenselän poikki olisi aluksi esim. raitiotie. Tällöin jouduttaisiin sitoutumaan heti metron rakentamiseen, mikä on suurten kustannusten vuoksi käytännössä mahdotonta Kruunuvuorenrannan rakentamisen aikataulussa.

Kustannusten ja vaiheittain toteuttamisen kannalta on käytännöllistä etsiä ratkaisu, jossa suora, kiinteä yhteys keskustaan toteutettaisiin ensin muuna kuin metroratkaisuna. Kruunuvuorenrannan ratkaisut alueen merkittävänä lähiaikojen rakentamiskohteena ovat tässä avainasemassa.

Yhteyden tulee olla heti alussa korkeatasoinen ja sen kustannukset tulee voida hyödyntää osana lopullista metroratkaisua ilman suuria hukkakustannuksia. Kaupunkirakennerratkaisun hyödyt voivat toteutua paremmin, kun yhteys toteutetaan jo Kruunuvuorenrannan rakentamisen alkuvaiheessa. Suora yhteys Helsingin keskustaan olisi tällöin osa alueen maankäyttöratkaisua, statusta ja markkinointia. Tällainen periaateratkaisu Kruunuvuorenselän poikki on selvitysten mukaan yhdistelmä ”läppäsilta- ”Saari”- vinoköysisilta”, jota liikennöidään busseilla. Ratkaisussa varaudutaan metron myöhempään toteuttamiseen käyttäen hyväksi kokonaan ensi vaiheen investoinnit. Tällöin metro on betonitunnelissa välillä Katajanokka- ”Saari”. Katajanokan asema noin tasossa -20m ja Kruunuvuorenrannan asemat pinta- asemia.. Ensi vaiheen investoinnit ovat noin 70 M€ eli viidennes Kamppi-Laajasalo - metron kustannuksista ja kymmenesosa toisen metrolinjan kokonaiskustannuksista.

Yleiskaavaluonnoksen mukaisen linjauksen lisäksi on tutkittu myös Hylkysaarta sivuavaa linjausta. Vaihtoehdot vaikuttavat Kruunuvuorenrannan maankäyttöratkaisuun mm. metroaseman erilaisen sijainnin kautta.

Pisara

L21

*Pääkartan merkintöjen mukaan raskaan raide- liikenteen Pisara-linja sijoittuu puoleen väliin Alppipuistoa maanvaraisena rakenteena ja vie suuren alueen myös Eläintarhan viheralueista. On selvää, että radan rakentaminen hävittää Alppipuiston. Pisara-radon linjausta ei voi puoltaa esitetyllä tavalla. Raideliikennettä ei pidä kehittää Alppiharjun niukkojen viheralueiden kustannuksella. Pisara-radon linjaus on poistettava, jotta Alppipuisto ja Eläintarhan viher-
alue voivat säilyä nykyisellään.*

Vastaus:

Pisaran alustavien suunnitelmien mukaan linjaus vain sivuaa Alppipuistoa ja painuu tunneliin parisataa metriä ennen Tivolitietä. Suunnitelmat tarkentuvat, kun jatkosuunnittelu tulee ajankohtaiseksi. Suunnittelun lähtökohtana on myös yleiskaavamerkintöjen mukaisesti, että Pisara ei hävitä Alppipuistoa.

L15

Pisara-ratavaraus on tarpeellinen lähiliikenneverkon toimintakyvyn varmistajana. Hankkeen ongelmia ovat rahoitus ja keskusta-aseman sijoittuminen syvälle keskustan alle sekä vaihteisen rakentamismahdollisuuden puuttuminen. Hakaniemen vaihtoasema tarjoaa erinomaisen metro juna-vaihtoyhteyden, mutta se on laajoja matkustajavirtoja palveleva vasta kun länsimetro on valmis.

L28

Pisaran esisuunnittelussa on aikaisemmin todettu, että jatkosuunnittelua tulisi tehdä pääkaupunkiseudun yleiskaavoituksen yhteydessä.

L73

Pisara-rata -hankkeella voitaisiin ehkä jossain määrin helpottaa lisääntyvän liikenteen hoitamista Helsingin keskustassa. Se ei kuitenkaan vapauta nykyisiä rautatiealueita muuhun käyttöön. Pisara-rata olisi teknisesti vaikea ja kallis toteuttaa. Investoinnit olisivat osittain päällekkäisiä joka tapauksessa tarvittavien metrolinjausten kanssa. Klaukkalan radan kapasiteetiongelman on ratkaistava Huopalahden ja Pasilan välillä. Siihen ei Pisara-rata vaikuta.

L46

Niin sanotun Pisara-lenkin rakentaminen ja liikennöinti yhdessä esimerkiksi Marja-radon kanssa lisäisi Helsingin lähiliikenteen kapasiteettia ja parantaisi liikenteen sujuvuutta. Kaavassa on hyvä säilyttää ratahankkeiden toteutusmahdollisuudet laajasti. Niiden priorisointi ja toteutusmahdollisuudet on kuitenkin tarkasteltava erikseen.

P4

Pisara-radassa ja Töölön metrossa on päällekkäisyyksiä - ei ole järkevää toteuttaa molempia hankkeita.

M239

Pisara-rata ei tue uuden liikennesolmukohtan kehittymistä Pasilaan vaan pyörittää edelleen liikennettä rautatieaseman kautta sekä tukee jo olemassa olevia asuntoalueita mutta ei uusia.

M157

Pääteasemana Helsinki vaatii huomattavasti enemmän raiteita kuin läpiajettava asema. Rakentamalla Pisara-rata turvataan häiriötön liikenteenhoito jopa vaikeissa talviolo-suhteissa. Pisara kytkisi rautatieliikenteen entistä paremmin sekä kantakaupungin maankäyttöön että metron ja pintaliikenteeseen. Pisaran toteututtua voitaisiin päärautatie-asemalta purkaa 8 laituriraidetta, esim. raiteet 1-3 itäreunalta = 0,65 ha ja raiteet 15-19 länsilaidalta = 1,2 ha. Tämä tarjonnee myös maankäytöllisiä mahdollisuuksia aseman seudulla.

Kantakaupungin joukkoliikenneprojektissa Pisara on todettu yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi. Kolme neljäsosa sen säästöistä aiheutuu pienemmästä kalustotarpeesta. Toisin sanoen Pisara tehostaa kaluston käyttöä ja vähentää sitä kautta Ilmalan huoltoratapihan laajennuspaineita.

Uutta Keski-Pasilan asemaa ei lainkaan tarvita, kun rakennetaan Pisara-rata. Keski-Pasilan uusi asema aiheuttaisi kantakaupunkiin tuleville ylimääräisen vaihdon. Myös yhteydet kaukoliikenteen juniin huononisivat Pasilassa. Kun Keski-Pasilan koko alueella muuten olisi mahdollista rakentaa maanvaraisesti, asema vaatisi kalliita kansirakenteita. Kaikkein kallein ja asiantuntemuksen puutteesta kertova asia on se, miten uusi asema liitetään nykyisiin kaupunkiratoihin. Se nimittäin vaatii ilman muuta eritasoiset myötäsuuntaiset liitynnät kummankin kaupunkiradan molempiin raiteisiin.

Vastaus:

Helsingillä ei ole kaupunkirakennetta ja liikennejärjestelmää koskevia suunnitelmia, joissa osa lähi- tai kaukoliikenteen junista jäisi Pasilaan. Tavoitteena on myös saada toteutukseen seudullinen Pisara. Keski-Pasilaan on tarkoitus laatia yleissuunnitelma ja yleiskaava kaupunkisuunnitteluviraston Pasila-projektin toimesta. Suunnittelua ohjaa myös valtion ja kaupungin välinen kesällä 2002 tehty aiesopimus.

M7, M8

Pisara-radasta ei asukkaille ole hyötyä, se hajottaa liikennejärjestelmiä, eikä selkeää vaihtojärjestelmää voi hahmottaa.

Myös Helsingin keskustan osalta on valittava joko Töölön metrolinjan tai junilla kuljettavan Pisara-radon rakentamisen väliltä parempi vaihtoehto.

M24, M175

Metron jatkaminen Pasilan suuntaan on syytä ottaa harkintaan.

M271

Pisara-rata tuntuu utooppiselta - ajateltakoon tilannetta Pitkäsillan luona, missä jo nyt syvällä käyvän metron alle tulisi Keskustatunneli sekä voimajohtoinen korkea tilaa vaativa rautatie.

M330

Keskustan liikenneturvallisuuden parantaminen on suunniteltava joustavammin. Ns. Pisara-rataa ei tarvita, jos Töölön metro rakennetaan.

M218

Pisara antaisi suorat vaihtoyhteydet sekä metron että bussi- ja raitiotielinjoihin.

Yhteisvastaus:

Tehtyjen selvitysten mukaan Pisara-radasta saadaan seudullisesti suuret hyödyt. Heilurijunat lähiliikenteessä ratasektorilta toiselle vähentävät merkittävästi liikennöintikustannuksia, vähentävät päärautatieaseman laituritarvetta ja siten antavat mahdollisuuden supistaa raidepihaa. Lyhenevät kävelymatkat ja vaihdot metron ja raitioteille keskustassa parantavat palvelutasoa. Kantakaupungin ulkopuolella liittynän edellytykset paranevat.

Viira

L28

Viikin, Latokartanon ja Malmin lentokentän suunta tulisi saada nopean raideliikenteen piiriin. Yleiskaavaluonnokseen sisältyy varaus Viiraraitiotielle. Yleiskaavaselostuksessa kerrotaan, että Viiraa tutkitaan yhtenä joukkoliikennejärjestelmän vaihtoehtona mm. Malmin lentokenttäalueen suunnittelussa. Kaavaluonnoksessa ei kuitenkaan esitetä Viiran linjausta Kumpulasta keskustaan ja kytkeytymistä kantakaupungin raideliikenneverkkoon.

Viikin suunnan raideliikenneyhteytenä on ollut esillä myös metrovaihtoehto. Pääkaupunki-seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2002) yhteydessä on laadittu seudullinen joukkoliikenteen strategiasuunnitelma, johon sisältyy yhtenä tulevaisuuden vaihtoehtona metron jatkaminen Pasilasta Viikin suuntaan. Myös tämän vaihtoehdon tutkimista tulisi jatkaa koillisen suunnan joukkoliikennejärjestelmän vaihtoehtona. Malmin lentokenttäalueen muuttaminen asuinkäyttöön on aikaistumassa ja alueelle tarvitaan sujuvat joukkoliikenneyhteydet.

L29

Viikistä etelään suunniteltu pikaraitiotie "viira" parantaa alueen joukkoliikenneyhteyksiä ja se tulisi ensisijassa toteuttaa.

L15

Viira-raiotievaraus Viikissä on yleiskaavaluonnoksessa vanhan yleiskaavaehdotuksen jäljiltä. Varaus sopii lähinnä poikittaisyhteyksinä eikä sellaisenaan sijoitu hyvin. Ajatus hoitaa Viikin ja keskustan välistä joukkoliikennettä raitioliikenteenä on huono seuraavista syistä:

1) Nykyinen raitiovaunutyyppi ja rataverkko ovat riittämättömiä välityskyvyltään hoitamaan niin suurta liikennevirtaa. Tarvittaisiin vähintään 250-300 matkustajapaikan kuljetusyksikkö eli nykyistä raitiovaunua suurempi. Tarvittaisiin kokonaan uusi reitti Hakaniemi - keskustaa vyöhykkeellä, koska nykyinen raitiotierata välillä Hakaniemi-keskusta ei voi ottaa vastaan merkittävästi uutta liikennettä ruuhkautumatta.

2) Liityntälinjana raitiotie Viikistä esimerkiksi Kalasataman metroasemalle voisi onnistua teknisesti, mutta toiminnallisesti ratkaisu jää vajaaksi, koska osa liikenteestä olisi kuitenkin hoidettava busseilla.

L32

Suunnitelmassa ei Viikin yliopistokampus- ja tiedepuistoalueen joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseksi ole annettu riittävää painoarvoa. Kehittyvä Viikki tarvitsee kipeästi toimivaa joukkoliikennettä, yleiskaavaluonnoksessa esitetty pikaraitiotie jää vielä kovin epäselväksi ja kaukaiseksi.

P4

Pikaraitiotie Viira ihmetyttää. Alueella myös kehitetään osaamiskeskusta. Painotetaan hyviä joukkoliikenneyhteyksiä osaamiskeskusten välillä. Kuitenkaan liikenneyhteydet esimerkiksi Lauttasaaresta osaamiskeskukseen eivät ole parantuneet. Voisiko pikaraitiotien linjaus kulkea keskustan kautta Lauttasaareen ja edelleen Espooseen?

M239

Ehdotuksesta ei ilmene mihin mainittu Viikin pikaraitiotie aiotaan linjata. Mikäli linjaus (kuten kirjoittajat pitävät todennäköisenä) tulisi keskustaan, sumputtaa se entisestään lahden suunnan liikenteen keskustaan eikä tue poikittaista liikennettä pohjoisempana.'

P3

Ratikkalinja Viikistä Kivikon kautta hauska ja hieno oivallus. Ei viheralueita kumoon liikenteen takia.

Raitioliikenteen kehittäminen, Laajasalon metro pitäisi haudata. Pitäisi kehittää pikaraitioliikennettä Laajasalosta Roihupellon kautta mainittuihin Viikin ym. raitiotieyhteyksiin.

M185

Kumpula - Arabianranta - Viikki on kehittymässä valtavaksi, luonnontieteiden ja taiteiden opiskelu-, tiede-, osaamis- ja työpaikkakeskukseksi.

Eteläisten kaupunginosien ja mainittujen "osaamisalueiden" liikenneyhteydet näyttävät kaavassa keskeneräisiltä. Raitiovaunuliikenteen kehittäminen voisi ehkä helpottaa tilannetta tulevaisuudessa. Toinen mahdollisuus olisi tutkia, onko mahdollista jatkaa nopean raitiotien (Viiran) linjausta "nuolen suuntaan" etelään.

Palautelomakkeet:

- Viekö Viira viimeisetkin liikenneyhteydet Pihlajamäestä?

Yhteisvastaus:

Viira, nopean raitiotien varaus, vaatii jatko-suunnittelua. Viiran tulee olla nopea, jotta se pystyisi kilpailemaan bussijärjestelmän kans-

sa. Linjan tulee olla nopea myös kantakaupungissa, mikä vaatii sen ja kantakaupungin muun linjaston yhteensovittamista. Esimerkiksi nykyisen raitioverkon pysäkkiväli on tällöin liian lyhyt. Kalustotyyppi on ongelma, koska nykyinen raitiokalusto ei ole kovin hyvä esikaupunkiliikenteeseen.

Esikaupungeissa lähtökohtana suunnittelussa on se, että Viira palvelee lentokenttäalueen uutta maankäyttöä. Reitille lentokentälle tutkitaan edelleen vaihtoehtoja.

Kevyt liikenne

L46

Kävely ja pyöräily ovat kaavan vision mukaisessa tavoitetilanteessa tärkeitä työmatkaliikenteen, liityntäliikenteen, kaupunkikulttuurin ja virkistäytymisen liikennemuoto

ja. Kävelykeskustan lisäksi kaavassa tulisikin näyttää tärkeä kevyen liikenteen runkoverkko sekä käsitellä aihetta laajemmin myös liiteaineistossa. Reittien jatkuvuus tulisi varmistaa myös kuntien rajapinnoissa.

L69

Maankäyttö- ja rakennuslaki painottaa liikennekysymyksissä joukkoliikenteen kehittämisen lisäksi erityisesti kevyen liikenteen kehittämistä Tämä näkyy esim. yleiskaavoituksen sisältövaatimuksissa. Selostuksessa ja mahdollisesti liitekartalla tulisi käsitellä paremmin myös tämän verkoston kehittämisen pääpiirteitä.

L28

Yleiskaava aineistossa tulisi tarkastella myös kevyen liikenteen verkoston yleiskaavallisia näkökohtia.

L29

Kevyen liikenteen verkosto - Yleiskaava 2002:ssa tulisi osoittaa myös kevyen liikenteen väylät ja niiden kehittäminen.

L75

Kävelystä ja pyöräilystä on yleiskaavaluonnoksessa mainittu mm. kävelykeskustan laajeneminen. Vaikka kävely- ja pyöräilyreitit suunnitellaankin tarkasti vasta asemakaavavaiheessa, olisi hyvä esittää pääjalankulku- ja pyöräilyverkoston runko ainakin tavoitteellisella tasolla, mahdollisesti liitekartalla.

M103, M104

Kaupungissa ihanteelliselle jalankulkuverkoston ja pyöräilyverkoston syntymiselle pitäisi luoda entistä paremmat mahdollisuudet. Tämä edellyttäisi Helsingin jakamista itsenäisiin, mahdollisimman omatoimisiin, omavaraisiin alueyksiköihin.

M110

Keskustaan olisi saatava kattava kävely- ja pyöräilyverkosto, esim. katkaisemalla hautoilta läpiajomahdollisuuksia.

P2

Kevyt liikenne huomioitava paremmin yleiskaavassa (talvikunnossapito).

M278

Kaupunkilaisille tulisi tuoda mahdollisuuksia liikkumiseen pyöräillen, kävellen ts. kevyen liikenteen väyliä käyttäen "vihersormien" ja ulkoilualueiden välillä.

M120

Kevyelle liikenteelle ja pyöräteille tulee osoittaa riittävästi tilaa. Vieläkään ei Kampista ja Ruoholahdesta ole pyörätieyhteyttä Töölönlahdelle. Pyöräilymahdollisuudet tulee ottaa myös huomioon Helsinki-puistossa.

Yleiskaavan perusselvityksiin olisi liitettävä suunnitelma kevyen liikenteen ja julkisen liikenteen järjestämisestä Lautasaassa. Missä on Espoon ja Helsingin keskustan välinen pääkaupunkiseudun pyöräilyn runkoväylä?

P3

Yleiskaavassa ei ole huomioitu vapaa-ajan liikennettä lainkaan. Lähipalveluja ja lähivirkistysalueita pitää kehittää, sillä niillä on merkittävä vaikutus vapaa-ajan liikkumiseen.

M159

Kävely- ja pyöräilyverkoston kehittämissuunnitelma on myös otettava mukaan jo yleiskaavavaiheessa.

P3

Kevyt liikenne, pyöräliikenne Tammisalosta Viikkiin, Roihuvuoresta Viikkiin tai Tammisalosta Viikkiin. Vanhankaupungin rantaa pitkin pääsee Viikkiin.

M67

Kevyen liikenteen siltayhteyden rakentaminen keskustasta meren poikki suoraan Laajasaloon olisi Helsingin keskustasta itään päin suuntautuvan pyöräilyn kannalta erittäin hyvä yhteys sekä työmatka- että virkistyspyöräilyn kannalta. Se lyhentäisi huomattavasti matkoja ja tarjoaisi upean pyöräily-ympäristön. Tasokkaat pyöräiliikenneyhteydet lisäävät pyöräilyä.

Vastaus:

Tämä kaupunkirakenteellisesti merkittävä kevyen liikenteen yhteys toteutuu samalla, kun Kruunuvuorenselän yli rakennetaan kiinteä joukkoliikenneyhteys Kruunuvuorenrannan rakentamiseen liittyen. Asiaa on käsitelty Laajasalon metron yhteydessä.

M330

Pääkaupunkilaisille viherreitti Meilahdesta Rajasaaren ja Taivalsaaren Hietarannan kautta Lapinlahteen on entistä tärkeämpi tulevaisuudessa, kun käyttäjiä on nykyistä enemmän.

P2

Yhdistetyt jalkakäytävä-pyörätiet ovat vaarallisia esim. Malminkaaren alueella, toivottiin pyöräteitä turvallisemmiksi.

P2/Kalevi Vaara

Rautatie ja väylät pirstovat kaupunginosia - tulee olla riittävästi ylikulkuja.

Palautelomakkeet:

- Pyöräilyreitit lisää esim. E-Lsaari
- Ulkoilureitit jotka ovat maisemallisesti kauniita ja meluttomia

Yhteisvastaus:

Yleiskaavan selostusta on täydennetty kevyen liikenteen osalta.

Kevyt liikenne on liikkumisen perusliikkumismuoto ja tärkeä osa tavoitteiden mukaista liikumiskulttuuria. Yleiskaavan yleispiirteisyydestä johtuen esimerkiksi pääraittiverkko ei kuitenkaan esitetä sen yhteydessä, koska sen ohjausvaikutus olisi vähäinen. Tämäntapainen suunnittelu vaatii tarkemmanasteista yhteen sovittavaa suunnittelua. Esimerkiksi pääkaupunkiseudun pääpyörätieverkko on otettu osaksi Helsingin pääraittiverkkosuunnitelmaa sitä Helsingissä tarpeen mukaan täydentäen. Liikennesuunnitteluosasto on hyväksynyt tarkistetun pääraittiverkko 2010:n viimeksi 5.12.2002. Uusilla rakentamisalueilla verkko tarkentuu tarkemmanasteisessa kaavoituksessa.

Vesiliikenne

L46, L49

Yleiskaavaluonnokseen ei ole merkitty lainkaan laivaväyliä. Nykyisen rakennus- ja maankäyttölain mukaan se koskee myös vesialueita. Koska laivaväylillä on lisäksi merkityä lähialueen maankäyttöön, tulisi olemassa olevat laivaväylät ja Vuosaaren satamaan suunniteltu uusi laivaväylä merkitä yleiskaavaan.

L15

Yleiskaavassa olisi paikallaan selvittää tarkemmin myös vesijoukkoliikenteen kehittämistä erityisesti kantakaupungin ja uusien merellisten asuntoalueiden välillä.

M269

Yleiskaavatyössä on tutkittava vesiliikennettä sekä palvelemaan kulkua virkistysalueille että palvelemaan myös työ- ja asiointiliikennettä. Liikenteen tulisi olla osa HKL:n palveluja. Uusia vesiliikennettä haittaavia siltoja ei tule tehdä, vaan kehittää yleistä vesiliikennettä. Helsingin saaret on pidettävä vapaina saarina ilman siltoja.

M110

Saaristoisena merenrantakaupunkina Helsingissä olisi saatava aikaan kattava, rantakau-

punginosat ja virkistysaaret yhdistävä vesijoukkoliikenne. Tämä voisi olla myös hyvä matkailuvaltti. Vesijoukkoliikenne tulisi nostaa vakavasti otettavaksi liikennemuodoksi.

P3

Vesiliikenteen kehittäminen sai kolme kannanottoa puolesta. Helsingin vesiliikennettä tulisi tehostaa vesibussireitein. Kannatetaan veneliikennettä. Espoossa on tässä suhteessa toimitu paremmin.

Laajasalon ja keskustan välinen vesiliikenteen kehittäminen. Vartiosaari vesiliikenteen piiriin. Saaren luonnetta tärvellään.

Veneliikenteen telakointi. Venevuokrausta kannatettiin.

Harakkasaari: ei siltoja. Täytyy säilyttää luonnonmukaisena.

M158

Yleiskaavassa on selvitettävä ja esitettävä kaavakartalla vesijoukkoliikenteen periaatteet. Kruununhaan Asukasyhdistys teki useita vuosia sitten aloitteen vesijoukkoliikenteen aloittamiseksi Helsingin mereen rajoittuvien kaupunginosien välillä.

Palautelomakkeet:

- Julkisen liikenteen lisääminen Helsingin edustan saariin

- Vesibussi Laajasalosta keskustaan olisi loistava

- Koko Itä-Helsinkiä palveleva merellinen virkistyskohde saataisiin toteutettua parhaiten Kauppatori-Tullisaari-Herttoniemenranta-Laajasalo-Vartiosaari-Puotila-Ströms- ja takaisin Vartiosaari-keskusta venekuljetusreittien tarjoamisella helsinkiläisille

Yhteisvastaus:

Vesiliikenteen yleiskaavamääräystä on täydennetty niin, että se mainitsee laivaväylät.

Laivareitti Vuosaaren satamaan on suunniteltu sataman suunnittelun yhteydessä. Nykyisten satamien poistuminen tai niiden liikenteen oleellinen väheneminen saattaa osin vaikuttaa laivaväylien viitoitustarpeeseen tai tarvittaviin syvyysiin. Satunnaista liikkumistarvetta kuitenkin esiintyy (esim. hiililaivat, jäänmurtaajat). Yleiskaavassa ei ole uusia strategisia linjauksia laivaliikenteen suhteen. Yleiskaavaan onkin sisällytetty niukasti aineistoa, jolla on pelkkä informaatioarvo ja joka saattaa ajan kanssa helposti vanhentua. Siksi ei ole esitetty myöskään laivaväyliä. Ne päivittyvät, samoin kuin pienveneväylät, viitoitusjärjestelmineen jatkuvasti merikortteihin asiantuntijaorganisaatioiden kuten Merenkululaitoksen toimesta.

Vesiliikennettä on käsitelty eri yhteyksissä, mm. saariston osayleiskaavatyössä. Yleiskaava 2002- työssä on selvitetty vain lauttaliiken-

teen mahdollisuuksia joukkoliikenneyhteytenä Laajasalon suunnalla.

Lauttaliikenteen ja vesibussiliikenteen kehittämiseen liittyy erityisenä ongelmana kustannusvastuu. Helsingissä on lähdetty siitä, että vesiliikenteen esim. virkistysalueille tulisi olla itsekannattavaa. Liikenne voi olla vain erityisessä tapauksessa kuten Suomenlinna yhteistariffissa ja subventoitua. Täten alueille, joihin on vaihtoehtona kiinteä yhteys, vesiliikenteen käyttö on vähäistä ja lähinnä statustekijä.

Satamat

L22

Tavarasatamien siirto Vuosaareen ja tavarasatamilta vapautuvien alueiden uudelleen käyttö ratkaistiin periaatteessa jo edellisessä yleiskaavassa (Yleiskaava 1992).

Satama-alueiden merkintä

Satama-alueet on merkitty yleisesti liikenne-alueiksi, joille saa rakentaa liikenteen hoidon kannalta tarpeellisia tiloja ja laitteita sekä yhdyskuntateknisen huollon tiloja. Satamien erikoisluonteen ja kehittämisedellytysten kannalta tällainen merkintä ja määräys on liian suppea. Satama-alueet tulisi varustaa satama-alueella kuvaavalla lisämerkinnällä, joka sallii rakentaa sataman toimintaan liittyviä tiloja ja laitteita sekä yhdyskuntateknisen huollon tiloja. Satama-alueita ei ole syytä liian kapea-alaisella merkinnällä erottaa jyrkästi ympäristöstään, vaan on luotava edellytykset satamien integroimiselle luontevasti ympäristöön.

Länsisatama

Kaavakartassa esitetty aluevaraus Länsisataman matkustajasatamalle on matkustajaterminaalitoimintojen kehittämisen kannalta liian kapea. Terminaalialueen eteläosaan tarvitaan koko lisätäyttöalueen levyinen alue. Esitettyä laajempi aluevaraus on välttämätön Länsiterminaalien toiminnallisten kehittämisedellytysten turvaamiseksi. Riittävä aluevaraus antaa myös joustavammat mahdollisuudet muodostaa satamasta kiinteä osa uutta kaupunginosaa. Matkustajasatama elävöittää kaupunkia kuten Eteläsatamassa hyvin on nähtävissä. Matkustajasataman ja asuntoalueen väliin tulee suunnitella toimintoja, joita satama ei häiritse.

Satama-alueita on jatkettu etelään täyttämällä lisää aluetta merestä. Esitetyn lisätäytön kustannukset ovat korkeat suuren vesisyvyyden johdosta. Satama-alueeksi esitetty uusi täyttöalue on yksinomaan satamatoimintoihin kohdistettuna liian kallis. Kaikki lisätäytöllä hankittavan maan kustannukset tulee kohdistaa koko Länsisataman alueelle, koska lisätäytöllä satamaa varten saadaan lisää rakennusmaata muualla Länsisatamassa.

Liikenne

Länsiterminaalien tulee johtaa pääkatuyhteys, koska matkustajalaivat kuljettavat myös tavaraita ja henkilöautoja.

Sörnäisten satama

Sörnäisten sataman alue on varattu kokonaisuudessaan kerrostalovaltaisiksi asunto- ja toimitila-alueeksi, koska Sörnäisten sataman toiminnot siirretään Vuosaareen.

Eteläsatama

Eteläsataman matkustajaterminaalien tulee merkitä pääkatumainen yhteys.

Katajanokalla on tarkoitus purkaa Kanavaterminaalit nk. Armi-talo -hankkeen tieltä. Ranta jää kuitenkin tältä osin edelleen satamakäyttöön. Yleiskaavassa satamalle varattava rantaluokka on ulotettava käsittämään myös alueen pohjoispäässä oleva laituriluokka.

Vuosaaren satama

Vuosaaren satama ja sen viereinen työpaikka-alue esitetään yleiskaava-aineistossa korostuneesti erillisenä ja irrallisena kokonaisuutena. Yleiskaava-aineistossa satama-alue määritellään yksipuolisesti teollisuusalueeksi.

Vuosaaren satama yritysalueineen on erotettu asuntoalueista viheralueilla, jotta asutukselle ei aiheudu häiriötä ja sataman toimintaedellytykset turvataan kaikissa vaiheissa. Satama-alue on kuitenkin kiinteä osa Vuosaaren yhä monipuolisemmaksi kehittyvää kaupunginosaa. Sataman yritysalueen sijainti meren rannalla golfkentän vieressä tarjoaa hyvät edellytykset monipuolisen työpaikka-alueen kehittämiseen, joka omalta osaltaan kohottaa kaupungin itäisten osien arvostusta. Satamaan ja sen viereiseen yritysalueeseen liittyvässä tavoitteenasettelussa tulee olla ennakkoluulottomampi kuin mitä yleiskaava-aineistossa on esitetty.

Vuosaaren satama ja sen viereinen työpaikka-alue muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden, jonka kehittämisen kannalta yleiskaavaluonnoksessa esitetty jyrkkä ero liikennealueen ja työpaikka-alueen välillä on epätarkoituksenmukainen ja kehitystä jarruttava. Ero voidaan lieventää merkitsemällä satama-alueen sijaan edellä on esitetty.

Uutelan koillisrannalle esitetty asuntoalue on perusteltua poistaa yleiskaavasta. Kyseinen asuntoalue on ristiriidassa sen kanssa, että satama-alueen ja asuntoalueiden väliin toteutetaan suoja-alue, joka eliminoi satama-alueelta asutukselle mahdollisesti aiheutuvat häiriöt. Satama on suuri investointi ja se on tärkeä hanke pääkaupunkiseudun kannalta ja myös valtakunnallisesti. Sataman toimintaedellytykset tulee turvata kaikissa olosuhteissa. Koska asumisviihtyvyyteen kiinnitetään kasvavassa määrin huomiota, asuntoja ei tule suunnitella.

nitella näin lähelle satamaa. Utelaa esitetyt asunnot sijaitsisivat alle kilometrin päässä satamasta, kun asutus on Vuosaaressa muuten noin kahden kilometrin päässä satamasta. Sataman maaliikenneyhteydet on merkittävä vahvistetun seutukaavan mukaisesti.

Vastaus:

Satama-alueille on yleiskaavaehdotuksessa otettu oma merkintä (LS), joka on määräyksissä määritelty lausunnossa esitetyt seikat huomioon ottaen. Myös satamaan liittyvien työpaikka-alueiden määrittely on todellisuudessa lausunnossa esitetyllä tavalla joustava.

Länsisataman satama-alue on yleiskaavaehdotuksessa laajennettu. Aluerajauksia on mahdollista edelleen tarkentaa alueen yleisuunnitelmaa ja osayleiskaavaa laadittaessa.

Päätieverkko luokittelee, ks. LIIKENNE /Pääväylät (s. 59).

Utelan koillisrannalle esitetty asuntoalue on poistettu yleiskaavasta.

L29

Vuosaari ja satamat Helsingin yleiskaavassa Helsingin luonnonsuojeluyhdistys on vastustanut uutta satamahanketta ja toivoo, että korkein hallinto-oikeus evää rakentamisluvan. Vuosaaren alue on Itä-Helsingin merkittävimpää luontoaluetta, jonka Vuosaaren satamahanke ja liikenneyhteydet osin tuhoaisivat.

Yhdistyksemme lähtee siitä että satamaa ei rakenneta, jolloin myös Jätkä- ja Sompasaaren asuinaluehankkeet eivät toteudu.

Näille alueille on osoitettu noin 30.000 henkilölle asuintilaa ja 10.000 uutta työpaikkaa. Asuin- ja toimitilarakentaminen Jätkäsaareen saattanee lisätä liikennettä Mechelininkadulla ja Bulevardilla. Pitkän aikavälin suunnittelussa on huomioitava aluepoliittinen ratkaisu ja satamatoiminnan siirtäminen muualle Uttamaata tai Itä-Uttamaata tulisi harkita. Mm. Kotka on ilmoittanut valmiutensa satamatoiminnon kasvuun.

P5

Satamatoimintaa voitaisiin siirtää Haminaan tai Kotkaan. Sompasaaren voisi jättää satamaksi. Satamatoimintaa voitaisiin siirtää kokonaan pois Helsingistä. Rikkaat veronmaksajat muuttavat Espooseen - voitaisiinko tietulleja harkita? Vuosaaren sataman rakentaminen on Helsingin etu. Vastustetaan Vuosaaren satamaa -vaikutuksia ei ole tutkittu riittävästi.

Vuosaaren satamaa kannatetaan, se on Helsingin etu. Ympäristövaikutuksista ollaan huolissaan Vuosaaren sataman osalta. Voisiko Helsinki ostaa sataman jostain, mietittävä tarkkaan.

P2

Yleiskaavassa on moni asia hyvin mm. satamien siirtäminen keskustasta. Vuosaaren satamaa ei saa rakentaa. Perustelut: luontoarvot ja rakentaminen on kallista.

Vuosaaren satama hyvä asia. Kantakaupungin satamien ottaminen asuinkäyttöön on myös hyvä asia.

P3

Vuosaaren satama-alue, mistä liikenne kulkee?

M142, M143

Vuosaaren satamavaraus tulee poistaa, sillä ko. alue tarvitaan merelliseen asumiseen ja viheralueeksi. Satamavaraus on jo nyt liian pieni ja vaikuttaa liikaa Etelä-Suomen muiden satamakaupunkien tulevaisuuteen ja paineeseen muuttaa pääkaupunkiseudulle.

M269

Yhdistys katsoo, että Vuosaaren satamaa tulisi kehittää paikalliseksi kontti- ja tavarasatamaksi sen nykyiseen maankäyttöön tukeutuen, ja samalla varautua siihen, että keskisen Etelä-Suomen merirahti pääosin kulkee muualta kuin nk. ruuhka-Suomen kautta. Mahdollinen tie- ja ratayhteys tulee kaikissa tapauksissa tutkia uudelleen esim. täydellisenä tunnelivaihtoehtona, jolloin vältetään satamaa lähellä olevien Natura-alueiden luonnonarvojen vaarantamiselta.

M100

Mitä varten Helsingiläisten pitäisi sijoittaa valtakunnalliseen suursatamaan? Siirrettäköön Sompasaaren satama Vuosaaren telakka-alueelle, mutta ei sen takia tarvitse aluetta laajentaa luonnonsuojelualueelle. Annetaan Hangon, Loviisan ja Kotkan pitää satamaliikenteensä ja ohjataan niille lisääkin.

M110

Vuosaaren satamahanke tulisi kaavaluonnoksesta poistaa. Sen ja siihen liittyvien maaliikenneyhteyksien vaikutukset läheiseen Natura 2000-alueeseen (Mustavuoren lehto - Östersundomin lintuvedet) on arvioitu luonnonsuojelulain mukaisessa menettelyssä. Arvioinnissa todetaan hankkeen merkittävästi heikentävän alueen laissa tarkoitettuja luonnonarvoja.

Vuosaari-hankkeen sosiaalinen ja taloudellinen kestävyys ovat kiistanalaisia. Satamahanke toisi lisää työpaikkoja rakennusaikanaan, mutta vähentäisi niitä varsinaisissa satamatoiminnoissa koneiden korvatussa ihmistyötä.

Suomen sosiaalisesti kestävä kehityksen kannalta satamatoimintojen keskittäminen Helsinkiin ei ole mielekästä valmiina olevien satamien (kuten Hanko ja Kotka) kapasiteetin ollessa vajakäytössä. Nämä satamat sijaitsevat yleensä taloudellisesti taantuvilla teollisuuspaikkakunnilla. Samalla uuden sataman

rakentamistoiminta aiheuttaa runsaasti hiilidioksidipäästöjä.

M83

Sataman rakentamisen aiheuttamia sekä sen käytöstä aiheutuvia haittoja minimoitava. Liikenneväylää parannettava Niinisaarentiellä.

Palautelomakkeet:

- Hyvä, kaikki satamat Vuosaareen!
- Vuosaaren satamaa ja oheistoimintoja on rakennettava nopeasti ja selkein, pohdituin suunnitelmin
- Vuosaaren satama käsittelyyn viimeistään ennen vuotta 2008
- Ei suursatamaa Vuosaareen
- Vuosaaren satama romutettava. Pikkala olisi luonnollisempi ja edullisempi paikka
- Onko massiivisen tavaraliikenteen paikka Helsingissä?

Yhteisvastaus:

Vuosaaren satamasta on perusteelliset suunnitelmat ja Helsingin kaupunginvaltuuston rakentamispäätös.

Jätkäsaaren tuleva maankäyttö, ks. kohta Eteläinen suurpiiri/Jätkäsaari (s. 125).

YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO

Energiahuolto

L8

Helsingin yleiskaava 2002 ehdotuksen mukaisen rakennusalan kasvun myötä sähkönkäyttö kasvaa 25-30 %. Lisäksi varsin laaja maanalainen rakentaminen ja ominaiskulutuksen kasvu (esim. ilmastoinnit) lisäävät sähkönkäyttöä. Helsingin alueen kulutuksen sähkötehon kasvu on karkean arvion mukaan tarkastelujaksolla 190...250 MW. Edellä mainittu sähkötehon kasvu edellyttää 6-7 uuden sähkönsyötötpisteen (sähköaseman) rakentamista. Suuri osa näistä on jo sähköverkon pitkän tähtäyksen suunnitelmassa, mutta varsinkin ydinkeskustan sähkönsyötön osalta tarvitaan perusteellinen uudelleen arviointi. Tämä työ on jo käynnistetty.

Sähköverkossa on jatkossa entistä enemmän tarvetta tila- ja varmuussyistä sijoittaa johtoja ja sähköasemia maanalaisiin tiloihin. Maanalaiden toimintojen tilavarausten koordinoinnin merkitys tulee siten entisestään korostumaan. Yleiskaava 2002:ssa esitetty rakennusalan kasvu merkitsee keskimäärin 30-35 MW lämmitystehon tarpeen kasvua vuodessa. Tarkastelujaksolla 2002-2025 se merkitsisi noin 600-650 MW tehon lisäystä. Tällä hetkellä kaukolämmön tuotantokapasiteetti on 3150 MW. Mitoitustilanteessa, -26°C, tehontarve on noin

2950 MW. Varatehoa voimalaitosten vauriointilanteita ajatellen on 200 MW. Voimassa olevien käyttövarmuusperiaatteiden mukaan varatehoa tulisi olla suurimman tuotantoyksikön verran eli noin 290 MW.

Keskimääräisellä kasvulla kaukolämmössä tarvitaan lisätehoa viimeistään 5-6 vuoden kuluessa. Kun otetaan huomioon viime vuosien nopea rakennuskannan kasvu, olisi varatehoa syytä saada vuoden 2004 lopulle.

Hanasaaresta on muodostunut kaukolämpöverkon solmukohta, jossa tehon riittävyys on toimitusvarmuuden kannalta oleellista. Hanasaaresta on siirtoyhteydet Herttoniemen, Kruunuhaka-keskustan ja Vallila-Pasilan alueille. Hanasaari on myös yksi suurimmista kasvualueista, joten lisäteho tulisi sijoittaa sinne. Hanasaaren voimalaitosalueelle voidaan rakentaa 250-350 MW lämmöntuotantokapasiteettia ilman lisä panostusta lämmönsiirtoverkoon. Lisäksi Hanasaaren voimalaitosalueella on kaksi valmiiksi käytössä olevaa öljysäiliötä, joita voidaan käyttää lämpökeskuksen tarpeisiin.

Helsingin Energian tarjoamaa kaukojäähdytystä käytetään kiinteistöjen ilmastointijärjestelmien ympärivuotiseen jäähdyttämiseen. Ruoholahden olemassa olevan kaukojäähdytysalueen lisäksi Jätkäsaari sekä Munkkisaari ovat kaukojäähdytystoiminnan kannalta mahdollisia uusia alueita. Kaukojäähdytystoiminta tulee käynnistymään Kampissa loppuvuodesta 2003, josta liiketoiminnan laajentuminen Klauvin ja Kaartinkaupungin alueille on mahdollista toteuttaa aikaisintaan vuonna 2006. Kokonaisuutenaan Sörnäinen laajasti, Kalasataman alue, Arabianranta ja Hermannin, Vallila sekä Pasila ovat kaukojäähdytyksen kannalta mahdollisia uusia alueita. Vuosaaren satama-alue on yksittäisenä alueena myös mahdollinen kaukojäähdytyskohde.

Tällä hetkellä Helsingin Energialla on jäähdytysenergiantuotantoa Salmisaaren voimalaitosalueella. Lähitulevaisuudessa keskitettyä jäähdytysenergiantuotantoa on myös Hanasaaren suunnalla. Laajentumisen aikataulun mukaisesti paikallisten jäähdytyslaitosten toteuttaminen on mahdollista. Toiminnan alkuvaiheessa turvaututaan tilapäisten siirrettävien jäähdytyskeskusten käyttöön.

Rakentaminen tapahtuu Helsingin Energian lämpö- ja sähköverkkojen alueella ja merkitsee yhteistuotantomahdollisuuksien kasvua.

Yleiskaavalla turvattava asunto- ja toimitilarakentamisen jatkuminen Helsingissä merkitsee myös oleellisesti kasvavia energialiiketoimintamahdollisuuksia Helsingissä.

Kaava-alueiden käyttötarkoituksen muutoksissa alueilla oleva rakennuskanta muodostaa

usein huomattavan varallisuuserän, jonka häviämisen korvaamisesta erityisesti kaupungin omien tai omistamien yksiköiden osalta ei ole pelisääntöjä, joiden puitteissa muutosten vaikutukset kohdistettaisiin niin, ettei omaisuutta turhaan hukattaisi. Yleiskaavaluonnoksessa Helsingin Energian alueista tällaisia ovat Myllypuron ja Hanasaaren- Suvilahden alueiden rakennuskannat.

Yleiskaavan selostusosassa on hyvin perusteltu kolmen sähkön ja kaukolämmön yhteistuotantoon perustuvan voimalaitosalueen säilyttämistarve. Polttoainesäästöllä on tärkeä merkitys Suomen ilmastostrategiassa rajoitettaessa valtakunnallisia hiilidioksidipäästöjä.

Toteutunut rakentaminen ja yleiskaavan luonnoksessa esitetyt rakentamiskohteet aiheuttavat toteutuessaan merkittävän lämmönkäytön kasvun Helsingissä. Tämä antaa hyvät mahdollisuudet jatkaa ja lisätä edelleen yhteistuotannossa tuotettavan kaukolämmön ja sähkön määrää Helsingissä nykyisissä ja aikanaan uusittavissa voimalaitoksissa. Helsingin olosuhteissa voimalaitoksiin keskitetty yhteistuotanto on energiataloudellisesti tehokkain tuotantotapa. Jatkuvan tuotantomahdollisuuden, myös laitosten uusimismahdollisuuden, säilyttämiseksi nykyisten kolmen yhteistuotantolaitoksen alueiden säilyttäminen riittävän suurina on välttämätöntä.

Yleiskaavan karttaluonnoksessa Salmisaaren ja Vuosaaren voimalaitosalueet ovat toiminnan kehittämisen ja uudistamisen kannalta riittävät. Hanasaaren voimalaitosalueen osalta on kaavakartassa katkoviivamerkintä tekstiselvennyksin "Suunnittelualue, yleiskaava osoittaa suunnittelualan maankäyttömuodot ja niiden väliset suhteet. Niiden sijainti ja rajaukset ratkaistaan yksityiskohtaisella kaavoituksella." Alueen mieltäminen suunnittelualueeksi on hyvä lähtökohta. Kaavakartassa esitettyä aluetta tulee voimalaitostoiminnan uudistamisen ja jatkuvuuden varmistamiseksi suurentaa, alueen koon tulisi olla n. 100 000m².

Polttoainevalikoiman säilyttäminen monipuolisena edellyttää myös, että kaavoituksella turvataan voimalaitosten polttoainesatamien toiminnan jatkuminen.

Lisäksi alueiden käyttötarkoituksen muuttuessa on ratkaistava kysymys hävitettävän rakennuskannan ja muiden rakenteiden korvaamisesta ja uuden maankäytön edellyttämistä maaperän puhdistuskustannusten maksamisesta.

L9

Suurin osa Helsingin alueen energiankulutuksesta on sähkö- ja lämmitysenergiaa. Tiivis kaupunkirakenne mahdollistaa keskitetyn sähkön ja lämmön yhteistuotannon, jolla saavute-

taan parempi energiantuotannon hyötysuhde kuin tuottamalla sähkö ja lämpö erikseen. Pidämme tärkeänä, että Helsingin Energian esittämät voimalaitos-alueen tarpeet tulevat otetuksi huomioon yleiskaavassa.

L13

Helsingin sisäisen energiateknisen huollon tarpeet tulee turvata myös maankäytön merkinnöin.

P3

Alkuesittelyssä sanottiin, että energiankulutusta pyritään vähentämään raideliikennettä kehittämällä. Samalla olisi pitänyt sanoa, että yleiskaava lisää energiankulutusta, koska Helsinkiin tulee lisää asukkaita.

Palautelomakkeet:

- Energiahuolossa tulee Hanasaaren kivihillikasa siirtää Mustikkamaalle tyhjiin luoliin. Sähköasema Parrukadun ja Sörnäisten rantatien kulmasta tulee sijoittaa Käenkujan alla oleviin tyhjiin luoliin. Avolinja tulee sijoittaa Käenkujalta maan alle kaapelina jo valmiina oleviin tunneleihin ja hoitaa maanpinnalle Mustikkamaalla. Sompasaareen jää vapaata rakennustilaa ilmajohtojen poistuttua

Vastaus:

Yleiskaavaluonnokseen verrattuna Suvilahden teknisen huollon aluevarausta on laajennettu. Hanasaaren-Suvilahden alueen samoin kuin Myllypuron voimalaitosalueen rakennuskannan käytöstä päätetään tarkemmanasteisessa kaavoituksessa. Yleiskaavassa 2002 esitetty kerrosalan kasvu lisää sähkön ja kaukolämmön tarvetta 20-30 % nykyisestä.

Vesihuolto

L69

Yleiskaavaselostuksessa on käsitelty alueen pohjavesivarjoja, tosin hieman vähättelevään sävyyn. Pohjavesialueita kuvaavaan karttaan tulisi merkitä myös Kallahdenniemen pohjavesialue, jolla on paikallista merkitystä.

L27

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty vesihuoltojärjestelmän havainnekuva sisältää varaukset Vuosaareen ja mahdollisesti Tapaninkylään rakennettaville vesitorneille. Helsingin Vesi on varautunut Vuosaaren vesitornin rakentamiseen vuosina 2006 ja 2007.

Pohjavesialueista kaavaselostuksessa todettu teksti tulisi muuttaa muotoon: Helsingissä on viisi vedenhankinnan kannalta tärkeitä pohjavesialuetta. Kaupungin verkostoon liitetyt Tattarisuon ja Vartiokylänlahden (Broändan) vedenottamot toimivat varavedenottamoina. Poikkeustilanteissa Helsingin pohjavesialueilta

saatava vesimäärä on vähäinen suhteessa Helsingin vedenhankintajärjestelmään muualta johdettavissa olevaan pohjavesimäärään. Vaikka pohjavesialueilta saatavalla pohjavedellä on vain paikallista merkitystä, tulee niiden käyttövalmius poikkeustilanteissa turvata.

M63, M64

Toivomme, että vesistölle ja pohjavesille vaarallisia aineita käsitteleviä toimintoja ei sijoiteta lähelle valtaojia, puroja tai tärkeitä pohjavesialueita. Pidämme tärkeänä, että tärkeät ja muut pohjavesialueet merkitään kaavaan sekä niiden suojavyöhykkeet.

Vastaus:

Pohjavesialueita, pohjaveden suojelua ja kriisiajan vedenhankintaa on tarkasteltu yleiskaavan 2002 liiteraportissa (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:16). Helsingin tärkeimpien pohjavesialueiden rajaukset esitetään Helsingin rakennusjärjestyksen perusteella hyväksytyssä rakentamistapaohjeessa tärkeälle pohjavesialueelle rakentamisesta (15.6.1999). Alueellisia pohjaveden suojelumääräyksiä annetaan rajausten sisäpuolisilla alueilla tarvittaessa asemakaavoissa, rakennusluvuissa ja kaupungin maalla tontinluovutusehdoissa. Yleiskaavassa 2002 ei esitetä pohjavesialueiden rajauksia.

Tukikohdat ja varikot

L21

Kaupungin kunnallistekniikan, julkisten ulkotilojen ja liikenneväylien rakentaminen ja hoito sekä julkinen liikenne edellyttävät toimivaa tukikohta- ja varikkoverkostoa. Varikkoalueiden siirtoa maan alle tutkitaan alueilla, jotka halutaan tehokkaaseen rakentamiseen. Varikkojen toiminnallisesti hyvästä sijainnista ei kuitenkaan voida tinkiä.

Yleiskaavaluonnoksen tulisi turvata teknisen huollon toimintaedellytykset esittämällä sen eri järjestelmien tärkeimmät aluevaraukset. Tilavaraussuunnitelman keskeisten tavoitteiden mukaisesti arvokkaita tukikohtakäytössä olevia merenrantoja on yleiskaavaluonnoksessa merkitty muuhun käyttöön, mm. asumiseen, ja teknisen huollon edellyttämät alueet on pyritty sijoittamaan maan alle. Maanalaisia tutkittavia kohteita ovat Kivikon, Herttoniemen ja Humalahden kallioresurssit.

Yleiskaavassa halutaan siivota näkymättömiin tai unohtaa monet kaupungin huoltoon ja ylläpitoon liittyvät toiminnat. Esimerkiksi kaupungin multatarha ja taimituotantoon liittyvät tilat aiotaan lopettaa. Rakentamisessa syntyy runsaasti ylijäämämassoja, joiden sijoittamiselle ei

ole osoitettu tilaa. Yleiskaavan luonnoksessa on perusteltua osoittaa sekä kaupungin huollon että rakentamisesta aiheutuvien seurannaisvaikutusten vaatimat tilatarpeet. Maankäytön ohjaukseksi ei riitä maininta, että työtukikohdat ja varastot voidaan sijoittaa maan alle tai rakentamiseen varatuille alueille.

Yleisten töiden lautakunta korostaa teknisen huollon kunnollisen hoitamisen merkitystä viihtyisälle kaupunkikuvulle ja kaupunkielämälle. Tätä varten on pystyttävä jo yleiskaavavaiheessa osoittamaan toiminnalle tarvittavat tilavaraukset ja tukikohtaverkosto. Rakennusvirasto haluaa olla teknisenä asiantuntijana mukana laadittaessa kaupungin teknisen huollon tilavaraussuunnitelmia.

L27

Pitkäkosken ja Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitokset sekä Viikinmäen jätevedenpuhdistamo on merkitty yleiskaavaluonnokseen teknisen huollon alueina. Alueelliset ja pienialaiset yhdyskuntateknisen huollon toiminnot sijoittuvat muihin maankäyttöluokkiin ja niiden tilavaraukset tullaan esittämään yleiskaavan yhteydessä erikseen laadittavissa tilavaraussuunnitelmissa. Tilavaraussuunnitelmassa tulee ottaa huomioon Helsingin Veden tukikohtayms. tarpeet.

Lisäksi koko kaupungin alueelle tullaan ehdotuksen mukaan laatimaan erillinen maanalaisen toimintojen tilavaraussuunnitelma, jonka luonnos valmistuu vuoden 2002 lopussa. Suunnitelmassa tulee ottaa huomioon teknisen huollon johtotunneleiden tilatarpeet (ml. puhdistettujen jätevesien poisjohtamisjärjestelmän varmistaminen).

Vastaus:

Tukikohdille ja varikoille yleiskaavassa 2002 on erillinen aluevaraus vain Roihupellon metrovarikolle. Tukikohtia ja varikoita on käsitelty yleiskaavan 2002 erillisessä liiteraportissa (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:17). Se sisältää yleiskaavan laadinnan rinnalla päivitetyn tukikohtien ja varikoiden tilanvaraussuunnitelman.

Jätehuolto

L45

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole otettu kantaa siihen, mihin kaupungin jätteet tulevaisuudessa sijoitetaan. Ämmäsuon jätteenkäsittelypaikalla ei tulevaisuudessa ainoana paikkana ole kapasiteettia ottaa vastaan kaikkea seudun jätettä. Luonnoksessa ei ole myöskään varattu alueita kaupungissa syntyvien jätteiden käsittelemiseen. EU:n kaatopaikkadirektiivi ja siihen

perustuva valtioneuvoston kaatopaikkapäätös tulee vuoden 2005 alusta olennaisesti kiristämään eri jätejakeiden erotteluvaatimuksia. Uusien vaatimusten täyttäminen edellyttäneekä jätteen käsittelyä teollisesti. Helsingin yleiskaavassa tulisi olla varattuna riittävä alue teollisen jätteenkäsittelyn ja -lajittelun hoitamiseksi kaupungin omalla alueella.

L76

Paikallisten jätehuollon järjestelyjen turvaamiseksi on varmistettava, että työpaikka-alueiden kaavamerkintä ja -määräykset eivät sulje pois vaatimukset täyttävien jätteenkäsittely- ja hyödyntämislaitosten sijoittamista näille alueille.

Luonnoksessa ei ole varattu erikseen alueita jätehuollon ja käsittelylaitosten tai kaatopaikkojen tarpeisiin. Myöskään kaavamääräykset eivät salli yhdyskuntajätteiden, ylijäämämassojen tai pilaantuneiden maiden kaatopaikkojen sijoittamista esitetyille aluevarauksille. Helsingissä syntyvien ylijäämämaiden ja lievästi pilaantuneiden maiden sijoittaminen edellyttää suuria alueita jätehuollon ja kaatopaikkojen tarpeisiin. Niitä on mm. kuljetusetaisyyksien pitämiseksi kohtuullisina syytä varata myös kaupungin omalta alueelta. Jätehuollon aluevarausten tai niiden puuttumisen tulisi perustua seudulliseen tarkasteluun jätehuollon pitkän tähtäimen järjestämisestä pääkaupunkiseudulla.

L66

Jätehuoltoa on yleiskaavaluonnoksessa käsitelty varsin yleispiirteisesti ja pilaantuneiden maiden käsittely on tuotu esiin yhtenä osatekijänä käsiteltäessä alueiden käyttöönottoa. Lähtötulovaiheessa yksi keskeisimpiä ratkaistavia yhdyskuntatekniseen huoltoon liittyviä kysymyksiä tulee olemaan jätehuollon strategiset ratkaisut ja pilaantuneiden maiden käsittely ja loppusijoittaminen. Näitä asioita olisi perusteltua valottaa yleiskaavan selostuksessa esitettyä laajemmin. Tämä on tarpeen myös riittävän vaikutusten arvioinnin taustaksi.

Vastaus:

Jätehuoltoa on käsitelty yleiskaavan 2002 erillisessä liiteraportissa (Kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:16). Yleiskaavassa 2002 ei ole erillisiä aluevarauksia jätehuollolle. Työpaikka-alueen Teollisuus/Toimisto/Satama yleiskaavamääräyksestä on yleiskaavan luonnosvaiheen jälkeen poistettu sanat ”ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman”. Uudenmaan maakuntakaavan luonnoksen selostuksen mukaan keväällä 2003 päätettävässä maakuntakaavassa pyritään osoittamaan riittävät aluevaraukset seudullisia tarpeita palvelevia jätteenkäsittelyalueita ja -laitoksia varten.

Pilaantuneet maat

L21

Saastuneet alueet ovat hankalia ja kalliita kunnostuskohteita. Näillä alueilla maaperässä on yleensä sekä haitallisia orgaanisia yhdisteitä että raskasmetalleja, jolloin alueella joudutaan käyttämään useampia eri kunnostusmenetelmiä. Yleiskaavaluonnoksessa näitä kohteita ovat mm. Suvilahti, Hermanninranta - Verkko-saari, osin Jätkäsaari ja Sompassaari sekä todennäköisesti Keski-Pasila. Suvilahden vanhan kaasulaitoksen aiheuttama maaperän pilaantuminen tulee rajoittamaan merkittävästi alueelle soveltuvaa maankäyttöä.

Helsingin rakennuskohteista syntyy nykyisin vuositasolla noin 120 000 m³ käsittelyä tai loppusijoitusta vaativaa pilaantunutta maainesta. Helsingin nykyiset käsittelypaikat, Vuosaaren välivarasto- ja kiinteytysalue sekä Viikin ja Kyläsaaren välivarastointi- ja kompostikentät ovat kuitenkin vain väliaikaisia. On osoittautunut vaikeaksi löytää teoriatasollakaan mahdollisia uusia sijoituspaikka-alueita. Näiden toteutuminen voi olla käytännössä erittäin vaikeaa. Helsingin tulee varautua jatkosakin loppusijoittamaan ja käsittelemään pilaantuneita massoja omalla alueellaan. Sijoituspaikat voivat sijaita useammassa yleiskaavakartan maankäyttöluokassa.

Yleiskaavan suunnittelujänteellä ylijäämämasahuolto edellyttää välttämättä ylikunnallisia ratkaisuja sekä tarvittavien varojen osoittamista toimintaan. Tonttien rakentamiskelpoiseksi saattaminen Helsingissä tulee jatkossa vaatimaan entistä enemmän toimenpiteitä ja resursseja.

L13, L21

Joka tapauksessa Helsingissä muodostuu vuosittain huomattavia määriä sijoitettavia tai käsiteltäviä pilaantuneita maita. Näiden toimintojen sijoittamiselle mahdollisia maankäyttö-alueita tulee olla riittävästi yleiskaavassa.

L13

Yleiskaavaluonnosta varten on selvitetty maankäytön muutosalueiden maaperän pilaantuneisuutta. Pilaantuneiden maiden käsittely- ja sijoituspaikkoja on nykyisessäkin tilanteessa liian vähän.

Olisikin tärkeää entistä enemmän pyrkiä kunnostusratkaisuissa kestäväen kehityksen mukaisesti paikallisiin ratkaisuihin siten, että mahdollisuuksien mukaan maat jätetään tai käsitellään paikallaan tai sijoitetaan alueelle.

L28

Helsingillä on jatkuvasti pulaa pilaantuneiden maiden käsittely-, välivarastointi- ja loppusijoituspaikoista, mikä pahimmillaan voi johtaa ra-

kennushankkeiden viivästyminen. Muita vaikeasti sijoitettavia massoja ovat savimaat, voimalaitostuhat ja rakennusjätteet.

Yleiskaava 2002 luonnoksessa ei ole osoitettu varauksia pilaantuneiden maiden käsittely-, välivarastointi- tai loppusijoitusalueille. Monet merkittävät maankäytön muutosalueet, kuten yleiskaavan liiteraportti pilaantuneista maista osoittaa, edellyttävät laajoja kunnostustoimia ennen rakentamista. Vaikka kunnostuksessa pyrittäisiin alueellisiin ratkaisuihin ja saastuneiden maiden käsittelyyn ja sijoitukseen alueelle, joudutaan tulevina vuosikymmeninä sijoittamaan suuria massamääriä myös kaavoitettavien alueiden ulkopuolelle.

Palautelomakkeet:

- Entinen "vaarallinen kaatopaikka on Vartioharjussa", pitäisi olla Vartiokylässä (kartan mukaan)

Vastaus:

Likaantuneista maista on yleiskaavaluonnoksen yhteydessä laadittu raportti. Raporttia on täydennetty yleiskaavaehdotukseen maankäytön muutosalueiden pilaantuneisuuden kartoituksella. Kartoitus on osa työstä (Helsingin kaupunki, Helsingin pilaantuneiden maiden määrä ja laatu ja kunnostustarve, luonnos 26.11.2002).

Uusilla maankäytön muutosalueilla on huomattavia määriä likaantuneita maa-alueita. Vuositain Helsingin rakennuskohteissa syntyy käsiteltäviä tai loppusijoitettavia maita noin 100 000 tonnia.

Helsingin kaupungilla on kolme käsittely ja loppusijoituspaikkaa pilaantuneille maille. Paikkoja ei ole merkitty erikseen yleiskaavakartalle, vaan ne sijaitsevat eri maankäyttöluokkien sisällä.

Suurin osa kaivetuista likaantuneista massoista viedään kaupungin ulkopuolisiin käsittely- ja loppusijoituspaikkoihin.

Tiivistyvä kaupunkirakenne tarjoaa tulevaisuudessa entistä vähemmän mahdollisuuksia käsitellä likaantuneita maita asumisen ym. toiminnan välittömässä läheisyydessä.

Uudenmaan maakuntakaavan luonnoksen selostuksen mukaan keväällä 2003 päätettävässä maakuntakaavassa pyritään osaltaan osoittamaan riittävät aluevaraukset seudullisia tarpeita palvelevia likaantuneiden maiden käsittely- ja loppusijoitusalueita varten.

Ylijäämämassat

L21

Yleisten töiden lautakunta on huolissaan rakentamisen yhteydessä kaivettujen ylijäämä-

massojen sijoituspaikkojen loppumisesta. Kaupungin tulisi pikaisesti ryhtyä toimiin asian korjaamiseksi sekä kaupungin sisällä että yhteistyössä naapurikuntien kanssa.

L13, L21

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole esitetty uusia ylijäämämassojen vastaanottoaikoja. Koska rakentamisen tuloksena vääjäämättä syntyy ylijäämämassoja ja koska Helsinki ei voi luottaa siihen, että tämä asia voitaisiin ratkaista kaupungin hallinnollisten rajojen ulkopuolella, tulisi asia ratkaista yleiskaavan yhteydessä.

L13

Ensisijaisena vaihtoehtona tulisi olla ylijäämämassojen hyötykäyttö (katujen ja puistojen rakentamisessa, meluvalleissa sekä täyttötöissä). Koska kaikilla alueilla kaikkia massoja ei voida hyödyntää edellä mainitulla tavalla, tulisi yleiskaavassa osoittaa aluevaraukset täyttömäille. Esimerkiksi Malminkartanon täyttömäkeä voitaisiin laajentaa pohjoiseen päin ja samalla korottaa sitä vielä huomattavasti.

L69

Selostuksen jätehuoltoon koskevassa osuudessa ei ole käsitelty maankaatopaikkojen sijoittamista. Ylijäämämassoja koskevassa selostuksen osassa on viitattu lähinnä täyttömäkiin, joita voisi sijaita yleiskaavan virkistysaluevarauksen kohdalla. Maankaatopaikkoihin liittyviä kysymyksiä olisi hyvä käsitellä yleiskaavan yhteydessä hieman yksityiskohtaisemmin.

Vastaus:

Yleiskaavan 2002 erillisessä liiteraportissa (Kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:16) on käsitelty ylijäämämassahuoltoon. Yleiskaavassa ei ole erillisiä aluevarauksia täyttömäille. Malminkartanon täyttömäen suunnittelua ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ohjaavan, kaupungin hallintokuntien edustajista koostuvan työryhmän perustaminen on käynnissä. Uudenmaan maakuntakaavan luonnoksen selostuksen mukaan keväällä 2003 päätettävässä maakuntakaavassa pyritään osoittamaan seudullisia tarpeita palvelevien ylijäämämaiden läjitysalueiden aluevaraukset.

Ympäristöhäiriötä aiheuttavat toiminnot

L28

Yleiskaava 2002 tulee olemaan ohjeena laadittaessa ja muutettaessa Helsingin asemakaavoja. Liikenteen haittojen lisäksi asuinalueiden suunnittelussa ja mitoituksessa tulee ottaa huomioon myös muut haittoja aiheuttavat toiminnot, joista tulisi laatia Yleiskaava 2002 ehdotukseen liitekartta. Tällaisia haitta- ja häiriölähteitä ovat mm.

- teollisuuslaitokset ja voimalaitokset
- kemikaalivarastot
- ampumaradat ja moottoriradat
- helikopterikentät
- satamat, varikot, maaliikennekeskus.

L76

On tärkeää vähentää sekä liikenteen että lämmityksen tuottamia päästöjä suosimalla lyhyitä matkoja, joukkoliikennettä (erityisesti raideliikennettä) ja tukeutumalla kaukolämpöön. Haitoilta altistumisen vähentämiseksi tulee asuinalueille jättää suoja-alueet sekä pääväyliin että teollisuustoimintoihin nähden tai torjua haitat rakenteellisesti. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttöä tulee nostaa erityisesti alle 5 km:n matkoilla. Näitä tavoitteita voidaan tukea myös lähipalveluiden turvaamisella esimerkiksi järjestämällä vähintään ruokakauppa jokaiselle asuinalueelle. Samaan suuntaan toimii myös riittävien lähivirkistysalueiden säilyttäminen suurien uudisrakentamisalueiden kuten Malmin lentokenttäalueen yhteydessä - tällöin virkistystä ei jouduta hakemaan kauempaa henkilöautoilla.

Vastaus:

Yleiskaavan 2002 erillisissä liiteraporteissa (Kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:17, 2002:11 ja 2002:19) on käsitelty ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen ja liikenteen sekä yleiskaavan 2002 suhdetta.

Turvallisuus

L19

Yhdyskuntasuunnittelussa pelastustoimi on mukana turvallisuuden edistäjänä ja kehittäjänä. Pääkaupungin on tulevaisuudessa oltava kansainvälisesti mitattuna turvallinen elin- ja toimintaympäristö, joka mahdollistaa pääkaupungin kilpailukyvyyn ja kasvun.

Kaupungin kasvuvarvioiden mukaisesti on pelastustoimen kasvettava samassa suhteessa, jotta onnettomuusuhat ovat hallittavissa kaikissa tilanteissa.

Yleiskaavaluonnoksessa teollisuuden sijoittuminen kaupunkirakenteessa on pelastustoimen osalta otettu hyvin huomioon. Sijoittamalla teollisuustoiminnot riittävän etäälle asutuksesta ja varaamalla alueiden väliin viheralueita onnettomuustilanteissa vaarallisten aineiden ja palon leviäminen hidastuu siten, että pelastustoiminnalle ja evakuointitoimille jää riittävästi aikaa.

Helsingin kaupungissa on rakennettu vuosikymmenten aikana yleisiä, yhteisiä ja talokohdaisia väestönsuojia. Väestönsuojapaikkaa ei kuitenkaan kaikille kaupunkilaisille ole muo-

dostunut. Muun muassa pientaloasukkaat ovat pääosin vailla väestönsuojapaikkaa, koska voimassa olevan Pelastustoimilain ja -asetuksen mukaisesti ei väestönsuojan rakentamisvelvollisuutta synny pientaloalueilla. Myös muiltakin kuin pientaloalueilta löytyy vajeita väestönsuojapaikoista.

Helsingin kaupungin pelastuslaitos puoltaa Helsingin yleiskaava 2002 yleiskaavaluonnosta seuraavin huomautuksin:

Pelastusasemien määrää ja tyyppiä on tulevaisuudessa tarkasteltava asukasmäärän ja liikennetiheyden kasvuun verrattuna. Pelastuslaitoksen kannalta erityisen tärkeänä nähdään palvelutason säilyminen vähintään nykyisellään huomioon ottaen kaikki onnettomuustilanteet kiireellisestä sairaankuljetuksesta suuronnettomuuksiin. Tiheästi asutettavien alueiden suunnittelussa onkin huomioitava mahdollinen uusien pelastusasemien tarve ja toteuttamiskataulu. Pelastusasemien tyyppi voisi olla ns. "kivijalka-asema", josta käsin toimisi yksi sairaankuljetus- ja yksi pelastusyksikkö.

Koillisessa suurpiirissä Malmin lentoaseman aluetta on yleiskaavaluonnoksessa muutettu asuinkäyttöön. Yleiskaavaluonnoksessa ei Malmin pelastusaseman tulevaisuutta ole siinä käsitelty. Pelastusasema on säilytettävä nykyisessä paikassaan tai uuden sijoituspaikan valinta ja toteuttaminen on tehtävä hyvissä ajoin ennen nykyisen pelastusaseman toimintojen loppumista.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetyt ajotunnelit on toteutettava kaksoistunneliratkaisuna.

Perusteena: 1) Pelastustoiminnan edellytysten turvaaminen, 2) Tunnelissa oleskelevien henkilöiden poistumismahdollisuuksien järjestäminen, 3) Tunnelissa tapahtuvien kohtaamisonnettomuusriskien pienentäminen.

Poistumisturvallisuutta ja onnettomuuksien kehittymistä sekä vaikutuksia tunneleissa on tutkittu viime vuosina runsaasti ja tutkimusten tuloksena ns. kaksoistunneli on ajotunneliratkaisuna turvallisin.

Vastaus:

Pelastuslaitoksen tukikohtia ja turvallisuutta yleensä on käsitelty yleiskaavan 2002 erillisissä liiteraporteissa (Kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:17, 2002:16). Kivijalka-asemiin ja liikennetunneleihin otetaan kantaa tarkemmanasteisessa maankäytön suunnittelussa.

Suunnitteluprosessi

L61

Tietoyhteiskunnan teknistä ym. infrastruktuuria koskevat asiat olisi kuitenkin syytä käydä läpi

teknistä huoltoa koskevassa osiossa, vaikka ko. infrastruktuurin toteuttaminen onkin yksityisten operaattorien vastuulla.

M89

Yleiskaavaehdotus tulisi laatia arvioiden sen maankäyttöä sekä tilavarausten että eri yhdyskuntatoimintojen pitkän aikavälin toimintapolitiikkojen näkökulmasta.

Yleiskaavaluonnoskartasta ja sen selostusraporteista 1-2 ei käy selville, mikä on Helsingin energiahuollon pitkän aikavälin toimintapolitiikka so. strategia, vaikka sen tulisi olla osaltaan yleiskaavan yksi tärkeä tehtävä. Keskeisinä siinä tulisi olla mm. voimalaitokset ja niiden aluevaraukset.

Yleiskaavaluonnoksesta/sen selostusraporteista ei saa myöskään käsitystä Helsingin pitkän tähtäimen jätehuoltostrategiasta, joka muodostuu toiminnallisesta osasta ja aluevarauksista, vaikka jätteenkäsittelypaikat tulevat tulevaisuudessakin sijoitamaan kaupungin ulkopuolella.

Maankäyttösuunnittelijoiden on suhtauduttava hyvin vakavasti jätehuollon pitkän aikavälin turvaamiseen maankäyttösuunnittelun keinoin, mikä tässä tapauksessa on Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoitukseen liittyvä. Helsingin yleiskaavoittajien tulee keskustella maakuntaliittojen suunnittelijoiden kanssa.

Yleiskaavaehdotuksen liitekartaksi tulisi laatia maanalaisten toimintojen tilavaraussuunnitelman tarkistus ja rakennettujen /rakennettavien alueiden kallioresursseja kuvaava kartta.

M119

Kalliorakentaminen on jo useiden vuosikymmenien ajan hyödyntänyt puistoalueiden alapuolista kalliotilaa, koska maanalainen kalliorakentaminen soveltuu hyvin puistoalueille. Puistoalueille on järkevää sallia muidenkin kuin yläpuolelle suunniteltujen toimintojen sijoittaminen silloin kun häiriö yläpuoliselle puistotoiminnalle on hyväksyttävää tasoa.

Kalliorakentaminen tulisi sallia mihin tahansa, edellyttäen että ympäristölainsäädännön edellytykset täyttyvät ja että maanpäällisten toimintojen toteuttamista ei uhata. Kallion sisäinen rakentaminen tulisi ottaa mukaan yleiskaavaan yleiskaavan jatkokehittäelyssä.

Kallioresurssien luokittelu/käytettävyyden arviointi on järkevää tehdä osaksi yleiskaavaa ja pitkäjänteistä kalliotilojen suunnittelua. Yleis- ja asemakaavoituksessa on siirryttävä hankekohtaisesta kallioalueiden kaavoitukseen. Kalliorakentamisella voidaan elvyttää keskustalueita.

M315

Maanalaista rakentamista tulisi harkita erityisen tarkoin. Tiloja on jo nyt keskustassa paljon, lisää tulee linja autoaseman alle Kamppiin

ja keskustatunneltia suunnitellaan. Vaikka terrori-iskujen mahdollisuus jätettäisiin pois, niin onnettomuuksia voi sattua.

M329

Helsingin kaupunki ei ole ottanut suunnitelmassaan riittävässä määrin huomioon uuden maankäyttö- ja rakennuslain kunnallistekniikkaa ja liikennettä koskevia velvoitteita, eikä uuden mittavan rakennussuunnittelun toteuttamisen aiheuttamia saasteongelmia jo olemassa olevalle asutukselle.

Vastaus:

Yleiskaavan 2002 erillisissä liiteraporteissa on tarkasteltu eri yhdyskunta- ja infrastruktuuri-toimintojen suhdetta yleiskaavaan. Niissä on kannanottoja eri toimintojen strategioihin. Yleiskaava 2002 on valmisteltu yhteistyössä Uudenmaan liiton kanssa. Yleiskaava käsittelee liikennehankkeita lukuun ottamatta vain maanpäällistä rakentamista. Maanalaisten toimintojen tilavaraussuunnitelman luonnos tulee kaupunkisuunnittelulautakunnan käsitteilyyn loppuvuodesta 2003.

KULTTUURIHISTORIA

L69

Varsinaisten aluevarausmerkintöjen kanssa päällekkäin on viivamerkinnoilla osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaat aluekokonaisuudet. Helsingissä on näiden lisäksi muitakin yhtenäisiä kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti merkittäviä alueita, joiden kehittämisessä niiden omaleimaisuuden säilyttäminen on tärkeää. Kaavaselostuksessa on jo rakennettujen alueiden täydennys- ja tiivistämismahdollisuuksia. Tämän periaatteen suhde edellä mainittuihin kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaisiin alueisiin ja muihin yhtenäisiin ja omaleimaisiin alueisiin ei käy kuitenkaan luonnoksessa kovin selkeästi esille. Tiivistämiseen liittyvien yhtenäisempien periaatteiden käsitteleminen perustelisi laajempien aluekohtaisten osayleiskaavojen laatimista.

Vastaus:

Yleiskaavaan on valittu keskeiset kulttuurihistoriallisen, rakennustaiteellisen tai maisemakulttuurin kannalta merkittävän alueen kriteerit täyttävät alueet. Näillä alueilla lähtökohtana alueiden täydentämiselle ja tiivistämiselle on alueen arvojen ja ominaispiirteiden säilyttäminen. Helsingin kaupunkisuunnittelua ohjaa yleinen periaate, jossa rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnon arvot otetaan huomioon (MRL §39, §54). Helsingin yleiskaava 2002:een valitut merkittävät kulttuurihistorialliset ympä-

ristöt ovat kohteita, joiden suunnitteluun ja kehittämiseen tulee erityisesti panostaa.

L20

Rakennusvalvonnan kannalta on erityisen oleellista että laaditaan rakentamistapaohjeet, joissa mm rakentamismääräysten ja ympäristön asettamia vaatimuksia ym. problematiikkaa voidaan konkreettisesti esittää tontinomistajille ja tuleville rakentajille jo varhaisessa vaiheessa.

Vastaus:

Rakentamistapaohjeet ovat hyvä keino ohjata alueella tapahtuvia korjaus- ja muutostöitä. Ksv:ssä on käynnistetty pilottiprojekti, jossa kehitetään menetelmää yleiskaavassa osoitetujen yhtenäisten kerrostaloalueiden ominaispiirteiden selvittämiseksi ja rakentamistapaohjeiden laatimiseksi siten, että alueen arvot saadaan säilymään. Roihuvuoren kerrostaloalue on ensimmäinen tarkastelukohde.

L14

Kiinnostava ja tervetullut näkökulma on Helsingin maisemakulttuuri, jossa on inventoitu valittujen maisemien, puistojen ja puutarhojen historiallinen (ikä, kerroksellisuus, merkittävät assosiaatiot) ja puutarhataiteellinen arvo. Merkittävien alueiden kehittämisen tulee ehdotuksen mukaan tapahtua niiden omista lähtökohdista käsin ja alueen erityisten arvojen sanelemin ehdoin (s.100). Tähän näkökulmaan on helppo yhtyä, kunhan kohteet eivät sulkeudu yleisöltä.

L11

Laajasalon kohdalla mainitaan kohdeluettelossa 49.8 Yliskylän kerros- ja rivitaloalue. Kaavakartassa numerolla on merkitty Yliskylän luoteisosan eli Tullisaaren puoleinen ns. Kivisen aluekokonaisuus. Kohdeluettelon teksti tulee täsmentää.

Kalliossa Hakaniementorin ympäristön kohde-rajauksista on vielä korjattava, kohteeseen tulisi sisällyttää myös Ympyrätalo ja Kallion virastotalo, jotka nyt ovat rajauksen ulkopuolella.

Joidenkin kohteiden nimeämistä tulisi rajauksen ohessa vielä tarkentaa. Esimerkiksi Alppiharjun Linnanmäen kohteen yhteydessä olisi tärkeää mainita myös Kulttuuritalo ja viereiset 1950-luvun koulurakennukset (mm. Kotitalousopettajaopisto). Töölössä Finlandia-talo, Eduskuntatalo, Kansallismuseo -kohteessa tulisi näkyä myös Hakasalmen huvilan nimi. Myös kohteen 20.5 nimi Läntinen hautausmaa on tarkistettava, koska sillä tarkoitetaan koko Hietaniemen vanhan hautausmaan Hietaniemenkadun, Mechelininkadun ja Porkkalankadun väliin rajautuvaa aluetta. Taka-Töölön

Eläintarhan puisto-kohdenimessä (14.10) olisi syytä mainita myös Olympiastadion.

Munkkiniemen kohteiden rajaus vaikuttaa varsin tiukalta. Mm. Alvar Aallon suunnittelemat Kansaneläkelaitoksen asuintalot Riihitiellä näyttäisivät nyt rajautuvan kohdamerkin ulkopuolelle.

Saariston alue on kohdamerkinöiltään niin ikään vaillinaisen (mm. Vasikkasaari ja useita itäisen merialueen saarten arvokkaita kohteita puuttuu) ja niitä tulisi täydentää. Tapaninkylästä puuttuu kohdeluettelosta kaavakarttaan alueena merkitty kohde 39.2.

Vastaus:

Lausunnossa esitetyt tekniset tarkistukset on otettu huomioon kohdeluettelossa ja aluerajauksissa. Saariston osalta yleiskaavaehdotus on saariston osayleiskaavan mukainen.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on käynnissä asemakaavojen ajantasaisuuden tarkistamistyö. Tämän työn yhteydessä on tarkasteltu yleiskaavan kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti tai maisemakulttuurin kannalta merkittäviksi osoitetujen alueiden ajantasaisuutta rakennussuojelun suhteen. Huomattava osa kyseisistä alueista on jo suojeltu asemakaavalla. Niiden alueiden osalta, jotka eivät ole ajan tasalla kulttuurihistoriallisen suojelun suhteen, yleiskaava toimii tärkeänä lähtökohdana suojelukaavaohjelmien laatimiselle ja alueiden kehittämiseksi. Ksv pyrkii myös yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa edistämään kaupunginosakohtaisten inventointien saattamista ajan tasalle. Inventoinnit auttavat osaltaan tunnistamaan niitä alueiden keskeisiä ominaisuuksia ja arvoja, joiden säilymistä tulee kaavoituksella edistää.

Rakentamistapaohjeiden osalta on vastattu L20:n yhteydessä. Maakunnallisia inventointeja ja yleiskaavan aluevarauksia on pyritty sovittamaan yhteen yleiskaavaprosessin aikana. Maakuntakaavaehdotuksen laatiminen on kuitenkin kesken, ja se mihin muotoon maakuntakaavan merkinnät lopullisessa ehdotuksessa asettuvat, on vielä epäselvää.

L20

Laajat alueet Kruununvuorenselän ja Seurasaareselän rannoilla on merkitty kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi. Tämä tulisi ottaa huomioon myös näille alueille suunniteltujen rakennushankkeiden kohdalla. Esimerkkeinä tällaisista rakentamiseen varatuista alueista ovat Rajasaari ja Taivalsaari (Hietaniemen kärki) jotka liittyvät elimellisesti arvokkaaseen maisemalueeseen, vaikka juuri niiden kohdalle ei yleiskaavassa merkittäisikään ko. viivoitusta.

Kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaiden alueiden määrittely on varsin väljä, ja mahdollisuudet vedota siihen esimerkiksi rakennussuojelun tarkoituksessa ovat heikot. Kun asemakaavoitus ei ole rakennussuojelun osalta ollut ajan tasalla, eikä kaavojen ajan tasalle saattaminen nopeasti liene realistista, olisi annettava yleiskaavassa selvempiä suojelumääräyksiä maankäyttö- ja rakennuslain 41 § 2 momentin nojalla.

Yleiskaavan aluevarauksia täydentämään tulisikin välittömästi ryhtyä valmistelemaan alueittaisia rakentamistapaohjeita, joissa rakennetun ympäristön suojelun tavoitteet konkretisoidaan. Uudet laadittavat rakentamistapaohjeet ohjaisivat rakentamista ja määrittelisivät, mitä ne alueiden arvot ja ominaisuudet ovat, jotka tulee säilyttää. Tämä työ on nähtävä erittäin kiireellisenä.

L66

Yleiskaavaluonnoksessa osoitetut kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaat alueet ovat pääpiirteissään yhteneväiset valtakunnallisten ja maakunnallisten inventointien kanssa. Maakunnallisten inventointien täsmentyessä käynnissä olevan lausuntokierroksen perusteella saattaa joiltakin osin ilmetä kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaita alueita koskevien merkintöjen yhteensovittamistarvetta yleiskaavaluonnoksen ja vireillä olevan maakuntakaavan välillä ennen kaavasuunnitelmien etenemistä ehdotusvaiheeseen.

L51

Yleiskaavaluonnos on perusratkaisuissaan pääosin onnistunut. Rakentamista osoitetaan maankäytön muutoksin ensisijassa jo rakennetuille alueille, joilta nykyinen toiminta lakkaa tai joiden toiminnot ovat siirrettävissä korvaaville alueille. Periaate on hyvä, pyrkiihän se samalla rakentamattomien viher- ja kulttuuriympäristöjen säästämiseen. Periaatteeseen liittyy kuitenkin ilmeisiä ristiriidan mahdollisuuksia olemassa olevan rakennusperinnön kanssa eikä periaatteen kategorinen soveltaminen (joka ei ole kaavan tavoitekaan) ole mahdollista. Tapausittainen harkinta on paikallaan.

Kaavassa on vielä enemmän kiinnitettävä huomiota muuttuvien ranta-, liikenne-, varasto- ja teollisuusalueiden kulttuurihistoriallisten arvojen, myös uusimman rakentamisen huomiointamiseen ympäristöjen mahdollisesti muuttuessa.

"Maankäytön kehityskuvassa" todetaan, että Helsingin rakennuskannan nuoruudesta ja historiallisten kerrostumien vähäisyydestä johtuen on tärkeää että kaupunki säilyttää ja vaalii edellisiltä sukupolvilta lahjaksi saamaansa rakennusperintöä ja historiallisia kerrostumia. Kiinteät muinaisjäännökset ovat tärkeä osa

tätä kerroksellisuutta merkinä ihmisen vanhimmasta toiminnasta. Muinaisjäännöksiä ei kuitenkaan ole otettu yleiskaavaluonnoksessa mitenkään huomioon. Myös Helsingin asutushistorialliset kohteet ovat muinaismuistolain tarkoittamia historiallisen ajan kiinteitä muinaisjäännöksiä. Niitä ovat Helsingin ensimmäinen paikka Vanhassakaupungissa, nykyisen keskustan ennen 1700-luvun alkupuolta rakennettu alue sekä autioituneet, edelleen rakentamattomat kylätontit. Myös historiallinen tiestö on muistettava.

Helsingin yleiskaavalla 2002 on vaikutuksia myös vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Muinaismuistolain rauhoittamia vedenalaisia muinaisjäännöksiä ovat alusten ja veneiden hylyt, joiden voidaan olettaa uponneen yli sata vuotta sitten, sekä muut ihmisen tekemät vedenalaiset rakennelmat.

Yleiskaavassa on syytä tuoda esiin ja ottaa kantaa myös Helsinkiä maalta ja mereltä ympäröineeseen, venäläisten I maailmansodan yhteydessä rakentamaan maa- ja merilinnoitukseen.

Vastaus:

Mahdolliset ristiriidat sovitaan ja muuttuvien ranta-, liikenne-, ja tarkempiasteisen kaavoituksen, kuten osayleiskaavoituksen, yhteydessä.

Muinaisjäännökset on osoitettu yleiskaavaehdotuksessa selostuksen liitekartalla. Näihin kohteisiin kuuluvat myös Helsingin historiallisen ajan asutushistorialliset kohteet, historiallinen tiestö sekä vedenalainen kulttuuriperintö. Maa- ja merilinnoitus on osoitettu omalla liitekartallaan yhdessä valtakunnallisesti merkittävien alueiden (RKY 1993) kanssa.

L14

Keskustan elävyyteen myötävaikuttaa myös se, että keskustan suurille ulkoilmatapahtumille vakiinnutetaan Töölönlahdelle paikka. Tapautumakenttää odoteltaessa olisi säästöistä huolimatta tärkeää turvata Töölönlahden puutarhamainen kesämiljö, etteivät kulttuurivuoden myötä alueen löytäneet kaupunkilaiset haakeudu muualle, jolloin uuden paikan juurruttaminen on taas vaikeaa.

Harvassa metropolissa on pienellä alueella keskustassa niin laaja kulttuuritarjonta, kuin Helsingissä. Oletettavaa on, että musiikkitalo tuo Helsinkiin myös uutta kulttuurista sisältöä. Vapaa-aikapalvelujen kysyntä kasvaa ja laajentuu jatkuvasti. Asukasvaltaisten alueiden suunnittelussa asumis- ja vapaa-aikatilojen tulee olla tasapainossa. Kulttuurin rooli on merkittävä siinä, että kaupallisesti elinvoimaisille keskuksille kasvaa juuret.

Toimitilarakentamista tai vanhan rakennuskannan käyttöä suunniteltaessa voidaan katsoa, puuttuvatko alueelta täysin kulttuuri- ja vapaa-ajan palvelut. Virkistykseen toiminnallista pohjaa arvioitaessa kaupungin vapaa-ajan hallintokuntia voidaan tarkastella kokonaisuutena.

Vastaus:

Esitettyjä seikkoja ei voida ratkaista yleiskaavan tasolla. Vanhan rakennuskannan käyttöä mm. kulttuuri- ja vapaa-ajan tiloina pyritään edistämään muilla tavoin.

L75

Yleiskaavaluonnoksessa 2002 on Melkin, Itä-Villingin, Hintholman, Hernesaaren, Neitsyt-saaren, Kuusiluodon, Louesaaren, Kuivasaa-ren ja Lonnan saaret osoitettu virkistysalueeksi (YM jätti vahvistamatta Yleiskaavan 1992, jossa em. saaret erityisalueita). Santahamina, Kuninkaansaari ja Vallisaari on varattu sotilas-alueeksi ja sen lisäksi varustettu merkinnällä (A) Alue, joka osoitetaan asunto- ja virkistys-alueeksi, jos yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy alueelta pois. Ympäristöministeriö katsoo, että tältä osin virkistysmahdollisuuksien ja kulttuuriympäristön turvaaminen nykyisen käytön ohella on riittävästi otettu huomioon. Koska Kuninkaansaari ja Vallisaari ovat siirtyneet hiljattain Metsähallituksen hallintaan, on virkistyskäytön painottaminen näillä saarilla mahdollista.

L16

Yleiskaavaluonnoksen selostuksessa todetaan, että ulkosaaristo on merkitty pääosin Helsingin saariston ja merialueen osayleiskaavan mukaisena uuteenkin yleiskaavaan. Tätä voidaan pitää hyvänä, Helsingin yksi kiistaton vahvuus on juuri merellisyys.

L11

Tiivistäminen alueiden omaleimaisuus kuitenkin säilyttäen on monilla alueilla ristiriitaista ja vaikeaa. Jatkotyössä on tarkasteltava, onko osoitettavissa sellaisia arvokkaita alueita, joilla tiivistämisperiaatetta ei voida soveltaa, vaan alueen rakenteeseen ja omaleimaisuuteen usein olennaisesti kuuluva väljyys säilytetään ennallaan. Tällaisia alueita saattaisivat olla esimerkiksi useat 1920-50 -lukujen asuinalueet.

Kaavaselostuksesta ilmenee, että monista aiemmin rakentamisalueiksi esitetyistä alueista on työn kuluessa luovuttu, niistä kulttuuriympäristön kannalta Vartiosaari on yksi tärkeimpiä. Edelliseen yleiskaavaan 1992 verrattuna kulttuuriympäristökohteiden lukumäärä on lisääntynyt, mutta kaavan ote on edelleen valikoiva, sillä pyritään vain merkittävimpien miljöötyyppien säilyttämiseen. Useiden samantyyppisten

alueiden joukosta on valittu "laadultaan parhaat" kohteet. Tavoite on jossakin määrin ristiriitainen kaavaselostukseen kirjattujen yleisperiaatteiden kanssa. Ongelma ilmenee erityisesti 1940-50 -luvun jälkeen syntyneiden alueiden kohdalla, joista ei kaikista edes ole tarjolla riittävästi analysoitua ja arvotettua tutkimustietoa. Kaupunginmuseo pitää tiivistämiseen liittyvistä ristiriitaisuuksista huolimatta myönteisenä, että kehityskuvassa korostetaan eri alueiden ominaispiirteiden ja kaupunkikuvan monimuotoisuuden säilyttämisen tärkeyttä.

Liitekartta (s. 88) kaipaa jatkossa työstämistä ja selkeyttävää kohdeluetteloa. Kysymyksiä herättää mm. se, että erierityisesti asemakaavahistoriallisesti tärkeitä vihersormea, Keskuspuistoa ei ole liitetty myös sivua 98 olevalle miljöötyyppiä esittelevälle liitekartalle, eikä myöskään varsinaiselle kaavakartalle.

Uudenmaan liiton seudullisen inventoinnin merkittävistä kohteista eivät kaikki ole mukana yleiskaavatarkastelussa, mikä herättää kummastusta.

Muiden kohteiden valintapohjan ovat muodostaneet kaupunkisuunnitteluviraston ja kaupunginmuseon eri alueilta tekemät inventoinnit. Niistä ei kerrota selostuksessa tarkemmin, eikä myöskään inventointien kokonaistilanteesta ja kaupungin eri alueilta käytettävissä olevan tiedon vaihtelevasta tasosta. Tätä voi pitää selostuksen puutteena, joka tulee jatkotyössä korjata. Jälleenrakennuskauden pientaloalueiden inventointityö on yksi tärkeistä vielä keskeneräisistä selvityksistä, joka on vaikuttanut yleiskaavan merkittävien kohteiden valintaan.

Lukuun 7.6 voisi myös liittää syvällisempää analyysiä kaupungin eri alueiden historiasta ja ominaispiirteistä antamaan taustaa valintaperusteille. Lisäksi valintaperusteita voisi terminologialtaan ja kriteeristön kuvaukseltaan vielä hioa kirkkaammaksi ja selkeämmäksi. Erityisesti *epookki*-kriteeri jää varsin hämäräksi perusteeksi valinnoille.

Miljöötyyppiä esittelevä kartta ja selostus (s. 98-99) ei ole ongelmaton. Miljöötyyppittely on erityisen vaikeata historiallisesti kerrostuneessa kaupungissa, jossa yhdellä alueella on historian kuluessa ollut eri käyttöjä, jotka aluetta ovat muovanneet. Esimerkiksi Helsingin Vanhankaupungin alue on luokiteltu osittain miljöötyyppiin "alun perin työväestölle rakennettu pientaloalue" ja osittain tyyppiin "kerrostaloalue, 1940-50". Tällainen tyyppittely saattaa kuvailla nykytilaa, mutta ei tee oikeutta, eikä kerro kaupungin syntysijan ja muinaismuistokohteen olennaista merkitystä. Sama ongelma näkyy vaikkapa Lauttasaaren kartanon kohdalla, joka on luokiteltu samaan kerrostaloalueeseen kuin viereinen Otavantien alue. Muutoin-

kaan ei kartanoalueille ole esitetty omaa miljöötyyppiään, vaan ne esitetään yleensä maisemakulttuurikohteina. Kartassa on miljöötyyppi "historiallinen keskusta", jolla on osoitettu Kruununhaan ja Kluuvin kaupunginosaan sijoittuva 1800-luvun kaupungin ydinalue, ns. vanha kaupunginosa. Tässä merkityksessä tyyppi antaa harhaanjohtavan ja hyvin suppean kuvan kaupungin keskustan historiallisesta kehityksestä. Edellä kuvatut esimerkit antanevat aihetta jatkossa tarkastella huolellisesti miljöötyyppikarttaa ja arvioida ylipäätään sen käyttömahdollisuutta ja -tarvetta.

Selostusosan alueellinen kuvaus (s. 117-131) vahvistuisi, mikäli siihen jatkotyössä liitettäisiin tiivis kunkin alueen historian ja asemakaava-historian sekä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden analyysi.

Vastaus:

Yleiskaavaehdotuksessa kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävillä alueilla kiinnitetään erityistä huomiota alueiden täydentämiskäytännön tapaan ja siihen, että alueiden kehittämisen yhteydessä niiden erityiset arvot säilyvät. Yleiskaavatyön yhteydessä on tehty valintoja ja nostettu esiin ne alueet, jotka Helsingin ominaislaadun kannalta ovat kaikkein keskeisimmät. Kyseisten kohteiden määrä on oleellisesti kasvanut edelliseen yleiskaavan verrattuna. Uutena teemakokonaisuutena Yleiskaava 2002:ssa on nostettu esiin 1940-70-luvun yhtenäiset kerrostaloaluekokonaisuudet, jotka ovat runsaasti edustettuna yleiskaavaehdotuksessa.

Yleiskaavaa on edelleen työstetty luonnokseen nähden ja kohdeluettelo on tarkennettu. Keskuspuisto on osoitettu maisemakulttuuria koskevassa liitekartassa. Pääkartalla keskuspuisto näkyy omana kokonaisuutenaan, jonka turvaksi on vahvistettu keskuspuiston osayleiskaava vuonna 1978.

Uudenmaan liiton seudullisen inventoinnin työstäminen maakuntakaavaan on kesken. Yleiskaavatyön yhteydessä on käyty kaupunkisuunnitteluviraston ja Uudenmaan liiton välisiä neuvotteluja ja pyritty yhtenäistämään kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävien alueiden rajaukset.

Selostukseen liittyy selvitys kaupunkisuunnitteluviraston ja kaupunginmuseon tekemien rakennussuojeluintenttien kokonaistilanteesta. Osalta esikaupunkeja puuttuvat kattavat kaupunginosainventoinnit. Kaupungin eri osa-alueilta saatava tieto on vaihtelevan tasoista. Yleiskaavatyötä varten on kartoitettu laajalti Helsingin rakennuskantaa myös niiltä osin,

mistä ei ole olemassa varsinaista inventointitietoa. Erillisistä yleiskaavatyötä varten laadituista inventoinneista mainittakoon mm. jälleerakennuskauden pientaloalueiden inventointi. Selostukseen on liitetty myös lyhyt analyysi kaupungin eri alueiden historiasta ja ominaispiirteistä antamaan taustaa valintaperusteille.

Yleiskaavaaluonnoksen liitteenä olevaa miljöötyyppi-karttaa on täsmennetty. Alueiden tyypittely on, kuten lausunnossa todetaan, tietyssä määrin ongelmallista - tätä seikkaa on pohdittu yleiskaavan selostusosassa. Varsinkin historiallisesti kerroksisilla alueilla miljöötyyppin määrittely ei ole yksiselitteistä. Miljöökarttaa on myös yleiskaavaehdotusta varten täsmennetty ja tarkistettu. Yleiskaavaehdotukseen liittyvällä miljöötyyppi-kartalla esitetty "historiallinen keskusta" käsittää luonnosvaihetta laajemman alueen pitäen sisällään vanhan kantakaupungin eli Kampin ja Pitkäsillan eteläpuolella olevat alueet. Kerrostaloalueiden luokittelua tarkistettu siten, että kartassa kuvastuu ympäristötyyppien luonne, ei niinkään rakentamisaika. Tarkistuksen ansiosta 1940- ja 1950-luvun kerrostaloalueet erottuvat nyt selkeästi 1960- ja 1970-luvun alue- ja elementtirakentamisen valtakaudella syntyneistä alueista. Annalan kartanon alue on merkitty maisemakulttuurikohteena. Lisäksi miljöökarttaan on tehty joukko vähäisempiä, korjausluontoisia tarkistuksia ja muutoksia.

Asemakaavahistorian ja kulttuuriympäristön ominaispiirteiden selostaminen yleiskaavan aluekuvausten yhteydessä on tärkeä ja laaja työ. Kaupunginosakohtainen inventointityö ollessa kesken kattavaa kuvausta ei ole ollut mahdollista liittää yleiskaavaselostukseen aluekuvausten osaksi.

L51

Helsingin edustan linnakkeet on inventoitu ja julkaistu Sotamuseon työnä, ja tämäkin aineisto on syytä hyödyntää yleiskaavassa.

Koska muinaisjäännökset ovat muinaismuistolain perusteella automaattisesti rauhoitettuja, on maankäytön suunnittelun kannalta tärkeää, että muinaisjäännökset ovat hallinnon, suunnittelijoiden ja rakentajien tiedossa. Helsingissä (entisen Helsingin pitäjän alueella) on tehty esihistoriallisten muinaisjäännösten inventointi vuonna 1963. Inventointia ei voi pitää nykyajan vaatimuksia vastaavana selvityksenä. Siksi yleiskaavoitusta varten tulisi tehdä kulttuuriympäristön perusselvityksiin kuuluva uusi muinaisjäännösinventointi.

Koska vedenalaisista kohteista ei ole vielä kattavaa tietoa, on ennen täyttöjä ja muita vesirakennustöitä inventoitava veden pohja mahdol-

listen vedenalaisten muinaisjäännösten ha-
vaitsemiseksi.

On tärkeää, että yleiskaavan yhteyteen liite-
tään tieto Helsingin tunnetuista vedenalaisista
muinaisjäännöksistä samoin kuin maalla ole-
vista muinaisjäännöksistä.

Vastaus:

*Muinaisjäännökset on osoitettu yleiskaavaeh-
dotuksessa selostuksen liitekartalla. Näihin
kohteisiin kuuluvat myös Helsingin asutushis-
torialliset kohteet, historiallinen tiestö sekä ve-
denalainen kulttuuriperintö. Myös maa- ja me-
rilinnoitus on osoitettu omalla liitekartallaan
yhdessä valtakunnallisesti merkittävien kulttuu-
rihistoriallisten ympäristöjen (RKY 1993) kans-
sa. Kyseisten kohteiden tarkempi selvitys teh-
dään yksityiskohtaisen kaavoituksen yhtey-
dessä.*

L51

*Suomenlinnan maailmanperintökohde ja suo-
ja-alue*

Suomenlinnan maailmanperintökohde on
asianmukaisesti merkitty yleiskaavaluonnok-
sen kaavakartalle. Kaavaselostuksessa tulee
kuitenkin mainita mihin yleissopimukseen
maailmanperintökohde liittyy. Kaavaluonnok-
sesta puuttuu maailmanperintökohteen suoja-
vyöhyke (buffer zone), joka on ehdoton edelly-
tys maailmanperintökohdelle. Museovirasto
on kaupunkisuunnitteluvirastolle 6.4.2000 lä-
hettämässään kirjeessä esittänyt, että suoja-
vyöhyke tulee merkitä yleiskaavaan oheen lii-
tetyt kartan rajausten mukaisesti.

Museoviraston käsityksen mukaan valtioneu-
voston päätös edellyttää RKY1993 -alueiden ja
kohteiden osoittamista yleiskaavassa. Lisäksi
on erikseen esitettävä, miten aluevaraukset ja
yhteysverkostot on sovitettu kulttuuriympäris-
töä koskeviin tavoitteisiin. Erityisesti on syytä
tuoda esiin, tukevatko aluevaraukset vallitse-
vaa tilannetta vai sisältyykö aluevarauksiin
olennaisia ristiriitoja olevan ympäristön kans-
sa. Jos ristiriitoja on, on ne avoimesti tunnistet-
tava ja otettava kantaa siihen, miten ne on tar-
koitus yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa
ja toteuttamisessa ratkaista.

Vastaus:

*Suomenlinnan maailmanperintökohde suoja-
vyöhykkeen laajuudesta ja tulkinnasta tullaan
yleiskaavaprosessin kuluessa käymään neu-
votteluja kaupunkisuunnitteluviraston ja Mu-
seoviraston välillä. RKY 1993 -alueet ja koh-
teet on esitetty yleiskaavaselostuksen liitekar-
talla samoin kuin, aluerajauksia tarkentaen,
myös yleiskaavan pääkartalla kulttuurihistorial-*

*lisesti, rakennustaiteellisesti tai maisemakult-
tuurin kannalta merkittävinä kohteina.*

*Yleiskaavaan liittyvän ympäristövaikutusten
arviointityön yhteydessä on tunnistettu ja käsi-
teltä ristiriitakohtia aluevarausten ja olevan
ympäristön kanssa. Uusien rakentamisaluei-
den vaikutus kulttuuriympäristölle on tärkeä
työ, johon jatkossa tulee kiinnittää erityistä
huomiota.*

*Kaupunkisuunnitteluvirasto pitää, kaupungin-
museon käsityksestä poiketen, mahdollisena
Kivinokan rakentamisaluetta. Kivinokan alueen
kulttuurihistorialliset arvot ja rakennusalueen
rajat sovitetaan yhteen tarkemman asteisessa
kaavoituksessa. Museovirasto pitää Malmin
lentokentän lentotoimintaa kokonaisuudessaan
kulttuurihistoriallisesti merkittävänä. Yleiska-
van ja museoviraston näkökannan välillä on
siten ristiriita. Ksv pitää lentokenttäalueen
käyttöönottoa asuntoalueeksi mahdollisena,
Malmin lentoaseman hallintorakennus ja lento-
konehalli on esitetty kulttuurihistoriallisesti
merkittävinä kohteina.*

*Santahamina, Kuninkaansaari ja Vallisaari on
osoitettu asuin- ja virkistysalueiksi mikäli yleis-
kaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy
alueilta pois. Asuntovarauksen toteutuminen
jää Yleiskaava 2002:n voimassaolokauden jäl-
keiseen ajankohtaan. Alueiden yksityiskohtai-
semman kaavoituksen tullessa ajankohtaisek-
si, niiden kulttuurihistorialliset arvot tulevat
olemaan suunnittelun tärkeinä lähtökohtina.*

L14

Jätkäsaaren ja Sompasaaren alueet kehittyvät
asumisen ohella työpaikka-alueina ja keskus-
toimintojen alueina. Suunnittelussa varmaan-
kin tutkitaan vanhojen rakennusten käyttö-
mahdollisuuksia myös vapaa-aikatoimintaan.

Asukaspalautteina saaduista swot-
analyysistä kiinnittää huomiota erityisesti
Vuosaari, jossa alueen heikkouksina on sys-
temaattisesti mainittu kulttuuritarjonnan puute.
Vuotalon myötä tilanne lienee parantunut.

Kaupungin on erittäin tärkeää kehittää palvelu-
verkkoaan uusien asukkaiden edellyttämässä
laajuudessa ja juurruttaa lapsia omaan aluee-
seensa. Varauduttaessa muuttuviin vapaa-
ajan tarpeisiin onkin tärkeää, että tilojen suun-
nittelussa ei lukita tulevia käyttötarkoituksia
edes vanhaa rakennuskantaa hyödynnettäes-
sä. Ensisijaisesti tulisi tutkia, mitä kaikkea tila
voi palvella. Erinomaisen toivottavaa olisi, että
keskustan suuret taidelaitokset omassa työs-
sään ottaisivat huomioon alueelliset tarpeet
joko taidekasvatusprojekteissa tai suunnitel-
lessaan omaa esitystoimintaansa.

L75

Kulttuuriympäristö

Kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävien alueiden yleiskaavalliset valintaperusteet ovat hyvät ja monipuoliset. Kohteet on osoitettu ainoastaan kartalla. Mielenkiintoa asiaan lisäksi kohteiden kuvaaminen sanallisesti ja käyttäen paikannimiä sekä kertomalla mitä kohde edustaa ja sen valintaperusteen. Kulttuuriympäristöosaan voisi vielä lisätä, että merellinen Helsinki, johon keskeisenä osana kuuluvat Kruunuvoorenselän, Eteläsataman, Kauppatorin, Katajanokan ja Suomenlinnan maisemat, on luokiteltu kansallismaisemaksi (Kansallismaisematyöryhmä, YM 1993).

Vastaus:

Yleiskaavan esitystapa on hyvin yleispiirteinen. Tässä mittakaavassa ei ole mahdollista esittää aluekohteiden ominaisuuksia yksilöidysti. Kohteiden tarkempi selvitys tapahtuu yksityiskohtaisen kaavoituksen yhteydessä.

Lausunnossa esitettyä kohteiden sanallista kuvausta, valintaperustetta tai sitä mitä kohde edustaa ei ole aineiston laajuuden vuoksi liitetty yleiskaavan liitemateriaaliksi. Tällainen tausta-materiaali on olemassa ja se on palvellut yleiskaavaa valmisteltaessa tärkeänä pohjatietona. Merellinen Helsinki osana kansallismaisemaa on osoitettu Yleiskaava 2002:ssa Helsinki-puiston osana.

M159

Helsinki, varsinkin ydinkeskusta ja Kruununhaka, on rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue, joten yleiskaavassa tulisi yksilöiden mainita ao. kohteet, jotka nyt tosin näkyvät kartalla. Kulttuurileiman vahvistaminen varmentaa kestäväää kehitystä ja on tulevaisuuteen satsaamista. Helsinki on pääkaupunkiseudun ainoa todellinen kaupunki, missä juuri tiivis kaupunkirakenne monine historiallisine, kulttuurisine ja toiminnallisine kerrostumineen tekee siitä elävän kaupungin.

Vastaus:

Kruununhaka ja ydinkeskustan muut rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet on esitetty yksilöidysti kohdeuettelossa, joka on mukana yleiskaavaehdotuksen liitemateriaalina.

M56

On hyvä, että kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurisesti merkittävät alueet ovat yleiskaavassa mukana (II, s. 92). Ne ovat olennainen osa kaupunkimaisemaa. On tärkeää, että myös uudempia alueita on mukana ja aikakausien parhaita esimerkkejä (Herttoniemi). Toisaalta alueita ei kuiten-

kaan oteta huomioon suunnitelmissa. Esimerkiksi sivujen 101 ja 128 välillä on ristiriita. Kivinokasta on huomattavan laaja osa merkitty kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi alueeksi, josta osa on merkitty rakennusalueeksi parinkymmenen sivun jälkeen.

Vastaus:

Kivinokasta on varattu osa asuntorakentamiseen ja osa voi säilyä entisessä käytössä mökkikylänä. Yksityiskohtaisemman kaavoituksen yhteydessä sovitetaan yhteen kaupungin täydennysrakentamisen tarpeet ja alueen kulttuurihistorialliset arvot. Maankäytön muutos on ajoitettu vuoden 2020 jälkeen tapahtuvaksi.

M113

Helsinginkadun, Aleksis Kiven kadun ja Fleminginkadun väliin jäävät korttelit pitäisi merkitä yleiskaavaan kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi kokonaisuudeksi. Kyseinen alue täyttää mielestämme yleiskaavan merkittävien kohteiden esteettiset, arkkitehtoniset ja ympäristölliset kriteerit.

Vastaus:

Kallion kivikaupungin aluevarausta on tarkistettu siten, että siihen sisältyy myös Helsinginkadun, Aleksis Kiven kadun ja Fleminginkadun välinen alue.

M86

Kulttuurihistoriallisesti tärkeiden alueiden ja rakennusten arvostaminen on tunnetusti ollut vähäistä Helsingissä. Yleiskaavaluonnoksesta löytyy yrityksiä tähän suuntaan.

M278

Kaupunki tulisi velvoittaa historiallisesti ja arkkitehtonisesti merkittävien ja eri vuosisatojen /- vuosikymmenten rakennuksien ja rakennusmiljöiden säilyttämiseen.

Vastaus:

Helsingissä on tehty järjestelmällistä rakennussuojelutyötä jo 1970-luvun lopulta lähtien. Tästä on esimerkkeinä mm. vuoden 1978 Esikaupunkien yleiskaavan yhteydessä tehdyt rakennussuojeluselvitykset ja suojelusuositukset. Yksittäisten kohteiden lisäksi vuoden 1978 Esikaupunkien yleiskaavaan sisältyivät keskeiset kulttuurihistorialliset maisemakokonaisuudet. Kantakaupungin yleiskaavan liitekartta 26.3.1976 sisälsi kattavat rakennussuojelun tilanvaraukset ja suositukset rakennussuojelulle kantakaupungin alueella. Liikekeskustan kaavoitus- ja kehittämisperiaatteissa 24.8.1987 täsmennettiin rakennussuojelua liikekeskustan osalta, sekä muun kaupungin osalta lukuisissa

eri suunnitelmissa ja selvityksissä sen jälkeen. Nämä linjaukset ja suojeleinventoinnit toimivat tärkeänä suojelekaavoitusta ohjaavina asiakirjoina edelleen, vaikka ne tällä hetkellä kaipaavat päivitystä mm. uudemman rakennuskannan osalta.

Asemakaavatasoinen suojele on edennyt Helsingissä pitkälle. Helsingissä oli vuonna 2002 noin 4000 asemakaavoilla suojeletua kohdetta tai laajempaa aluekokonaisuutta. Kymmenessä vuodessa suojeletujen kohteiden lukumäärä on kaksinkertaistunut. Suojeletujen kohteiden lukumäärää voi pitää merkittävänä. Kaavallinen suojele on luonut edellytykset rakennuskannan jatkuvalle hoidolle ja ylläpidolle. Huomattava osa Helsingin rakennuskantaa on kahden viimeisen vuosikymmenen aikana perusteellisesti korjattu. Uusi maankäyttö- ja rakennuslaki on tehnyt rakennusten purkamisen luvanvaraiseksi, jolloin purettavat rakennukset käydään läpi entistä tarkemmin ja niiden kulttuurihistorialliset arvot punnitaan.

Yleiskaava 2002:n yhteydessä on korostetusti nostettu esiin uudemman arkkitehtuurin suojele. Ehdotuksessa on osoitettu huomattava joukko 1940-70 -lukujen yhtenäisiä kerrostaloalueita yhtenä tärkeänä uudempaa arkkitehtuuria edustavana kohderyhmänä. Myös maisemakulttuurikohteita on tarkistettu ja lisätty. Jälleenrakennuskauden pientaloalueita on osoitettu myös pienempinä säilyneinä ryhminä aikaisemmissa yleiskaavoissa esitettyjen laajempien aluekokonaisuuksien lisäksi.

Palautelomakkeet:

- Eri rakennuskerrostumat tulisi näkyä ja säilyttää kulttuurihistoriallisesti arvokkailla alueilla
- Vanhoja taloja pitäisi suojele

VIHERALUEET

Viheraluerakenne

L20

Esitetty Länsipuisto on kokonaisuutena vaikeasti hahmottuva. Vaihtoehto sille voisi olla Seurasaarenselän - Laajalahden ympäristön kehittäminen yhtenä puistoalueena.

Myös kaupungin valot toimivat kaupungin imagon nostattajana. Helsingin valaistus suunnitelma tulisi kytkeä viheralueiden, merenranta-reittien ja tapahtumapaikkojen verkostojen kehittämiseen.

L1

Viheralueiden säilyttämisellä on monia hyviä vaikutuksia sekä terveyteen, uusiutumiseen että suojaavana: ne toimivat kaupungin keuhkoina sekä puhdistuen että sitoen pöly- ja muita hiukkasia. Ne voivat toimia myös indikaatto-

reina ympäristön tilasta. Asutuksen lähellä ne antavat mahdollisuuden lähiliikuntaan, ulkoiluun sekä sosiaaliseen kanssakäymiseen, lasten leikkeihin. Useimmiten viheralueet, joissa on puustoa ja pensaikkoa toimivat myös melun vaimentimina.

L6

HELKA pitää tärkeänä puistojen, Keskuspuiston ja keskuspuistonomaisten alueiden säilyttämistä ulkoilu- ja virkistyskelpoisina. Samoin tällä hetkellä rakentamattomat ja lähes luonnontilaiset rannat (esimerkiksi Rajasaari) tulee varata virkistyskäyttöön.

Rantojen ja puistojen tarvetta arvioitaessa on nykyisen käytön lisäksi otettava huomioon kaupungin tulevat asukkaat sekä myös seudullinen tarve. Rantojen säilyttäminen edustaa sellaisia peruuttamattomia arvoja, joista muodostuu Helsingin omakeisuus.

L9

Viheralueet kuuluvat Helsingin merkittäviin laatekijöihin. Huolimatta paineista rakentaa tiiviimmin on muistettava viher- ja virkistysalueiden suuri merkitys kaupungissa toimiville ihmisille. Mitä helpompaa on nivouttaa ulkoilu- ja virkistäytyminen jokapäiväisen elämään sitä vähemmän on tarvetta matkustaa pitemmälle tätä tarkoitusta varten.

YK2002 tavoitteena olevat säteittäiset keskustaa kohti osoittavat sormimaiset viheralueet mahdollistavat hyvän tavoitettavuuden sekä jatkuvuuden pitemmälle Helsingin ulkopuolellekin. ESNK pitää tärkeänä tukea tätä kehitystä. Toisaalta on harkittava vajakäytössä ja hankalasti tavoitettavissa olevien viheralueiden ottamista muuhun käyttöön kuten asuntorakentamiseen ja huolto- ja varikkoalueiksi. Näitä alueita on mm radan varrella ja suurten teiden läheisyydessä.

Viheralueiden järjeistäminen vihersormimaisiksi keskustaa kohti osoittaviksi alueiksi sekä näiden yhdistäminen poikittaisilla viherväylillä kehittää näitä virkistysalueita vastaamaan paremmin kaupungissa toimivien ihmisten tarpeita mahdollistaen kevyen liikenteen siirtymisen helposti keskustasta kaupungin ulkopuolelle ja päinvastoin.

L21

Länsipuisto, Vuosaaren ulkoilupuisto ja Itä-Helsingin kulttuuripuisto ovat kehittämisen arvoisia aluekokonaisuuksia. Itä-Helsingin kulttuuripuiston rajauksen tarkastelu osoittaa kuitenkin sen, että suuri osa puiston rantaviivasta on yksityisomistuksessa eikä näin ollen ole virkistysaluetta.

Keskuspuiston osayleiskaavan säilyminen ennallaan on osoitus pitkäjänteisestä ja kestävästä kaavoituksesta.

L29

Helsinki on Itämeren tytär ja vihreä kaupunki. Pääkaupunkimme erityispiirteitä - vihreyttä ja merellisyyttä - on vaalittava ja kehitettävä. Liian nopea kaupungin kasvu saattaa heikentää näitä arvoja. Perustamalla Helsingin kaupunkiin kansallisen kaupunkipuisto voisimme turvata kaupungin arvokkaimpien alueiden säilymisen. Helsingin tulisi vastata muiden kaupunkien haasteisiin, jotka haluavat kehittää omaileimaisuuttaan kansallisen kaupunkipuiston keinoin.

Saaristo muodostaa oman laajan kokonaisuutensa, jota ei kuitenkaan voi erottaa isoista asutuista saarista, mannerrannoista ja sisälahdista. Tämä on periaatteessa oivallettu yleiskaavaluonnoksen selostuksen vihersormivisiossa. Saaristo- tai meripuistokokonaisuus olisi paras ratkaisu suurkaupungin asettamiin haasteisiin - ihmisen ja luonnon kilpaillessa tilasta. Nykyiset Valli- ja Kuningassaari tulisi rauhoittaa tulevaisuudessa asuinrakentamiselta ja liialliselta virkistyskäytöltä.

L11

Yleiskaavan selostuksessa ja maankäytön kehityskuvassa käytettyjen käsitteiden määrittely kaipaa hiomista. Mitä kaavan laatijat esimerkiksi tarkoittavat "historiallisella rakennuskannalla" (s. 76)?

Kaavaselostuksen 2. osassa tuodaan esiin uusi käsite maisemakulttuuri, jonka yhteydessä puhutaan maisemallisesta kulttuuriperinnöstä. Käsitettä ei tarkemmin määritellä ja vaikuttaa siltä, että se on osittain luotu vastineeksi vaikiintuneelle kulttuurimaisema-käsitteelle, osittain tarkoittamaan puisto- ja puutarhakohteita. Suositeltava yleiskäsite, joka on viimeksi määriteltä mm. valtion rakennusperintöstrategiasa, on kulttuuriympäristö, joka sisältää sekä rakennetun kulttuuriympäristön, kulttuurimaiseman että muinaisjäännökset.

Uutta käsitteistöä on myöskin kulttuuripuisto, jonka merkitys jää sekin hieman hämäräksi.

L4

Lääninhallitus kiinnittää erityistä huomiota siihen, että yleiskaavan luonnoksessa ei tulisi esittää rantojen täyttämistä esimerkiksi Koivusaaren alueelle ilman, että riittävät ympäristöselvitykset, väestön mielipide ja sosiaalisten vaikutusten arviointi on kattavasti suoritettu. Väestön nykyinen mielipide ei lääninhallituksen käsityksen mukaan tue rantojen rakentamista. Toiseksi lääninhallitus kiinnittää huomiota siihen että suunnitelmassa ei esitetä tarkempaa suunnitelmaa ylijäämäisten maamasojen käsittelystä. Molempien yllämainittujen seikkojen osalta yleiskaavaluonnosta on pidettävä puutteellisenä.

L21

Saariston osayleiskaavassa esillä olleita kulttuurihistoriallisia kohteita ei ole jostain syystä sisällytetty tähän yleiskaavaan ja joitakin alueita oli poistettu YK1992 verrattuna. Uusissa merellisissä kaupunginosissa, varsinkin Laajasalon öljysataman alueella on jo yleiskaavaluonnoksessa voitava osoittaa viheralueita esitettyä enemmän ja riittävän leveästi meren rantaan.

"Viheraluerakenne- ja yhteystarpeet" -kartassa on merkitty useita katuja vihreällä ikään kuin viheryhteytenä. Merkinnän vaikutus käytännön toimenpiteisiin jää epäselväksi.

L21

Helsingin maisemakulttuuri

Kartassa "Maisemakulttuuri" edustaviksi puistoiksi on merkitty mm. Kotkavuoren ja Myllykallion kalliometsät Lauttasaaressa ja Herttoniemen ja Roihuvuoren metsäinen länsirinne ilmeisesti asemakaavahistoriallisista syistä. Asemakaavahistoriallisia perusteita olisi osoittaa kiinnostaviksi viheralueiksi myös Tapulikaupungin puistot, jotka syntyivät 1970-luvulla Suutarilan kaavarungon ja Tapulikaupungin asemakaavan perusteella.

Kaupungin talouden kehittymisen ja YK-02 tavoitteiden välillä on virkistysalueiden rakentamisen palvelutason säilyttämisen osalta ristiriita. Yleiskaavaan tulee liittää kaavataloudellinen tarkastelu, josta käy ilmi mitä kaavan toteuttaminen kaupungille maksaa ja onko ehdotettu yleiskaava kaupungin talouden kannalta realistinen.

Helsingin puistoilla, luonnolla ja kulttuurimaisemalla ei ole Yleiskaava 2002 -luonnoksessa riittävää itseisarvoa yhtenä kaupungin ominaisuutena ja maankäytön muotona. Yleisten töiden lautakunta arvostaa yleiskaavatyössä huomioitua virkistysalueiden kulttuurihistorian, maiseman ja toiminnallisuuden uudenlaista tarkastelua ja esittämistä.

L66

Yleiskaavaluonnoksen virkistysaluejärjestelmä on perusratkaisultaan vahvistettujen seutukaavojen sekä valmisteilla olevan maakuntakaavaluonnoksen mukainen.

L28

Yleiskaava 2002:n vaikutukset Natura-alueisiin on arvioitava ja otettava arvioinnissa huomioon myös muiden suunnitelmien ja hankkeiden vaikutukset Natura-alueiden suoleluperusteina oleville lajeille ja luontotyypeille. Ympäristölautakunta totesi, että Yleiskaava 2002 ehdotusta varten tarvitaan vielä seuraavat selvitykset:

- yleiskaava 2002:n vaikutukset Natura 2000 -alueisiin

- tärkeimmät ekologiset väylät ja niiden puutteet

- hautausmaiden tarve ja sijoitusmahdollisuudet

L29

Yleiskaava 2002:ssa pitäisi osoittaa myös lähivirkistyskannalta merkittävät alueet, joiden pinta-ala ei ole huomattava, mutta joilla on suuri merkitys lähiasukkaille.

Lisäksi kaavoituksessa tulisi erikseen osoittaa urheilu- ja virkistyspalvelujen alueet omalla merkillä VU. Liikuntapalveluja tulisi osoittaa kaikissa kaupunginosissa tasapuolisesti.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ei tue rakentamista nykyisille viheralueille. Nykyisiä merkittäviä viheralueiden rakentamiskohteita ovat Viikki, Kivinokka, Mustavuori, Koivusaari - Pohjois-Lauttasaari, Uutela, Meri-Rastila, Vartioharju, Honkasuo ja Pitäjänmäki - Lassila sekä Valli- ja Kuningassaari.

L38

Kohdissa "Minkälainen Helsinki?" ja "Kaupunkien kansainvälinen kilpailu" (s 12 15) eivät ekologia, viherympäristöt tai kaupunkiluonnon monimuotoisuus nouse esiin. Erityisesti kansainvälisessä vertailussa Helsingin vehreys ja mereisyys voidaan kuitenkin nähdä kilpailuvaltina. Kohdassa "Merellinen Helsinki" (s 22-23) mereisyyttä käsitellään, mutta tässäkin korostuu rantojen ja mereisyyden käyttö asuntotuotannossa ja asumisessa ylipäätään. "Urbaani ympäristö" (s. 23-24) sisältää mielestäni viherympäristön, mutta kyseisessä tekstissä korostuu rakennettu ympäristö. Tässä yhteydessä olisi voitu käsitellä urbaanin ympäristön ekologisia ulottuvuuksia. Esimerkiksi voitaisiin pohjata sitä miten rakennettu ympäristö ja viherympäristö (mukaan lukien rakennetut puistot) liittyyvät ja millaista tasapainoa eri maankäyttötyyppien välille tulisi etsiä.

"Keskustan roolit" -kohdassa (s. 24-30) viherympäristöt tai kaupunkiluonnon monimuotoisuus saavat niukasti huomiota, vaikka Helsingin keskustassakin on melko runsaasti viheralueita ja erityisesti rantoja ja mereisyyttä pidetään arvossa. Esimerkiksi "Nautintopaikka" -kohdassa (s. 25-26) viheralueet ja rannat olisi voitu ottaa mukaan.

Erityisesti on huolehdittava siitä, että Helsinkiin jää mahdollisimman laajoja ja yhtenäisiä viheralueita, jotka nykytietämyksen valossa parhaiten takaavat lajiston säilymisen. Laajat viheralueet myös mahdollistavat monipuolisen ulkoilu- ja virkistystoiminnan.

L69

Ympäristökeskus kiinnittää erityistä huomiota yleiskaavan viheralueverkostoon ja sen jatkuvuuteen. Yleiskaavaluonnoksen selostuksessa on erinomaisella tavalla kuvattu kaupungin keskeisimpien puistoalueiden luonnetta ja niiden kehittämisperiaatteita. Yhteyksien jatku-

vuuden kannalta on syytä kiinnittää erityistä huomiota ranta-alueisiin, yhteyksien jatkuvuuteen naapurikuntien alueille, vihersormia yhdistäviin viherväyliin sekä joihinkin pääasiassa asuntoalueiden laajennuksiin viheraluekoko-
naisuuksien kannalta merkittävälle alueelle.

Ranta-alueiden viheryhteydet on luonnoksessa turvattu pääosin hyvin. Myös uusien merellisten alueiden suunnittelussa tulisi turvata rantaa myötäilevien kulkuyhteyksien jatkuvuus. Viheralueiden ja viheryhteyksien jatkuvuuden kannalta kiinnittävät huomiota jotkut uudet asuntoalueet sekä seutukaavassa ja myös uudessa maakuntakaavaluonnoksessa osoitetut viheryhteydet, joita yleiskaavaluonnoksessa ei ole osoitettu tai joihin on otettu kantaa melko huomaamattomasti.

- Viheryhteydet Espoon suuntaan Pitäjänmäellä ja Kehä II:n eteläpuolella.

- Viheryhteyden jatkuvuus Pitäjänmäen liikenneympyrän kohdalla.

- Maakuntakaavaluonnoksessa osoitettu tavoitteellinen viheryhteystarve Keskuspuistosta Vanhankaupunginlahden suuntaan Pasilassa.

- Uusi pientalovaltainen asuntoalue Myllypuron eteläpuolella. Alueen jatkosuunnittelussa tulisi huolehtia, että viherväylä säilyy riittävän leveänä myös ekologisesta näkökulmasta.

- Kivinokan alue, jonka lähiympäristössä oleviin alueisiin liittyy myös huomattavia luonnonsuojelullisia arvoja.

Aleilla, missä on odotettavissa merkittävää maankäytön kehittämistä, näiden yhteystarpeiden tutkimista ja kehittämisen periaatteiden osoittamista yleiskaavatasolla voidaan pitää perusteluna.

L75

Kaupunkiluonto ja luonnonsuojelualueet, myös Natura-alueet, on ympäristöministeriön käsityksen mukaan esitetty riittävällä tarkkuudella. Keskuspuiston oikeusvaikutteinen yleiskaava on osoittautunut tehokkaaksi keinoksi huolehtia virkistysalueen säilymisestä. On hyvä, että myös muut "vihersormet" saavat vastaavan suojan.

L20

Vielä rakentamattomat rannat tulisi säilyttää virkistyskäytössä, vähintään ulkoiluväylinä. Siellä, missä rantaviiva vielä on luonnonmukainen, sitä ei tulisi tarpeettomasti käsitellä esim. urbaaneja rantapromenadeja rakentamalla. Viheralueverkostojen kehittäminen, esitetty Helsinki-puisto ja Keskustan Kulttuuripuisto ovat perusteltuja hankkeita, kun niihin kytetään tapahtumakentät, uudet kulttuurihankkeet ja merelliset reitistöt.

L16

Kaupunginosapuistot ja liikuntapuistot

Kaupunkirakenteen tiivistäminen edellyttää lisäresurssien kohdentamista puistojen ja niillä olevien aktiviteettien laatuun ja kulutuskestävyyteen. Kaupunginosapuistolla tarkoitetaan korkeatasoisesti toteutettua kullekin kaupunginosalle omaleimaista ja myös toiminnallisesti monipuolista, riittävän laajaa puistokokonaisuutta. Tavoite on hyvä, kunhan vain pystytään varaamaan riittävät resurssit niiden toteuttamiseen ja myös kunnossapitoon ja hoitoon. Liikuntapuistojen ja muiden liikuntaan tarkoitettujen lähiliikuntapaikkojen tulee olla joko kaupunginosapuistojen kiinteänä osana tai muuten luontevasti liittyä niihin. Kaupunginosapuistojen rajaukset eivät kuitenkaan kaikilta osin ole keskenään loogisia, niitä tulee tarkentaa.

Venesatamat

Yleiskaavaluonnokseen liittyy liikuntaa käsittelevä liitekartta, jossa on esitetty liikuntapuistot, venesatamat, uimarannat ja erityistoimintojen alueet. Kartta on hyvä, mutta vaatisi virastojen yhteistyönä tehtäviä muutamia tarkennuksia.

Uusien rakentamisalueiden yhteyteen suunnitelluista venesatamista todetaan aivan oikein, että samassa yhteydessä on ratkaistava myös niihin tulevien veneiden talvisäilytysongelma. Valitettavasti näin ei ole useinkaan viime aikoina tehdyissä asemakaavatoissa menetelty. Näyttää sille, että yleiskaavaluonnos pitää sisällään melko mittavia rantojen täyttötoimenpiteitä joidenkin nykyisten venesatamien kohdalla. Mikäli täyttöjä tapahtuu ja venesatamat joudutaan rakentamaan uudelleen, pitää jälleen huolehtia siitä, että niiden kustannukset ketaan syntyvän uuden tonttimaan tuotoilla.

Kaupunkirakenne ja pääulkoilureitit

Yleiskaavan kirjattuna perustavoitteena on edelleen säilyttää ja kehittää Helsingin säteittäisiä viheralueita, joita yhdistävät poikittaiset viherväylät. Tavoite on oikea. Tämä rakenne mahdollistaa toimivan pääulkoilureittiverkon ylläpitämisen ja luo edellytykset sen kehittämiseksi ja jatkumiselle myös Helsingin rajojen yli. Ulkoilureittien ja -alueiden sekä rantojen ja liikuntapuistojen tulee olla hyvin tavoitettavissa asuin- ja työpaikka-alueilta.

L21

Suuria viheralueita yhdistävät viherväylät, jotka myös voivat olla ekologisia käytäviä, on pääkartassa esitetty puutteellisesti. Viheralueiden ja niitä yhdistävien tärkeimpien viherväyliä rajaus tulisi esittää yhtä tarkasti kaikissa kaupunginosissa ja samanlaisissa tilanteissa.

Yleiskaavassa 2002 luonnoksen pääkartassa on kuitenkin eri kaupunginosien välillä esitystarkkuudessa olennaisia eroja, jotka tulee korjata soveltamalla samaa esitystarkkuutta. Eroavuuksia on myös pääkartan ja viheralue-

rakennekartan välillä. Kun yleiskaavan kartan tarkoitus on ohjata maankäyttöä, on kaupunginosapuistojen merkitseminen oltava kattavaa. Yleiskaavaluonnoksen viheralueiden jäsentäminen virkistysalueisiin ja kaupunginosapuistoihin on kannatettava periaate sinänsä.

Viheralueiden uusi luonnehdinta, kaupunkipuisto tai kaupunginosapuisto, antaa tiettyä arvoa vihermassasta poimituille, keskeisille viheralueille. Se antaa myös toteuttaville hallintokunnille suuntaa kohdistaa voimavaransa niihin.

Kaupunki-/kaupunginosapuiston käsite on epäselvä. Käsitettä on täsmennettävä.

Yleisten töiden lautakunta voi periaatteessa yhtyä yleiskaavassa esitettyyn kaupunkipuiston sijaintiin.

Pääkartan ja kohdassa 7.5.1 olevan "Helsingin viheraluerakenne ja yhteystarpeet" -kartan välillä on kuitenkin useita epä johdonmukaisuuksia ja merkintöjen eroavuuksia, jotka tulee korjata ja tarkistaa yhteistyössä rakennusviraston kanssa. Yleisten töiden lautakunnan mielestä kaupunginosapuistoja voidaan merkitä esitettyä enemmän.

Kartanoalueiden merkitseminen osaksi kaupunginosapuistoa tulee harkita tapauskohtaisesti. Nyt merkittyjen lisäksi tulisi harkita Tullisaaren kartanopuiston ja Annalan huvilapuutarhan - Kellomäen merkitsemistä ja Fallkullan liittämistä vieressä olevan Malmin lentokentän kaupunginosapuistoon.

Suuret liikunta- ja urheilupuistot ja golfkentät tulee merkitä yleiskaavan pääkarttaan erillisellä merkinnällä, jotta toiminnallisten virkistysalueiden luonne ja sijainti on täsmällisesti havaittavissa.

Esimerkiksi jäähallin ja jalkapalloareenan alue Eläintarhan alueella ei erotu erillisenä alueena, ei myöskään Stadion, Pirkkolan tai Myllypuron, Käpylän, Oulunkylän, Malmin, Kivikon tai Vuosaaren liikuntapuistot. Pakilassa virkistysalueeksi on merkitty liikuntahallin tontti. Lautsaassa ei pääkartan mukaan ole lainkaan liikuntapuistoa.

Pääkartan merkintöjen mukaan myös hautausmaat ovat virkistysaluetta.

Liitekarttaan ei ole merkitty kaikkia venesatamia.

L21

Virkistykseen ja viheralueiksi soveltuvat alueet ja niiden riittävyys

Maankäytön kehityskuva -raportissa viheralueita mainitaan olevan kolmannes maa-alasta. Yleiskaavan taustat -selostuksessa annetaan ymmärtää, että Helsingin maa-alasta on 40 % viheralueita. Metsät, puistot, pellot ja niityt ovat 31% maa-alasta. Liikunta-alueiden ympäristössä olevat metsät mukaan laskien viheralue-

ta on noin 35 % maa-alasta. Lähtötieto tulee korjata. Viheralueeksi tulee merkitä myös Viikin - Kivikon yhtenäinen viheralue.

Osa yleiskaavan mukaisesta rakentamisesta sijoittuu rakennettujen lähiöiden sisään eikä näy yleiskaavakartassa. Lähiöiden tietty väljyys voi olla alueen tunnusmerkki ja asumisen arvotekijä. Lähiöiden täydennysrakentamisen periaatteet on kuvattava, jotta voidaan arvioida yleiskaavan tavoitteiden mukaisen tiivistämisen rakentamisen muutos kaupunkikuvaan, toiminnalliseen ja sosiaaliseen ympäristöön sekä viheralueen määrään, laatuun ja kunnostuskustannuksiin.

Yleiskaavan tärkeimmän kartan luettavuus on huono. Kaupunkirakenne ei hahmotu pohjakartasta. Pääkartan luettavuutta on parannettava liittämällä karttapohjaan näkymään nykyinen kaupunkirakenne. Pääkartta sekä liitekartat sisältävät keskenään ristiriitaisuuksia, jotka on korjattava.

Viheralueet ja kaupunkirakenne

Tiivistäminen ja asukasluvun kasvattaminen 50 000 asukkaalla on nähty niin merkittävänä tavoitteena, että selostuksessa on katsottu tarpeelliseksi pohtia rakentamattomien eli viheralueiden oikeutusta kaupungissa. Viheralueilla ei nähdä olevan arvoa sinänsä.

Rakentamattomat alueet ovat uutta yleiskaavamääritystä, joka ei perustu mihinkään kaavoissa käytettävään luokitukseen.

Kaupunginvaltuusto on 26.3.1997 hyväksynyt Helsingin Agenda 21 erääksi tavoitteeksi luonnon monimuotoisuuden säilyttämisen. Viheralueiden arvo on todettu myös kaupunginhallituksen 10.12.1998 hyväksymässä viheralueohjelmassa.

Virkistysalueet eivät ole toimitila- tai asuinrakentamista odottavaa "rakentamatonta" maata. Kappale 4.10 tulee poistaa selostusosasta.

L38

Tiivistäminen asettaa ilman muuta suuria haasteita viheralueiden suunnittelulle. Asukkaiden virkistystarpeet ja luonnon monimuotoisuus vaativat laajahkoja viheralueita. Monimuotoisuutta on vaikea säilyttää pienillä viheralueilla. Pienet viheralueet (elleivät ne ole edustuspuistoja) kuluvat nopeasti. Pienillä viheralueilla on myös vaikea yhteen sovittaa erilaisia virkistys- ja ulkoilukäyttömuotoja.

Kaupunginosapuistot ovat hyvä tavoite mutta tätä ajattelua voisi ehkä viedä pidemmälle varamalla joka kortteliin pieni viheralue. Viheralueet muodostaisivat tällöin hierarkkisen järjestelmän korttelipuistoista kaupunginosapuistoihin ja kaupungin tason ulkoilualueisiin.

On myönteistä, että Keskuspuisto säilytetään nykyisellään ja että sitä tulee täydentämään Keskustapuisto (tosin nimet ovat melko sa-

manlaiset, jälkimmäiselle voitaisiin kehittää edellisestä selkeämmin erottuva nimi, esimerkiksi Töölönlahdenpuisto).

Kohta 7.5. (viher- ja virkistysalueet) käsittelee kaupunkiekologian kannalta relevantteja seikkoja. Viheraluerakenne - vihersormet, viherväylät, Helsinki-puisto, keskustapuisto, kaupunginosapuistot - on lupaava tavoite, jota voitaisiin täydentää "korttelipuistoilla".

Riittävän leveiden vihersormien ja poikittaisten viheralueiden turvaaminen on ensiarvoisen tärkeää, sekä virkistyksellisesti että luonnon monimuotoisuuden kannalta. Riittäviin ulkoilu- ja virkistysalueisiin tuleeekin Helsingissä varautua.

L59

Viheraluerakenteen näkökohtia

Kaupunkirakennetta voitaisiin nykyistä havaittavammin jäsentää ja viheraluejärjestelmää kehittää käyttämällä luonnosta monipuolisemmin hyväksi Helsingin poikkeuksellisen monivahteista maisemarakennetta. Jokilaaksot, rannat ja selänteet, kauas nykyiselle manteele ulottuneet muinaiset merenlahdet ja saaret ovat metropolimaisen pääkaupunkiseudun yhteistä maiseman perustaa, historiaa ja myös tulevaisuuden kaupunki- ja viheraluerakenteen osittain käyttämätöntä ja unohtunutta voimavaraa.

Laajojen seudullisten ja kaupunginosakohtaisten viheralueiden jatkuvuus, yhtenäisyys, kaventamattomuus ja monipuolisuus ovat keskeisiä tavoitteita myös Helsingin viheraluerakenteelle. Viheralueiden pääperiaatteet tulisi-kin käsitellä seudullisena kysymyksenä.

Yleiskaavaluonnoksessa suunniteltu kaupunkirakenne muodostuu nykyistä kaupunkia huomattavasti tiiviimmäksi. Viheralueiden veto-voimaisuus, ekologinen toimivuus tai määrällinen ja laadullinen kehittäminen tasapuolisesti eri osissa kaupunkia ansaitsisi yleiskaavatyössä lisää pohtimista. Lähiöiden täydennysrakentaminen tulisi suunnitella siten, että alueiden erityispiirteet säilyvät ja uusi rakentaminen voidaan sovittaa olemassa oleviin maastonmuotoihin ja kasvillisuuteen. Rannoilla uusi rakentaminen tulee pääsääntöisesti keskittää käytöstä vapautuville maa-alueille.

Töölönlahden ympäristön merkitys kasvaa pääkaupunkiseudun kasvaessa. Suomen metropoli ja kansallinen pääkaupunki tarvitsee keskuspuistoksi koko Pitkäsillan länsipuolisen vesialueen rakentamattomine ranta-alueineen.

L28

Viheralueet ja kaupunkiluonto

Ekologisten arvojen korostaminen edellyttää tärkeimpien ekologisten käytävien selvittämistä ja säilyttämistä Yleiskaava 2002 ehdotuksessa. Ekologinen verkosto kaupunkirakenteen

osana koostuu laajemmista luontoalueista ja niitä yhdistävistä viherväylyistä. Helsingissä tulisi yleiskaavoituksen yhteydessä kartoittaa myös ekologisten väylien esteet ja puutteet, joita asemakaavavaiheessa voitaisiin korjata uusia yhteyksiä tai esimerkiksi vihersiltoja suunnittelella.

Luonnonsuojelukohteet ja luonnonsuojelulain mukaiset suojellut luontotyyppikohteet tulisi kaavoittaa osaksi laajempia viheralueita. Mikäli suojellut merenrantaniityt, jollainen on mm. Koivusaaren rannassa, tai pienet suot kuten Rastilan neva jäävät keskelle rakennettua aluetta, ei niiden ominaispiirteitä pystytä säilyttämään. Merenrantaniityn kasvillisuus kuluu ja suo kuivuu.

Ympäristölautakunnan mielestä Kivinokka, Herttoniemen metsäselänne, Rastilan metsäalue Vuotien eteläpuolella, Uutela ja Vartiokylänlahden pohjoispuolinen alue tulee jättää virkistyskäyttöön. Näillä alueilla on tärkeä merkitys Helsingin sormimaisessa viheraluerakenteessa.

Kivinokan pohjoisosassa ja Pornaistenniemessä on luontoarvoja, joiden säilyminen yleiskaavaratkaisussa tulee turvata. Paras vaihtoehto olisi liittää Kivinokan pohjoisosat ja Pornaistenniemi mukaan Viikin - Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueeseen.

Ympäristölautakunnan mielestä Melkki, Vallisaari ja Kuninkaansaari tulee jättää helsinkiläisten virkistysmaaksi. Linnustollisesti tärkeät alueet Kuminapaasi, Sipulipaasi, Morsianluoto ja Mustakupu tulee Yleiskaava 2002:ssa merkitä luonnonsuojelukohteiksi.

Viheraluerakennetta ja luonnonsuojelua esittävät kartat ovat joiltakin kohdin ristiriidassa Yleiskaava 2002 luonnoskartan kanssa. Liitekartat tulisi korjata yleiskaavaehdotukseen.

L29

Rannat ja saaristo

Nykyisessä yleiskaavan selostusosassa ranta-alueiden arvo olisi huomioitava paremmin. Rannat mainitaan yleiskaavaluonnoksen selostuksessa (osa 2) ainoastaan veneiden satama- ja säilytyspaikkojen sekä uimarantojen yhteydessä. Suojellut rannat mainitaan erikseen. Mitään luonnonsuojelun säilyttämiseen viittaavaa ei valitettavasti löydy. Näiden alueiden säilyminen ja virkistysarvo on huomioitava yleiskaava 2002:ssa nykyistä paremmin.

Yleiskaava 2002:ssa on osoitettava kaupunkialueelle myös yleisiä, luonnontilaisia ranta-alueita, jotka säilytetään virkistyskäytön rakentamiselta (rakennetut uimarannat ja bulevardit, venesatama-alueet).

Yleiskaava 2002 -luonnoksessa on osoitettu myös ranta-alueelle rakentamista (Kruunuvuori, Vasikkasaari, Lauttasaari). Yleiskaavan

maankäytön kehityskuvassa korostetaan monta kertaa merellisen sijainnin merkitystä Helsingin kaupunkikuvassa. Merellisyys säilyy ainoastaan, jos ranta-alueet säilytetään kaikkien helsinkiläisten ja kaupungissa vierailevien iloksi. Rakentaminen umpeuttaa merimaiseman ja ranta-alueet.

Ranta-alueille olisi jätettävä riittävä vyöhyke, johon ei rakenneta korkeita kerrostalorakennuksia.

L29

Alueellisen virkistystyksen tarjoaminen

Ranta-alueilla tulisi erikseen merkitä alueet, jotka on poissuljettu yleiseltä käytöltä. Näitä ovat muun muassa venesatamat.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys haluaa esittää kiitoksensa kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaava-arkkitehdeille, että seuraavat alueet on jätetty pois asuin- ja toimitilarakentamiselta yleiskaava 2002 -luonnoksessa: Vartiosaari, Vasikkasaari ja Uutelan länsiosa sekä Lauttasaaren täytöt.

L21

Rantojen rakentaminen

Rantojen ruoppaus, tukimuurit, maaperän vahvistaminen sekä saastuneiden maiden ja ylijäämämassojen käsittely tulee kuitenkin olemaan huomattavasti vaativampaa ja kalliimpaa kuin tavanomaisten kohteiden rakentamisessa. Aiheutuvat kustannukset tulee arvioida, aikatauluttaa ja budjetoida oikein sekä kohdistaa edunsaajille.

L43

Kaavan detaljeista useat merialueen täytöt uusi satama mukaan lukien ja pitkiin tunneleihin perustuvat liikennematkat eivät edusta kestävää ympäristöpolitiikkaa.

L67

Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitoksen mukaan Helsinki on asukasmäärään suhteutettuna Euroopan johtava vapaa-ajankalastajien pääkaupunki. Kalastusvuorokausilla mitaten Helsingin kalastusalue on maamme viidenneksi merkittävin kalastusalue. Alue on tärkeä myös Uudenmaan ammattimaiselle kalastukselle.

Uudenmaan TE-keskuksen hyväksymän Helsingin merialueen kalataloudellisen veloitettavuusohjelman tuoreimman raportin mukaan suosituimmat kalastuskohteet Helsingin merialueella olivat vuonna 2000 Kallahden- ja Skatanselkä, Lauttasaaren edusta, Vanhankaupunginselkä, Lehti- ja Seurasaanselkä, Vartiokylänlahti ja ulkosaaristo.

Kaupungin väkiluvun kasvaessa myös sen virkistyskäyttöpaineet kasvavat. Uudenmaan TE-keskus pitää tärkeänä, että Helsinki säilyy myös tulevaisuudessa maamme tärkeimpien virkistyskalastuskohteiden joukossa. Erittäin

tärkeää on myös perinteikkään ammattimaisen kalastuksen säilyminen Helsingin merialueella. Erityisen arvokkaita Helsingin merialueen kalakannoille ja vapaa-ajankalastajille ovat kaupungin vielä jäljellä olevat luonnontilaiset tai luonnontilaisen kaltaisina säilyneet rannat, joihin ei tule osoittaa rakentamista, vaan merkitä ne yleiskaavassa erikseen virkistysaluemerkinnällä.

Vaikka useista kalataloudelle vahingollisista meritäytöistä on nyt luovuttu ja mm Vartiosaari merkitty virkistysalueeksi, on kaavassa edelleen aluevarauksia meritäytöille, jotka ovat kalataloudelle vahingollisia. Tällaisia ovat erityisesti Vuosaaren satama-alueen sekä Koivusaaren ja Jätkäsaaren täytöt. Vuosaaren sataman rakentaminen edellyttää laajoja mereen rakennettavia täytemaa-alueita ja sataman toteuttaminen väylätöineen ja merihiekan nostoineen tulee aiheuttamaan huomattavan kalatalousvahingon Helsingin merialueella.

Vaikka täytettyjen alueiden rannat varattaisiin virkistykselle, ovat täytöt erityisen vahingollisia myös silloin, kun ne johtavat veden vaihtuvuuden pysyvään heikkenemiseen Helsingin rehevöityneillä selkä- ja lahtialueilla. Esimerkiksi Karhusalmea kuristavilla täytöillä olisi kaavaselvityksen mukaan selvä vaikutus Seurasaaressa puolelle saakka. Koivusaaren täytöllä olisi mitä ilmeisimmin samankaltaisia vaikutuksia ja saari tulisi merkitä sellaisenaan virkistyskäyttöön.

L45

Yleiskaavaluonnoksessa on osa Helsingin merialueen saarista osoitettu sotilasalueeksi, mutta niitä koskee myös kaavamääräys (A), joka tarkoittaa, että "alue, joka muutetaan asunto- ja virkistysalueeksi, jos yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy alueelta pois". Kirkkonummen kunta pitää tavoiteltavana, että näiden alueiden ensisijainen pääkäyttötarkoitus tulee olla virkistys. Santahaminan maankäyttö myös asumiseen on toki perusteltua. Näin merelliset virkistysmahdollisuudet olisivat hyvin helsinkiläisten tavoitettavissa.

L51

Museovirasto pitää myönteisenä sitä, ettei rantoja ja saaristoa esitetä rakennettaviksi aivan yhtä laajasti kuin 1992 kaavassa. Esitetyt täytöt vaativat kuitenkin vielä erityisen kriittistä harkintaa mm. kaupungin merellisen luonteen ja kaupunkikuvan vaalimisen kannalta.

Myönteistä on mm. Vartiosaaren vapauttaminen rakentamisen paineista. Aivan ongelmantonta rantojen rakentaminen ei silti ole, ja erityisesti Kruunuvuorenselän itäreunan rakentamista Laajasalossa, ennen kaikkea alueen lounaiskulmassa eli Suomenlinnan suunnassa on syytä harkita ja vähentää.

L67

Puolustusvoimilla on edelleen paljon hallussaan olevia saaria Helsingissä, joilla olisi huomattava merkitys kaupunkilaisten virkistäytymiselle. Lisääntyvän vapaa-ajan ja virkistyskäyttöpaineen vuoksi Melkki tulisi osoittaa yleiskaavaluonnoksessa pelkästään virkistykseen, mihin olisi myös Vallisaari, Kuninkansaari ja Santahamina ensisijaisesti varattava, mikäli puolustusvoimat ko. saarista luopuu.

Viheralue- ja puistokokonaisuudet

M70

Länsipuisto tulee säilyttää yhtenäisenä viheralueena ja helsinkiläisten virkistystoiminnan käytössä.

Helsinkiläiset ovat tottuneet käyttämään Länsipuistoa harrastus- ja virkistystoimintaansa.

M86

Virkistysaluemerkinnät tulisi ulottaa myös Koivusaareen ja Lemislahden ja Nackapuiston rantaan, sillä ne ovat osa läntistä vihersormea. Helsingipuisto pitäisi myös ulottaa Lauttasaaressa etelärantoihin ja Koivusaareen saakka.

M24, M175

Keskustan kulttuuripuiston (Töölönlahti, Kaisaniemi, Tokoinranta, Eläintarha ja Alppila) suunnittelu on alueen yleisilmeelle erittäin tärkeää.

M212

Keskeisin viheralue sekä uudessa että nykyisessä Helsingissä on Töölönlahti, metropolin "Central Park". Yhdistyvä suurkaupunki vaatii keskustaansa mittakaavallisesti erilaisen puiston kuin entinen puolen miljoonan asukkaan kaupunki. Muuttuvat reunaehdot huomioon ottaen. Uusi Helsinki tarvitsee jakama maksaa keskuspuistokseen koko Pitkän sillan länsipuolisen vesialueen vielä rakentamattomat rannat. Muut viheralueet on käsiteltävä seudullisessa Suur-Helsinki-yhteydessä.

P5

Keskuspuisto-poikittaisväylien rakentaminen ei saa haitata puiston yhtenäisyyttä.

P3

Röyhkeää väittää, että Ooppera ja Kiasma ovat Keskuspuisto-alueita.

M159

Kaisaniemen puisto on ollut viime vuosina monien laisten spekulatioiden kohteena.

Osin tästäkin syystä puistosta ei ole tullut sitä toiminnallisesti monipuolista liikunta- ja virkistyskäyttöön soveltuvaa keidasta, jollainen se voisi olla.

Erinäisten vaiheiden jälkeen näyttäisi Kaisaniemen puiston kohtalona tällä hetkellä olevan muuntautua saksalaisten maisemaarkkitehtien kaavailemaksi keskieuropal-

seksi Vappu-nurmikentäksi, mikä ei rikastuta ja monipuolista vaan päinvastoin köyhdyttää puiston käyttömahdollisuuksia. Talvella tekojäätana ja muina sopivina kausina palloilukenttänä Kaisaniemen nykyinen urheilukenttä palvelee parhaiten asukkaita. Kulttuurirympäristöön kuuluu myös merellinen Helsinki, Kruunuvuorenselän, Eteläsataman, Kauppatorin, Katajanokan ja Suomenlinnan maisemat, jotka on luokiteltu kansallismaisemaksi. Suuret öljyvarastot soveltuvat siihen kehnosti, ja muutenkin tiheään asutun alueen lähituntumassa ne muodostavat turvallisuusriskin.

P2

Yhtenäisen viheralueen säilyttäminen on tärkeä arvo.

"Vihersormet"-vihervyöhyke koettiin erinomaiseksi asiaksi. Virkistysaluekokonaisuudet ja maisemalliset arvot tulee säilyttää.

P3

Itäinen meri- ja kulttuuripuisto on hyvä asia.

Itä-Helsingin kulttuuripuisto on positiivinen asia.

Viikin Purolaakso säilytettävä mahdollisimman laajana. Pystyykö siihen vielä vaikuttamaan? Helsingin näkyminen mereltä. Itä-Jollaksen tyylinen rakentaminen. Pöyristyttävää. Merellistä Helsinkiä voidaan kehittää toisellakin lailla.

P3/ Dina Samaldenin

Viikintien eteläpuoleiset pellot on merkittävä suojelualueeksi, samoin Kivinokka.

M301

Koillisen Helsingin olemassa olevien viheralueiden, puistojen, vanhojen metsien, pienvesistöjen sekä kosteikoiden arvoa ei mielestämme täysin tunnusteta.

On elintärkeää turvata omien alueellisten lähivirkistysalueiden tulevaisuus. Tasapuolisen viheralue- ja virkistysalueverkoston luomiseksi esitämme uuden Koillis-puiston perustamista. Uusi puisto vastaisi kasvavaan Koillis-Helsingin luonto- ja virkistystarpeiden kysyntään ja turvaisi viheralueiden olemassa olon myös tuleville sukupolville. Esitämme, että Koillis-puistoon tulisi kuulumaan Viikin pohjoisten peltojen itä-osa, Viikinojan puisto ja Hallainvuoren alue. Viikistä puisto jatkuisi esim. vihersiltaa pitkin Myllymestarintien yli, yhdistäen näin Viikin alueet luonnonsuojelualueet Kivikon ulkoilupuistoon.

Kivikon ulkoilupuiston alue tulee säilyttää YK 2002:n luonnoksessa esitetyn kokoisena. Tattarisuonmetsien osalta emme hyväksy teollisuusalueen laajentamista länteen. Tämä tuhoaisi pääosin kaikkein parhaimmat ja vanhimmat metsät!

Koillis-puiston päälinja jatkuisi Jakomäensiltaa pitkin Slättmossenin luonnonsuojelualueelle ja

ns. Brutskin lammikoille. Puisto jatkuisi Some-rikkotien suuntaisena viherkaistana "Suurmet-sän puistoon", jossa on suojeltu pähkinäpensasrinnelehto ja kaunis puro.

Palautelomakkeet

- Huolestuttavaa: Viikki-Kivikko vihersormen kaventuminen ja lyhentyminen

- Itäinen meri- ja kulttuuripuisto hyvä asia

- Vihersormien väliin itä-länsi viheryhteyksiä

- Keskustan kulttuuripuistoa sitovat yhteen Töölönlahden ja Kaisaniemen puiston avoimet maisematilat - tätä kokonaisuutta ei saa tuhota radanvarren rakennusoikeudella!

- "Kulttuuripuiston" maine kyseenalainen, jos makasiinit puretaan, näkymät eduskuntatalolle peitetään ja alue täytetään liikekolosseilla

- Keskuspuisto+ uusi Sorvipuisto kaupunkipuisto

- Hiidenkivenpuisto-Himmelipuisto-

Siltamäenpuisto tulisi yhdistää puistoksi siten, että voisi hihtää kaitavylien alikulkevat tunnelit

- Strömsinpuisto; Mustapuron loppupää jätettävä luonnontilaan

- Viher- ja virkistysalueiden kaventuminen erityisesti Luoteis-Helsingissä, poikittaisviheryhteyksien väheneminen. Tulisi erityisesti huomioida Konala-Keskuspuisto-Keskuspuisto-Espoo kuntarajojen yli kulkevat viherreitit

Viheralueet ja virkistys

P3

Ei saa antaa mielikuvaa, että yleiskaavaluonnos ei vähennä viheralueita. Vapaa-ajan virkistysalueita on yleisesti ottaen paljon, kiitos siitä. P2/Kalevi Vaara

Pitää olla tarpeeksi virkistysalueita.

M287

Niin vanhojen kuin uusien alueiden kaavoituksessa tulee huomioida riittävien alueellisten virkistys- ja puistoalueiden säilyminen sekä niiden sisällöllinen monipuolisuus.

P5

Helsingissä kiitettävästi viheralueita. Merkittävät lähivirkistysalueet kuitenkin häviämässä rakentamisen tieltä. Virkistysalueiden laadun säilyminen tärkeää, Helsinki ei voi saada kaikkea, jostain on luovuttava.

M185

Kasvavan Helsingin ja pääkaupunkiseudun vaikeasti ratkaistavia ongelmia ovat lisääntyvä liikenne ja hupenevat viheralueet. Helsingin yleiskaavaluonnoksessa 2002 näiden ongelmien ratkaisuksi on esitetty kaupunkirakentamisen tiivistämistä ja sen keskittämistä suurten liikenneväylien ja raideliikenteen varsille. Ahdinkoon jääviä viheralueita yritetään pelastaa

säilyttämällä laajoja säteittäisiä viheralueita ja niitä yhdistäviä viherväyliä. Muita yleiskaava- luonnoksen esittämiä keinoja ovat entistä pienempien alueiden osoittaminen viheralueiksi yleiskaavatasolla, sekä näiden selkeämpi jakaminen kaupunkipuistoihin ja virkistysalueisiin. Jotta nämä hyvät ratkaisumallit toimisivat mahdollisimman hyvin, pitäisi yleiskaavaan merkitä viherverkostoon kuuluvaksi mahdollisimman paljon sellaisia alueita, jotka tuovat viheraluekokonaisuuksiin laadullista tai maarallista lisäarvoa

P5

Luonnontilaiset metsät säästettävä.

P2

"Villejä ja vapaita" eli luonnonmukaisia virkistysalueita säilytettävä, niin etteivät uudet väylät silvo niitä.

Hoitamattomia peltoja ei pidetä virkistysalueina.

L29

Mätäjoen varsi ja sen ympäristössä olevat lehtoalueet Iso- Huopalahden läheisyydessä on muodostettava luonnonsuojelualueeksi. Alueella on monia arvokkaita luontotyyppisiä, joita on käsitelty valitettavan usein tuhoavasti.

M339

Virkistysalueet: kasvava paine olemassa oleville ja jäljelle jääville virkistysalueille on jäänyt yleiskaavassa huomiotta. Virkistysalueiden suunnittelu ja niiden sisällön miettiminen on jäänyt kokonaan eri tasolle muuhun suunnitteluun verrattuna. Kaupungin tiivistäminen edellyttää johdonmukaista virkistysalueiden strategista suunnittelua, jossa otetaan huomioon muuttuvat käyttäjämäärät virkistysalueilla. Tämä ongelma kärjistyy Myllypuron ja Puotinharjun välisellä Mustapuron alueella jossa virkistysalueelle ollaan ehdottamassa laajaa rakentamista, mutta muutoin virkistysalueen suureen muutokseen ei reagoida. Alueesta on suuri osa aidattu pois yleiseltä käytöltä, urheilualueeksi. Tämän alueen muutokseen tulee suunnittelun vastata kokonaisvaltaisesti ja alue on suunniteltava uudelleen.

M210

Suurelta osin hyvin valmistellussa luonnoksessa on mielestäni vieläkin kiinnitetty liian vähän huomiota lähiluonnon säilymiseen. Varsinkin lähiluonnon pienehköillä saarekkeilla on yllättävän moninainen ja tärkeä merkitys ihmisille. samalla ne antavat luonnollisia elinmahdollisuuksia pieneläimistöille kuin kasvistollekin. Lähiluonto sekä suojaa, vaikuttaa virkistävästi ja jopa vaikuttaa terveellisesti lapsiin ja vanhuksiin sekä hengitysvaikeuksien kanssa painivien ym. herkimpien osalta. Se antaa mahdollisuuden viihtyä lähiliikuntaan ikäeräisille, kiireisille aikuisillekin.

Kun luonnollisia pienvesistöjä on asuinalueiden tuntumassa, ei niitä saisi tarvella kaavoituskallisesti eikä muillakaan rakenteellisilla ratkaisuilla.

M213

Kaupunginosien välille on jätettävä riittävän laajat viheralueet ja niihin liittyvät viheraluereitit. Olemassa olevia viheralueiteja ei tule katkaista. Esimerkiksi Länsipuiston viheralue reitti Seurasaaressa Talin urheilupuiston kautta Malminkartanoon ja Keskuspuistoon asti on säilytettävä. Viherväylät on suunniteltava riittävän leveiksi eri liikuntamuotoja varten. Nykyisin kun kulkureiteillä on talvikunnossapito, niin on hiihtolatuja varten varattava myös omat latureitit. Samoin kulkureiteille on mahdollista sekä kävelijät että pyöräilijät. Pyöräreittien ja pyöräteiden suunnitteluun on kiinnitettävä entistä enemmän huomioita, jotta reitit rakennetaan liikenteellisesti turvallisiksi sekä pyöräilijöille että kävelijöille. Ulkoilualueiden suunnittelussa on huomioitava eri liikuntamuodot ja samoilla alueilla on mahdollistettava eri vuodenaikoina eri liikuntamuotojen harjoittaminen.

P4

Virkistysalueet: Länsipuolella kaupunkia virkistysalueiden välisiä yhteysreittejä ei ole huomioitu vaan ne ovat osittain kadonneet siirtymäreiteiltä (esim. Talin urheilupuiston yhteydet Keskuspuistoon ja Lassilan ja Kannelmäen suuntaan alkavat kaventua). Olisi tärkeää, että virkistysalueelta toiselle pääsee "vihertietä pitkin"

Lähivirkistysalueet & vihersormet ovat tärkeä elementti. Vihersormien tulee olla kokonaisuksia, riittävän laajoja. Kaakkoinen kulttuuri- ja perinnepuisto on hieno.

Viheralueet: moni vihersormien niveliä on jo katkaistu, esim. Viikki- Kivikko.

P3

Toivottavasti Helsingin vihersormille ei käynäin: muista sormimerkit.

Helsingin kaupungin järjestämät luontoretket kiinnostavat, esim. Nuuksio.

Suojelualueiden kohtalo on pikkuhiljaa tuhoutua. Suojelualueita on ehdottomasti hoidettava ja kehitettävä. Suojelualueet katastrofaalisessa tilassa.

Helsingin koirapolitiikka. Enemmän veroa. Metsät ja puistot sotkettu. Esim. Vartiokylänlahden ranta.

Jätöksien keräysvälineitä puistoihin.

M206, M207

Viihtyisien pihojen ja lähiluontoalueiden merkitystä ei voi vähätellä. Lapset tarvitsevat mahdollisuuden olla tekemisissä luonnon monimuotoisuuden kanssa lähiympäristössään. turvallisuudella kävelyetäisyydellä kodista. Suuren väylän ylitys lähipuistoon pääsemiseksi ei ole

toimiva ratkaisu lasten kannalta. Asutuksen tiivistämispaineista huolimatta on syytä muistaa, että hiekkalaatikko ja penkki eivät riitä lapsille saati sitten seikkailuiässä oleville kouluikäisille.

P2

Lähivirkistysalueiden kunnossapitoon satsattava.

M278

Asuinalueilla tulisi olla varauksia viherkehitäiden (puistojen, puistikoiden, lampien) rakentamiseen. Näillä luodaan mahdollisuus lapsille, lapsiperheille, vanhuksille ja liikuntarajoitteisille virkistäytymiseen kodin läheisyydessä.

M242

Säilyttää asuinalueiden lähimetsiköt ja viheralueet mahdollisimman luonnonmukaisina ja monimuotoisina. Säilyttää metsiköitä ja pieniä viheralueita asuintalojen lomassa. Steriilit nurmikot ja istutetut koristepuut eivät ole aina paras vaihtoehto kaupunkirakentamisesakaan.

M338

Pientalotontit ja alueet mielletään edelleen välikiksi mutta väljät pihat eivät enää kaikkialla ole tätä päivää (osa 1 s. 21): tiivistymisen myötä pientaloalueilta on jo nyt poistunut erityisesti alle 10-vuotiaiden lasten peleihin ja leikkeihin tarvittavaa pihatilaa. Myös pientaloalueilla on varattava riittävästi alueita virkistykseen ja liikuntaan.

M110

Termillä kaupunkipuisto tarkoitettaneen samaa kuin 'kaupunginosapuistolla'? Jos näin on, "kaupunkipuistoa" ei pitäisi käyttää teksteissä ja kaavamerkinnoissa lainkaan, sillä se sekoitetaan helposti Maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kansalliseen kaupunkipuistoon.

M24, M175, M68

Jokaiselle suojelualueelle tai suojatulle luontotyypille pitäisi yleiskaavassa osoittaa tarpeeksi viheraluetta suojavyöhykkeeksi.

Geologiset muistomerkit otettava huomioon. On selvítettävä muinaisten rantamerkkien sijaintipaikat, ja turvattava niiden säilyminen mahdollisemman ehjinä kokonaisuuksina yleiskaavassa.

M337

Paikka kunnalliselle hautausmaalle on yhä keksimättä. Ehkä Lonnan paremmin se löytyisi Viikistä, Kivinokasta tai Santahaminasta. Espoossa uusia pieniä uurnahautausmaita on juuri suunniteltu (tosin seurakunnan toimesta) esim. Leppävaaran kirkon läheisyyteen.

M72

Liikuntapuistot tulee merkitä kaavaan, mm. Länsi-Herttoniemessä kuten kaupunginosapuistokin.

M333

Asukasmäärän kasvaessa lähivirkistysalueisiin (urheilu, liikunta, ulkoilu) on kiinnitettävä nykyistä. Suurempaa huomiota. Lasten tarvitsemat liikunta-alueet tarvitsevat Helsingin yleiskaavassa oman merkintänsä.

M163, M164

Esitys rakentamisesta viheralueille joiden virkistyskäyttö on vielä vähäistä, on kummallinen. Viheralueen rakentaminen voi perustua vain suureen yksimielisyyteen sen tarpeettomuudesta.

M171

Asutusalueiden laajentaminen ja uusien perustaminen tapahtuu olemassa olevien viher- ja ulkoilualueiden kustannuksella. Viheralueet nähdään maankäytön reservialueina.. Mikäli viheralueita ja luonnonläheisyyttä ei ole, muutetaan vaikka naapurikuntaan, jossa luonnonläheisyyttä on runsaammin tarjolla.

Ydinkeskustassa ei ole sellaisia suuria puistoja, kuten Lontoossa joiden keskelle voi paeta liikenteen melua. Helsingin keskustan puistot ovat niihin verrattuna surkean pieniä. Erityisen vihreänä suurkaupunkina haluaisin mainita Berliinin, jossa on valtavat määrät puustutuksia ja kaiken huippuna valtava Helsingissä on Keskuspuisto, mutta sitä on vähä vähältä nakerrettu. Monet liikenneväylät pirstovat sitä.

M84

Minkä takia Helsinkiä ympäröivät viheralueet pitää uhrata rakentamiseen? Eikö Suomeen voi sijoittaa työllisyyttä muualle kuin Helsingin seudulle ja rakentaa sinne? Herttoniemen lintulavan ja KTV:n alueen välisellä metsäalueella on esim. kaksi hiidenkirkkua, satakielela laulaa keväisin kylvöaikaan ja eläimistö saa pesiä rauhassa. Pitäkö uhrata kauniit maisemat ikäjoiksi nuorille akateemisille helsinkiläistyville maalta muuttaville.

P4

On hyvä, että laajoja puistokokonaisuuksia kehitetään. Mutta samanaikaisesti niitä nakerretaan reunoilta. Yleiskaavassa muutamissa paikoissa arvokkaita alueita on nakerrettu.

P5/Nina Kalk

Helsingin kasvutavoite tapahtuu viheralueiden kustannuksella, seudullista yhteistyötä on lisättävä. Tuulivoima on hyvä asia. Helsinki-puisto samoin, vaikkakin siinä suurin osa on vettä.

P3

Helsingin tilanne on onneton: väkiluku kasvaa, mutta maa-ala ei, joten joudutaan rakentamaan viheralueille.

M39

Yleiskaavassa on turvattava virkistysalueiden säilyttäminen, pienetkin puistot ja metsiköt ovat alueen asukkaille todella tärkeitä. Samoin olisi kulttuurihistorialliset ja maisemallisesti ar-

vokkaat alueet säilytettävä nyt nekin ovat olleet tulijalla!

M69

Esitämme, että Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto ottaa / saa Helsingin kaupungin alueelta uuden siirtolapuutarha-alueen. Näin uusi siirtolapuutarha löytää paikkansa mahdollisimman ammattitaitoisesti haettuna.

P5

Yleinen rakentamisbuumi ilmassa, mikä merkitsee "mökkialueiden" (Kivinokka, Lauttasaari) suhteetonta tuhoamista. Nämä viheralueet on omaleimaisina säilytettävä. Siirtolapuutarha-alueet halutaan suojeltaviksi. Alueiden julkisivuille ei tule suunnitella parkkipaikkoja ja jätetiloja kuten Kumpulassa nyt.

Kumpulan siirtolapuutarha-alue on yleiskaavassa merkitty virkistäytymiseen. Alueelle on kuitenkin rakennettu parkkipaikkoja. Kumpulan kulttuurimaisema halutaan säilyttää.

M206, M207, M142, M143

Nuorille tulisi voida osoittaa avoimia (ei järjestöön kuulumisen pakkoa) liikuntapaikkoja. Vapaita jalkapallon tai pesäpallon peluuseen soveltuvia kenttiä tulee jättää kaikkien käytettäväksi asutuksen lomaan. Koillis-Helsinkiin tarvitaan myös koirapuistotyyppejä alueita.

Viheralueverkoston tulee olla kattava myös asutuksen lomassa. Pientaloalueetkin tarvitsevat puistonsa ja lapset yhteisleikkialueensa. Suuren väylän ylittäminen leikkipaikalle tai puistoon pääsemiseksi ei ole kestävä kehitystä. Monen lapsen lähiluontokokemukset ulottuvat kävelyetäisyydelle kodista. Alle 12 -vuotiaiden luonto ja seikkailumaastoksi ei riitä keinu, hiekkalaatikko ja penkki. Myös rehoittavia luontoalueita tarvitaan asutuksen lomassa elävien luontokokemusten varmistamiseksi. Luonnonsuojeluhalu syntyy arjen luontokokemuksista.

M206, M207

Laajat viheralueet on säilytettävä lasten liikunta- ja seikkailualueina asumisen tiivistämissä huolimatta. Helposti saavutettavissa olevia hiljaisiakin luontoalueita tarvitaan. On kestävämpää kehitystä asua viihtyisällä alueella kuin meluisassa betoni- ja asfalttiviidakossa. Tarvitaan myös järjestöihin kuulumattomille lapsille mahdollisuuksia monipuoliseen liikuntaan oman asuinalueella tai sen lähistön lähiliikuntapaikoissa.

M68

Suojelualueiden ohella luonnon monimuotoisuuden vaalimiselle erityisen tärkeitä ovat virkistys- ja muiden viheralueiden riittävän luonnonmukainen hoito esimerkiksi jättämällä alueita luonnontilaan tai säästämällä tarpeeksi lahoppua ja suuria lehtipuita.

M24, M175

Pajalahden, Myllykallion ja Kotkankallion virkistysaluemerkintöjen muuttaminen yleiskaavatasoiseksi on paikallaan, samoin Veijarivuo- renpuiston, Särkiniemen ja Länsiulapanniemen määrittely kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi.

Yleiskaavaluonnoksessa on kiitettävästi luonnosteltu viher- ja virkistysalueiden kehittämistä. Viheralueita kaupungin maapinta-alasta on 40 %, mutta tässä tarkasteltavalla alueella niitä on vähän, joten asukkaat haluavat säilyttää ne.

P4
On hyvä, että on maisemakulttuurialueita ja eri aikakausien esimerkkejä on nostettu esiin. Kuvaavat kaupunkia.

P3

Maiseman muutoksista mainittiin, että Töölönlahden makasiinit on säilytettävä ja kunnostettava, purkamista vastustettiin.

M103, M104

Rakennettu hyvä miljöö ei synny hetkessä. Valmiinakin se vaatii riittävästi väljyyttä ja vehreyttä ympärilleen. Yleiskaavaehdotuksen toteutuessa vapaat virkistys tarkoituksiin sopivat alueet vähenevät samanaikaisesti, kun niiden tarve kasvaa.

M162

Vielä jäljellä olevat peruskalliot on ehdottomasti suojeltava. Niihin ei saa suhtautua potentiaalisena rakennusmateriaalina. Edellytämme kaupungin suojelevan loput kallionsa nykyisten ja tulevien sukupolvien esteettiseksi nautinnoksi ja toiminnalliseksi iloksi.

M235

Kaavaluonnossa oleva maininta, että virkistyskannalta tarpeettomat ja virkistysalueina hoitamattomat alueet otetaan asuntorakentamiseen. Ennen mahdollista rakentamista tarpeet tulee kartoittaa perusteellisesti ja selvittää myös syyt hoitamattomuuteen.

P4

Siirtolapuutarha-alueen laidalle rakentamista ei hyväksytä. Viljelyspalstat on myös säästettävä ja niitä voisi olla enemmänkin. Yksi kuntalaisista oli sitä mieltä, että nykyisten viheralueiden tuhoaminen rakentamisella ja uuden viheralueen rakentaminen ei ole kestävä kaavoituspolitiikkaa.

M68

Viher- ja virkistysalueet tulee muodostaa ja säilyttää mahdollisimman laajoina ja yhtenäisinä. Lisärakentamista olemassa oleville keskuspuistomaisille viheraluekokonaisuuksille ei tule sallia.

P5

Viheralueet säilytettävä, samoin kulttuurimaisemat. Alueiden sisällä oltava riittävästi puistoa. Luonnonvaraisuutta tulisi vaalia.

Palautelomakkeet

- Virkistysalueita ei saa vähentää, lähivirkistysalueet turvattava
- Luontoalueita pyritään rakentamaan, se on huonoa kehitystä
- Suurin huoli on yhtenäisten metsäalueiden yhä laajeneva pirstoutuminen

- Perinnekulttuurimaisemat tulee säilyttää
- En pidä Viikin peltoja maisemallisesti arvokaina karttamerkinnän merkityksessä
- Luontoihmiset jarruttavat kaikkea. Muuttakoot maalle lintuineen.
- Viheralueet voisi sijoittaa Nurmijärvelle ja ihmiset Helsinkiin
- Skatan tila: Lehmät kuuluvat landelle eikä stadin arvokkaalle maalle!!!

- Geologiset luontokohteet säilytettävä. Mm. Itämeren muinaisrantoja vain muutama harva jäljellä, olisi hyvä rauhoittaa opetuskohteiksi.

- Lisää ulkoilualueita ja koirapuistoja, omia halleja eri harrastuksille (jäähiekko, jalkapallo, koripallo, pesäpallo)
- Lisää ulkoilualueita, tenniskenttiä, jääkenttiä, nuorisolle skeittauspaikkoja
- Riittävät golf-kenttävaraukset, pitäisi saada 3-4 lisää

Yhteisvastaus:

Viheralueet ja virkistys

Yleiskaavan viheraluerakenne koostuu laajoista keskuspuistomaisista viheralueista, alueellisista kaupunkipuistoista sekä tärkeistä viheryhteyksistä.

Yleiskaavan yleispiirteisyydestä johtuen Helsingin viheraluerakenteeseen on liitetty siihen ekologisesti, toiminnallisesti tai kaupunkikuvalisesta luontevasti liittyvät alueet kuten hautausmaat, siirtolapuutarhat, golf-kentät, leirintäalueet. Virkistysalueiden liitekartassa on lisäksi esitetty vehreät, viheraluerakenteeseen selvästi liittyvät pientaloalueet.

Vihersormet ovat osa seudullista virkistysalueverkostoa. Liitekartassa näkyvät myös muut naapurikuntien puolelle jatkuvat viheryhteydet.

Liikunta-alueet on esitetty osana toiminnallista virkistysympäristöä eikä eri hallintokuntien välisiä rajoja ole yleiskaavassa korostettu. Suurimmat liikuntapuistot näkyvät erillisessä liitekartassa.

Viheryhteyden voi muodostaa lähipuisto, puisto- tai kävelykatu, rantapromenadi tai kapeahko luonnonalue. Yhteyden voi muodostaa myös katualue, jota reunustaa kasvillisuus yksityisten tonttien puolella.

Useimpia päivittäisen virkistykseen kannalta tärkeitä lähipuistoja ei ole kaavan yleispiirteisyyden vuoksi merkitty.

Puistokokonaisuudet

Rannikolta kaupungin rajalle säteittäisesti ulottuvien vihersormien lisäksi Helsingissä on muita laajahkoja viheraluekokonaisuuksia. Kaupunkirakennetta jäsentäviä toiminnallisesti ja ekologisesti tärkeitä viheraluekokonaisuuksia ovat mm. Longinojan laakso ja Mustapuron laakso.

Itä-Helsingin kulttuuripuiston erityispiirteenä ja vahvuutena on sen kulttuurihistoria ja merellisyys. Aluetta on tarkoitus kehittää mm. merellisiä toimintoja ja yhteyksiä parantamalla.

Keskuspuisto on merkitty yleiskaavaan omalla merkinnällään "Keskuspuiston alue".

Kaupunkipuisto

Kullekin kaupungin osa-alueelle on ollut tarkoituksena varata alueen identiteettiä vahvistava alueellinen puisto. Yleiskaavamääräyksissä todetaan, että " - alueellisia kaupunkipuistoja kehitetään monipuolisina toiminta-, kohtaamis-, kulttuuri ja luontoympäristöinä."

Kaupunkipuistojen kokoon, luonteeseen, määrään ja sijoittumiseen ovat vaikuttaneet alueelliset väestömääräennusteet, puistojen saavutettavuus, alueelliset ominaispiirteet ja maankäyttöratkaisut.

Tullisaarta ei ole merkitty kaupunkipuistoksi, vaan se on osa laajaa vihersormea.

Liitekartan kaupunginosapuistojen rajaukset tarkentuvat yksityiskohtaisessa suunnittelussa.

Viheralueet ja kaupunkiluonto

Laajempiin virkistysalueisiin liittyvät luonnonsojelualueet ja laajat vihersormet turvaavat parhaiten luonnon monimuotoisuuden säilymistä kaupungin alueella.

Yleiskaavaan ei ole luonnonsojelualueeseen jälkeen lisätty muita uusia luonnonsojelualueita kuin Porvarinlahden vesialue (Natura-alue). Luonnonsojelualueiden liitekarttaan on lisätty uudet tiedossa olevat erityisesti suojeltavat lajikohteet.

Yleiskaavaluonnoksen jälkeen on laadittu arvioinnit yleiskaavan vaikutuksista Natura-alueisiin sekä luonnon monimuotoisuuteen.

Kulttuuripuisto

Kahden merkittävän viheralueen nimessä esiintyy sana "kulttuuripuisto" - Keskustan kulttuuripuisto ja Itä-Helsingin kulttuuripuisto. Näiden alueiden olennaisen sisällön muodostavat kaupunkikulttuuriin liittyvät paikat ja maisemat, kuten historiallisesti merkittävät kartanoalueet, Olympiastadion, Oopperatalo ja Finlandia-talo.

Maisemakulttuuri

Helsingin maisemakulttuuria esittelevään karttaan on valittu puutarha-, puisto- ja maisemahistoriallisia kulttuuriympäristökohteita. Niiden valinnassa on käytetty valtakunnallisia puutarha- ja puistoinventoinnin kriteerejä. Valitut kohteet edustavat Helsingin kehityshistorian kannalta keskeisiä alueita, kuvaavat kaupungin kehitystä ja eri aikakausien suunnitteluratkaisuja, kertovat helsinkiläisestä puutarha- ja puistokulttuurista ja vapaa-ajanvietosta. Valittujen kohteiden arvotus tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Maisemakulttuurikarttaa on lausuntojen pohjalta täydennetty siten, että Tapulikaupungin puistot on lisätty liitekarttaan aikakaudelleen tyypillisenä viheralueena ja Uudenmaan ympäristökeskuksen valtakunnallisessa selvityksessä esitetyt Helsingin maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaat perinnemaisemat on esitetty erillisellä symbolilla.

Helsinki-puisto

L75

Helsinki-puisto

Maankäytön kehittämiskuvaan liittyy Helsinki-puiston puistovaraus. Yleiskaavassa ei ole omaa erityistä aluevarausta mutta yleiskaavaluonnoksen aluevaraukset eivät ole esteenä puiston erilliselle toteuttamiselle. Helsinki-puiston yhtenä periaatteena on, että se täyttää kansallisen kaupunkipuiston kriteerit. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kansallisen kaupunkipuiston käsite sisältää myös kulttuurisen ulottuvuuden. Helsinki-puistolla on merkittäviä kulttuuri- sekä luonnonarvoja.

L3

Seudullisesti merkittävät viheryhteystarpeet olisi syytä osoittaa yleiskaavassa. Tavoite Helsinki-puiston toteuttamisesta on kaavoituksellisin keinoin kannatettava.

L13

Kun lainsäädäntöön on saatu käsite "kansallinen kaupunkipuisto", on Helsinkiinkin pyritty muodostamaan käsitettä vastaava uusi Helsinki-puisto. Puisto alkaisi saaristosta ja jatkuisi Kruunuvuorenselän ja Vanhankaupunginlahden kautta Vantaanjoen laaksoon ja Haltialan metsään asti.

Alueen monet osat toki ovat säilyttämisen ja kehittämisen arvoisia kokonaisuuksia, mutta nyt ne on melko mielivaltaisesti yhdistetty yhden nimen alle. Samalla periaatteella voisi kaikki muutkin vihersormet yhdistää saman nimen alle. Pihlajasaari, Suomenlinna, Vallisaari, Vanhankaupungin lintukaislikot ja Haltialan pellot ja metsät ovat itsenäisiä alueita ja useat vielä eri omistuksessa ja hallinnossa.

Nyt Helsinki-puiston rajaukseen on sisällytetty kaikki siihen liittyvät pienetkin puistoalueet, rakentamattomat alueet ja osin rakennettujakin alueita, kuten Suomenlinna ja Vanhankaupungin Annala. Tapaninvainion ns. Kapteenskanmäkeä, Tuusulantien varsia sekä Paloheinässä Kuusmiehentien pohjoispuolta ei ainakaan tulisi sisällyttää puistoon.

Jos tämä Helsinki-puisto vahvistettaisiin kansalliseksi kaupunkipuistoksi, sen rajauksista olisi erittäin vaikea poiketa kaupungin omalla päätöksellä perustellustakaan syystä.

L16

Ajatuksena Helsinki-puisto on hyvä ja sen kehittäminen pitääkin jättää kaupungin omien päätösten varaan, eikä alistaa sitä valtion päätäntävaltaan. Kuitenkin tulisi vielä harkita sille Keskuspuiston kaltaista asemaa yleiskaavassa, eikä jättää sen tulevaa kehittämistä vain myöhemmin tehtävien asemakaavojen varaan. Siten turvattaisiin paremmin sen säilyminen ja jalostaminen kokonaisuutena juuri virkistyskäytön tarpeisiin muilta kilpailevilta maankäyttömuodoilta.

L22

Yleiskaavaluonnokseen sisältyy nk. Helsinki-puisto, jonka vesialue sisältää satamiin tulevia väyliä. Puiston vesialue ulottuu Eteläsatamassa ja Sörnäisten satamassa myös varsinaisille satama-alueille. Yleiskaava-aineistosta ei selkeästi käy ilmi, mitä Helsinki-puisto käytännössä tarkoittaa. On kuitenkin tärkeää, että Helsinki-puiston suunnittelussa ja toteuttamisessa otetaan huomioon meriliikenteen ja satamatoimintojen vaatimukset.

L21

Helsinki-puiston idea on hyvä. Rajaus kattaa monipuolisesti Helsingin viheralueita ja kulttuurimaisemaa ja sen sisään jäävät Helsingin syntymäalueisiin liittyvät alueet. Ajatus Helsinki-puiston sisällyttämisestä yleiskaavaan ja puiston kehittämisestä kaavoituksen keinoin on kannatettava. Helsinki-puiston rajausta tulee laajentaa käsittämään myös Viikintien eteläpuolella olevan historiallisen peltoaukean aina Länsi-Herttoniemen metsäselänteen asuntokortteleihin asti, vastaavasti kuin rajaus on tehty Haltialassa. Viikin luonnonsuojelualue saa näin tarvittavan suojavyöhykkeen Helsinki-puistossa. Kivinokan pientalovaltainen asuntoluumerkintä tulee poistaa ja liittää se kokonaisuudessaan Helsinki-puistoon. Valitettavasti aineistoon merkityn Helsinki-puiston vajauksen sisällä on jo meneillään useita rakentamiskohteita.

Longinojan laakso tulee merkitä "Helsingin vihersormet" -karttaan vihervyöhykkeeksi, joka yhtyy Helsinki-puistoon.

L67

Erityisesti mereen ja Vantaanjokeen tukeutuva Helsinki-puisto on hieno ratkaisu sen palveluksessa erinomaisesti myös kalamiehiä ja - naisia. Puistorajauksen sisälle mahtuu lisäksi mm. Vantaanjoen kalaväylä, loka turvaa vaelluskaulojen nousua Vantaanjokeen.

L11

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kansallisen kaupunkipuiston perustamismahdollisuuden innoittamana yleiskaavassa on esitetty erityisen Helsinki-puiston varaamista kaavoituksen keinoin. Mitä konkreettista lisäarvoa neljästä alueellisesta kokonaisuudesta koostuvan kaupunkipuiston muodostaminen tarjoaa esimerkiksi alueen suojelulle, hoidolle ja käytölle, ei ilmene kaavaselostuksesta. Tavoiteltua Helsinki-puiston aluevarausta ei myöskään näytetä kaavakartalla, vaan ainoastaan erillisellä liitekartalla.

L38

Helsinki-puisto on myönteinen avaus kansallisen kaupunkipuiston saamiseksi Helsinkiin. Tekstissä jäi epäselväksi miksi Helsinki-puistosta ei suunnitella varsinaista kansallista kaupunkipuistoa.

P2

Helsinki-puisto on hieno idea, mutta miksi Vantaanjoen rantaan on kaavoitettu kerrostaloalue Pukinmäkeen?

On törkeää, että Helsinki säästää Vantaanjoen varsia virkistysalueeksi ja samalla Vantaa rakentaa aivan joen rantaan kiinni. Koska joen yli on silta, vantaalaiset tulevat Helsingin puolelle virkistäytymään.

Keravanjoen laakso tulisi ottaa mukaan Helsinki-puistoon, koska kulttuurihistoriallisesti arvokas alueen ongelmana on tietysti se, että se on kahden kunnan rajalla.

P2/Mäkinen Jouni

Puistorakentaminen: Onko Vantaan kanssa koskaan käyty keskusteluja Keravanjoen varren kehittämistä?

P2/Timo Halme

Viheralueet Keravanjoen rannalla tulisi turvata. Vantaan vaikutus meidän alueella on voimakas

M323

Vantaanjoki ja sen läheisyys on pidettävä mahdollisimman luonnonvaraisena ja puistomaisena. Puistomaisella tarkoitan aluetta jossa on puita ja kasveja ja siellä ei ole taloja eikä edes rakennelmia. Alue joen rantoineen on loistava ulkoilualue polkuineen tuhansille ihmisille. Pitäkää alue vihreänä puistona ! ! ! !

M277

Näemme myös hyvänä Vantaanjoki-laakson luonnon ja ainutlaatuisen maiseman säilyttämisestä sekä kehittämistä virkistystarkoituksiin, osana kaavailtua Helsinki-puistoa.

M301

Kannattamme lämpimästi Helsinki-puiston perustamista, yhdellä mielestämme tärkeällä muutosesityksellä. Luonnoksessa esitettyyn puistoon kuuluviin alueisiin esitämme Herttoniemen ulkoilupuiston sekä kaikki Viikintien eteläpuolella olevat Viikin latokartanon pelto- ja metsäalueet, joita ei ole rakennettu. Alueet ovat elintärkeät Viikin-Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueen kannalta sekä merkittävät kulttuurihistoriallisesti ja lintujen pesimä- ja muuton aikaisena levähdyspaikkana.

P3

Helsinki-puisto on hyvä asia.

M206, M207, M142, M143

Kansallinen kaupunkipuisto olisi parempi ratkaisu kuin Helsinki-puisto, sillä se takaisi viheralueen säilymisen varmemmin.

M191

Yleiskaavaluonnoksen viheraluerakenne on myönteistä. Koillis-Helsingin ja Malmin kannalta Helsinki-puisto ja siihen liittyvä Longinojan laakso ovat tärkeitä ulkoilu- ja viheralueita

M226

Helsinki-puistoa ei tule jättää asemakaavoituksen varaan vaan sitä tulee suunnitella maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena kaupunkipuistona Hämeenlinnan esimerkkiä noudattaen. Rajaukseen tulee ottaa mukaan Lauttasaaressa eteläkärki luotoineen ja Keskuspuisto kokonaisuudessaan. Viikinmäen länsiosan asemakaava on ristiriidassa Helsinki-puiston tavoitteiden kanssa.

M337

"Helsinki-puistona" kaavailtu kokonaisuus sisältää monia hyviä aineksia ja erinomaisia luonto- ja kulttuurialueita. Toivomme, että puisto kyettäisiin vähintään ehdotetussa laajuudessa toteuttaa. Mielestämme puisto tulisi toteuttaa kansallisena kaupunkipuistona.

Tämä edellyttää nähdäksemme mm. seuraavien kohtien huomioimista:

Helsinki-puiston linjauksissa on paljon sisä- ja ulkosaariston osia, jotka ovat suuren yleisön saavuttamattomissa (mm. Melkki, Vallisaari, Kuninkaansaari, Vasikkasaari). Eikö puistojen tulisi olla pääsääntöisesti helposti, lähellä ja pääsymaksutta saavutettavia paikkoja?

Kumpulan kartanon kulttuurimaisema Vallilan ja Kumpulan siirtolapuutarhat, 1952 olympialaisten uimala ja 30-luvun puutalot täydentäisivät puiston kriteerejä merkittävästi tuoden sen samalla lähemmäksi keskustan ydinalueita kuten kansalliselta kaupunkipuistoltakin edellytettiin.

M60

Mainittakoon erikseen Helsinki-puiston nimellä kulkenut, lähinnä merialueelta lähtevä Vantaanjoen juoksua seuraava hanke, jota yleiskaavaluonnos ei näytä tuntevan lainkaan.

M68

Yleiskaavaluonnoksessa on kuitenkin rajattu pois osa Viikintien eteläpuolisista pelloista, Länsi-Herttoniemessä Siilitien/Sopulitien länsipuoleista metsää sekä osa Kivinokasta. Näiden alueiden poistaminen kokonaisuudesta on turhaa ja alueen yhtenäisyyttä vahingoittavaa. Kaikki Viikintien eteläpuoliset rakentamattomat alueet tulisi liittää Helsinki-puiston rajaukseen.

M61

Kannatamme kansallista kaupunkipuistoa Helsinkiin. Mielestämme Keskuspuiston pitäisi olla osa kansallista kaupunkipuistoa jo historiallisista syistä. Emme pidä suunniteltua Helsinki-puistoa hyvänä nimiehdotuksena. Se antaa julkisuuteen vaikutelman, että Keskuspuisto on toissijainen puisto.

M269

Saariston Ystävät ry katsoo edelleen välttämättömäksi perustaa lakimääräinen kansallinen kaupunkipuisto aluksi Helsinkiin ja jatkossa koko pääkaupunkiseudulle. Pelkästään kunnallisin kaavoituksellisin keinoin luotu puisto on liian altis lyhytnäköisille toimenpiteille.

Esitettyyn Helsinki-puistoon ei liity minkäänlaisia kaavamääräyksiä, jotka selvittäisivät puiston luonnetta.

Helsinki-puiston rajauksia tulee muuttaa Laajasalon kohdalla. Kruunuvuori tulee merkitä osaksi puistoa. Samoin siihen tulee liittää Öljysataman rantavyöhyke sekä Stansvik ja sen viheryhteys Tullisaareen.

Rakentamisen A-merkintä on poistettava Valisaaresta ja Kuninkaansaaresta, mikäli merkintä sallii rakentamisen. Puistoon ei voi perustaa uusia asuntoalueita, sen sijaan vanhaa rakennuskantaa voidaan hyödyntää sekä asumis- että virkistyspalvelutarkoituksiin.

M70

Helsinki-puiston perustaminen kaavoituksellisin keinoin on varsin kannatettavaa. Jos hanke toteutettaisiin Kansallisena kaupunkipuistona päätösvalta edellä esitettyihin seikkoihin siirtyisi kokonaan valtiolle ja erityisesti ympäristöministeriölle. Jälkimmäinen kaventaisi helsinkiläisten kunnallista itsemääräämisoikeutta olennaisesti.

M228

Pikkukosken alajuoksulla (Helsinki-puiston rajalla) on upea kallioharju, jonka merkitystä ei voi vähätellä. Kyseisen harjun lakialueet länteen viettävine rinteineen pitäisi sisällyttää Helsinki-puistoon.

M56

Helsinki-puisto tulisi merkitä suunnitelmissa kansalliseksi kaupunkipuistoksi. Helsinki-puistoon tulisi kuulua myös "vihersormista" Viikki-Kivikko ja Itä-Helsingin kulttuuripuisto. Kivinokan tulisi kuulua siihen kokonaisuudessaan ja mukaan sopisi hyvin myös Herttoniemen kartanon alue.

M110

Helsinki-puisto on alueeltaan suhteellisen pieni ja Helsingin luonnon ja kulttuurin monimuotoisuuden kannalta suppea. Siihen tulisi lisätä ainakin (Vihersormet-kartan) mukaan:

- Keskuspuiston osayleiskaavan alue
- Viikki- Kivikko-vihersormi
- Itä-Helsingin kulttuuripuisto
- Vuosaari-puisto
- Keskustan kulttuuripuistosta pohjoisosa, ml. Linnunlaulu ja Hesperianpuisto
- Pihlajasaaret, Lauttasaaresta Ryssänkärki-Särkiniemi- Länsiulapanniemi- Vaskiniemi, Koivusaari, Lehtisaaren etelä- ja länsiranta sekä Mustasaari.

Vähintäänkin yleiskaavakarttaan olisi merkittävä "Helsinki-puisto"

M234

Helsinki-puisto pitää laajentaa merialueella länteen niin, että se ulottuu Espoon rajaan ja siihen sisältyvä Lauttasaaren luonnontilaiset rannat.

P3

Viikintien etelän puoleiset pellot tulisi ottaa mukaan Helsinki-puistoon.

P5

Helsinki-puisto on hyvä asia.

Helsinki-puistosta tulisi tehdä osayleiskaava Keskuspuiston tapaan.

Kansallista kaupunkipuistoa Helsinkiin toivotaan.

M178/Jouko Seppälä

Esitän että Lauttasaaresta Veijarinvuoren, Särkiniemen ja Länsiulapanniemen maisemallisesti historiallisesti arvokkaat alueet liitetään Helsinki-puistoon.

Luonnontilaisten kalliorantojen ja merimaisen lisäksi löytyvät Helsinki-puiston suunnittelun lähtökohtana olevat historialliset kerrostumat. Krimin sodan aikuiset vallitukset ja tykkipatterit jotka ovat jatkoa Suomenlinnan valleille.

M120

Yleiskaavassa esitetty Helsinkipuisto -käsite on kannatettava.

Sitä voisi vielä jäsentää täsmäntävillä nimityksillä ja alueilla. Esimerkiksi Keskuspuistosta osa voitaisiin nimetä urheilu- tai liikuntapuistoksi.

Saaristoalue olisi merellistä puistoa. Sitä reuustavaa ranta-aluetta voisi nimittää rantapuistoksi, joka olisi Helsingin nientä kiertävä viher-

nauha. Nyt yleiskaavassa kaupunkipuistoksi on Etelä-Helsingissä merkitty Kaivopuiston alue ja osa Hernesaarta. Vihernauha katkeaa eikä jatku enää Jätkäsaareen. Viheralueen tulisi kiertää kaikkia eteläisiä kaupunginosia, sillä siihen ovat vielä edellytykset olemassa uusilla rakentamattomilla alueilla Hernesaari-Munkkisaarella ja Jätkäsaarella.

M24, M175

Mereen ja Vantaanjokeen tukeutuvan Helsingipuiston muodostaminen on hyvä ajatus, joskin se voisi sulkea piiriinsä myös Lauttasaaren eteläkärjen puistoalueen ja Hattuluodot.

M175

Merelliseen Helsinki -puistoon voitaisiin ottaa mukaan myös Hattuluodot. Melkin "ekoasuntokoelua" ei pidä toteuttaa mm. liikenteellistä syistä. Tuulivoimapuistot pitäisi rakentaa muualle kuin Helsingin edustalle.

M185

Helsingipuisto olisi hyvä merkitä yleiskaavaan. Voisi myös harkita Lauttasaaren eteläkärjen liittämistä puistoon, sillä Helsinki-puistossa noudatetut kansallisen kaupunkipuiston kriteerit täyttyvät hyvin kyseisen alueen osalta. Olisi myös syytä vakavasti vielä miettiä, voisiko myös muille Helsingin keskuspuistomaisille viheraluekokonaisuuksille antaa "yleiskaavalista statusta".

M271

Kansalliseen kaupunkipuistoon tulee kiinnittää enemmän huomiota.

Palautelomakkeet:

- Helsingipuisto on hieno ajatus. Puisto on rajattava väljästi siten, että rajauksen sisään saa jäädä siihen rajautuvia asuin- yms. alueita.

Vastaus:

Yleiskaavakarttaan on merkitty Helsingipuisto. Puisto on esitetty varattavaksi kaavoituksellisin keinoin.

Puiston varausperiaatteiden taustalla ovat kansallisen kaupunkipuiston kriteerit.

Puistoa voidaan suunnitella ja kehittää yhtenä kokonaisuutena hallintokuntien välisistä rajoista huolimatta. Puiston perustamisella ei ole vaikutusta laivaliikenteeseen tai satamatoimintoihin.

Puiston sisällä on rakennettuja alueita, joista useimmilla on erityistä kulttuurihistoriallista arvoa.

Puiston alueeseen on lisätty etelässä Matalaharan luonnonsuojelualue ja Harmajan majakasaari. Puiston alueeseen eivät sisälly puolustusvoimille kuuluvat saaret Melkki, Vallisaari ja Kuninkaansaari.

Rannat ja merellisyys

M60

Keskeisenä periaatteena tulee olla rantojen varaaminen virkistysalueiksi. Sijainnista ja alueen ominaisuuksista riippuen rannat tulisi suunnitella joko katutilaltaan jäsennellyiksi urbaaneiksi rantabulevardeiksi tai luonnonmukaisemmiksi kulkureiteiksi. Myös rantamaisemaan ja näkymiin mereltä ja merelle on kiinnitettävä huomiota.

M269

Helsingin hienoin piirre on kivisen kantakaupungin kontrastisuus ympäröivän merimaiseman luonnontilaisuuden kanssa. Yleiskaavassa tulee turvata tämä Helsingin ominaisuus. Tärkeintä on säilyttää kaikki jäljellä olevat luonnontilaiset ja luonnonmukaiset rannat rakentamattomina ja muodostaa riittävän laajat rantavyöhykkeet ja virkistysalueet jo rakennetuille rannoille.

P3

Merialueiden rantoja ei saa käyttää rakentamiseen, ne täytyy säilyttää kaikkien yhteisinä virkistysalueina.

M357

Kaavoituksessa on pyrittävä entistä laajempaan saarialueiden muuttamiseen siviilikäyttöön, mikä palvelee Helsingin asukkaita huomattavasti paremmin kuin alueiden säilyttäminen puolustusvoimien suljettuna alueena. Saaria tulisikin kaavoittaa asuin- ja virkistysalueiksi. Melkin ja Kuivasaaren osalta kaavoitukseen onkin tehty varaukset ekologisen rakentamisen koalueeksi sekä virkistysalueeksi. Näiden varauksen tulisi toteutua pikaisesti.

M68

Helsingin väkiluku kasvaa jatkuvasti. Tämä lisää suoraan Helsingin virkistys-, suojelu- ja ranta-alueisiin ja niiden reunavyöhykkeisiin kohdistuvia rakennuspaineita ja rasitusta. Rakentamista Helsingin vielä vapaille rannoille tulee kuitenkin välttää. Varsinkin suurempien rakentamatta jääneiden kokonaisuuksien, kuten suojelu- ja virkistysalueiden läheisyydessä. Erityisen tarkkaan tulisi harkita korkeiden toimisto- tai huoneistorakennusten rakentamista rannan tuntumaan.

M315

On ymmärrettävä myös venesatamien ja veneiden telakoinnin tarve rannoilla talvella. Ei oikein tunnu järkevältä käyttää osaa valmiista venesatamasta maisemaan sopimattomaan asuntorakentamiseen ja rakentaa kalliilla uutta satamaa ulommaksi mereen (esimerkiksi Pajalahdesta) samalla kun varojen terveydenhoidossa, kouluissa ja kirjastoissa.

M56

Nykyisessä yleiskaavan selostusosassa ranta-alueiden arvo olisi huomioitava paremmin.

Rannat mainitaan yleiskaavaluonnoksen selostuksessa (II) ainoastaan veneiden satama- paikkojen sekä uimarantojen yhteydessä. Suojellut rannat mainitaan erikseen. Merellisyys säilyy ainoastaan, jos ranta-alueet säilytetään kaikkien helsinkiläisten ja kaupungissa vieraillevien iloksi.

M187

Helsingin luonnontilaiset ja luonnontilaisten kaltaiset rannat olisi säilytettävä nykyisellään ja asumiskäyttöön otettavilla satama-alueilla olisi tutkittava uusien luontomaisemien luomista.

M154

Helsinki on merellinen kaupunki ja sen nyky- muodossaan olevat saaret ja edustan merialue tulee säilyttää oleellisilta osiltaan koskemattomana.

M300

Jotta veneilyn harrastaminen olisi mahdollista, tarvitaan myös riittävät kotisatamapalvelut, retki- ja käyntisatamapalvelut, huoltopalvelut sekä telakkapalvelut. Rantojen käyttöä suunniteltaessa tulee pitää huoli jo olemassa olevien satamien toimintaedellytysten turvaamisesta sekä varata riittävästi alueita myös uusien satamien rakentamiseen.

Satama-alueita suunniteltaessa tulee huomioida laiturialueiden yhteydessä tarvittavien erilaisten huolto-, kerho- yms. tilojen tarve satamissa ja varata alueille riittävästi rakennusoi- keutta näiden tilojen toteuttamiseksi.

Kaupungin alueen ja kaupungin edustan saarten retki- ja käyntisatamatarjontaa tulee jat- kossa kehittää siten, että veneilijöille on tarjolla riittävät mahdollisuudet turvalliseen ja suolai- seen rantautumiseen nykyistä useammissa kohteissa.

Veneilyn edellytysten turvaamisen kannalta on erittäin tärkeää, että Helsingissä turvataan riit- tävän tiheä venehuoltamoverkosto veneiden poltto- ja voiteluaineketun varmistamiseksi sekä erilaisille venehuolto- ja korjaamopalvelu- ja tuottaville yrityksille riittävät toimintamahdol- lisuudet myös ranta-alueilla.

Kaupunkikuvallisesti veneiden talvisäilytys luo Helsinkiin omaleimaisuutta, jota missään muussa Euroopan pääkaupungissa ei ole. Telakointialueiden siirtäminen pois venesatamien läheisyydestä paitsi köyhdyttää ranta-alueita aiheuttaa myös paljon ylimääräistä liikennettä asuinalueiden ja telakka-alueiden välillä, eikä näin edusta kovin kestävästä kehityssuuntaa.

P5

Helsingin pitää priorisoida tavoitteensa, saaris- ton vesibussiliikennettä tulisi kehittää. Helsingin merellisyyden tulisi säilyä. Helsinki rohmuaa liikaa itselleen.

M269

Rannoista on tullut takapihojen sijasta etupiho- ja. Yhdistys katsoo, että ylijäämämassojen si- joittamisalueet on löydettävä muualta kuin kaupungin edustavalta julkisivulta, meren ran- nasta.

M63, M64

Viiknmäen puhdistamon käyttöönotto on pa- rantanut Helsingin edustan lahtien tilaa tuntu- vasti. Toivomme, että rantarakentamisessa jätettäisiin rannoille riittävän leveitä kasviston peittämiä suojavyöhykkeitä.

M70

Rantaviivan lisärakentamista tulee mahdolli- suuksien mukaan välttää. Mikäli rakentaminen katsotaan kuitenkin välttämättömäksi, tulee rakentamisen olla pientalovaltaista. Jo raken- nettuja rantoja tulee toisaalta kohentaa siten, että niitä voidaan entistä paremmin käyttää kaupunkilaisten virkistytymiseen. Helsingin edustan saaret tulee säilyttää ensisijaisesti vir- kistyskäytössä ja rakentaminen sallia ainoas- taan mikäli se palvelee alueen virkistyskäyttöä.

M315

Useissa eri yhteyksissä esitetty ranta-alueiden rakentaminen ja jopa meren täyttäminen tulee hylätä. Erityisen arkoja alueita maisemallisesti ovat idässä Vuosaari ja Laajasalo keskellä Kruunuvuorenselän ja Seurasaarenselän alu- eet ja lännessä Lauttasaari ja Koivusaari. Me- rialueen virtauksia ja vedenlukua salmissa ei saa häiritä, jotta vedenlaatu lei heikkenisi. Jo tämä edellyttää, ettei merialuetta täytetä lisää rakentamistarkoitukseen.

M93

On erittäin vahingollista kuvitella, että Ruoho- lahti tai Herttoniemenranta tarjoisivat käyttö- kelpoisen mallin kaupungin kasvun suuntaa- miseksi kaikille rannoille Helsingissä. Malli saattaa sopia entisille satama-alueille (esim. Jätkäsaarella), mutta ei missään nimessä ny- kyisille luonnonrannoille tai lähes luonnontilas- sa oleville rannoille. Keinosaarten rakentami- nen viimeksi mainittujen edustalle tai läheisyy- teen on eettisesti, esteettisesti ja ympäristö- suojelumielessäkin erittäin kyseenlaista toimin- ta.

M110

Runsaan saariston maisemallista ainutlaatui- suutta tulee vaalia. Myös luonnonvarainen mannerrantaviiva on vähissä. Siksi ei tule ra- kentaa lainkaan Koivusaarta (Lauttasaaren länsipuolella) eikä muitakaan luonnontilaisia rantoja.

M234

Merellisyyden korostaminen (luku 5.7) ei saa tarkoittaa rantojen rakentamista ja meritäyttöä, vaan alkuperäisen merialueen, meriluonnon ja merimaiseman säilyttämistä ja suojelua sellai- senaan.

M60

Helsingin ominaispiirteet on analysoitava nykyistä tarkemmin ja selvitettävä, mitä suunnitelmassa tarkoitetaan "merellisyydellä". Suunnitelmasta puuttuukin käsitteiden määrittely.

M113

Toivomme, että yleiskaavaa muutettaisiin kaupunkimme rantojen osalta siten, että suunnitellut uudet korttelit alkaisivat vasta 60 metrin päästä viivasta. Näin varmistettaisiin uusien alueiden rantojen soveltuvuus asukkaiden virkistyskäyttöön. Rantavyöhykkeelle ei pitäisi rakentaa myöskään uusia pysäköintialueita.

P5

Rannat jätettävä vapaaksi rakentamisesta. Helsingin merellistä imagoa ei saa tuhota. Rannat yhteisinä virkistysalueina säilytettävä. Veneiden talvisäilytyspaikkoja ei ole riittävästi - venepaikkojen määrän arvellaan kaksinkertaisuuden 20 vuodessa. Veneilyselvitys on parhailaan liikuntavirastossa tekeillä.

P4

Saaristo ja rannat tulisi säilyttää.

M178/Viola Tyllilä

Ilmastotieteilijät kehottavat rakentajia varautumaan siihen, että vedenpinta voi kohota kaksikin metriä. Onko tätä otettu suunnitelmissa huomioon?

M179

Luonnontilaisina ja luonnontilaisen kaltaisina säilyneet rannat tulisi jättää rakentamatta, ja samalla olisi tutkittava myös satama- ja teollisuuskäytöstä vapautuvien rantojen palauttamista luonnontilaisen kaltaisiksi. Uudenmaan maakuntakaavan ehdottama, pääasiassa virkistystarkoituksiin varattava saaristovyöhyke pääkaupunkiseudun rannikon vierellä on kannatettava ajatus. Virkistystarpeiden tyydyttäminen on turvattava siellä, missä ihmiset asuvat. Koivusaaren taajamamerkintä olisi maakuntakaavassa poistettava myös pohjoiselta osalta, sillä saari on olennainen osa saaristovyöhykettä sekä Seurasaaren selän merellistä maisemaa.

Asukasmäärän kasvaessa lähivirkistysalueisiin (urheilu, liikunta, ulkoilu) olisi kiinnitettävä nykyistä suurempaa huomiota. Lasten tarvitsemat liikunta-alueet ansaitsivat Helsingin yleiskaavassa oman merkintänsä. VU- tunnuksella pystyttäisiin turvaamaan myös kävelymatkan päässä olevien pikkukenttien säilyminen.

Ranta-alueille sijoittuvilla asuntoalueilla tulee rakentaa riittävän etäälle rantaviivasta - hyviä esimerkkejä ovat Kaivopuisto tai Lauttasaaren eteläiset ranta-alueet. Esimerkiksi Laajasalon öljysataman ranta tulisi palauttaa luonnontilaisen näköiseksi ja ranta-alue tulisi rakentaa pienen- ja rivitalovaltaiseksi. Jätkäsaaren rannalle sopisi hyvin "uusi Kaivopuisto"

M330

Töölö-seura pitää edelleenkin kansallista kaupunkipuistoa ja sen statusta parempana vaihtoehtona kuin esitettyä "vihersormea".

Hautausmaita ei tule sisällyttää virkistysalueisiin, vaan ne on luettava erityisalueisiin.

Helsingin ainutlaatuiset rannat ja niitä koskevat maisematilat on varattava yhä kasvavan väestön virkistyskäyttöön.

Hietarantaa on laajennettava ja kunnostettava kulttuurihistoriallisen perinteen mukaan.

M158

Yleiskaavamääräyksin on varmistettava, että kaavassa kaupunginosakohtaisesti varataan alueita lähipuistoiksi asukkaiden käyttöön. Periaatteena on oltava, että puisto- tai ranta-alueita ei osoiteta liikennealueiksi.

M176, M177

Helsingin luonnontilaiset ranta-alueet tulee säästää virkistyskäyttöön mahdollisimman laajasti. Lähivirkistysmahdollisuudet tulee ottaa huomioon myös yleiskaavassa: arkipäivän ulkonaolo, harrastukset ja urheilu tulee ottaa huomioon, ja niille on varattava riittävät tilat.

M329

Helsingin merellisyys on ollut yksi kaupunkimme arvokkaimmista asioista. Yleiskaavassa tulisi ehdottomasti rauhoittaa rannat kaupunkilaisten virkistyskäyttöön.

P2

Merenrannan maankäyttö toivotaan säästävemmäksi, ei rakentamista vaan virkistyskäyttöön - kaupunkipuistotyypistä. Veteen rajautuvat virkistysalueet koettiin hyväksi.

P3

Rantarakentaminen: ympäristön silhuetti mereltä katsoen ei saisi särkyä. Jätettävä puus-toa. Ei kiviseinää.

Jokainen metri luonnontilaista Helsingin rantaa on ehdottomasti säilytettävä.

Anon.

Mitä maankäyttöön tulee, sitä en kannata ainoastaan siinä tapauksessa, että se tapahtuisi avomerelle päin, eikä pilaisi saaren mikäli rannoille rakennetaan, olisi mielestäni talojen oltava matalia, ympäristöön sointuvia. Rannoille pitäisi ehdottomasti jättää lenkkipolkuja.

M5

Vastustan keinotekoisia - kauniin saaristomme - täyttösuunnitelmia metron takia. Kyllä länsimetro varmasti kannattaa jo rakennettujen Etelä-Espoon ja Lauttasaaren väestömääriä varten. Suomesta ja pääkaupunkiseudultakin löytyy varmasti rakennusmaata, ilman että ruvetaan ainutlaatuista saaristoamme täyttämään metrolinjauksen ja/tai kunnanrajojen takia.

M237

Meren täyttöön perustuva rakentamiseen soveltuvan maa-alan lisääminen ei ole kestävä

ratkaisu. Meren täyttö häiritsee vakavasti alueen ekologiaa sekä täytön aikana että sen jälkeen muun muassa tuhoten kalojen lisääntymisen kannalta olennaisen rantavyöhykkeen. Koska Helsinki on Kestävän kehityksen ohjelmassaan sitoutunut noudattamaan myös ekologisen kestävyuden periaatteita, esitän, että merentäyttösuunnitelmista luovutaan, ja rakentaminen suunnataan vapaille maa-alueille. Erityisesti Koivusaaren rakentamissuunnitelmasta tulee luopua.

M318

Toivottavasti luovutte rantojen tiiviistä rakentamisesta. Ei toimistoja meren saariin eikä meren täyttämistä.

M269

Kaikista meren täytöistä tulisi viimeistään nyt luopua.

M100

Vastustan kaikkia muitakin täyttöjä; ne ovat kalliita ja aiheuttavat tuhoa mm. Lohjanharjulla, Nurmijärven kallioilla ja merenalaisille harjuille.

M179

Koivusaarella on merkitystä Laajalahden ja Seurasaaren selän vesiolosuhteille ja erityistä huomiota vaikutusarvioinneissa pitäisi osoittaa alueen vesistöön kohdistuvien muutosten vaikutuksiin Laajalahden lintualueelle. Tähän asti tehdyt virtaustutkimukset eivät pysty ennakoimaan veden laadun muutoksia Natura-alueella.

M271, M249

Vastustamme perinteisesti ulkoilua palvelevien saarten kuten Koivusaaren, Rajasaaren, Tivalsaaren sekä Kivinokan ottamista tehokkaaseen käyttöön. Myös mantereen ranta-alueilta kuten Lauttasaaresta löytyy kaavaehdotuksessa nykyisistä olosuhteista piittaamatonta alueiden käyttöön ottoa.

M287

Rakentamiseen tarvittavan lisämaan hankkiminen merta täyttämällä ei edusta kestävän kehityksen periaatteita. Koivusaaren, Laajasaalon ja Vanhankaupungin selällä pitkälle mereen ulottuvat aluerajaukset ovat perusteettomia ja liian laajoja. Alueiden maisemallinen arvo osana suurempaa merellistä kokonaisuutta on kiistaton.

M257

Vastustan maiden täyttämistä. Meren täyttäminen ei ole Helsingin keino kasvaa.

M47

Mikä oikeus meidän sukupolvellemme on tuhota rannat. Rannat eivät lisäänty. Rakentamatonta maata Suomessa riittää.

Anon

Natura 2000 olisi saanut ottaa suojelukseen meren Helsingin edustalla rantoineen, olisimme välttyneet rantojen raiskauksista ja meren

täytöstä. Vastustan meren täyttämistä koko Lauttasaaren alueella Koivusaaresta lähtien.

M258

Mittauksia vetten virtauksesta täytön suhteen on tehty, en usko niihin. Suunniteltu kanava esim. Koivusaaren ja Katajaharjun välissä on kapea ja Länsiväylän päästä kutakuinkin tuossa, miten vesi vaihtuu? Mistä vesi virtaa Seurasaarenselälle, kun juuri nyt myös Lauttasaarenselmea kavennetaan uusilla laituriväleillä. Myös Jätkäsaari näyttää työntyvän Lauttasaarta päin.

Keilalahden ja Seurasaarenselän takana ovat Laajalahti (luonnonsuojelualueineen). Seurasaari, Pikkuhuopalahti, Hietaniemi uimarantoinen, Presidentin ja Pääministerin virkasunnot jne. Mitä sanotaan 20-30 vuoden kuluessa, ovatko nämä haisevia, umpeen kasvavia poukamia. Vastaus on tiedettävä nyt.

Metro tai ei, merien täyttöön ei pidä mennä, vaan syntyvän louheen voisi kuljettaa esim. kehäteiden parantamiseen. Missä viipty kakkoskehän jatke Helsingin osalta?

Ei täyttöä Koivusaareen.

P4

Meren täytöt: tulee edelleenkin vähentää Melkein luonnontilaiset rannat tulee säilyttää entisellään (esim. Kivinokka). Rantojen muutokset näkyvät kauas.

Luonnonrannat: jos niitä on vielä jossain jäljellä, tulisi ne säilyttää. Pengertäminen ei ole rannan säilyttämistä.

Positiivista luonnoksessa on, että rantarakentamista on vähennetty ja rantojen täytöt ovat melko vähäisiä.

Vihernäkemyksen lisääntyminen luonnoksessa on positiivista esim. kaupunkipuistot, Seurasaaren - Laajalahden alue.

Tämä luonnos on parempi kuin edellinen. Kuitenkaan rantoja ei pitäisi täyttää ollenkaan, esimerkiksi Koivusaaren täyttäminen muuttaa ympäristöä hyvin paljon.

Jos Seurasaarenselkä ja Laajalahti ovat tärkeitä, tulee kiinnittää huomiota siihen, että Jätkäsaaren suunnitteluvaraus tulee melkein Lauttasaareen kiinni. Myös Koivusaaresta tulee luopua. Vattuniemen varaus tulee myös ottaa huomioon tarkasteltaessa Lauttasaaren rakentamiskuormaa.

Virtaamaselvitys: Ei meidän ole pakko rakentaa rantoja, esim. Vanhankaupunginlahtea rakennetaan. Ei rakenneta rantoja Lauttasaarssa, Laajalahdessa.

Laajalahdesta ei vesi vaihdu nytkään riittävästi.

P5

Rannat jätettävä yhteisiksi virkistäytymisalueiksi rakentamatta.

Vesialueiden täyttäminen on huonosti valvottu.

Laajalahden vesialue: vedenkierto säilytettävä.
P5/Jouko Seppälä

Merialueiden täytöistä on ollut tarkoitus keskustella asukkaiden kanssa vuorovaikutteisesti. Samanaikaisesti kuin pilkaton uuden rakennuslain menettelytapoja on kuitenkin kaikessa hiljaisuudessa aloitettu mittava merentäyttö purjehdusseura HSK:n alueen edustalla Lauttasaaren itärannalla. Salmisaaren hiilivaraston louhimisjätteelle on löytynyt sijoituspaikka läheltä.

Erikoinen huolestuttava tämä merentäyttö on ajatellen Salmisaaren rantojen täyttöjä ja 2002 yleiskaavaluonnoksessa esitettyä Jätkäsaaren laajaa suunnittelualuetta ja sen vaatimia merentäyttöjä. Lauttasaarenselkä käy kapeaksi. Onko suunnittelijoilla esittää tutkimuksia täyttöjen jälkeisistä virtauksista avomereltä kansallismaisemaksi katsottavalle Seurasaarenselälle?

M178/ Minna Säpyskä-Nordberg
Vesistön tila myös Laajalahdessa on pidettävä vähintään tyydyttävänä.

M86

Seurasaaren ja Laajalahden kulttuurimaisemien korostaminen on oikeaa ajattelua, mutta niistä ei voida puhua rajaamalla Rajasaari, Koivusaari ja Lauttasaaren pohjoisrannat niiden ulkopuolelle. Maamonlahden- Lemislahden alueen täytöistä luopuminen vahvistaa Seurasaarenselän kulttuurimaisemaa.

M179

Suunnittelualueet ulottuvat Koivusaareissa, Laajasalon öljysatama-alueella ja Jätkäsaareissa liian pitkälle merelle. Merkinnöissä olisi pitäydettävä maa-alueen sisäpuolelle, sillä merentäytöt eivät ole maakunnallisesti järkevä keino tehdä tonttimaata. Myös suunnittelualueiden sisällä olevat maankäyttösuhteet ovat liian tehokasta rakentamista painottavia.

M108

Helsinki on merellinen kaupunki ja sen vapaassa käytössä olevat rannat ovat viihtyisiä pääkaupunkiseudun asukkaille. Entisen kulttuuripääkaupunkimme matkailullinen vetovoimakin perustuu paljolti merelliseen luonnonläheisyyteen ja avaruuteen. Yleiskaavaluonnoksessa monet arvokkaat ranta-alueet on merkitty asianmukaisesti. Mielestäni Helsingin luontaista rantaviivaa ei saa enää tulevaisuudessa tuhota rakentamisella. Siksi suhtaudun kriittisesti suunnittelualan varauksiin, esim. Lauttasaaren länsipuolella, jotka vähentäisivät sekä ekologista monimuotoisuutta että viihtyvyyttä. Tässä yhteydessä täytyy todeta, että pääkaupunkiseudulla viime vuosikymmeninä tapahtunut rakentaminen tuottaa valitettavan harvoin miellyttäviä esteettisiä kokemuksia.

M235

Tiivisluotoinen rantarakentaminen ja merialueiden täyttäminen ovat selvästi esitetyn yleislinjan vastaisia. Merialueiden täyttö tulisi lopettaa, ja Helsingin ja laajemmin pääkaupunkiseudun kehittäminen tulisi suunnata pois merialueilta.

M278

Helsingin kaupungin meren- ja joenrannat tulisi määritellä kaupunkilaisten kaupunkipuisto- ja virkistysalueiksi kävely- ja pyöräilyteineen.

M88

Kaupungin tulisi jättää vihreät rantansa yleiseen virkistyskäyttöön. Yleiskaavanhan tulee turvata mm. luonnonarvojen vaaliminen ja riittävät virkistysalueet (MRL 39§).

P3/Dina Samaldemin

Yleiskaavassa pitää korostaa merellisyyttä. Siltoja ei saa tehdä saariin, vaan saaret tulee säilyttää saarina. Venekuljetuksia voitaisiin lisätä. Helsingin saaret ovat kansainvälisesti arvokkaita. Saarissa on monimuotoista luontoa.

P3

Täytyy olla kokemusta, mitä rannassa oleminen on työn ja asumisen kannalta, romanttinen vaatimus. Ei liian lähelle rantaan rakentamista. Vartiokylänlahden ympäristö. Turha puhua maapulasta. On varaa pitää joutomaata. Rakentamattomia alueita on. Ranta-alueita ei ole vielä kunnostettu. Keskentekoista aluetta. Rannat pitäisi ruopata. Lahti on matala. En ymmärrä meren täyttöjä esim. Koivusaareissa. Vartiokylänlahdessa on täyttömaa, johon on suunniteltu kerrostaloja. Rannat pitää jättää ihmisten käyttöön.

Palautelomakkeet:

- Rannat ja virkistysalueet tulisi olla vapaasti kansalaisten yhteisessä käytössä myös tulevaisuudessa
- Helsingin uimarannat puhtaiksi
- Ranta-alueet ja saaret säilytettävä luonnontilaisina
- Meren täyttöjä voisi olla enemmän (niemiä, saaria). Rantaviivaa ei pidä lyhentää eikä lahtia tai salmia täyttää.

Vastaus:

Rannat

Kantakaupungissa on nykyisin jäljellä vain pieniä pätkiä luonnonrantaa, kun taas esikaupungeissa ja saarissa on vielä laajoja luonnonrantoja.

Yleiskaavan uusien asuntoalueiden rannat on pääosin varattu virkistyskäyttöön. Erityisesti kantakaupungissa rantoja avautuu puistoiksi ja yleiseen käyttöön teollisuus-, satama- ja varastoalueiden muuttuessa asuinkäyttöön.

Venesatamat

Venesatamiin ja veneiden talvisäilytysalueisiin liittyvät rannat pyritään saamaan mahdollisuuksien mukaan myös yleiseen käyttöön.

Yleiskaavan liitekarttaan on merkitty vain yli 40 veneen venesatamat ja lähemmäs sijaitsevia pienempiä satamia on yhdistetty kartalla yhdeksi suureksi venesatama-alueeksi. Poistuvat venesatamat eivät näy kartalla.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

L69

Vaikutusten selvittämisen olisi tullut olla selkeämmin osa tätä prosessia jo aikaisemmassa vaiheessa. Vaikka erilaista arviointityötä on varmasti tehty paljon jo tähän mennessä, oleellista on sen dokumentointi lopulliseen selostukseen. On tärkeää, että vaikutusten selvittämisen kohteena ei ole valmis kaavaehdotus. Kysymyksiä herättää lähinnä se, ovatko ihmisiin kohdistuvat haitalliset vaikutukset (esim. melu) riittävästi esillä ja toisaalta ovatko luonnonympäristöön liittyvät kysymykset riittävästi esillä?

Yleiskaavan selostuksessa on oltava selvitys kaavan suhteesta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin. Myös selvitys yleiskaavan suhteesta vahvistettuun seutukaavaan tulisi tuoda esille kaavaselostuksessa.

L76

Ympäristön laadun kannalta kaupunkirakenteen eheyttäminen saattaa lyhentää matkoja ja lisätä joukkoliikenteen käyttöä; toisaalta se tuo lisää asukkaita ja liikennettä samalle alueelle, missä melulle ja epäpuhtauksille altistuminen jo on suurinta.

L11

Uusien rakentamisalueiden vaikutuksia olevaan rakennettuun ympäristöön tulee jatko-työssä arvioida tarkemmin. Mitä vaikutuksia esimerkiksi Lehtisaaren ostoskeskuksen ympäristön ja saaren eteläosan rakentamisella on kulttuuriympäristölle tai uudella, Länsiväylän katteelle sijoitettavalla asuntoalueella Lauttasaareissa Katajajarjun kohdalla? Samoin Itäväylän ja metron tunnelointi Kulosaareissa sekä Laajasalon öljysataman ja Kruunuvuoren alueen asuntorakentaminen edellyttävät alueiden kulttuuriympäristön ja -maiseman arvojen huolellista huomioinnista maankäyttöä tarkemmin suunniteltaessa.

L75

Yleiskaavaluonnoksen vaikutuksia ei ole arvioitu, vaikka velvollisuus kaavojen vaikutusten arviointiin sisältyi jo rakennuslakiin. Kaavaan sisältyy muun muassa useita Natura- alueita. Jatkotyössä vaikutusten arviointi on välttämä-

töntä (MRA 17§). Luonnos on näiltä osin keskenäinen.

L20

Yleiskaavan kustannusvaikutuksia ei ole arvioitu. Yleiskaavassa on suurisuuntaisia varauksia kalliisiin investointeihin mm. kansirakentamiseen, metroreitistöihin, raideliikenteeseen ja tunneloituihin väyliin.

L29

Kasvun mittarit ja vaikutusten arviointi

Nykyisessä yleiskaava 2002 -luonnoksessa ja sen tausta-aineistosta puuttuu kokonaan kaupungin kasvua kuvaavat mittarit sekä väestön kasvun ja rakentamisen vaikutusten arviointi. Maankäytön suunnittelussa tulisi ottaa käyttöön kasvun mittarit, joilla pystyttäisiin seuraamaan kasvavien alueiden ekologista, sosiaalista ja taloudellisesta kestävyystä. Kaupunkialueen ekologisen kestävyuden mittareita tulisi olla merkittäviin eliöryhmiin (putkilokasvit, sammaleet, sienet, perhoset, maakiitäjät, linnut, nisäkkäät) kuuluvia lajeja, jotka kuvaavat erilaisten elinympäristöjen (metsät, suot, luonnorrannat, kallioalueet, luonnontilaiset ranta-alueet, perinnemaisemat).

L55

Puuttuvat kaavan vaikutus selvitykset vaikeuttavat merkittävästi kaavaluonnoksen arviointia. Erityisesti Vuosaaren satamavarauksen ja siihen liittyvien liikenne- ja maankäyttöratkaisujen sekä esitetyn Myllypuron metroradan jatkeen vaikutukset Sipoon suuntaan on syytä selvittää osana yleiskaavan laadintaa ottaen samalla huomioon myös Maankäytön Kehityskuvan visio Sipooseen suuntautuvasta rakentamisesta.

L57

Stakes pitää yleiskaavaluonnoksen yhteydessä tehtyjä selvityksiä väestön hyvinvoinnin ja terveyden kannalta riittämättöminä. Yleiskaava-aineiston perusteella ei kaavasta ole laadittu ympäristövaikutusten arvioita eikä siihen liittyen arviota kaavan vaikutuksesta väestön terveyteen ja hyvinvointiin. Näiltä osin Stakes toivoo yleiskaavatyötä täydennettävän.

Eräs tarkastelukokonaisuus on eri väestöryhmien tarpeet. Tällaisia väestöryhmiä ovat mm:

- vanhukset
- lapset ja lapsiperheet
- työttömät, syrjäytyneet ja syrjäytymisvaarassa olevat
- kaupunkiin muuttaneet, niin Suomesta kuin muualta tulleet.

Yleiskaavaan sisältyviä uusia asuinalueita tulisi arvioida myös kaupunkirakenteen jatkuvuuden ja sosiaalisen toimivuuden kannalta. Liikenneväylien tai muiden maastomuotojen eristämät alueet ovat vaarassa muodostua sosiaalisesti ongelmallisiksi.

Ympäristöterveyden kannalta autoliikenteellä on monia kielteisiä vaikutuksia kuten ilman epäpuhtaus, melu, liikenneväylien kaupunkirakennetta pirstova vaikutus ja epäviihtyvyys. Suurten liikenneväylien tunneloiminen on keino vähentää näitä epäkohtia. Nyt esillä olevien selvitysten pohjalta ei ole mahdollista tietää, millaisiin tutkimuksiin ja selvityksiin yleiskaavaan valitut tunnelihankkeet perustuvat. Teollisuuslaitokset ja voimalat aiheuttavat myös ilman pilaantumista, tästä aihepiiristä ja näiden ongelmien ratkaisuisista ei yleiskaavaselityksissä löydy tietoa.

L67

Helsingin yleiskaavaluonnoksen 2002 selostuksesta puuttuu kokonaan kaavan ympäristövaikutusten arviointi. Vaikutusten arvioinnin tulee sisältyä kaavaan, jotta ratkaisujen haitat ja hyödyt voidaan tunnistaa.

Etelä- Suomen lääninhallitus, sosiaali- ja terveysosasto

kiinnittää huomiota Helsingin kaupungin yleiskaavaluonnoksessa näkökohtiin; jotka liittyvät maankäytön kehityskuvan sosiaalisiin vaikutuksiin ja sitä kautta vaikuttavat väestön asumiseen elinoloihin ja palveluihin.

L4

Myönteistä ihmisiin kohdistuvien sosiaalisten vaikutusten osalta on, että joukkoliikenne ja raiteet ovat kaupunkirakenteen kehittämisen selkärankana yleiskaavaluonnoksen suunnitelmissa. Lääninhallitus painottaa, että liikuntaesteisten ja vammaisten henkilöiden liikkumismahdollisuudet ja esteettömyyden lisääminen tulee olla suunnittelun ensisijainen lähtökohta.

Suunnittelussa olisi tärkeää ottaa huomioon myös kunkin yhdyskunnan sosiaalinen olemaisuus ja pyrkiä turvaamaan sen säilyminen. Olennaista on, että ympäristöt tulee suunnitella kaikkia ikäryhmiä palveleviksi (elämänkaariajattelu) ja houkutteleviksi asuinalueiksi. Tällä tavoin mahdollistetaan monipuolinen väestörakenne ja samalla myös mahdollisten sosiaalisten ongelmien kasaantumista voidaan välttää.

Yleiskaavan laadinnassa tulisi enemmän pohdita myös haittavaikutusten minimoimista ja riskien hallintaa konkreettisella tasolla, tällaisia ovat mm. liikenneturvallisuus, kasvavan liikenteen mukanaan tuomat melu- ja saasteongelmat, kasvavien asuinalueiden sosiaaliset ongelmat, sosiaali- ja terveydenhuollon palveluiden kasvavat käyttäjämäärät.

L6

Yleiskaava-aineistosta puuttuu vaikutusten arviointi. Vaikutusten arviointia tarvitaan yhdyskuntarakenteesta, väestörakenteesta sekä sosiaalisesta eheydestä ja taloudesta. Tarvitaan

myös karkea arvio esitettyjen ratkaisujen merkityksestä seudun, kaupungin tai kaupunginosan kannalta. Esitettyjen ratkaisujen toteuttamatta jääminen tulisi myös arvioida ja selvittää seurausvaikutukset.

L67

Virkistyskäytön osalta yleiskaavassa on selvitettävä virkistyskäytön tarve ja tarjonta sekä miten kaava vaikuttaa virkistyskäyttöön.

L69

Vaikutusten selvittämiseen tulee liittyä myös selvitys ratkaisujen vaikutuksista Natura 2000-ohjelmaan ehdotettuihin alueisiin. Vaikutusten selvittämisessä voisi tarkemmin paneutua myös suunnitelman toteuttamisen ajoitukseen ja kaupungin mahdollisuuksiin toteuttaa laadukasta ympäristöä siten, että esim. puistot ja muut lähiympäristön julkiset alueet voidaan toteuttaa asianmukaisesti. Ympäristövaikutusten selvittäminen ja arviointi on tapahtunut osana vuorovaikutteista työskentelytapaa.

L28

Ympäristölautakunta totesi, että Helsingin yleiskaavaluonnoksen 2002 selostuksesta puuttuu kaavan vaikutusten käsittely. Kaavaselostuksessa tulee kertoa kaavan vaikutusten arvioimiseksi tehdyistä selvityksistä, kaavan vaikutuksista ja siitä, miten vaikutusselvitysten tulokset on otettu kaavassa huomioon. Raportissa mainitaan myös kolmesta tilaisuudesta, joihin oli vuonna 1999 koottu asiantuntijoita arvioimaan ympäristö-, sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia. Tilaisuudet eivät vielä olleet vaikutusten arviointia.

Ympäristölautakunta muistuttaa, että arvioinnin suunnittelu kuuluu kaavavalmistelun alkuun, ja arvioinnin täytyy olla osa kaavoitusprosessia. Yleiskaavaluonnoksen 2002 selostuksessa pitäisi todeta, mitä arviointeja on tehty, mitä tehdään, mitkä ovat Yleiskaava 2002 luonnoksen keskeiset vaikutukset ja miten arvioinnit ovat vaikuttaneet yleiskaavaluonnoksen sisältöön.

Ympäristölautakunta huomauttaa, että vaikka lausunnot osaltaan ovat yleiskaavaluonnoksen arviointia, lausuntokierroksella ei ole mahdollista korvata maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamaa vaikutusten arviointia.

Anon.

Miksi Helsingin kaupunki etenee toisin päin kuin esimerkiksi maakuntakaava, jossa jo luonnoksessa on arvioitu vaikutuksia. Vaikutuksia voisi mitata myös teoreettisesti ennakoiden, esimerkiksi miten melu eri alueilla lisääntyy. Maakuntakaavassa pystytään arviointien vaikutuksesta mm. vertailemaan.

M194

Sosiaalisesti kestävä Helsingin kaavoituksessa on syytä tehdä sosiaalisten vaikutusten ar-

viointia myös lasten näkökulmasta. Myös yleiskaavoituksen avulla tulee edistää lapsen fyysistä ja psyykkistä kehitystä ja hyvinvointia. Laajat viheralueet on säilytettävä lasten liikunta- ja seikkailualueina asumisen tiivistämispaineista huolimatta.

Terveysvaikutuksiin ja niiden arviointiin tulee kiinnittää huomiota kaikessa suunnittelussa sosiaalisten vaikutusten lisäksi.

P5/Nina Kalk

Vaikutusten arviointia lisättävä suuresti, myös liikenteen osalta.

M179

Helsingin yleiskaavaluonnoksesta puuttuvat kokonaan vaikutusten arvioinnit. Ne tulisi esittää sekä yleiskaavan oletetun voimassaoloajan (vuoteen 2020) osalle että raskaan raide liikenteen ratkaisuiden osalta myös tätä pidemmäksi ajaksi. Luontovaikutusten arvioinnin lisäksi molemmissa kaavatöissä pitäisi panna painoa sosiaalisten vaikutusten arviointiin: väestönkasvusta suurikin osa saattaa olla lähtöisin myös Suomen rajojen ulkopuolelta - segregatio, eriytyneet palvelut tai ghettoituminen ovat myös kaavoituksen avulla ohjaitavia asioita.

M330

Esitettyjen suunnitelmien vaikutukset on arvioitava riittävän laajasti ja vuorovaikutteisesti. Tämän menettelyn kuvaus puuttuu. Tiukkaa aikataulua on muutettava, jotta osallisten mielipiteet ja vaikutusten arviointi vuorovaikutteisesti saadaan hyödyntämään suunnittelua.

M268

Vaadimme, että yleiskaavaluonnoksen vaikutusten arvioinnit tehdään ennen kuin minkäänlaisia esityksiä laaditaan Katajanharjun kannen tehokentän rakentamisesta sekä urheilukentän ja muiden pelikenttien siirtämisestä Ruukinlahden puistoon. Edellyttämme myös, että asianosaisina meidät otetaan mukaan suunnitteluun.

P3

Yleiskaavasta puuttuu sosiaalisten vaikutusten arviointi.

M206, M207

Sosiaalisesti kestävän Helsingin kaavoituksessa on syytä tehdä sosiaalisten vaikutusten arviointia ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä myös lasten näkökulmasta. Terveysvaikutuksiin ja niiden arviointiin tulee kiinnittää huomiota kaikessa suunnittelussa sosiaalisten vaikutusten arvioinnin lisäksi. Tavoitteena tulee olla kehittää jokaisesta asuinalueesta hyvä kasvuympäristö lapsille ja nuorille. Lasten ja nuorten näkökulma tulee saada mukaan esim. asemakaavoituksen tai piha-alueiden suunnittelun yhteydessä.

M143

SVA tarvitaan kaiken kaavoituksessa tehtävän YVA:n yhteydessä. Koillis-Helsingin kestävän kehityksen työryhmän puolesta.

M118

Yleiskaava-aineistosta puuttuu sellainen vaikutusten arviointi, joka helpottaisi muutoin vaikeaselkoisen aineiston ymmärtämistä. Arvioinnin piirissä pitäisi olla ainakin karkeasti yhdyskuntarakenne, väestönkasvu ja sen seurauksena tarvittavan rakentamisen ja investointitarpeiden vaikutukset kaupungin talouteen, väestörakenteen ja sosiaalisen eheyden kehittyminen yleiskaavaan sisältyvien ratkaisujen myötä. Ilman tällaisia arvioita on vaikea nähdä esitettyjen ratkaisujen seurausvaikutuksia.

M72

Yleiskaavaluonnoksen yhteiskuntatalouden vaikutukset on arvioitava. Yleiskaavan kustannusvaikutukset on arvioitava ja suhteutettava ne kaupungin reaalityönsä. On osoitettava se, mitkä tahot hyötyvät yleiskaavaan sisällytyistä tavoitteista ja keille tavoitteiden toteutuminen aiheuttaa haittaa ja kustannuksia.

M60

Uuden lain edellyttämästä vaikutusten arvioinnista ei yleiskaava-aineistossa ole mainintaa. Mielestämme tämä työvaihe on tehtävä riittävän laajasti.

M70

Ehdotusta laadittaessa ei ole riittävästi otettu huomioon kaavan mahdollisen toteuttamisen taloudellisia, kunnallistaloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia.

M269

Suomenlahdella on viime vuosina tapahtunut talviajan keskivedenpinnan nousua sekä myrskyjen aiheuttamien tulvahuippujen nousua ja niiden lisääntymistä määrällisesti. Yleiskaavan laadinnassa tulisikin tehdä kattava ympäristövaikutusten arviointi ja riskikartoitus, jossa myös edellä mainittu asia selvitetäisiin yhteistyössä Meritutkimuslaitoksen ja Geologian tutkimuskeskuksen kanssa.

Myös sosiaalisten vaikutusten arviointi tulisi suorittaa.

M89

Maankäyttö- ja rakennuslain säädösten edellyttämä ympäristövaikutusten arviointi tulee tehdä yleiskaavaehdotukseen.

M110

Odotan mielenkiinnolla yleiskaavaehdotuksen ympäristövaikutusten ja sosiaalisten vaikutusten arviointiselostusta. Vaikuttaa siltä, että monia asuinalueita on sijoitettu liian lähelle meluisia liikennealueita.

M333

Helsingin yleiskaavaluonnoksesta puuttuu kokonaan vaikutusten arvioinnit. Luontovaikutus-

ten arvioinnin lisäksi pitäisi lisätä sosiaalisten vaikutusten arviointi.

M86

Yleiskaavan valmistelu kulkee Helsingissä väärinpäin toisin kuin monissa eurooppalaisissa metropoleissa: ensin ideoidaan ja vasta sen jälkeen tehtäisiin arviot seurauksista ja vaikutuksista. Tämä vaikeuttaa yleiskaavaluonnoksen järkevää arviointia ja nakertaa sen uskottavuutta.

P3

Yleiskaavassa pitää huomioida sosiaalinen ja taloudellinen kestävyys. Kaava-asiakirjoissa tulee selvittää, miten yleiskaava vaikuttaa em. asioihin.

Vastaus:

Vaikutusten arviointityötä on tehty samanaikaisesti ehdotuksen valmistelun kanssa.

Vaikutuksia on arvioitu erillisissä selvityksissä mm. alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen, ihmisten elinoloihin ja -ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön, luonnon monimuotoisuuteen, virkistysalueverkostoon, Natura-alueisiin, pintavesiin ja maaperään, ilmanlaatuun, ilmastoon, yhdyskuntatekniseen huoltoon ja turvallisuuteen (energia ja vesihuolto, pohjaveden suojeleminen, jätehuolto, ylijäämämassat, lumihuolto), ympäristöhäiriötä aiheuttaviin toimintoihin (teollisuus ja laitokset), yhdyskuntatalouteen, liikennemelun ulottuvuuteen ja tuulivoiman toteuttamiseen.

Raportit löytyvät kaupunkisuunnitteluviraston julkaisusarjasta, Yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002: 2 - 2002:19.

VUOROVAIKUTUS

L4

Läänin hallitus näkee tärkeänä, että yleiskaavan laadinnan suunnittelussa huomioidaan riittävästi kaupungin asukkaiden näkemykset ja tarpeet. Jatkossakin tulee painottaa aidon kansalaiskeskustelun herättämistä; kaupungin asukkaille on järjestettävä osallistumis- ja vaikuttamiskanavia siinä laajuudessa, että se mielletäisiin normaaliksi käsittelytavaksi. Näin luotaisiin myös sosiaalisesti kestävä kehitys.

L6

Yleiskaavatyö on myönteisellä tavalla edennyt suuntaan, joka on sopusoinnussa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen vuorovaikutteisen suunnittelun ja osallisuuden kanssa. HELKA pitää tärkeänä, että myös yleiskaavoituksen edetessä kohti päätöksentekoa asioiden käsittelyjärjestys on sellainen, että kaikissa vaiheissa käydään riittävä kansalaiskeskustelu ja siel-

lä esille tulleet vaihtoehdot selvitetään viranomaistyönä.

HELKA pitää tärkeänä, että sekä yleiskaavan että myös muiden suunnitelmien yhteydessä syntynyt kansalaismielipide- ja kannanottoaineisto sijoitetaan paikkatietorekisteriin, josta se voidaan tarvittaessa hakea riippumatta siitä, onko kysymyksessä yleiskaavaan tai asemakaavaan liittyvä ratkaisu.

L61

Asiakirjojen laajuudesta huolimatta ja tiettyjen ja asioiden toistosta johtuen moni asia jää ilman vastausta. Asukkaiden mahdollisuudet osallistua yleiskaavaluonnoksen arviointiin ovat siten heikentyneet huomattavasti.

L62

Uusien houkuttelevien pientalojen suunnittelu ja rakentaminen vaativat nykyistä enemmän tulevien asukkaiden mielipiteiden huomioonottamista.

L69

Kuten edellä on jo korostettu, on vaikutusten selvittämisen ja vuorovaikutuksen yhteen kytkeminen oleellista. Osallisilla tulee olla myös mahdollisuus ottaa kantaa ja käydä keskustelua kaavan ratkaisusta esitettyjen vaikutusarviointien valossa.

L75

Vuorovaikutus kaavaluonnosta laadittaessa on ollut kiitettävän monipuolista, palautetta antavaa sekä uusia toimintatapoja ja osallisten aktiivisuutta kehittävä. Se on ollut osa suunnittelumenetelmää ja sen tuloksia on suunnittelussa hyödynnetty.

P3

Jotta tulee tällaiseen tilaisuuteen pitää olla aika aktiivinen ja todella halua osallistua. Myös asemakaavahankkeista pitäisi järjestää tällaisia tilaisuuksia. Lähialueella olen saanut tietää asioista vasta siinä vaiheessa kun monttua on alettu kaivamaan.

M60

Yleiskaava-asiakirjoihin perehtyminen on tehty-hankalaksi, sillä niitä ei alkuun ollut saatavilla. Kartta-aineisto oli epäselvää ja vaikeasti luettavaa. Uusi rakentaminen ei kartoissa erotunut nykyisestä jo rakennetusta ympäristöstä, joten oli hyvin vaikea arvioida, mihin muutoksia on suunniteltu. Perusselvitykset tulisi olla kaupunginosakohtaisia, jolloin alueiden ominaispiirteet ja toisistaan poikkeavuudet ilmenisivät paremmin. Myös kulttuuriympäristöä koskevat selvitykset oli esitetty liian pienessä mittakaavassa.

M110

On hyvä että tähänastisessa yleiskaavaprosessissa esitetyt mielipiteet on koottu yksiin kansiin. Kuitenkaan niteessä ei moniakaan mielipiteitä/ehdotuksia käsitellä lainkaan ja

moniin vastataan varsin ympäri pyöreästi. Ja lähdeviitteet puuttuvat usein täälläkin. Toivotavasti yleiskaavaprosessissa kaupunkilaisten mielipiteillä on merkitystä, sillä vaikeisiin asioihin paneutuminen vie aktiivisilta ihmisiltä runsaasti vapaa-aikaa.

M340

Vartiosaari-Seura ry kiittää mahdollisuudesta osallistua uuden yleiskaavaluonnoksen valmisteluun. Yleiskaavan kehittäminen on ollut todellista: valmistelussa on otettu huomioon osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyissä saatu palaute.

M162

Tutustuminen 6.3.02 Yleiskaavaluonnoksen pääkarttaan oli erittäin hankalaa ja vaikeaselkoista, sillä missään kartassa ei näytetty nykyistä tilannetta, muutoksen kohteena olevien alueiden hahmottaminen oli mahdotonta kun katujen ym. vastaavien "maamerkkien" nimet puuttuivat kokonaan, esillä olleet kartat olivat keskenään ristiriitaisia, paikalle pyydetty virkamies suhtautui meihin em. vaikeuksia esittäessämme ylimielisesti ja vähätellen.

Suunnitelmia ei voi arvioida ilman, että mukana on oma kaavoittamisen erityisasiantuntija. Kansalaisten mahdollisuus ja halu vaikuttaa suunnitelmiin ei toteudu siten, kuin lain mukaan kuuluisi.

M113

Kaupunkisuunnitteluviraston tiloissa järjestettyyn yleiskaavanäyttelyyn tutustumalla ei mielestämme saanut riittävän kattavaa kuvaa uudesta yleiskaavaluonnoksesta. Olisi ollut erittäin tärkeää, että näyttelyssä olisi ollut maininta mahdollisuudesta saada kirjallinen materiaali mukaansa tarkempaa perehtymistä varten. Ei ollut myöskään mainintaa siitä, että selostusosuudet ovat kokonaisuudessaan luettavissa kaupunkisuunnitteluviraston kotisivuilla. Tuleviltä näyttelyiltä toivoisimme lisäksi, että näyttelymateriaaliin voisi tutustua myös toisella kotimaisella kielellä.

Palautelomakkeet – yhteenveto

Messut ja näyttelyt

Yleiskaavamessut oli tärkeä tapahtuma ja oli hyvä, että ne järjestettiin. Asiantuntijoita oli riittävästi paikalla.

Tietoiskussa oli paljon asiaa. Asiat esiteltiin asiantuntevasti, mutta nopeaan tahtiin ja virkamiesmäisesti. Esittelymateriaali oli kirjavaa.

Näyttely oli hyvä, tarpeellinen ja informatiivinen. Esillepano oli selkeä ja kartat olivat laa-

dukkaita, sisältö oli mielenkiintoinen. Kuvien ohien olisi tarvittu selventäviä ja käytännön läheisiä tekstejä, lukuja ja ilmakuvia. Kartoista oli vaikea paikantaa kohteita, sillä niihin ei oltu merkitty mm. pääkatuja tai kaupunginosia. Vertailu edelliseen yleiskaavaan ja uuden yleiskaavan edellisiin vaiheisiin olisi tuonut esiin muutokset, joita oli nyt vaikea löytää. Näyttely olisi voinut olla kaksikielinen.

Jaettavaa materiaalia olisi pitänyt olla enemmän, jolloin perehtymistä voisi jatkaa kotona. Kaupunkilaisen mielipiteiden vaikutus kaavan sisältöön on epäselvä – vaikuttaako annettu palaute?

Tiedottaminen ja käytännön järjestelyt

Jokaiseen kotiin jaettu lehtinen (kaavoituskatkaus) oli hyvä. Tiedotuksen voisi aina hoitaa paremmin.

Käytännön järjestelyt sujuivat hyvin, hyvin organisoitu. Näyttelyt oli sijoitettu keskeisille paikoille, mutta alueille, joissa tapahtuu paljon, olisi voitu pystyttää lisäksi omat näyttelyt. Palautekaavakkeessa on edelleen kehittämisen varaa. Myös valmista yleiskaavaa pitäisi esitellä hyvin. Tulevissa näyttelyissä tietotekniikkaa voisi hyödyntää enemmän.

Pajat

Vuorovaikutustilaisuudet ovat kaavaprosessin aikana kehittyneet. Pajoissa oli mukava, rento ilmapiiri ja ne toimivat hyvin. Vetäjät olivat pääosin innostuneita. Kommenttien julkinen kirjaus oli hyvä. Joskus voisi kokeilla myös teemoittaa pajoja eri aiheista, esimerkiksi liikenne, viheralueet tai eri paikkojen mukaan, esimerkiksi siirtolapuutarhat, Lammassaari.

Aikaa oli varattu melko vähän. Kun ehtii vuorollaan sanoa vain oman mielipiteensä, ei keskustelua ehdi kunnolla kehittyä. Sopiva pajar ryhmän koko olisi alle 10 henkilöä.

SUURPIIRIT

Eteläinen suurpiiri

Kantakaupunki-yleistä

M24

Tässä tarkastellaan yleiskaavaluonnoksen vaikutuksia erityisesti keskustan, Ullanlinnan, Kampinmalmin ja Lauttasaaren alueilla. Niiden osuus Helsingin maa-alan määrästä on viidenes, asukasmäärä kolmannes ja työpaikkamäärä kaksi kolmannesta. Liikenneongelmat tulevat kiusaamaan erityisesti näitä kaupunginosia. Luonnos keskittyy visioimaan pitkän aikavälin liikennehankkeita esittämättä ratkaisuja jo lähivuosina korostuvaan ongelmaan.

Luonnoksen yleisperiaatetta julkisen liikenteen ja erityisesti raideliikenteen lisäyksestä kannatetaan, mm. siksi, että pääkaupunkiseudulla henkilöautokanta lisääntyy suunnitelmakaudella 300 000:lla. Liikennevolyymien suurta lisäystä kaupungin eteläisissä osissa on eri keinoin ohjattava ja rajoitettava. Myös yksityisajoneuvojen ohjaaminen kaupungin rajojen tuntumassa terminaaleihin on otettava tarkasteluun. Keskustan ruuhkiin ja kävelykeskustan kehittämiseen kaavailtuun keskustatunneliin on tarpeen varautua, mutta sitä ei pidä asettaa etusijalle liikennehankkeiden joukossa.

Raitiotie sopii hyvin kantakaupungin sekä Jätkäsaaren ja Ruoholahden liikennevälineeksi. Päärautatiaseman tulee jatkossakin sijaita nykyisellä paikallaan. Pitkällä aikavälillä paikallisjunia varten rakennettava pisaratkaisu voisi olla raideliikenteen toimivuutta edistävä malli, mikäli se ei estä muita maanalaisia hankkeita.

M249, M271

Mitä tapahtuu Telakkakadulle kun Munkkisaa- ren uusi asuntoalue ja muut osat rakennetaan tehokkaasti.

Koska metro eteläisiin kaupunginosaan ei näytä mahdolliselta katsomme että raitiovaunu- ja bussiliikennettä tulee kehittää jotta uudet alueet eivät jäisi paljolti henkilöautoliikenteen varaan. Tulevan raitiolinja 9:n ulottaminen Hernesaareen ja 6:n jatkaminen Ruoholahden kanavan etelärantaa olisivat nopeimmin tarvittavia toimenpiteitä.

M249

kaikki keskustaan pyrkivä henkilöautoliikenne tulee rasittamaan Bulevardia ja Uudenmaankatua.

M103, M104

Liikenteen kasvun takia yhä useampi alue muuttuu entistä levottomammaksi läpikulku- alueeksi, Töölö, Punavuori Kaartinkaupunki, Kallio, Kulosaari, Lauttasaari.

P5

Katajanokan luotsitupa halutaan säilyttää.

Vastaus:

Yleiskaavassa ei ole suojeltu yksittäisiä rakennuksia.

L29

Valli- ja Kuninkaansaari

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään että nykyiset puolustusvoimain hallussa olevat saaret (Santahamina, Valli- ja Kuninkaansaari) muutetaan asunto- ja virkistysalueeksi, jos nykyinen toiminta siirtyy alueelta pois. Valli- ja Kuningassaari ovat putkilokasvilajiston kannalta kaupungin monimuotoisuuskeskuksia. Näillä saarilla asuntorakentamista ei tulisi toteuttaa ja mahdollinen virkistyskäyttö tulisi rajoittaa siten että saarien ominaispiirre säilyisi. Liiallinen virkistyskäyttö vaikuttaisi lajiston monimuotoisuuden heikentävästi. Valli- ja Kuninkaansaareen tulisi laatia oma hoito- ja käyttösuunnitelma sekä osa alueesta rauhoittaa kokonaan.

Vastaus:

Lausunnossa esitettyihin näkökohtiin palataan asemakaavoituksen yhteydessä sen jälkeen mikäli puolustusvoimien toiminta saarilla loppuu.

Palautelomakkeet:

- Töölönlahden korttelirivi mieleton

Melkki

L21

Melkin saareen osoitettu ekoasumisen kokeilualue edellyttää selvitystä merkinnän perusteista ja vaikutuksista herkkään saaristoluontoon.

L29

Yleiskaava 2002 luonnoksessa kaupungin edustalla olevaan Melkin saareen on osoitettu ekoasumisen kokeilualue. Yhdistyksemme esittää, että alue säilytettäisiin virkistysalueena ja luonnonsuojelualueen rauhan säilyminen turvattaisiin. Rakentaminen heikentäisi alueen luonnonsuojelullista arvoa.

M179

Melkkiin ehdotettu 1000 hengen ekorakentamiskokeilu ei ole realistinen, alue tulee osoittaa virkistykseen.

M181/Jouko Seppälä

Melkkiin esitetty ekoasumisen koealue on ekologisesti perustelematon ja tarpeeton. Jo liikenneyhteyksien kannalta ekoasutuksen sijoittaminen saareen on kuolleena syntynyt idea. Koko saaresta virkistysalue vrt. Pihlajasaaret.

M269, anonyymi:

Melkkiin esitetty 1000 asukkaan ekoasumisen kokeilu herättää kysymyksen liikennöinnin järjestämisestä, ks. "saariston liikenne".

M201

Käsitetty "ekoasuinalue" ei yleiskaavassa ole määritelty eikä tarkemmin suunniteltu. Melkki on arvokas osa rannikon vihervyöhykettä sisä- ja ulkosaariston rajalla.

Yleiskaavassa esitetty suunnitelma 1000 hengen ekoasuinalueesta ei ole Melkkiin sopiva. Pysyvä asutus edellyttäisi jatkuvan ja säännöllisen ympärivuotisen liikennemahdollisuuden. Pysyvä asutus edellyttäisi kunnallistekniikan sekä rajoitetun tieverkon rakentamisen saarelle. Nämä toimenpiteet muuttaisivat saaren luonnon täysin ja pysyvästi. Niillä olisi myös varmuudella vakava vaikutus luonnonsuojelualueisiin. Herkkä saaristoluonto ei kestä edes alueen vapaa-ajan käytön merkittävää lisäämistä, saati sen yli satakertaistamista nykyisestä alle 10.000 majoittumisvuorokaudesta (300 henkeä viikonlopun viiden kuukauden ajan + loma, 50 % käyttöaste) noin 1,3 miljoonan majoittumisvuorokauden (1000 henkeä jatkuva asuminen).

Esitämme, että Helsingin yleiskaavaa 2002 muutetaan siten, että Melkki merkitään siihen suljetuksi luonnonsuojelu- ja sotilasalueeksi, jolle ei suunnitella pysyvää eko- tai muuta asutusta. Nykyinen hyvin rajattu ja hallittu alueen kestävä kehityksen mukainen käyttö voidaan hyväksyä.

Vastaus:

Asuntoalue olisi Helsingissä Suomenlinnan lisäksi toinen alue, jolle ei olisi pysyvää maaliikenneyhteyttä. Kuten merkintä "kokeilualue" kertoo, on varauksella haluttu mahdollistaa uudenlaisen asumisen tutkiminen yleiskaavassa virkistysalueeksi merkitylle alueelle. Nykyisin saarella on lomamökit noin 300 lomasukkaalle. Alueen tarkemmassa suunnittelussa selvitetään yksityiskohtaisesti muun muassa rakentamisen suhde luontoon ja vaikutukset ympäristöön.

Jätkäsaari

L21

Jätkäsaarella ja Sompasaarella on rakennustehokkuus puolitoistakertaistunut aikaisempiin tarkasteluihin verrattuna. Tehokkuuden nostaminen lisää puistojen hoitokustannuksia. Jätkäsaaren ja Sompasaaren suunnittelussa tulisi etsiä uusia tulevaisuuden rakentamistapoja ja uutta urbaania kaupunkiympäristöä esim. järjestämällä laadukkaita arkkitehtikilpailuja ennen yksityiskohtaista kaavoitusta.

P5

Jätkäsaaren rakentaminen on hyvä, Jätkäsaaren liikenne mietittävä, julkista liikennettä tulee kehittää.

M271

Vastustan naapurikaupunginosan asukkaana Jätkäsaaren muuttamista satama-alueesta asuin- ja työpaikka-alueeksi seuraavista syistä: se vetää kapealle kaupunginniemielle rakentamista, jonka tulisi suuntautua muihin ilmaisuuntiin, satama kuuluu perinteisesti Helsingin kaupunkikuvaan ja on Jätkäsaarella helpommin saavutettavissa kuin Vuosaarella niin mereltä kuin maalta. Jätkäsaaren muokkaaminen asumiseen kelpaavaksi mm. maaperää uusimalla on kohtuuttoman suuri työ vain siksi, että saadaan 'merellistä' asumista. Jätkäsaaren muuttaminen uudenlaiseen käyttöön mulistaa liikenteen lähialuilla, mistä ei löydy mitään analyysia; Länsiväylälle nyt suuntautuvan rekkaliikenteen tilalle tulee 15.000 asukkaan ja 5.000 työpaikan henkilöautoliikenne, joka suuntautuu lähinnä Mechelininkadulle Töölöön tai hakeutuessaan keskustaan ja itään rasittaa Bulevardia ja Uudenmaankatua.

M120

Asukasmäärän nostamisesta aiheutuvat haitat Yleiskaavassa Jätkäsaaren asukasmäärä on nostettu 10 000:sta asukkaasta 15 000:een. Ruoholahteen ja Jätkäsaaren kaavoillaan yhteensä 22 000 asukasta ja 15 000 työpaikkaa, mikä vastaa keskisuuren kaupungin asukasmäärää. Jätkäsaaren asuinalue tulee aiheutamaan lisää liikennettä, josta suuri osa rasittaa juuri Kamppia ja Ruoholahtea. Lisäksi liikenteestä suurin osa ohjataan pientä kannasta myöten Mechelininkadulle. Kun alueella jo nyt on suuria ongelmia liikenteen ruuhkaisuuden ja päästöjen suhteen, ei Jätkäsaaren asuttamista näin suurella tehokkuudella voida pitää onnistuneena.

Saaren liikennekysymyksiin ei ole toistaiseksi riittävästi kiinnitetty huomiota eikä liikenneongelmia ole yleiskaavassa ratkaistu. Saaren suunnittelu "autottomaksi" on käytännössä vaikea toteuttaa, varsinkin kun matkustajastama jää saarelle. Nykyiset suuret laivaliikenteen matkustajamäärät aiheuttavat liikennettä, joka suuresti rasittaa ympäristöä. Ainoa ratkaisu Jätkäsaaren ja sen ympäristön asumisviivyydelle on asukasmäärän vähentäminen nyt esitetystä.

On tärkeää saada Jätkäsaaren toimiva kaupunginosapuisto. Jätkäsaaren Kaivopuistosta puhuttaessa yleiskaavassa esitetty vihreä hahmotelma tulee vastata Kaivopuiston koosta viheraluetta.

M330

Aikaisemman suunnitelman (YK 1992) mukaan alueelle sijoitettiin 10 000 asukasta. Nyt

yleiskaavassa tavoitetta on lisätty 50 % ja Jätkäsaareen "sullotaan" 15 000 asukasta sekä 30 000m² työpaikkakerrosalaa. Saadaanko tällä niitä hyviä veronmaksajia, joiden toivotaan asettuvan asumaan Helsinkiin, samalla kun siirtymistä Espooseen harmitellaan?

Jätkäsaaren liikenne tulee rasittamaan ennestäänkin ylikuormitettua niemeä, myös Töölöä sekä liikenteen aiheuttamat väistämättömät haitat että liian tehokkaan asuntoalueen kielteiset tekijät perustelevat alueelle suunnitellun asukasmäärän vähentämistä ainakin aikaisempaan eli 10 000:een.

M313, M222

Jätkäsaaren suunniteltu rakentaminen (15 000 asukasta ja 3 500 työpaikkaa) on liian massiivista. Yleiskaavassa ei ole selvitetty sen tuomia liikenteen haittoja, jotka väistämättä tulevat kuormittamaan Töölöä. Alueelle suunniteltu asukasmäärä on vähennettävä aikaisemmin esillä olleeseen 10 000 asukkaaseen. Tällöin alue voidaan suunnitella väljemmin, ja se saadaan kiinnostamaan myös hyviä veronmaksajia.

M269

Jätkäsaaren rantavyöhykkeiden viheralueita tulee laajentaa ja sen lounaisrannasta tulee muodostaa laaja meripuisto, jottei vaikutelma merimaisemassa muodostu liian massiiviseksi kantakaupunkiin verrattuna. Laaja puistovyöhyke suojaisi myös rakennuksia tuulelta.

Länsisatamaan raskas liikenne aiheuttaa edelleen suuren liikennepaineen sekä keskustan että Espoon suuntiin.

Jätkäsaaren uusien asukkaiden henkilöautot tulevat aiheuttamaan keskustan ja Espoon suuntiin noin 10000 uuden ruuhkamatkan (työ- ja viikonloppumatkat) lisäyksen vuorokaudessa. Tällaista kehitystä ei voi pitää kaupunkikeskustan kehittämisen kannalta järkevänä, eikä se palvele yhteiskunnan kestävän kehityksen pitkän tähtäimen tavoitteita.

M60

Jätkäsaaresta voitaisiin vähemmän ahnaasti suunnitteleamalla saada syntymään kaupunginosa, jossa suhteellisen matalalla kerrosluvulla ja pienikokoisilla rakennuksilla luotaisiin edellytykset myös riittävän suuriin ja siis myös kasvavaa kulutusta kestäviin puistoalueisiin. Näin suunnitellen olisi mahdollista toteuttaa Helsingin merellisyyteen nojaava korkealuokkainen asuntokaupunginosa. Myös työpaikkakerrosalaa on ehdottomasti vähennettävä ja pitäydettävä lähinnä asumiseen lomaan sijoitettiin työpaikkoihin (vrt. Myyrmäki).

Jätkäsaaren suunnittelussa omaksuttu ylimitoitus johtaisi toteutuessaan myös Niemen ja erityisesti Töölön, Lauttasaaren ja Kampin joutumisen nykyistä merkittävästi pahemman läpi-

ajoliikenteen jalkoihin. Tältä ei välttyttäisi pyrkimällä "autottomaan kaupunginosaan".

M103, M104

Jätkäsaaren rakentaminen tuo kantakaupunkiin yhä lisää läpikulkuliikennettä. Tämän seurannaisvaikutuksia esimerkiksi Bulevardille ja Mechelininkadulle ei ole arvioitu. Toistaiseksi joukkoliikenne toimii Helsingissä varsin hyvin. Työ- ja muihin matkoihin kuluva aika tulee joukkoliikennettäkin käytettäessä pitenemään, jos kaupunki kasvaa ja tiivistyy.

M187

Jätkäsaaren mitoitus on liian raskas. Vaikka aluetta suunnitellaan pääosin joukkoliikenteellä tai kevyellä liikenteellä muuhun rakenteeseen liittyväksi, on mahdotonta välttää yksityisautoilua. Ruoholahden liikennejärjestelyt eivät kestä tiheästi asuttua Jätkäsaarta, sillä Länsimetro ei pysty vähentämään henkilöautoliikennettä alueelta (selvitysten mukaan se päinvastoin lisää sitä asutusten tiivistyessä). Jätkäsaaresta olisi mahdollista tehdä vaihtelevailmeinen ja osin jopa kokeileva moderni alue. Siihen on nyt löydyttävä rohkeutta - mitoitukset sellaisiksi, että suunnittelija voiva suunnitella inhimillistä ympäristöä.

P3

Lounaismyrskyjen takia Jätkäsaaren kärjen puistovyöhyke on tärkeä asia, siellä on kauniit rannat.

Anonyymi:

Jos Jätkäsaari rakennetaan asunto- tai liiketila-alueeksi aiheutuu siitä paljon lisäliikennettä, jonka sijoitusta ja reittejä ei ole huomioitu. Jos liikenne johdetaan Töölön läpi tukkeutuvat kadut ja alueen arvo asuinalueena vähenee.

Palautelomakkeet:

- Jätkäsaaren asukasluku kohtuuton
- Töölönlahden korttelirivi mieleton

Vastaus:

Yleiskaavan asuntotuotantomahdollisuuksien turvaaminen perustuu tärkeältä osin tavarasatamatoimintojen siirtymiseen Vuosaareen ja nykyisten kantakaupungin satamanosien vapautuminen pääosin asuntokäyttöön. Jätkäsaaren mitoitus noudattelee naapurialueen, Ruoholahden tehokkuutta, joka jää vieläkin huomattavasti kantakaupungin tehokkuutta alhaisemmaksi. Jätkäsaareen on esitetty laaja kaupunkipuisto ja pääosa nykyisin suljetuista rannoista saadaan yleiseen virkistykseen kaupunkilaisten käyttöön. Yleiskaavassa Jätkäsaari on merkitty suunnittelualueeksi, jonka tilanvaraukset osoittavat maankäyttömuodot ja niiden väliset suhteet. Varausten sijainti ja rajaukset ratkaistaan yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.

Yhteisvastaus/liikenne:

Jätkäsaaren liikennettä on vertailtu tilanteessa, jossa se säilyisi nykytoiminnoilla tai olisi yleiskaava 2002:n ehdottamassa käytössä mm. Vuosaaren sataman suunnitteluprosessin yhteydessä.

Jätkäsaari sijaitsee kaupunkirakenteellisesti edullisesti 2-3 km Helsingin ydinkeskustasta. Sijainti antaa hyvät lähtökohdat tehdä alueesta voimakkaasti joukkoliikenteeseen ja kevyeen liikenteeseen tukeutuvan kaupunkiyksikön. Tämä onkin suunnittelun lähtökohta. Nykyään kantakaupungissa on henkilöauton osuus asukkaiden matkoista vain noin neljännes kun se esim. Espoossa ja Vantaalla on noin puolet. Jätkäsaaren aiheuttama ajoneuvoliikenne tulee kuitenkin kasvamaan nykyisestäään huomattavasti, mutta sen rakenne muuttuu. Raskaan liikenteen osuus vähenee huomattavasti. Liikenteen hoitaminen ei ole ongelmantona. Ruoholahdesta ja Jätkäsaaresta on kuitenkin tulevaisuudessa yhteys Länsisatamankatu-Salmisaarenkatu- katujakson kautta sekä Länsiväylälle että keskustatunneliin. Verkkoratkaisu helpottaa merkittävästi niitä ongelmia, jotka muutoin pyrkivät syntyämään liikenteen kasvessa Mechelininkadun eteläpäässä.

Rajasaari

L29

Rajasaaren eteläpuoleiseen osaan on suunnitteilla hallinnon ja julkisten palvelujen aluetta. Saarta tulisi kehittää kaikille avoimena virkistysalueena. Koirapuistotoiminta soveltuu alueelle hyvin.

M269

Rajasaaren eteläosan "kaiken sallivasta" kaavamerkinnästä tulee asuminen jättää pois. Merikannontieltä avautuu eräs kaupungin kauneimmista rantanäkymistä. Suunniteltu rakentaminen pilaa sen. Rajasaari on varattava kaupunkilaisten virkistys- ja kulttuuritoiminnoille ja sinne on sallittava vain näitä tarkoituksia palvelevaa matalaa rakentamista. Asuntoja saareen ei tule rakentaa.

M29

Rajasaari on luonnonläheinen, tehokkaalta rakentamiselta säästynyt "Helmi" Humallahdesa, eikä sovellu mielestäni minkäänlaiseen tiiviiseen, korkeampaan rakentamiseen, jota kaavaluonnoksessa on esitetty. Ehkäpä liikuntaan tai ulkoiluun, liittyvä kahvila-taukotupa soveltuisi matalaprofiilisenä noita maisemia rikkomatta.

M60

Rajasaari on tällä hetkellä lähes rakentamaton ja luonnontilassa, ja sen luonto- ja kau-

punkikuva-arvoja pitäisi käyttää hyväksi virkistys- ja kulttuuri alueena. nyt sinne on suunniteltu n. 100.000 kerrosn2 toimitilaa tutkimuslaitoskäyttöön. Rajasaari on viimeinen Töölön ja kantakaupungin luonnonrantainen käytännöllisesti katsoen rakentamaton alue. Pääkaupunkilaisille viherreitti Meilahdesta Rajasaaren ja Taivalsaaren - Hietarannan kautta Lapinlahteen on entistä tärkeämpi tulevaisuudessa, kun käyttäjiä on nykyistä enemmän. Rajasaaren sopisi korkeintaan 15.000 km2 jotain pienimuotoista virkistys- ja kulttuuritilaa kaikkien käyttöön.

M360

Olen myös huolissani Rajasaaren kohtalosta. Sehän on aivan ainutlaatuinen alue, jossa voi ulkoilla ja virkistyä niin ihmiset kuin koiratkin. Miksi tällainen alue pitäisi tuhota? Toimistoille riittää maata pitkin Suomea!

M359

Säilyttäkää koirien paratiisi sellaisenaan, koirien ja että ihmisten henkireikä.

M59

Rajasaari

Seurasaaren vesistön äärellä toimii merkittävä osuus helsinkiläisistä melonta- ja soutuseuroista ja näin ollen myös näiden lajien harrastajista ja toiminnoista. Vesialue on monipuolisuutensa ja suojaisuutensa vuoksi lajien harrastamiseen ainutlaatuisen sopiva. Vastaavaa aluetta ja sille rakennettua infrastruktuuria ei muualla kaupungissa ole.

Pidämme erittäin tärkeänä, että melonnan ja soudun kehittymismahdollisuudet turvattaisiin varaamalla Rajasaaresta riittävät maa-alueet lajien mahdollisille uusille rakentamistarpeille. Olemassa olevat organisaatiot ovat parhaiten kykeneviä vastaamaan lajien kasvutarpeisiin. Toteamme, että Seurasaaren vesialueelle ja sen ranta-alueille tapahtuva rakentaminen voisi laajamuotoisena vaikuttaa mm: veden laadun heikkenemiseen, veden virtausten muuttumiseen, vesistön virkistyskäyttömahdollisuuksien heikkenemiseen; Melonta, soutu, kalastus, uinti, talviuinti, ulkoilu ja osittain veneily, alueen matkailukäyttöön; seurasaari, vesibus-siiikenne, turistien melonta.

M187

Seurasaaren maisemakokonaisuus on kulttuurihistoriallisesti arvokas. Sitä ei pidä pilata korkealla rakentamisella Rajasaaresta tai Taivalahden kylpylöillä - Lauttasaaren alueen tehorakentamisesta puhumattakaan.

M54, M317

Valmisteilla olevassa Helsingin yleiskaavassa on suunniteltu voimakkaasti Helsingin nyt vielä luonnontilassa olevien rantojen rakentamista ja jopa täyttämistä. Erikoisesti kiinnittää huomiota ranta-alue, joka ulottuu Seurasaaresta Hieta-

niemen hautausmaahan. Tämän alueen keskellä pieni Rajasaari ja sinne johtava pengertie toimivat nyt tehokkaasti virkistysalueena, jonne ei tulla vain Töölöstä vaan koko Helsingistä. On veneilyä, maton pesua, melontaa, avantouintia, teatteri, rantakallioita, mistä voi uida, hieno koirapuisto, jopa hiekkaranta. Suunnittelijat lupaavat kysyttäessä, että nämä kaikki saavat jäädä Rajasaareen, mutta niiden lisäksi on tähän saareen tarkoitus ahtaa rakennusmassa, joka vastaa noin neljää Sanomataloa, ei ehkä asuntola vaan toimistoja. Vaikka nyt suunniteltu rakennusmäärä on valtavan suuri pienessä Rajasaareen, se ei ole kuin pisara koko yleiskaava-alueen suunnitelmassa. Siitä luopuminen ei olisi siis suuri uhraus, ja sen sijaan Rajasaarta voitaisiin edelleen kehittää virkistysalueena.

M78

Yleiskaavaehdotuksessa esitetään Rajasaaren ja Rajasaarenpenkereen alue muutettavaksi hallinnon ja julkisten palvelujen alueeksi. Tätä johtuen saaren käyttö virkistys- ja ulkoilualueena kärsisi huomattavia menetyksiä ja veneilyharrastuksien jatkaminen nykyisessä laajuudessaan olisi mahdotonta. Alue tulisi jättää viheralueeksi ja parantaa alueen käyttöä ulkoiluun, veneilyyn, melontaan ja soutuun paremmin soveltuvaksi ja alueen mahdollisen rakentamisen tulisi palvella edellä mainittuja toimintoja.

M317

Rakennusmaan tarve ei liene oleellinen syy Rajasaaren rakentamiseen, koska saari on niin pieni. Se toimii nyt jo tehokkaasti virkistysalueena, ja toivottavasti tätä kehitetään yhä. Rajasaari on tavallaan ruohojuuritason erilainen Seurasaaari. Sinne mahtuisi esimerkiksi soutu-venetoimintaa.

M318

Rajasaari ja sinne johtava pengertie ovat tärkeä virkistysalue hyvin monelle erilaiselle käyttäjäkunnalle, esimerkiksi Rajasaaren koirapuisto on tärkeä retkikohde läheiselle HUS-yhtymän lasten ja nuorten sairaalalle. Rannat tulisi säilyttää kaikille halukkaille avoimena, yhteisenä virkistysalueena. Mitä tekevät hallintorakennukset puistossa meren keskellä? Lähdetäisiin siitä ajatuksesta, että Rajasaari ja sinne johtava pengertie on täynnä toimintaa ja myös rauhallista oleskelumahdollisuutta. Alueelle voisi sitten suunnitella lisää virkistystoimintaan liittyvää yhteistä käyttöä, esim. uimaranta, soutuveneitä, kioski, tori, kalastusmahdollisuus.

M7, M8

Taivallahteen ja Rajasaareen en toivo suuria rakennusmassoja, ne rikkoisivat yhtenäisen, vihreän virkistysalueen. Rannat pitäisi varata

virkistyskäyttöön ja säilyttää vielä luonnonvaraiset rannat.

M54

Rajasaari ja sinne johtava pengertie toimivat nyt tehokkaasti virkistysalueena, jonne ei tulla vain Töölöstä vaan koko Helsingistä. On veneilyä, maton pesua, melontaa, avantouintia, teatteri, rantakallioita, mistä voi uida, hieno koirapuisto, jopa hiekkaranta. Niiden lisäksi on tähän saareen tarkoitus ahtaa rakennusmassa, joka vastaa noin neljää Sanomataloa. Nyt suunniteltu rakennusmäärä on kuin pisara koko yleiskaava-alueen suunnitelmassa. Siitä luopuminen ei olisi siis suuri uhraus, ja sen sijaan Rajasaarta voitaisiin edelleen kehittää virkistysalueena. Kenellekään ei pitäisi antaa omaa rantaa näin läheltä keskustaa.

M70

Yleiskaavaehdotuksessa esitetään perustetomasti Rajasaaren ja Rajasaaren penkereen alue muutettavaksi hallinnon ja julkisten palvelujen alueeksi, joka tarkoittaa sitä, että nyt viereen veneilyharrastuksen ja ulkoilijoiden käytössä oleva saari ja sinne johtava tienvarsi rakennettaisiin pääasiassa toimistotiloiksi. Rajasaareen suunnitellut toiminnot vaativat lisäksi liikenteellisen uudelleen arvioinnin. Lisäksi Rajasaaren ja Rajasaaren penkereen väliseen salmeen on juuri hyväksytty hankesuunnitelma, jolla Töölönlahden vesi saadaan kiertämään ja lahti puhdistettua. Puhtaan veden otanto sijaitsee Rajasaaren ja penkereen välisessä salmassa ja veden kuljetusputki on tarkoitus upottaa salmen merenpohjaan aivan nykyisen rantaviivan tuntumaan. Alue tulisi jättää viheralueeksi ja parantaa alueen veneilyharrastajien toimintaedellytykset niin Rajasaareen, Rajasaaren penkereellä kuin Taivallahden alueella. Rajasaari on oivallinen alue myös veneiden talvisäilytysalueeksi.

M62

Esitämme, että Rajasaari jatkossakin on ulkoilualue, jota päämäärää mahdollinen rakentaminen tukee, ja että koirapuisto säilyy siellä. Rajasaari on kantakaupungin ainoa koirapuisto. Asukasmäärän kasvaessa myös koirapuistojen tarve kasvaa. Kaksijalkaisille on kaupungissamme varattu 840 hehtaaria puistoaluetta, joissa nelijalkaiset eivät saa liikkua vapaana. Tasapuolisuuden vuoksi pyydämme - mielestämme perustellusti - että Rajasaaren koirapuisto, 2,8 hehtaaria, säilytetään nykyisessä käytössään.

M222, M313

Yleiskaava-alueen suunnitelmassa Rajasaareen esitetty 100 000 kerrosneliömetriä toimistoaluetta (n. 1000 työpaikkaa) on liian paljon. Se lisäisi liikenneongelmia, pilaisi rantamaiseman ja veisi asukkailta hyvän virkistysalueen. Alueelle sopii

korkeintaan 15-000 kerrosneliometriä virkistys- ja kulttuuritarkoituksiin.

P5

Rajasaareen ei toimistokortteleita, kulttuuri- ja virkistystoimintaa kaivataan. Hotelli on turha - varaus poistettava. Rajasaaren koirapuisto säilytettävä.

P5/ Nina Kalk

Helsinki kasvaa viheralueiden kustannuksella: Kivinokka, Vuosaari - erityisesti Aurinkolahti. Seurasaarenselkä säilytettävä kuten Rajasaari, Taivalsaari, Lapinlahti ja Koivusaari. Länsi-Helsingin rannat säilytettävä maisemallisesti.

M330

Rajasaari on tällä hetkellä käytännössä lähes rakentamatonta. Nyt sinne on suunniteltu n. 100 000 kerrosm² toimitilaa tutkimuslaitoskäyttöön. Tutkijat voivat työskennellä muuallakin ja parempien liikenneyhteyksien tuntumassa kuin ainutlaatuisessa rantasaaressa tiiviisti rakennetun ydinkeskustan vieressä.

Rajasaareen sopisi korkeintaan 15 000 km²:ä jotain pienimuotoista virkistys- ja kulttuuritilaa asukkaiden käyttöön. Tällä mitoituksella Rajasaaren liikennekin pysyisi kohtuullisena ja hallittavissa. Viherkaista rannan tuntumassa on rakennettava rantabulevardiksi ja sen kaupunkikuvallinen ilme on sopeutettava saaristomaisemaan.

M10

Ikä rakenteen muutos lisää lähivuosina tarvetta kuntoutus- ja virkistysmahdollisuuksille ja -palveluille myös Helsingin keskusta-alueilla. Rajasaari on sijaintinsa puolesta ainutlaatuinen. Sen naapurustosta löytyvät sekä maamme poliittisen että kulttuurihistorian suuret nimet: Sibeliuspuiisto, Toivo Kuulan puisto, presidentti Koiviston puistikko, presidentti Paasikiven asunto, presidentti Kekkonen museo, tasavallan presidentin ja pääministerin virka-asunnot, ja edempänä Alvar Aallon kotimuseo ja ateljee sekä Akseli Gallen-Kallelan ateljeemuseo. Rajasaari on kuitenkin niin lähihistoriansa kuin nykytilansa osalta surkeassa tilassa. Se on täyttö- ja jättömaata, jota on käytetty muun muassa veneiden talvisäilytyspaikkana ja lumenkaatoalueena. Humallahtea on takavuosikymmeninä käytetty puhdistuslaitoksen laskualtaana. Rajasaari on jo nyt koirien ja koiranomistajien paratiisi, mutta se voisi tuottaa iloa monille muillekin asukasryhmille. Ilman, että sen rantoja tai maisemaa suljetaan asuntorakentamisella.

Rajasaaren pohjoisosa on Yleiskaava 2002-luonnoksessa kaavoitettu virkistysalueeksi ja eteläosa hallinnon ja julkisten palvelujen alueeksi. Katsomme, että nämä kaavasunnitelmat tukevat edellä esittämäämme ajatusta Rajasaaren Hyvän Elämän Keskuksesta.

Palautelomakkeet:

- Ei rakentamista Rajasaareen eikä kylpylää Taivalsaareen

- Taivalsaaren ja Rajasaaren suunniteltu rakentaminen sopii huonosti paljon puhuttuun "merellisyyteen"

Vastaus:

Rajasaaren nykyinen varikkoalue ja hiekkakenttä on yleiskaavassa merkitty hallinnon- ja julkisten palvelujen alueeksi. Varauksen mitoitusta on pudotettu alle puoleen luonnoksen kerrosalasta. Loput saaresta on varattu virkistysalueeksi. Rajasaaren tilanvaraukset mahdollistavat nykyisten toimintojen, varikkoa lukuun ottamatta, säilymisen ja kehittämisen alueella. Alueelle ei ole suunniteltu asuntoaluetta. Hallinnon ja julkisten palvelujen tilanvaraus mahdollistaa alueen hoidon ja toiminnan kannalta tarpeellisen asumisen.

Hietaniemi, Taivalsaari

M222, M313

Taivalsaareen on myös esitetty rakentamista nykyisen voimassa olevan yleiskaavan vastaisesti (ns. hotellikylpylähanke). Taivalsaari on varattava Hietarannan kasvavalle käyttäjäkunnalle uimarannan ja muun virkistykseen tarvitsemaan laajentamiseen. Hotellihanke aiheuttaisi lisää liikennettä, tuhoaisi alueen luonto- ja kulttuuriarvoja sekä muuttaisi aluetta kaupunkilaisten kannalta huonommaksi.

M303

Mielipide Helsingin yleiskaavan 2002 osalta koskien Hietarannan ja Taivallahden virkistysalueen jakamista kahteen erilliseen kaavaan ja kylpylähotellitontin varaamista uimaranta- ja virkistysalueesta.

Kaupunginsuunnittelulautakunnan 24.2.2000 hyväksymän yleissuunnitelman mukaan em. alueelle sallitaan vain ulkoilutyypin virkistystoiminnan tiloja. Taivalsaareen suunniteltua suurikokoista kylpylähotellia vastusti seitsemän kaupunginosayhdistystä, joten suunnitelmassa kaavaa ei pitäisi jakaa kahteen osaan tähdäten kylpylähotellin rakentamiseen myöhemmin.

Yhteenvedona ja mielipiteenämme vastustamme yleiskaava 2002:ssa esitettyä Hietaranta-Taivallahti virkistysalueen jakamista kahteen eri kaavaan ja alueen varaamista kylpylähotellille uimaranta- ja virkistysalueesta

M318

Nykyinen Taivalsaaren varikkoalue voitaisiin kunnostaa puistoksi yksinkertaisesti vain sijoittamalla se.

M361

Esitämme, että nyt suunniteltua hotellia ei rakenneta alueelle. Uudenmaan Ympäristökeskukselle on jätetty hakemus alueen suojelemiseksi. Ei museoimiseksi. Helsingin Attac vastustaa alueen yksityistämistä ja on lausunut kantanaan alustavasti että alue tulee pysyä yleisenä virkistysalueena.

M262

Töölössä on jo nyt liikaa liikennettä, melua ja saastetta. Ainoa henkireikä on Humallahten ranta puistoalueineen.

Rajasaaren kaavailtu hotelli/kylpylä pilaisi ranta-alueen rentoutumispaikkana tuomalla lisää liikennettä sinnekin ja tuhoaisi nykyisen seesteisen luonnonläheisen maiseman. Töölön alueen suunnittelussa pitäisi keskittyä torjumaan Helsingin tulevan väestö- ja työpaikkalisäyksen muutenkin tuomia liikenne-, ym. ongelmia.

Anonyymi:

Rantoja pitää säästää virkistysalueina. Hiekkarantaa tulee laajentaa Taivalsaaren. Ei isoja rakennuksia - ei hotelleja. Eikä liikenneväylien levennyksiä ranta-alueella. Ei rakentamista Rajasaaren, ulkoilu- ja kulttuuritoimintoja.

M62

Hämmästyksellä luimme Yleiskaava 2002:n ehdotuksen Taivalsaaren kylpylähotellin rakentamisesta sekä hankkeista Rajasaaren. Mielestämme nämä turmelisivat Seurasaaren sellän kokonaisuutta ikuisiksi ajoiksi.

M29

Esillä oleva yleiskaava 2002 ei mielestäni rakentamisen ja käytön suhteen sisällä sellaisia tavoitteita, joihin ainakin Töölöläisenä pyrkisin. Esim. nykyisen Hiekkarannan/ Hietaniemen 'jokamiehen käyttöoikeus tulisi säilyttää käsitäten myös Taivalsaari-alueen rantavyöhykkeineen. Väestönkasvu edellyttää lisää käyttöaluetta uimarantojenkin suhteen. Toki Hietaniemi-Taivalsaari tarvitsee alueellisen kunnostussuunnitelman, jossa huomioitaisiin mm. saunayhdistelmän rakentaminen aputiloineen. Kylpyläsuunnitelma alueelle on sopimaton lisääntyvän liikenteen, paikoitustilarapeiden ja lähisijaitsevan hautausmaa-alueen vuoksi. Ympäristö- ja maisemanäkymät eivät myöskään suosi korkeampaa, rannan läheisyyteen rakentamista!

M39

Taivallahteen, Taivalsaaren suunniteltu kylpylä rikkoo rauhallisen, merellisen maisemakokonaisuuden, joka jatkuu Hietarannasta Kesärantaan ja Humallahteen ja joka pitäisi säilyttää vapaana. Taivalsaarta pitäisi paremminkin kehittää osaksi virkistysaluetta. Kylpylä myös rikkoo hautausmaiden rauhaa. Kylpylärakennus on liian massiivinen pienelle maa-alueelle ja sen mukanaan tuoma liikenne häiritsee koko

Hietaniemen, Hietarannan ja Merikannontien aluetta.

P5

Taivalsaaren varikkoalueelle ei haluta kylpylähotellia.

M330

Taivalsaaresta ja Hietarannasta on asukkailla selvä mielipide: ne tulee nykyisen yleiskaavan mukaan kaavoittaa virkistysalueeksi ei pelkästään töölöläisten vaan suosioistaan johtuen koko kaupungin käyttöön. Uimarantaa tulee laajentaa ja 1930-luvun puistosuunnitelma kunnostaa. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ympäristönsä takia alue on ainutlaatuinen eikä suuria muutoksia kaipaa. Ehdotettu "business-kylpylä" toisi sinne häiritsevää liikennettä, pilaisi maisemakuvaa ja vähentäisi virkistyskäytössä olevaa aluetta.

M60

"Kalmistokylpylä" toisi Taivalsaaren ja Hietarantaan häiritsevää liikennettä, pilaisi maisemakuvaa ja vähentäisi virkistyskäytössä olevaa aluetta.

M24

Julkisten palvelujen alueiksi merkittyjä Lapinlahtea, Taivallahtea ja Rajasaarta niihin liittyvine urheilupuistoalueineen pitäisi kehittää maisemaa, luontoa ja historiaa kunnioittavalla tavalla. Alueelle tulisi laatia hoito- ja suojelusuunnitelma. Taivallahteen suunniteltu kylpylä tulisi sijoittaa maisemallisesti ja liikenteellisesti vähemmän haitalliseen paikkaan Helsingissä.

Vastaus:

Taivalsaaren on yleiskaavassa merkitty nykyisen varikkoalueen paikalle varaus hallinnon ja julkisten palvelujen alueelle. Yleiskaavassa ei oteta kantaa yksittäisiin hankkeisiin. Varaus mahdollistaa esimerkiksi alueen asemakaavoittamisen kylpyläalueeksi.

Lauttasaari

M179

Sekä Katajaharjun kansi että Koivusaari ovat asumiseen huonosti soveltuvia alueita melutason ja hiukkaspäästöjen vuoksi.

Myös ehdotetun kerrosalamäärän (83 000 km²) rakentamisen vaikutukset Lauttasaarentien liikenteen lisääntymiselle pitäisi pystyä jo tässä vaiheessa ennakoimaan. Myös Vattuniemen meneillään olevat asemakaavamuutokset vaikeuttavat liikennetilannetta.

Merimaisema, rannat, virkistys, yleistä

M110, M220, M243, M214, M178/K. Anlin, M44, M45

Suuri osa rantaviivaa on rakentamatonta. Tästä on pidettävä kiinni. Venepaikkojen määrä

Lauttasaaren-Koivusaaren alueella on säilytettävä. Lauttasaaren kolme omaa minivihersormeaa ei saa pirstoa mikä varmistetaan parhaiten liittämällä siitä osia toivottavasti perustettavaan Helsingin (tai Helsingin seudun) kansalliseen kaupunkipuistoon.

M178/ Säpyskä-Nordberg Minna, M178, yksi asukas, M178/ Haga ja Torsten Liljeberg, M131, M178/ Lea Huida, M178/ Leila Rahikka Lauttasaaren rannat, Länsiulapanniemi, Rysänkärki on säilytettävä mahdollisimman luonnontilaisena. Kalliot, rannat, polut ja mökkialueet turvaavat asukkaiden liikkumisen, ulkoilun. M333, M187, M179

Länsiulapanniemen, Veijarivuorenpuiston ja Särkiniemen virkistysaluemerkintä on hyvä ja alue tulisi saman tien liittää osaksi Helsinginpuistoa. Siellä sijaitsevat Venäjänvallan aikaiset linnoitusmuurit ja ulkomerellinen maisema ovat osa Helsingin historiaa. Helsingin yleiskaavassa olisi Vattuniemen alueen kaavoitusta virkistys- ja palvelukäyttöön tehostettava.

M34

Tänk om och bevara den unika skärgårdsnaturen på Drumsö!

Tiivistyminen, kasvu

M271

Väestökasvun tavoitteiden asettelu suppeasti ilman seudullisia tavoitteita on kyseenalaista.

Ajatus kaupungin painopisteestä Kiasman edessä tulee unohtaa. Pasilan keskus tulee rakentaa, ja on tutkittava voitaisiinko rakentaminen aloittaa ensi tilassa kannella joka kattaa alla olevan ratapihan.

M175, M354, M355, M178/ Leila Rahikka, L176, M177, M220, M112

Suuri asuntokannan lisäys ja toimitilojen vähentäminen muuttaisi tasapainoa työpaikkavähemmyyden suuntaan ja kaupunginosan erityisluonnetta.

M179

Lauttasaareen esitetty kasvu ohjaa kaupungin ja seudun kasvua ruuhkaisten liikenneyhteyksien keskelle. Asumiseen osoitetaan huonoja alueita: merentäyttö, moottoritien kansi ja saaren ainoa urheilukenttä.

Vattuniemeen, Katajajarjun kannelle ja Koivusaareen ehdotetut uudet asukas- ja kerrosalamäärät ovat ylivoimaisia ja ristiriidassa maisemallisten lähtökohtien kanssa. Uudet asuntorakentamiskohteet tukevat huonosti saaren keskusta-alueiksi merkittyjen alueiden kehittymistä.

Suunnitellut Koivusaaren pohjoisosa ja Lemislahden rannan kerrostalovaltainen alue rikkoisivat maisemakokonaisuuden joka on osa Läntistä Vihersormeaa ja Seurasaaressa kulttuurimaisemaa.

M152, M94, M304

JYRKÄ EI väestömäärän suurelle lisäämiselle! Lauttasaari on jo max. sopusuhteessa asukkaiden, työpaikkojen ja palvelujen suhteen. Rannat, viheralueet ja virkistysalueet säilytettävä! Asuin ympäristöä tulee kehittää EI TUHOTA.

M147, M346, M327

Yleisenä periaatteena esitetään että rannat tulisi säilyttää avoimina ja julkisessa käytössä ja että kaupunkirakentamisen tiivistämisen tulisi tapahtua olemassa olevan kaupunkiympäristön ehdoilla ja erityispiirteitä noudattaen riittävin palveluin. Tämä on kannatettava periaate.

M178/ Paavo Ahrenius, Kaisa Lillqvist, Märtha ja Olof Moring

Arcadas byggnad, f.d. Drumsö Svenska Samskola bör bevaras.

M178/ Stig Holmqvist

Koivusaari, Lemissaari, Vattuniemi ja Länsiulapanniemi lähialueineen ovat kasvustoltaan arvokkaita alueita. Näitä alueita koskevista rakentamissuunnitelmista on luovuttava.

P4

Lauttasaareissa urheilukenttä, venesatama ja viheralue muuttuvat kaikki kerrostaloalueeksi. Tämä on huonoa kehitystä.

Asuminen

M187

Nyt esille tuodut asuntorakentamisen alueet ovat pääosin huonosti asumiseen sopivia. Viherestä vaikutelmasta huolimatta Lauttasaari on Helsingin tiheimmin asutettuja kaupunginosia jo nyt:

Positiivista on kaupunginosapuistojen muodostaminen ja virkistysaluemerkinnät Myllykalliolla ja Kotkavuorella.

M165

Maltillinen lisärakentaminen on Lauttasaareissa järkevää, mukaan lukien Länsiväylän kattaminen Katajajarjun kohdalla, urheilukentän alueen järjestelyt ja Lauttasaaren itärannan asuntorakentaminen. Urheilukentän alueen ja Lemislahden rakentamisessa vastustan kuitenkin merialueen täyttöjä lukuun ottamatta vähäisiä rantaviivan oikaisuja.

M170

Lauttasaari on ollut merkittävältä osaltaan pientaloaluetta ja pientaloja: rivi- ja omakotitaloja tulisi rakentaa sopivassa määrin lisää. Uudessa kaavasuunnitelmissa lähes kaikki suunniteltu rakentaminen on kerrostalorakentamista, mikä on lyhytnäköistä ja toteutuessaan tunnelman muuttava.

M77, M232, M258

Lauttasaari tulee säilyttää luonnollisena, merellisenä asuntoalueena. Jos Lauttasaari ja luonnonmukaiset rannat "täytetään" betonilla

ja maisemat kaupungin läntisellä rajalla muutetaan peruuttamattomasti. Asukasmäärän lisäys Lauttasaareen ei tuo ratkaisua kaupungin tulevaisuuden väestöongelmalle. Asumisvolyymin lisäys on saavutettavissa rakentamalla sekä pohjoiseen että koilliseen suuntaan.

M287

Täydennysrakentamisella tulisi eheyttää omaleimaista kaupunkikuvaa, korostaa Lauttasaaren kaupallisen keskuksen sijaintia, parantaa palvelutarjontaa, katuverkon toimivuutta ja turvallisuutta sekä säilyttää asuinkortteleille tyyppillinen väljyys ja vehreys kokonaissuunnitelmalla.

M81, M80

Laajempaa uudisrakentamista alueelle vastustetaan jyrkästi. Mikäli suunnitellut meren päälle täyttömaalle kaavaillut asuinkorttelit toteutuvat tuhoutuu Lauttasaaren omaleimaisuus. Lauttasaaren rantoja tulee säilyttää virkistyskäyttöön tulevaisuudessakin.

M80

Mielestämme eri kaupunginosien omaleimaisuus tulisi säilyttää myös tulevaisuuden helsinkiläisille.

M144

Mitä järkeä on tiivistää asutusta niin, että viihtyvyys, viheralueet ja vapaa-ajanviettomahdollisuudet (esim. Pyrkän kenttä) vähenevät minimiin? Entäpä asutuskannen rakentaminen Länsiväylän päälle Katajajarjuun?

Tiivistäminen lisää melua, liikennesaastetta, roskaamista ja koiria.

M314

Rannat: Ei enää rantojen täyttöä. Veneilyn ja siihen oleellisesti liittyvien talvitelakointien tai alan palveluliikkeiden säilyminen on oleellinen osa Lauttasaaren merellistä kokonaisuutta.

M44, M45

Puistojen määrä on saarella pienempi kuin muissa kaupunginosissa. Näiden säilyttämiseen, jopa lisäämiseen on kiinnitettävä huomiota.

M231

Jag anser:

att stränder på Drumsö ansvarsmedvetet kan fyllas ut, att befolkningsunderlaget på Drumsö väl kan ökas,

för att möjliggöra metro till Esbo, för att minska den ansvarslösa, ohämmade trafiken på västerleden och att Esbo måste fås att inse sitt ansvars för luftföroreningarna.

M9

En kannata Lauttasaaren kaavamuutosta. Helsinki ratkaiskoon asunto-ongelmat muulla tavoin. Rannat, kalliot ja puistot tulee säilyttää.

M256

Vastustan Koivusaaren täyttöä, Pyrkän kentän muuttamista asuinalueeksi ja Vattuniemen tiheää rakentamista. Toivottavasti Yleiskaavassa 2002 huomioidaan Lauttasaaren omaleimaisuus. Liian tiheä rakentaminen ja meren täytöt tuhoaa luontoa. Koivusaaren rakentaminen muuttaa liikaa Katajajarjun hyviä ominaisuuksia: näköala, oma rauha, merellisyyt...

M185

Myllykallion-Katajajarjun-urheilukentän alueelle sekä Koivusaaren osoitetut asuntorakentamisalueet ja toteuttamissuunnitelman kerrosneliömetrit ovat liian suuret huomioiden niiden tuoman liikenteen rajun lisääntymisen ja viheralueiden supistumisen jo ennestään tiheästi asutussa eteläisessä Helsingissä. Alueet, joiden asuttaminen vaatii melusteita, eivät ole asuinrakentamiseen sopivia.

M178/ Kai Tiainen

Jos kaupunki ryhtyy "kehittämään" Lauttasaarta luonnonrantoja tuhoavilla maantäytöillä (Koivusaari) sekä viher- ja virkistysalueiden silpomisella, menetetään samalla alueen merellinen ja luonnonläheinen olemus sekä yleinen asumisviihtyisyys, jotka ovat tehneet Lauttasaaresta ns. hyvien veronmaksajien asuinalueen. Vastustan kaikkea merentäyttöä sekä korkeiden toimitalojen rakentamista. Lauttasaari tulee säilyttää asukasystävällisenä asuinalueena mataline taloineen ja viihtyisine puistoineen.

M28, M178/R. Lahaine, M178/ "Kristiina"

Lauttasaaren luonnonmukaisuus ja merellisyyt pitäisi ottaa huomioon, eikä yrittää mahduttaa mahdollisimman paljon väkeä rajalliselle alueelle, jolloin kaikki asukkaiden viihtyvyys ja ympäristö kärsii.

M80

Kun alueita kehitetään niiden erityispiirteitä vaalimalla ja kehittämällä, voivat kaikki helsinkiläiset valita mieluisensa ympäristön.

M130, M327

Lauttasaarella rakentamattomat rannat ovat aktiivisessa virkistyskäytössä. Keventäkää Lauttasaaren nykyisiä rakennussuunnitelmia ja kehittäkää palvelut lisäasukasmäärää vastavasti.

M334

Onko Helsingin väestönkasvu ennustettu oikein?

M36, M296

Kaupungin osien tiivistäminen ei ole viisasta pitkällä tähtäimellä. Uudisasukkaat on sijoitettava uusille alueille esim. teollisuuden ja satamien muutettua etäämmälle.

M26

Lauttasaaren keskiosan lisärakentamista on vältettävä asianmukaisten ulkoliikuntatilojen säilyttämisen varjolla.

M178/ Eeva Heinonen

Suurin osa meistä lauttasaarelaisista ei ole ilahtunut kaupungin uusista suunnitelmista Lauttasaaren kohdalla. Suunnitelmat ovat huvittavia (Länsiväylän kansi tornitaloineen), järkyttäviä (Koivusaaren meren täytöt) tai ahdistavia (Vattuniemen ahtaminen täyteen). Liikenne on puuroutunut sekä itään että länteen, viimeinenkin yleisurheilukenttä on täytetty asunnoilla ja bussilinjojen sijaan tarjolla on ainoastaan metro. Ei siis joukkoliikenneyhteyksiä Kaapelitehtaalle, Hietalahteen, Bulevardille, Vattuniemeen, Tapiolaan eikä minnekään muuallekaan minne bussi on vienyt helposti ja vaivatta.

M180, M36

Lauttasaari on jo rakennettu niin täyteen kuin se yleensäkin voidaan rakentaa ilman että viihtyvyys alkaa kärsiä.

M196

Vastustamme Katajajarjun liittymän, hyppymäen sekä Pyrkän kentän alueen rakentamista sekä Koivusaaren lähiötä.

M129

Maata on muuallakin vapaana, ei merestä tarvitse ruveta raivaamaan. Lauttasaaren rannat ovat upeita, YLEISIÄ (suurelta osin) ulkoilualueita. Ne on syytä pitää kaupunkilaisten rentoutumisen paikkoina.

M107

Tulisi selvemmin osoittaa, minkälaiseksi merenrantamaisema muodostuu ja havainnollistettava paremmin esitetyn tehokkaan rakentamisen vaikutuksia yleiskaavan toteutuessa.

Ruoholahden tapainen rakentaminen ei sovelu Lauttasaareen.

Kulttuurimaisema

M48, M49, M187

Lauttasaaren pienkaupunkimainen omaleimaisuus murenee tuoden tilalle nykykuuden mukaisen tehokkuutta palvoavan yksikön. Lauttasaari huokuu 50-luvun tyyliä, älkää tuhotko sitä.

M165

Kulttuurihistoriallisina maisemakokonaisuuksina merkityt alueet ovat oikeilla paikoilla, mutta riittämättömiä erityisesti rakennetun ympäristön osalta. 50-60-luvun maastonmukaisen, puutarhamaisen rakentamisperinteen ja alkuperäisen puistoakseleihin perustuvan kaavan säilyttäminen omaleimaisena vaatisi nykyistä laajempia merkintöjä. Maiseman kannalta tärkeiden alueiden vierustat tulisi ottaa merkintöihin ja olisi lisättävä Saunaseuran alue.

Palvelut ja kasvava asukasmäärä

M187

Koivusaari ja Katajajarjun kanten/urheilukentän alue sijaitsevat liian kaukana nykyisistä kaupallisista palveluista, jotta niiden käyttäminen sujuisi ilman autoa.

M178/ Jouko Seppälä

Kaupungin omistamia tontteja tulee varata kasvavalle asukasmäärälle julkisten palvelujen tonteiksi.

M220, M243

Rakennetuilla alueilla yritystoiminnan ja asumisen sekoittuminen on hyvä. Tämä takaa palveluita, sekä estää slummiutumista

M214

Mikäli Lauttasaaren asukasmäärää lisätään suuresti täytyvät tiemme autoista ja koulurakennukset eivät riitä.

M175, Anonyymi

Asukkaat tarvitsevat Lauttasaaren terveys-, koulu- ja vanhuspalvelujen järjestämistä koskevia tietoja voidakseen arvioida yleiskaavan vaikutuksia.

Yleiskaavassa pitäisi määritellä, keskittyvätkö palvelut joko Lauttasaarentien varteen tai Heikkaan torin alueelle.

M219, M178/"Kristiina"

Lauttasaaren asukasluku ei kaipaakaan massiivista lisäämistä. Palvelut tulee vastata asukasmäärää.

M178/Teuvo Riittinen, M178/Minna Säpyskä-Nordberg

Lauttasaaren keskustaan on suunniteltava kunnollinen palvelukeskus metroaseman yhteyteen. Lauttasaari tarvitsee lisää monipuolisia palveluja.

Lauttasaarilehden lukija:

En voi entisenä sairaanhoitajana unohtaa hyvinvointipalveluita. Mielestäni saarellemme tulisi rakentaa vielä ainakin toinen senioritalo. Sen tulisi sijaita viihtyisällä ja rauhallisella paikalla, ei kuten Iso-Omena Espoossa.

M124, M44, M45, M178/R. Lahaine

Lauttasaaren yhteiskunnallisia palveluja ei saa heikentää viemällä niitä Ruoholahteen. Lauttasaaren ikäjakautuma vaatii palvelujen säilyttämistä siellä.

M327, M178/"Kristiina", M28, M178, M112, M342, M344, M38

Jos Lauttasaareen rakennetaan lisää asuntoja, on saatava huomattavasti lisää terveyspalveluja ja sisäliikuntatiloja

M342, M344, M38

Lauttasaaren nykyisiä rakennussuunnitelmia pitää keventää.

M304

Lauttasaaren kaksi ostoskeskusta kehittyvät jos kaavoitus tukee niitä.

M165

Koivusaaren rakentaminen muun Lauttasaareen tulevan lisärakentamisen myötä lisää alu-

een asukasmäärää vähintään noin 25 000 henkilöön. Se edellyttää huomattavaa lisäpanostusta myös julkisiin palveluihin.

M304, M170

Keventäkää Lauttasaaren nykyisiä rakennussuunnitelmia ja katsokaa mieluummin että palvelut kehitetään nykyistä lisäasukasmäärää vastaavasti.

Vattuniemi

M195

Allekirjoittaneet yritykset toimivat Lauttasaareissa Veneentekijäntien ja rannan laiturien välisillä tonteilla esittäen yrityksiensä toiminnoille tärkeitä näkökohtia. Kiinteistöiden rakennuksen ja rannan väliselle alueelle ei missään nimessä saa suunnitella yleistä kävelytiä tai polkua seuraavista syistä:

Mikäli tie rakennettaisiin, olisi pakko aidata tietä molemmin puolin korkealla aidalla, ettei yleisö pääse rakennuksiimme tai laitureihin kiinnitettyihin veneisiin.

Toiminnallemme on tärkeää että rakennustamme on rantalaitureihin esteetön ja suora yhteys töittemme logistisen suoritusten aikaansaamiseksi. Olisi mahdotonta mainitun aidan syystä liikkua nopeasti alueella.

Isojen aitaporttien käyttö ei asiaa auttaisi, koska kävelytie silloin aukaisisi pääsyn työalueillemme ja vaarantaisi sekä työskentelyä että kulkeilevien ihmisten liikkumisturvallisuutta.

Eräillä yrityksillä on huoltosopimus sekä Merivartioston että Merivoimien kanssa, jolloin huolto tulee tapahtua hyvin nopeasti.

Venehuolto kaikissa muodoissaan kasvaa, joten sen hoitamiseen on kiinnitettävä lisähuomiota. Lauttasaareissa sijaitsevat venehuoltoyritykset ovat erittäin tärkeitä Länsi-Helsingille, ja niiden on oltava juuri meren yhteydessä.

M179

Vattuniemen alueen kaavoitusta virkistys ja palvelukäyttöön olisi tehostettava.

M178/ Christer E. Nordman, Outi Marttila

Kannanotto Vattuniemen puistotie 3:ssa sijaitsevan Varikon tontin kaavoittamisesta.

Esitämme, että Varikon tontille kaavoitettaisiin aukio ja/tai matalia, korkeintaan kaksikerroksisia rakennuksia ja näin säilytettäisiin jäljellä oleva avaruus alueella.

M178/ Jouko Seppälä

Vattuniemen alueen asuntotarkoitukseen jo muutettujen teollisuustonttien tehokkuusluvut (korkeimmillaan 1,9) hirvittävät.

Kun jatkossa Vattuniemen teollisuustonteille tonttikohteisesti myönnetään uusi käyttötarkoitus, tulee päättäjien alentaa tontin tehokkuus-

lukuja ja suosia selvästi väljempää ja matalampaa rakentamista.

M178

Tulisi tehdä selvitys Vattuniemen keskiosan maankäytön tehostamisesta.

M187

Vattuniemen teollisuusalueen muuttuessa asutuskäyttöön esitetystä mitassa vaatisi lisää kaupallisia palveluja ja virkistykseen/liikuntaan/leikkiin sopivia alueita. Vanhan Lauttasaaren rakentamistyylisestä pitäisi ottaa mallia. 70-luvun virheitä ei kannattaisi kopioida.

Koulut, päiväkodit ja vanhusten palvelut tulevat tarvitsemaan tilaa, joka pitää löytyä kävelyetäisyydeltä viheralueita pienentämättä. Puistomäärä per henkilö on Lauttasaareissa Helsingin keskimäärää pienempi ja Vattuniemen alueella olematon. Heikkilänaukio on kaupallinen keskus, jonka kehittämisessä on harkittava myös uusia liikennejärjestelyjä.

M333

Vattuniemeen, Katajaharjun kannelle ja Koivusaareen ehdotetut uudet asukas- ja kerosalamäärät ovat ylimitoitettuja: Uudet asuntorakentamiskohteet tukevat huonosti saaren keskusta-alueiksi merkittyjen alueiden kehittämistä. Ne ovat liian kaukana muista palveluista ja liian pieniä omien palvelujen kannalta.

M185

Hevosenkälähden itäpuolinen ranta on osoitettu kaupunkipuistoksi, kuten myös Vattuniemen itärannan rantakaistale heti Veijarivuoren pohjoispuolella. Olisi luontevampaa merkitä nämä alueet yleiskaavaan virkistysalueina. Tiheästi asutulla alueella olisi turvattava oma suojaus kaupunkipuistonsa kortteleiden keskelle.

M267, M32

Vastustamme Yleiskaava 2002 Lohiapajalahden täytön osalta. Lauttasaaren kadut eivät riitä suuremmille liikennevirroille. Lauttasaareissa on vielä monta rakentamatonta tonttia, esim. Veneentekijäntien varrella on lukuisia pienteollisuus- ja / tai konttorirakennuksia joilla ei mitään suurempaa työllistävää tms. käyttöä.

Samoin nyt liki käyttämättömänä oleva ent. ns. Merimiesammattikoulun tontille, Venetekijäntien loppupäässä, mahtuu erittäin hyvin esim. nyt Lohiapajalahteen suunn. talot (5 kpl)

Ihmeelliseltä myös tuntuu että HKR saa pitää varikkoaan Lauttasaaren parhaimmalla paikalla ja meidän pitäisi noin vain antaa täyttää rantojamme

Mistä johtuu että meille Lauttasaarelaisille ei suunnitella urheilutaloa, jäärataa, monitoimihallia tänne rakennettavaksi, vaikka olemme selkeästi Kaupungin parhaita veronmaksajia!

M27

Ns. teollisuusalueen muuttaminen asunnoiksi on Lauttasaaren osalta riittävä panostus Helsingin "asuntopulaan". Turha asukkaiden lisääminen alueelle riittää.

M175

Vattuniemeen on rakennettu parin vuoden aikana parikymmentä uutta asuinkerrostaloa ja lisää rakennettaneen yksittäisin kaavamuuksin. Teollisuusalueen ja entisen merimiesammattikoulun uudisrakentaminen ilman alue-suunnittelua ei ole järkevää, joten alue tarvitsisi oman osayleiskaavansa.

M219

Lauttasaareen ei tule lisärakentaa massiivisesti. Keskitytään esim. Vattuniemen vanhentuneitten teollisuus- ja liikerakennusten purkuun ja uuden rakentamiseen näiden tilalle. Rannat on jätettävä kaikille vapaiksi ulkoilu- ja virkistysalueiksi.

M287

Vattuniemen alue tulee suunnitella yhtenäisten kaavoitusperiaatteiden mukaisesti sen sijaan, että alueella toteutetaan tonttikohtaisia asemakaavamuuksia. Tehokkaiden asuinkorttelien vastapainoksi on luotava avointen viherpihojen sarja ja taattava riittävien puistojen ja virkistysalueiden säilyminen. Alueen erillisten ranta-alueiden suunnittelu on liitettävä osaksi kokonaissuunnitelmaa. Myös Pajalahden venesataman ja Veneentekijänkaaren alueet on nähtävä osana Vattuniemeä.

M135

Kelvollista asuinrakennusmaata on saatavissa purkamalla muutama Vattuniemen ruma teollisuusrakennus keskellä saarta. Esim. Heikkilänt.- Wavulinint.- alueella voisi olla pari pilvenpiirtäjää.

M177

Mikäli Länsimetro toteutuisi, olisi suunniteltu aseman sijainti etäällä Vattuniemen asunnoista. Suunnitelmissa on varauduttava alueen liikennetarkkaisuun toimivuuden turvaamiseen. Nykyisen ruotsalaisen ammattikorkeakoulu Arcadan kiinteistön purkaminen ja tontin käyttäminen asuinrakentamiseen vähentäisi paitsi tarvittavia opetustiloja myös useiden lauttasarelaisyyhteisöjen sisäliikunnan harjoittelutiloja (mm. Dicken, ToPoLa)

M178/Timo Suominen

Lauttasaaren HKR:n varikon tontille sopisi rivitaloja. Varikon länsipuolen puisto on syytä kunnostaa. Itäisessä Vattuniemessä ei ole tällä hetkellä kuin yksi pieni viheralue.

Veneentekijäntien länsipuoli - Vattuniemenkadun itäpuoli. Alueelle mahtuisi asunnot ainakin tuhannelle ihmiselle. Kaupungin vuokra-asuntoja ei tarvitse sijoittaa parhaalle paikalle meren rantaan.

M130

Saaren väestön kasvun painopiste on Vattuniemessä, mikä onkin hyvä asia.

ns. Pahun tontille ollaan rakentamassa asuintaloja ja samalle tontille jää vanha teollisuusrakennus, joka muutetaan asuinnoiksi. Voisiko muitakin vastaavia ratkaisuja löytyä Vattuniemestä.

M6

Aivan liian korkeita (5-6 kerroksisia) rakennuksia ja liikaa massaa herkkään rantamaisemaan suunnitellaan.

M196

Uudet asuinalueet tulisi sijoittaa teollisuusalueelle eikä rannoille ja puistoihin.

M243

Lohiapajanlahden täyttäminen on täysin pöyristyttävää. Veneet ja Lauttasaari kuuluvat yhteen.

M315

Pajalahden venesatama on säilytettävä nykyisellään korjaten rantarakenteet ja istuttaen puut rantaan aina HSK:lle saakka tuulensuojaksi ja peittämään nykyisiä taloja.

M270

En halua nähdä Meripuistotien rannan puoleisessa päädyssä mitään asuintaloja enkä edes metroasemaa.

Katajaharjun kansi

M187

Melun ja saasteiden ympäröimä, Länsiväylän päälle rakennettavalle kannelle ja nykyisen urheilukentän paikalle suunniteltu Katajaharjun alue sijaitsee asumiseen huonosti soveltuvassa paikassa.

M93

Jotta Katajaharjun kannen tunnelista olisi jotain suurempaa hyötyä meluntorjunnan kannalta tulisi se ulottaa Salmisaaresta aina Espoon rajalle!

Rakennusten koko ja niiden etäisyydet toisistaan tulisi sopeuttaa ympäristön nykytilaan. Nykyiset kerroskorkeudet eivät saisi missään nimessä ylittyä. Lisäasutuksen liikenne ei saa vähentää turvallisuutta ja viihtyvyyttä.

M110

Länsiväylän kattaminen Katajaharjun kohdalla oikein toteutettuna parantaa jo pilaantunutta maisemaa. Myllykallion puolelle ei kuitenkaan pidä mennä. Ei myöskään Nackapuistoon.

M244

Suunnitelmamme osoittaa, että jos Länsiväylä johdatetaan tunneliin Katajaharjun alle, voidaan harjun luonnollinen hahmo palauttaa ja syvä maanleikkaus kattaa. Uudelle tonttimaalle, joka näin syntyy, voidaan rakentaa asuntoja merinäköalalla länteen niin, että ne sopeutuvat harjun aikaisempiin rakennuksiin.

Tunneli Katajajarjun läpi - Helsingin portti - eliminoisi samalla liikennemelun alueella. Näin syntyy luonnollinen sijainti toiselle metroasemalle.

Olemme sitä mieltä, että hahmoteltu projekti on halvempi vaihtoehto ja korvaa Koivusaaren rantojen täytöt. Maamassat metrotunnelin rakentamisesta voitaisiin käyttää rakentamalla kävelytie rantaan Keilalahdesta Lehtisaareen.

M178

Katajajarjun kannen rakentaminen on perusteltua toteutettuna palauttamaan Katajajarjun maisemaprofiiliin. Luonnoksen sisältämä tehokkuus johtaa todennäköisesti tilanteeseen, jossa hyvä idea tuhoutuu ahneuteen. Tehokkuus tulisi tutkia uudelleen.

M268, M333, M86, M187

Yleiskaava 2002-luonnoksessa Katajajarjun mäelle sijoitettaisiin liian korkeita kerrostaloja. Kansi jäisi Lauttasaaren puoleiselta osaltaan liian ylös. Meluongelmat säilyisivät siten ennallaan, uusien kaikuviiden rakennuspintojen vuoksi ne jopa lisääntyisivät. Katajajarjun kannen alueelle rakentuisi sille luontevaa terassimaisesti nousevaa rakennuskantaa. Liian tehokas kansi tuhoaisi myös Pyrkärin perinteikkään urheilukeskusalueen.

M147

Länsiväylän kattaminen olisi sinänsä hyvä asia liikennehaittojen vähentämisen kannalta ja se parantaisi yhteyksiä Katajajarjun ja Lauttasaaren eteläosan välillä, mutta kannen päälle suunnitellut 6-kerroksiset rakennukset olisivat aivan liian korkeita ja tiiviitä ottaen huomioon että itse kansi jo tulisi sijaitsemaan korkealla.

M196

Katajajarjun liittymä on maiseman kaunistus. Sen ympärillä on suuri määrä asuintaloja sekä Katajajarjun että Iso- ja Puistokaaren puolella, joiden asumisviihtyvyyteen tämä näkymä suuresti vaikuttaa. Suunnitteilla oleva liittymän peittävä kansi valtavine rakennusmassoineen tukkisi koko tämän maiseman.

M124

Vastustan ehdottomasti Katajajarjun sillan alueelle suunniteltua mahdollista kansiratkaisua, sen massiivisten korkeiden "maamerkkien" korkeiden 6 krs. kerrostalojen vuoksi. Jos kansi Metron syystä olisi rakennettava, vaikka en ymmärrä miksi kytkös, kaavoittakaa siihen enintään 2 kerroksisia pientaloja, niillä saattaa saada maksukykyisiä veromaksajia ei isoilla kolossirakennuksilla.

M82, Tiina Tapio, M40, M41, M44, M45

Betonikannen rakentaminen 6-kerroksisine asuinrakennuksineen moottoritien päälle on todellinen neronleimaus". Mitenkähän rauhallista ja terveellistä on asua Suomen erään vilk-

kaimmin liikennöidyn ulosmenotien päällä: pakokaasuja, melua, entä tulipalo tunnelissa.

M161

Katajajarjun aluetta on mahdollista rakentaa jonkin verran. Suunnitelma on kuitenkin aivan liian ylimitoitettu.

M44, M45

Katajajarjussa asuvien elämänlaatu kärsii maantäyttörakentamisesta ja lopullisesta mahdollisesta toteutuksesta. Samoin asuntojen hinnat alenevat.

M77

Moottoritien kattaminen sinänsä on kehittämisen arvoinen asia joka korostaisi maiseman ja luonnonarvojen säilyttämistä.

M287

Katajajarjun kannen kehittämissuunnitelmat tulee sopeuttaa ympäröivän alueen kaupunkirakenteeseen ja alueen maisemallisiin lähtökohtiin. Kansirakenteen ja siihen liittyvien uusien kortteleiden rakentamistehokkuus sekä alueen kaupunkikuvallinen kokonaisilme tulee tutkia tarkemmin.

M136

Lauttasaaresta tulee poistaa Katajajarjun kohdalta tunnelimerkintä. Se mahdollistaisi ns. Katajajarjun kannen rakentamisen. Kannattavuuden vuoksi alueelle rakennettaisiin n 1800 asukkaan verran kerrosneliöitä Tuloksena olisi liikenteen aiheuttamien ennestään korkeiden melu ja hiukkaspäästöjen huomattava kasvu. Yleiskaavassa ei tulisi suunnata rakentamista alueille, jotka ovat päästöjen vuoksi lähtökohdaisesti epäterveellisiä.

P4/ 17 osanottajaa

Katajajarjun kansi on ylimitoitettu. Se tulee asettua länneestä terassimaisesti. Kantta suunniteltaessa tulee ottaa huomioon liikennemelu. Rannat tulee säilyttää. Lauttasaaren urheilukenttä on tärkeä säilyttää.

Palautelomakkeet:

- Katajajarjun kansi on liian iso

Pyrkän kenttä

L21

Lauttasaaren nykyisen liikuntapuiston paikalle on merkitty asuinalue, joka ulottuu lähes rantaan asti. Liikuntapuiston pelikentät ja rakennukset on rakennettava Ruukinlahden puistoon. Vapaasti käytettävä puistoala supistuu.

M179

Ruukinlahden puisto ei maaperältään ja tuuliolosuhteiltaan sovellu uusien kenttien rakentamiseen. Alue on myös liikuntatilojen tarpeita vasten liian pieni.

M178/ Stig Holmqvist

Pyrkän urheilu- ja virkistysalue tulisi panna sen alkuperäisen tarkoituksen mukaisesti kuntoon. Ajatus Katajajarjun urheilukentän ja -alueen (Pyrkän) uudelleenkaavoittamisesta asuntorakentamiseen on osoitus päättäjien vieraantumisesta todellisuudesta.

M178/Jouko Seppälä

Urheilukentän aluetta tulee kehittää ja kunnostaa urheilupuistoksi. 20.000 asukkaan kaupunginosa tarvitsee urheilutilat.

M178/Leila Rahikka

Pyrinnön urheilukenttä pitää säilyttää saarelaisten urheilutilana. Ruukinlahden puisto ei ole urheilukentäksi sovelias, se on aivan liian pieni. Autojen paikoitustilojakaan ei ole. Vastustan kerrostalojen rivistöä Myllykallion reunaan.

M178/ Haga ja Torsten Liljeberg

Urheilualan muuttaminen kerrostaloalueeksi on järjetöntä..

Luonnoksen ehdottama uusi urheilukentän sijainti Ruukinlahden puistossa on merkittävä huononnuksena Lauttasaaren ja koko läntisen Helsingin liikuntatiloihin: vaihtelevamaastoisien liikuntapuiston sijalle osoitettaisiin pieni tasainen pläntti entistä merenpohjaa, jolle eivät edes kentän nykyiset aktiviteetit mahdu. Lauttasaaren liikuntapuisto on näillä näkymin myös Ruoholahden ja Jätkäsaaren lähin mäkeen liittyvän urheilun harrastuspaikka.

M178/ Pekonen, Gyldenintie 14

Urheilupuisto (Pyrkkä) juoksuratoineen ja tenniskenttineen on erittäin tärkeä Lauttasaaren asukkaille. Ruukinlahden puisto ei voi sitä korvata.

M129

Suunnitelmat "Katajajarjun kannesta" ja Pyrkän asuntorakentamisesta ovat lievästi sanoen omituisia. Pyrkä on ainoa todellinen ulkoliikuntapaikka Lauttasaarella. Kesällä kenttää käyttää useat eri jalkapalloilevat juniorijoukkueet. Talvisin Pyrkältä löytyy luistelukenttä, mukavat mäet pulkkailuun. Pajalahden pieni kenttä ei ole vastaus. Eikä myöskään Lahnalahden puiston päätykenttä. Kunnostakaa ja tehkää Pyrkästä arvoisensa urheilukenttä entisaikojen malliin.

M33, M304

Esitän kannanottona, ettei nuorisojalkapalloharrastusta tulisi tukehduttaa poistamalla tärkeintä edellytystä lajin harrastamiselle - pelikenttää - vaan päinvastoin kehitettäisiin lajin harrastusmahdollisuuksia varsinkin kun Lauttasaaren väkiluku uudisrakentamisen myötä kasvaa ja lisäksi läheisessä uudessa Ruoholahden kaupunginosassa on puute urheilupaikoista.

M139

Pyrkän uhraaminen rakennustuotannon hyväksi merkitsisi, että 20 000 asukkaan saarella liikuntapaikkojen puute kärjistyy entisestään. Onko Pyrkän mahdollinen tuhoaminen hinta siitä, että

Koivusaareen ei tulla rakentamaan asuntoja niin paljon kuin aiemmin suunniteltiin? Jos näin on, niin rakennettakoon Koivusaari, mutta pelastetaan Pyrkä.

M257, M107, M131, M179

Pyrkän kentän alue eli Katajajarjun kansi ja Maamonlahti - Lemislahti- alueen täyttäminen asunnoilla tuntuu turhalta, jos ei tule kunnan urheilukenttää lähistölle.

M196

Eräs merkittävä Lauttasaaren avaraan tunnelmaan vaikuttava kohta on Katajajarjun liittymä ja sen vieressä hyppymäki ja Pyrkän urheilukenttä.

M28, M346

Katajajarjun kattaminen ja Pyrkän alueen rakentaminen lisäävät merkittävä tavalla liikenteen ja melun aiheuttamia ongelmia alueella. Lisäksi Lauttasaaren ainoan urheilukentän rakentaminen asuntokäyttöön heikentäisi jo entisestäänkin kurjaa liikuntapaikkatilannetta. Ruukinlahden puistoon suunniteltu urheilukenttä ei ole riittävän suuri käyttäjämäärään nähden.

M178/"Kristiina"

Lauttasaaren ainoa kunnan urheilukenttä, Pyrkän kenttä, on päätetty esittää rakennettavaksi.

M44, M45, M178/R. Lahaine

Milloin aloitetaan Ruukinlahden kohdalle rakennettu meluvallin luvattu purkaminen?

Arkadan koulutilojen tulee jäädä paikalleen, koska tällaisia tiloja tarvitaan edelleen saaren asujaimiston lukumäärän kasvaessa.

M44, M45, M314, M161, M112

Urheilukentän ja lätkäkaukalon/tennispaikan huoltorakennuksineen tulee jäädä nykyiselle paikalleen eikä niitä tule siirtää Ruukinlahden tien läheisyyteen.

M48, M49

Tuhansien uusien ihmisten tarpeet niin koulujen, päiväkotien, liikuntapaikkojen kuin terveydenhoitopalvelujenkin osalta tukkivat nykyiset mahdollisuudet tyystin - varsinkin kun Pyrkän kenttä, Lauttasaaren ainoa varsinainen urheilukenttä, uhkaa jäädä asuntojen jalkoihin.

M268

Pyrkkärin urheilukeskuksen nykyinen sijainti on suojassa tuulelta. Maapohja on kuiva ja kantava. Ruukinlahden puisto on aukealla, tuulisella paikalla. Maapohja on entistä merenpohjaa ja soveltumaton suunniteltuun käyttötarkoitukseen märkyytensä vuoksi. Meluongelmista huolimatta Ruukinlahden puisto on

tärkeää saaren sisäistä vihersormialuetta joka ulottuu Länsiulapanniemestä Myllykallion kautta ko. puistoon. Vihersormiajatusta voisi vahvistaa rakentamalla alikulkukäytävä Ruukinlahden Puistosta Lemissaareen. Pyrkärin päälle levittyvän ja Lemislahden ja Nackapuis-ton rantaan ulottuvan rakentamisen sijasta tulisi vahvistaa näiden alueiden merkitystä virkistysalueina ja ulottaa Seurasaaren selän virkistysaluemerkinnät tällekin alueelle.

M176, M177

Länsiväylän päälle rakennettavalle kannelle ja nykyisen Pyrinnön kentän paikalle suunnitellut rakentamisalueet olisivat toteutuessaan asuin-viihtyvyyden kannalta arveluttavat niin melu-haittojen kuin päästöjenkin kannalta tarkastel-tuna. Asukkaiden kannalta luonnoksen toteu-tuminen merkitsisi mm. harrastusmahdolli-suuksien supistumista Lauttasaaren alueella.

M86, M77

Pyrinnön kenttä Lauttasaareessa on osa perin-teikästä kulttuurimaisemaa. Alueella on moni-puolinen urheilukeskus. Nykyistä pienemmän urheilukentän tuominen kahden viikasta liikennöidyn tien väliin ei puhu hyvän virkistys-alue-ajattelun puolesta.

M178, M24, M175, M27, M170, M287, M130

Lauttasaaren urheilupuiston uudelleenkaavoit-tusta asuntotuotantoon ja Pyrkän kentän siir-tämistä Ruukinlahden puistoon pidämme tor-juttavana ajatuksena.

M110, P5

Lauttasaari tarvitsee Pyrkän urheilukentän, varsinkin kun koko saarella on urheilutiloja poikkeuksellisen vähän ja asukkaita koko ajan tulossa lisää.

Myllykallio

L29, M185

Pohjois-Lauttasaareen on osoitettu kerrostalo-valtaisia asuinalueita. Ainoana metsäisenä ekologisena viherväylänä alue yhdistää eteläi-set ja pohjoiset rantametsät Lauttasaareessa.

M36

Emme voi hyväksyä Myllykallion kerrostalora-kentamista, joka selvästi lisäisi kohtuuttomasti alueen asukastiheyttä. Kaupunginosamme, merellisen saaren, yllirakentaminen muuttaisi peruuttamattomasti alueen luonteen lisäänty-vin liikenneongelmin ja melusaastein.

M185, M99, M93, P4/ 17 osanottajaa

Rakentamista ei voi hyväksyä Myllykallion rin-teelle. Länsiulapantieltä Myllykallioon menevä alue on tärkeä luonnontilainen, vihersormi. Alue pitää merkitä virkistysalueeksi. Ehdotettu kerrostaloalue tuhoaisi Litorinameren loppu-vaiheen rantamuodostuman. Myllykallio oli eräs keskeisin ilmatorjuntatukikohta. Raken-

nukset joutuisivat puristuksiin Myllykallion poh-joisrinteen ja Länsiväylän/Lauttasaarentien lii-kenneväylien väliin.

M179

Katajajarjun kannen ja Myllykallion metsän reunaan sijoittuvan rakentamisen vaikutuksia määriteltäessä tulisi huomioida Lauttasaaren sisäiset vihersormet, joista tärkein ulottuu Län-siulapanniemestä Myllykallion kautta Ruukin-lahden puistoon.

M178/ Lea Huida

Asuntojen rakentaminen Länsiväylän välittö-mään läheisyyteen on liikenteen ilmansaastei-den vuoksi harkitsematonta. Säästää Mylly-kallion kuusimetsät.

Koivusaari

M179

Kansainvälisestäkin merkittävä virkistyslaitos Saunaseura sijaitsee 20-30 metrin päässä suunnitellusta täyttöalueesta. Koivusaaren ete-läosa pitäisi merkitä virkistysalueeksi ja poh-joisosa suojata luonnontilaisena ranta-alueena.

L69

Ympäristökeskus suhtautuu varauksella Koi-vusaaren osoittamiseen asuntoalueeksi tässä laajuudessa.

L3

Koivusaaren merkintä rakentamisalueeksi on monella tavalla ongelmallinen. Se edellyttää laajaa merentäyttöä, yhteisellä alueella, jolla on suuri maisemallinen merkitys Espoolle. Koivusaaren uuden rakentamisalueen koko on sen edellyttämiin suuriin kynnysinvestointeihin (maanalainen metroasema ja eritasoliittymä Länsiväylälle) nähden varsin pieni eikä vaikuta taloudellisesti toteuttamiskelpoiselta. Kun me-rentäyttöalueella on myös kielteisiä maisemal-lisia vaikutuksia, on koko varauksen tarpeelli-suus kyseenalainen. Yleiskaavan toteuttamis-suunnitelmaa onkin pidettävä varsin optimisti-sena. Tämä voi tulla ongelmalliseksi seudun asuntotuotannon kannalta ja johtaa seudun yhdyskuntarakenteen hajautumiseen.

M244, M180

Koivusaaren rantojen täyttämistä ei tule toteut-taa. Länsiväylän merinäköala Westendin ja Lauttasaaren välissä on erityisen kaunis. Ran-tojen ja salmien täyttäminen vahingoittaa ve-den laatua ja heikentää veden kiertoa. Tämä on paitsi rajallinen kunta-asia myös valtakun-nallinen kysymys. Kaikkia vaihtoehtoja läntisel-le liikenteelle ja metroaseman sijainnille ei ole analysoitu.

M333, M269, M178/ Pirjo Rantanen, L29, M136, M187

Koivusaaren alue tulee eteläosiltaan merkitä virkistykseen ja pohjoisosan luonnontilaiset rannat merkinnöillä suojata osana Läntistä vihersormea. Koivusaarella on merkitystä Laajalahden ja Seurasaaren selän vesiolosuhteille. Tähän asti tehdyt virtaustutkimukset eivät pysy ennakoimaan veden laadun muutoksia Natura-alueella.

Koivusaarta on kehitettävä purjehduskeskukseksi.

M136

Koivusaarta ei tule rakentaa, ja luonnoksen maantäyttömerkinnät tulee poistaa. Samoin saaren ympärille merkitty suunnittelutarvealue -merkintä tulee poistaa.

M187

Koivusaaren ja Katajaharjun kannen rakentaminen toisi selkeän lisäyksen sekä Länsiväylän jo ennestään ruuhkaiseen liikenteeseen että Lauttasaaren läpi ajavaan liikenteeseen.

M93

Rakentamattomilla rannoilla on kasvava arvo kaupungille ja sen asukkaille.

Metroaseman sijoituksesta Koivusaaren ja metron linjauksesta Koivusaaren kautta tulee luopua. Metron käyttäjämäärä ei voisi saavuttaa täällä kannattavuusrajaa.

M110

Koivusaaren, jota on aikoinaan käytetty kaato- paikkana, ympäristön täyttämistä ei voi hyväksyä. Näin raju merimaisemien sulkeminen on liian kallis hinta metroasemasta ja mahdollisista työpaikoista. Saarelle suunniteltu tieramppi ja asukkaista aiheutuva autoliikenne lisääisivät autoliikennettä sekä Länsiväylällä että Lauttasaarella merkittävästi.

M235

Koivusaaren rakentamissuunnitelmasta tulee luopua ekologisin ja maisemallisista ja sosiaalisin perustein Uuden yhdyskunnan rakentamisen ympäristölliset vaikutukset ovat liian mittavat.

M135

Säästäkää Lauttasaaren rannat koskemattomina.

M178/"Kristiina"

vastustan yleiskaavan 2002 ehdotuksia Koivusaaren rakentamisen ja moottoritien kattamisen osalta.

M130

Vastustan Lauttasaaren nykyisiä kehityssuunnitelmia. Vastustan kauniin saaristomme etenkin Koivusaaren täyttösuunnitelmia metron takia. Töölön kautta kulkevaa metrolinjausta tulisikin edelleen selvittää.

M3, M334, M4, M341, M38, M4

Olen ymmärtänyt että Kulosaaren metroaseman piiriin kuuluva asukasmäärä (noin 3500 henkeä) on liian pieni perustelemaan yhtä met-

roasemaa. Koivusaaren suunniteltu asukasmäärä on samansuuruinen.

M4, M16

Vastustan Lauttasaaren nykyisiä kehityssuunnitelmia ja etenkin Koivusaaren selän täyttämistä kunnanrajaan saakka.

M165, M39, M36, M187, M327

Koivusaaren kehittäminen veneilykeskukseksi ja viheralueena palvelisi mielestäni parhaiten helsinkiläisten nykyisiä ja tulevia tarpeita.

M232

Lisärakentamisen merkittävin yksittäinen perustelu on länsimetron kannattavuus. On kyseenalaista missä määrin alueille muuttavat asukkaat olisivat joukkoliikenteen käyttäjiä.

M178/Anonyymi

En kannata Koivusaaren täyttämistä, enkä Länsiväylän päälle valettavaa betonikantaa johon tulisi talot päälle ja vietäisi myös urheilukenttä nuorisolta.

M133

Yleiskaava- luonnosta tulisi muuttaa siten, että Lauttasaaren alueelle esitetyt Koivusaaren asuntoalue ja merentäyttö sekä ns. Katajaharjun kansi poistetaan ja nämä alueet osoitetaan nykyiseen tapaan virkistysalueiksi.

Kun kaupunkisuunnitteluvirasto ei ole esittänyt mitään erityistä perustetta sille, miksi esiselvitysvaiheessa ei osallisia kuultu, on kaavoitusmenettelyssä toimittu vastoin MRL:n säännöksiä ja edellä Uudenmaan ympäristökeskuksen lausunnossa esitettyjä periaatteita.

Koivusaaren täyttöjen vaikutusalueella sijaitsee Laajalahden Natura 2000-alue, jonka erityisenä suojeluperusteena on alueen linnusto. Täten Laajalahden alueen veden laatuun vaikuttavat hankkeet voivat aiheuttaa LSL 65 §:n tarkoittamin tavoin alueen suojeluarvojen merkittävää heikentymistä. Jos tällaisen vaikutuksen riski on olemassa, tulee saman lainkohdan mukaisesti kaikkien vireillä olevien hankkeiden yhteisvaikutukset Natura 2000 alueeseen, arvioida erillisessä menettelyssä. Yleiskaava- luonnoksessa on todettu (s. 111) täyttöjen aiheuttamista virtausvaikutuksista, että "Täytöillä ei ole merkittävää vaikutusta Laajalahden veden vaihtuvuuteen." Päätelmä on lähteenä olleen selvityksen loppuraportin perusteella selvästi virheellinen. Virtaus selvityksen lopullisessa versiossa todetaan nimenomaan Laajalahden osalta seuraavaa:

"Täyttöjen vaikutus Laajalahden veden viipymän laskentaan oli ongelmallista johtuen lahden pienestä vedenvaihdosta. Varsinkin talvikaudella lahden vesi ei juurikaan ehtinyt vaihtua. Tällä laskenta-ajalla ei lahden veden viipymässä syntynyt oleellista eroa nykytilan ja eri täyttövaihtoehtojen välillä. Täyttöjen merkitys on kuitenkin herkkä veden vaihdunnalle

Munkkiniemen ja Kuusisaaren välisessä salmessä. Mikäli virtaukset tässä salmassa ovat suurempia, vaihtuu vesi Laajalahdessa selkeästi enemmän, mutta samalla myös Keilaniemen - Lehtisaaren täytön vaikutus kasvaa oleellisesti."

Edellä esitetyn perusteella on selvää, ettei Koivusaaren täytön vaikutuksia yhdessä muiden suunniteltujen hankkeiden kanssa ole LSL 65 §:n vaatimin tavoin selvitetty.

Koivusaaren suunniteltu asuinalue ja Katajaharjun kansi muodostaisivat toteutuessaan niin maankäyttö ja rakennuslain yleiskaavavaatimusten kuin myös monin osin yleiskaava 2002 tavoitteiden vastaisen kaavaratkaisun heikentäessään alueen olemassa olevan asutuksen elinympäristöä merkittävästi.

M315

Koivusaaren sekä Lauttasaarella Katajaharjun liittymän, Maamonlahden alueen ja saaren eteläosien rakentamissuunnitelmista on luovuttava. Saaristomaisemaan sopiva rakentamisen tyyli on säilytettävä ja vältettävä raskaita, korkeita kortteleita.

Ulkoilureitti Lauttasaaren rantoja pitkin ja länteen Koivusaaren kautta on pidettävä ainutlaatuisena maisemana. Koivusaarta on mahdollista kehittää purjehdus- ja veneilykeskuksena.

M133

Yhtiömme vastustaa Katajaharjun liittymän alueen, Pyrkän kentän ja Koivusaaren alueen rakentamista kaavaluonnoksessa esitetystä määrin ja tavalla. Ongelmaksi nousee palvelujen järjestäminen moninkertaiselle asukasmäärälle, yksityisautoliikenteen ongelmat, joita ei metro tule poistamaan, uusien asukkaiden autojen paikoitus, rakentamisaikaiset liikenne-, pöly, melu-, ym. haitat.

M21

Vi anser att Pyrkä idrottsplan bör vara i framtiden på samma plats som nu.

I generalplanen för Drumsö bör reserveras en tomt (på marknivå) för en mindre S F P Drumsö bollhall för träningsändamål. Vi föreslår att hallen placeras mellan Drumsövägen och Västerleden, genast öster om Braxviksvägen (tomt 1/618). Vi anser att skolbyggnaden (nu Arcada) vid Ådstigen bör bevaras som skolbyggnad även i framtiden.

M168

Koivusaaren rakentamiselle en näe estettä, mikäli sen vilkas virkistyskäyttö veneilijöille ja muiden ulkona liikkujille pystytään säilyttämään. Tämä edellyttää, ettei virkistyskäyttöä lopeteta rakentamisen ajaksi, vaan rakentajat antavat tilaa harrastamiselle ja vastavuoroisesti ulkoilijat suvaitsevat rakentamisesta aiheutuvan ylimääräisen liikenteen ja melun.

M106

Vastustan Kuusisaaren kaavoitus-suunnitelmaa sekä maisemallisista syistä että saarella sijaitsevan ison siirtolohkareen takia.

M316

Vastustan Yleiskaava 2002 -hankkeessa Lauttasaaren ja Lauttasaaren lähiympäristöön läheisesti liittyvään Koivusaaren kohdistuvia rakennussuunnitelmia. Vastustan ns. Pyrinnön urheilukentän alueen uhraamista rakentamiselle. Lauttasaarella ei tähänkään mennessä ole ollut urheilu- ja liikuntapaikkoja järkevässä suhteessa alueen väestöön nähden.

M258

Koivusaaren voisi rakentaa Länsiväylän molemmin puolin matalan toimistorakennusten jonon, ehkä länsiväylä voisi olla katettuna tältäkin osalta, jos moottoritie kulkee Katajaharjun kohdalla kannen alla.

P5

Koivusaaren venesatama säilytettävä. Laajennetaan Koivusaaren veneilyaluetta. Tarvitaanko Koivusaaren metroasemaa välttämättä? Koivusaaren rakentaminen lyhytnäköistä ja turhaa.

Seurasaarenselän vesistöalueen kulttuuri- ja ympäristöarvojen takia Koivusaaren uudelleen kaavoituksesta tulisi luopua.

M330, M178/ Eeva Heinonen, M178/ Kaisu Kiviranta, M178/ Pekonen, M5, M48, M49, M316, M268/ Marja Alestalo, M214, M290, M322, M151, M42, M282, M325/ 15 nimeä adressi, M133, Sotkatie 6, M287, M73, M77, M165, M27, M287, Anonyymi, M232, M130, M240, M44, M45, M5, M26, M270, M270, M51, M147

Koivusaarta ei tule rakentaa esitetystä tavalla toimisto- ja asuntoalueeksi, vaan pitäytyä luonnonrantoja ja puuston siluettia noudattavassa massoittelussa. Vastustamme meren täyttöjä Helsingissä yleensä ja metron takia. Veden vaihtuvuus Lauttasaaren pohjoispuolisella alueella vähentyisi merkittävästi. Järkevää olisi kehittää Koivusaarta edelleen pelkästään virkistyskäyttöalueena - kehittääkö Koivusaaresta veneily/purjehduskeskus.

M279

Toiminta Koivusaarella on elinkeinomme edellytys. Asiakkaat ovat lähiympäristöstä, kulkuyhteys myös vesiteitse. Meillä on pitkäaikainen vuokrasopimus kaupungin kanssa ja olemme siksi rakentaneet alueelle nykyaikaisen venehuoltohallin missä toimintamme tapahtuu. Haluamme jatkaa toimintaamme Koivusaarella, tarjota entistä monipuolisempia palveluja veneilijöille esim. oma huoltolaituri ja jätteen keräävä veneiden pesupaikka, säilyttää vapaa-ajanfunktion saarella mahdollisimman laajana, säilyttää asiakkaillemme pääsyn vesitse korjaamollemme.

M348

Yhtiömme Viking Nordic Ab vastustaa jyrkästi Lohiapajalahden edes osittaista täyttöä tai rakentamista seuraavin perusteluihin.

Nyt kohtuullisesti toimivaa kokonaisuutta ei voida saada nykysuunnitelmin millään paremmaksi, päinvastoin, kun Lauttasaaren katuja ja siltoja ei enää näin jälkikäteen voi leventää, liikenne tulee ruuhkautumaan täysin koko työpäivän ajaksi, aiheuttaen turhia, suuria kuluja yhtiöllemme tavarantoimituksissa sekä viivästyksiä asiakastapaamisissa. Pysäköintitiloja ei käytännössä ole juuri lainkaan edes nyt, miten sitten kun n. 1000 uutta asukasta autoineen tulee jakamaan nyt jo olematonta tilaa.

Yhtiömme johto sekä omistajat ovat erittäin huolestuneita mahdollisesta Lohiapajalahden täytöstä aiheutuvista

ylimääräisistä kuluista sekä asiakkaiden menetyksestä Espoossa toimivalle kilpailevalle yritykselle.

Mahdollisen Lohiapajalahden täytön ja rakentamisen toteutuessa joudumme vakavasti harkitsemaan koko toimintamme siirtämistä Espooseen, jossa on todennäköisesti paremmat toimintamahdollisuudet tulevaisuudessa takaava ympäristöpolitiikka. Keskusteluissa muiden lähialueilla toimivien yritysten johdon kanssa olemme ymmärtäneet että emme ole millään muotoa ainoa yhtiö joka on tästä YK 2002 "kehityksestä" erittäin huolissaan.

M176

Kaikille Länsiväylää käyttäville autoileville Koivusaaren suunniteltu rakentaminen merkitsisi luonnonkauniin kulttuurimaiseman pilaantumista.

M299

Vuonna 1937 perustetun, nykyisin 3000-jäsenisen Suomen Saunaseura ry:n tarkoituksena on suomalaisen saunaperinteen vaaliminen. Seura toimii Lauttasaaren Vaskiniemessä vuonna 1952 valmistuneessa rakennuksessaan missä on kuusi erityyppistä saunaa. Vuonna 2001 saunoissa oli 22.000 kävijää. Vaskiniemi on tarjonnut aidon suomalaisen saunan Helsingin kaupungin vieraille ja monien lähetystöjen virallisille edustajille. Saunaseuran mahdollisuudet saunojen ylläpitäjänä luonnon ympäristössä päättyvät heti, jos Koivusaaren rakentamissuunnitelmaa aletaan toteuttaa. M146

Yleiskaava 2002:ssa tulee Koivusaarta kehittää veneily-, vesiturheilu- ja puistoalueena, luopua Koivusaaren kaavoittamisesta asuin- ja toimistoalueeksi, luopua metroaseman sijoittamisesta Koivusaareen. Koivusaaren rakentaminen merkitsisi siellä sijaitsevien veneilytoimintojen siirtymistä muualle.

Suunnitelmista ei myöskään käy ilmi, ketkä Koivusaareen rakennettavaksi kaavailtuja venepaikkoja hallinnoisivat.

M178/Eeva Heinonen

Lauttasaaren ja Koivusaaren väliin jätettävä oja ei korvaa nykyistä tilannetta. Liikenne Koivusaaren ja Lauttasaaren välillä ja Länsiväylällä ruuhkautuu. Metro ei auta ruuhkiin. Liian paljon asukkaita samalla alueella aiheuttaa ahdistusta. Asumisviihtyvyys kärsii.

M178/Minna Säpyskä-Nordberg

Koivusaaren osalta en vastusta rakentamista sinänsä mutta massiivista kerrostaloaluetta merenpohjatäyttöineen ei tule missään tapauksessa toteuttaa.

M178/Paavo Ahrenius, Kaisa Lillqvist, Märta ja Olof Moring, Anonyymi

Vi anser att Björkholmen inte skall utvidgas och bebyggas med höghus. Motiveringen att en eventuell metrolinje skall löna sig är inte trovärdig. Om Björkholmen enligt planerna skall bebyggas med lyxbostäder, bebos de inte av metropassagerare utan av bilister, som därmed ytterligare överbelastar gatutrafiken.

M178/Alli, Eero Syvänoja

Vastustamme liiallista merialueen täyttöä Koivusaareissa. Mikäli täytyy rakentaa olisi parempi tehdä muutama korkeita rakennuksia ja ranta-alueille matalampia. Samaa tietysti koskee Maamonlahti-, Lemislahti-, Katajaharju- aluetta josta toivottavasti ei tule mitään.

M133

Mitä tulee kannen rakentamiseen moottoritien päälle ja sen päälle suunnitelluille asuinrakennuksille voidaan kysyä haluaako kukaan asua moottoritien päällä. Erityisesti meitä huolestuttaa liikenne Koivusaareen ja Lauttasaaren välillä, joka tulee lisääntymään. Esitämme pohdittavaksi pääasiallisen liikenteen muuttamista kulkemaan Koivusaareen Länsiväylältä hyödyntäen Hanasaaren liittymää. Olemme huolestuneita Vaskiniemessä olevan Saunaseuran puolesta.

M24, M175

Jätkäsaaren ja Koivusaaren tehokkuusluvun nostaminen Ruoholahden tasolle johtaa liialliseen tiheyteen. Kaupunkikuvasta tulee näillä alueilla tukkoinen ja liikenteestä ruuhkainen. Erillään muusta kaupunkirakenteista sijaitsevan Koivusaaren asukaskanta (3500) ei riitä kunnollisten palvelujen ylläpitämiseen. Maise- ja kulttuuriarvoja tuhoavasta Koivusaaren rakentamisesta tulisi luopua.

M178/Anna Slunga-Tallberg

Koivusaareissa on vain yksi asukas kirjoilla. Tiedämme että hän ei halua metroasemaa, hän tyytyy Lauttasaaren linja-autotarjontaan. Olemme metron kannalla Espooseen, mutta

sen ei tarvitse johtaa Koivusaaren asuntorakentamiseen.

M257

Koivusaaren rakentaminen tuntuu turhalta. Lauttasaaren yhden osan, Katajajarjun, eteen suunniteltu Koivusaaren merialueen täyttämisen, pilaisi Katajajarjun omaleimaisuuden: Koivusaari on toimiva veneily- ja vesiuhrilukeskus, joka yleisenä puisto- ja virkistysalueena toimii myös laajemmin Lauttasaaren, Ruoholahden ja keskustan asukkaiden ulkoilualueena.

M296

Vastustan keinotekoisia -kauniin saaristomme - täyttösuunnitelmia metron takia.

M230

Koivusaaren pinta-alan laajentaminen täyttämällä ei vastaa kaupunkilaisten etuja.

Koivusaari on kahden pursiseuran toimiva veneily- ja vesiuhrilukeskus, joka yleisenä virkistysalueena toimii myös laajemmin Lauttasaaren ja keskustan asukkaiden ulkoilualueena. M44, M45, M82, M178/ R. Lahaine, M43

Vastustan Lauttasaaren - Koivusaaren täyttöhanketta. Eikö Helsinki muka saa rakennuskelpoista maata muualta kuin täyttämällä upeata ranta-alueita?

M346, M28

Koivusaaren rakentaminen ja Katajajarjun kattaminen tai metro eivät tuo helpotusta lisääntyvään liikenteen aiheuttamiin ongelmiin Länsiväylällä. Töölön-linjauksen suunnittelua tulee jatkaa. Tulevat asukkaat liikkuvat omilla autoilla! Koivusaaren rantojen täyttö aiheuttaisi vahinkoa ympäröivälle vesialueelle.

Plussaa

Lauttasaaren lehden lukija

Koivusaari saattaisi rakennettuna mataline taloineen, puineen ja pensaineen olla kauniimpi kuin nyt, koska se on nykyisellään todella ruma veneiden säilytyspaikka.

M219

Koivusaareen saa puolestani rakentaa asuntokantaa, mutta sen tulee ehdottomasti olla saaristohenkeen sopivaa korkeintaan 2-kerroksisia pienkerros- ja rivitaloasuntoja esim. puuverhoiltuna. Koivusaaresta ei missään tapauksessa saa tulla uutta Ruoholahtea eikä sitä saa keinotekoisesti laajentaa merta täyttämällä.

Koivusaari Metro

M354, M355

Espoolaiset ruuhkauttavat Ruoholahden, jota kautta lauttasaarelaisten on kuljettava. Nykyoloissa metro on rakennettava Lauttasaaren kautta ilman Koivusaarivarausta.

M304

Vastustan keinotekoisia täyttösuunnitelmia Metron takia. Länsimetro varmasti "kannattaa" jo rakennettujen etelä- Espoon ja Lauttasaaren väestömääriä varten.

M112

Olen metron kannalla mutta metrolla ei voi perustella rantojen täyttöä ja lisärakentamista. Käyttäjät on tarpeeksi muutenkin.

M270

En halua yhtä ainoata toimistotilaa esim. Meripuistotien läheisyydessä Lauttasaareissa. Metro on tervetullut mutta ei mitään parkkihalleja tai kauppakeskuksia sen läheisyyteen.

M178/"Kristiina"

Mikäli Lauttasaaren suunnitelmat johtuvat suunnittelusta metrosta, lienee parasta linjata metro Töölön ja Munkkiniemen kautta Espooseen. Metro ei ole vastaus liikennehuuhkiin.

M327

Yleiskaava-ehdotus ei huomioi iäkkäiden asukkaiden tarpeita Lauttasaareissa. Tarvitsemme kattavan sisäisen julkisen liikenteen, jotta vanhuksat pystyvät asumaan kodeissaan mahdollisimman pitkään.

M170

Metron havittelemisen espoolaisten iloksi tuntu olevan kaavaa ohjaavana tekijänä. Toivon, että suunnittelu huomioisi Helsingin asukkaiden hyvinvoinnin ja tulevien palveluiden turvaamisen.

M175

Kantakaupungin läheisyydellä ja raideliikenteellä perustellaan Lauttasaaren ja sen lähi-alueiden tehokkuuslukujen nostamista. Mikäli länsimetron rakentaminen jää toteutumatta, seuraus voi olla liikenteellisesti erittäin hankala. Ruoholahteen muodostuu tukkeuma.

M315

Lauttasaareen on suunniteltava vain yksi metroasema.

M135

Metro Lauttasaareissa on tyhmä ajatus. Parempi olisi vetää länsimetro ruuhkaisen Töölön kautta.

P5

Lauttasaari: metron rakentamista vastustetaan, nykyinen linja-autoliikenne toimii siellä hyvin.

M107

Lauttasaarelaisten kannalta metro ei ole tarpeellinen.

Palautelomakkeet:

- Koivusaaren merentäyttö muuttaa luontoa ja ympäristöä enemmän kuin vastaava hyöty on uusista asunnoista

- Koivusaaren eteläosan vesiuhrilukeskusta kehitettävä, toimistot, asunnot ja metroasema Länsiväylän pohjoispuolelle

- Koivusaarta tehdessä merta ei tulisi täyttää pohjoiseen, virtaus jää pieneksi, syntyvä kana-va rehevöityy ja uudet talot varjostavat ilta-auringon Katajajarjasta.
- Koivusaari vihastuttaa. Pitäisi luopua koko suunnitelmasta.

Vastaus:

Kantakaupunki ja siihen rajautuvat alueet ovat edullisia asuinalueita ympäristön ja kestäväen kehityksen kannalta, joukkoliikennepalvelut ovat seudun parhaat ja työmatkat lyhyimmät. Koivusaaren meritäytölle suunniteltu uusi asuntoaluevaraus sekä Pajalahden asemakaavoitusvaiheessa oleva lisärakentaminen perustuvat metron jatkamiseen Espooseen. Samoin Länsimetroon tukeutuvat Katajajarjun uusi Länsiväylän kannelle rakennettava asuntoalue sekä urheilukentän asuntoaluevaraus. Urheilukenttä siirretään Ruukinlahden puistoon.

Koivusaaren alue on yleiskaavassa merkitty suunnittelualueeksi, jolloin yleiskaavassa esitetään yleispiirteisesti alueen eri maankäyttöluokat sekä niiden suhteet. Alueen yksityiskohtaisempi maankäytön suunnittelu tapahtuu asemakaavaosastolla. Koivusaarella on varauduttu venesatamatoiminnan kehittämiseksi. Myllykallio on yleiskaavassa pääosaltaan merkitty virkistysalueeksi. Lisäksi yleiskaavassa on virkistysalue sekä osin ympäröivät korttelit merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Yleiskaavan asuntoaluevarauksen puitteissa tapahtuva mahdollinen lisärakentaminen selvitetään yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.

Raideverkossa länsimetro on pääkaupunki-seudun strateginen ykköshanke. Siksi se on pidettävä myös suunnittelussa ja toteutuksessa tällaisessa asemassa.

Länsimetron Ruoholahti-Matinkylä tarve- ja toteuttamiskelpoisuus selvitys on valmistunut (lokakuu 2002). Mikäli pääkaupunkiseudulla syntyy riittävä yksimielisyyksi asiasta, käynnistyy seuraavaksi länsimetron yleissuunnitelman laatiminen ja YVA-prosessi. Tässä yhteydessä käsitellään siihen liittyvät kysymykset yksityiskohtaisesti.

Läntinen suurpiiri

Yleiskaavan aluevarausten rajauksia ei tule lukea tonttitarkkuudella. Merkinnät osoittavat periaatteellisen ratkaisun tilanvarauksille. Aluevarausten rajaukset täsmentyvät tarkemman suunnittelun yhteydessä. Yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä nyt saadut de-

taljoitidut huomautukset ovat suunnittelijoiden käytössä.

Läntinen suurpiiri on melko vakiintunutta aluetta, jolle suurempia muutoksia ei tässä yleiskaavassa ole esitetty. Painopiste kaupunkirakentamisen mittavimmissa muutoksissa on siirtynyt enemmän itäisille ja koillisille alueille. Erillisiä rakennushankkeita koskeviin mielipiteisiin ei yleiskaavan yhteydessä vastata.

Malminkartano

L71

Honkasuolle on yleiskaavaluonnoksessa merkitty pientalovaltainen alue. Vantaa katsoo, että ensisijaisesti tulee ratkaista em. yhteydet Kehä II:lta Myyrmäkeen ja että Myyrmäen aluekeskuksen lähellä tulee täydennysrakentamisen olla tiivistä ja tehokasta. Keskuksen kyljessä tehokas rakentaminen on perustelumpaa kuin esim. Hakuninmaan pohjoisosassa, johon yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu pääosin kerrostalorakentamista.

Vastaus:

Honkasuon alue on tarkoitus rakentaa kaupunkimaisen tiiviiksi pientaloalueeksi jolloin oleellista eroa maankäytön tehokkuudessa verrattuna kerrostalorakentamiseen ei synny. Helsingissä on nykyisin suuri kysyntä pientaloasumisesta, johon mm. Honkasuon alueella pyritään vastaamaan. Hakuninmaan pohjoisosan asumisen kerrostalovaruksella pyritään tehokkaaseen asuinalueeseen jolloin saavutetaan riittävän suuri väestöpohja ja sijaintiinsa nähden hyvä palvelutarjonta.

L21

Mätäjoen kaupunginosapuiston kaksi osaa tulee yhdistää ja liittää siihen Malminkartanon ympäristö.

Pääkarttaan tulee merkitä Malminkartanossa Piianpuisto ja Munkkivuoren halkaiseva iso viheralue.

Läntisessä suurpiirissä on yleiskaavakarttaan Kannelmäessä Martinlaakson radan länsipuolella merkitty viheralue Mätäjoen laakson laajentumana. Tämän viheralueen paikalla on kerrostaloja. Radan itäpuolella rakennusalue on merkitty rataan kiinni nykyisen puiston paikalle. Nämä merkinnät tulee korjata ja nykyinen puistoyhteys Mätäjoen laaksosta radan itäpuolelle tulee osoittaa pääkartassa.

Talin varikkoalueen muuttaminen rakennusalueeksi on kaupungin omalle toiminnalle vahingollista, Korvaavaa puupankkialuetta on mahdoton löytää. Rakentamisen varaus on poistettava. Konalan kehittäminen varsinkin Vihdintien varrella, on perusteltua maisemalli-

sista syistä. Honkasuon osittainen rakentaminen on perusteltua, kunhan virkistuksen tarpeet ja varsinkin seudulliset yhteydet huomioidaan.

Vastaus:

Uusien asuntorakentamisalueiden varaukset perustuvat yleiskaavassa nähtävillä olevaan asukasmäärän kehitykseen. Yleiskaavan virkistysaluevarauksissa keskeisimpiä ovat virkistysaluekokonaisuudet ja -suurrakenteet sekä niiden tasapainoinen tarjonta. Tiivistyvässä kaupungissa virkistysalueiden arvo korostuu ja niiden tasokkuudesta ja käyttökelpoisuudesta kaikille on pidetty ensiarvoisen tärkeänä. Kaupungin kehityksen ja kasvun myötä yksittäisissä kohteissa vapaa-alueista joudutaan luopumaan.

Honkasuo

Yleiskaava 2002 -luonnoksessa on Honkasuon alue varattu pientalovaltaiseksi asuinalueeksi. Alue rajautuu lähelle Malminkartanon täytemäkeä ja vuoden 1992 yleiskaavassa alue on merkitty virkistysalueeksi. Alue yhdistyy pohjoisessa maakunnallisesti tärkeään ekologiseen käytävään, joka kulkee Espoon kaupungin alueelta Laajalahdesta pohjoiseen Rajatorpan ja Vantaan Myyrmäen kautta. Suunniteltu asuinalue kaventaa viherkäytävää ja heikentää sen arvoa toimia ekologisena käytävänä.

M65

Yleiskaavan tulisi turvata myös Konalan vähittäiskaupan yksikön olemassaolo merkitsemällä myös se yleiskaavaan suuryksikkömerkinnällä.

Vastaus:

Yleiskaavaan ei ole merkitty erikseen vähittäiskaupan suuryksiköitä vaan palveluverkon yksittäiset kohteet ratkaistaan asemakaavatuksen yhteydessä.

M127

Esitämme, että tilan Malmgård RN:o 4:19 alueelle tutkitaan mahdollisuudet asuntorakentamisen sijoittumiselle. Sorolantien eteläpuolella oleva palstaviljelyalue tulee mielestämme osoittaa pientalovaltaisen asumisen alueeksi. Esitämme myös, että kyseisen tilan alueelle osoitetaan täydentävää asuntorakentamista Malminkartanontien ja Kartanometsäntien rajaamalle alueelle.

Esitämme, että yleiskaavaluonnoksessa pientalovaltaiseksi alueeksi merkitty Honkasuon alue muutetaan kerrostalovaltaiseksi alueeksi, koska alue liittyy kiinteästi kerrostalovaltaiseen Myyrmäen alueeseen.

Kannelmäki, Pasuunatie 2. tontti 33192/2

Kyseinen tontti on yleiskaavaluonnoksessa virheellisesti merkitty virkistysalueeksi. Tontin asemakaavan mukainen kaavamerkintä on K ja rakennusoikeusmäärä 15.800 kem². Pyydämme että kyseinen tontti merkitään yleiskaavaluonnoksessa kerrostalovaltaiseksi alueeksi.

Hakuninmaan alue

Esitämme, että tilan Malmgård RN:o 4:19 alueella sijoitetaan asuntorakentamista Perhekunnantien pohjoisosan ja Suvuntien varrella oleville alueille.

Esitämme myös, että korttelin 33315 aluetta laajennetaan lounaaseen, suunnitellun Katsastustien varrelle.

Vastaus:

Honkasuon alue on tarkoitus rakentaa kaupunkimaisen tiiviiksi pientaloalueeksi jolloin oleellista eroa maankäytön tehokkuudessa verrattuna kerrostalorakentamiseen ei synny. Helsingissä on nykyisin suuri kysyntä pientaloasumisesta. Melko äskettäin toteutettuun Malminkartanon alueen lisärakentamismahdollisuuksien mittava laajentamista ei ole katsottu tällä yleiskaavakierroksella mahdolliseksi. Erilisiä aluevarauskohteita, joita vuorovaikutusmenettelyn yhteydessä on esitetty ja käsitelty, tullaan tarkemman suunnittelun yhteydessä jatkossa huomioimaan.

M192

Yleiskaava 2002:n laadinnassa noudatetaan vuoden 2000 alussa voimaan tulleen maankäyttö- ja rakennuslain mukaista menettelyä. Kuitenkin asukkaiden mahdollisuuksissa pehentyä suunnitelmaan ja erityisesti sen yksityiskohtiin on edelleen kehittämistarpeita liian vähäisen esittelymateriaalin yleispiirteisyyden vuoksi. Rakennusviraston viherosaston viheraluesuunnittelu on viivästynyt ja toteutetaan vasta vuonna 2003, joten sen tulokset eivät ehdi vaikuttamaan yleiskaavaan. Tilanteen ongelmallisuus korostuu sen vuoksi, että Malminkartanossa juuri viheralueiden ja kulttuurihistoriallisen maiseman merkitys on erityisen korostunut!

Yleiskaavassa on jäänyt puutteelliselle huomiolle maanalainen rakentaminen. Esim. Malminkartanossa Asukasyhdistys on esittänyt kallioon louhitun uimalan ja väestösuojan rakentamista rautatieaseman tuntumaan. Kalliorakentaminen tietyissä Malminkartanon kaltaisissa kohteissa voisi olla hyvinkin käyttökelpoinen vaihtoehto jo lähitulevaisuudessa, esim. yleiskaavan suunnitteluhorisontilla.

Malminkartanolaiset pitävät tärkeänä nykyisen asumismuodon ja - ympäristön ja sen erikoispiirteiden säilyttämistä.

Kaupunkirakenne pitäisi säilyttää asukkaiden toivomusten mukaisena pääosin nykyisellään olemassa olevilla asunto- ja viheralueilla. Uudisrakentaminen tulisi toteuttaa teollisuuskäytöstä vapautuville alueille ja joutomaille.

Kaavassa on nyt selvästikin huomioitu Asukasyhdistyksen aiemman kannan mukaisesti esittämiä (vrt. pajatyöskentelyn yhteenveto) Malminkartanossa löytyneitä täydennysrakentamismahdollisuuksia. Näitä kohteita tulisi kehittää yhdessä asukkaiden kanssa. Näin voitaisiin edesauttaa esim. Kartanoalueen säilymistä ja kehittämistä kulttuurihistoriallisesti tärkeänä alueena.

Väestönkasvun ongelmia ei pidä ratkaista siten, että olemassa olevien asuinalueiden asukkaiden mielipiteet usein sivuutetaan ja asukasmäärää kasvattamalla sivuutetaan myös aiemmat suunnitteluperiaatteet ja tuhoetaan aiempi yhdyskuntarakenne. Hallittu lisärakentaminen hyvin harkittuihin kohtiin yhteistyössä asukkaiden kanssa on asia erikseen. Tässä suhteessa yleiskaavaluonnos on kuitenkin selkeästi parantunut aiemmista versioista, joskin Kehä II -ongelma on lähes ennallaan. Kulttuurihistoriallisesti ja ekologisesti arvokkaat puisto- ja viheralueet ovat Malminkartanon ehkä arvokkain ominaispiirre ja niitä tulisi kehittää koko Helsingin tarpeita silmälläpitäen.

Malminkartanon päärakennus ja sen ympäristö tulisi edelleen kehittää koko kaupungin kannalta arvokkaana kulttuuriperintönä.

Kartanonmetsän alue pitäisi sekä maisemakokonaisuuden että muinais- ja luonnonhistoriallisten arvojen vuoksi liittää Malminkartanon "Kulttuurihistorialliseen - ja maisemallisesti arvokkaaseen alueeseen".

Työpaikat, toimitilat ja palvelut tulisi sijoittaa asukkaiden ulottuville siten, että liikennetarve ei kasva turhaan. Malminkartanoon on aiemmissa kaavoissa kuitenkin sijoitettu näitä toimintoja siten, ettei kaavoitettuja tontteja ole pystytty rakentamaan. Näiden osoittamista asutuskäyttöön on järkevää myös yleiskaavassa

Palautelomakkeet:

- Malminkartanon viheralueet, Mätäjoen varsi ja kartanomiljöö sekä muinaishistorialliset löytöpaikat pitää säilyä
- Ei Kehä II:sta Malminkartanoon

Malminkartano / Kehä II

M192

Malminkartanon asukkaiden mielipiteiden vastaisesti Vantaa on ajamassa mm. Kehä II -hanketta ja Korutietä, joiden ongelmat Asukasyhdistys on tuonut jo useaan kertaan esille. Samoin Mätäojalaakson kulttuurihistoriallisen ja ekologisesti tärkeän maiseman suojelu on painottunut Helsingin puolelle Vantaan keskityessä rakentamiseen. Ongelma on pikemminkin pahentunut Kehä II:n jatkoprosessin ja Vaskipuiston rakentamisen aikana.

Malminkartano on suunniteltu siten, että huolto- ym. autoliikenne ohjautuu kehäkadulta pistoteitit myöten siten, että keskustassa ei ole läpiajoliikennettä eikä liikennepainetta. Tämä erikoispiirre tulisi säilyttää. Myöskään Kehä II:ta ei tule rakentaa vastoin asukkaiden selkeästi esittämää kantaa ja myös sen epäonnistuneet katuversiot pitäisi poistaa yleiskaavasta. Toteutuessaan myös Kehä II:n katuvaihtoehto pahentaisi Malminkartanon liikenneongelmia lisäämällä liikennemääriä nykyisinkin hyvin pahalla Malminkartanontieellä ja Vihdintien risteyksessä.

Vastaus:

Yleiskaavan laatimisen yhteydessä järjestetyt lukuisat yleisötilaisuudet ja yleisöä varten laadittu aineisto on laadittu suunnitteluvaiheen sallimalla tarkkuudella. Yksityiskohtaisempaa materiaalia voidaan laatia kaavoituksen edetessä yksityiskohtaisemmalle tasolle. Yleiskaavan keskeisiä periaatteita on ollut kaupunkirakenteen kehittäminen juuri siten kun mielipiteessä on esitetty, eli toiminnat sijoitetaan niin ettei liikennetarvetta kasvateta tarpeettomasti.

M353

Suhtaudumme kielteisesti suunnitelmaan, jossa Kehä II:n rakennettaisiin kulkevaksi Turuntieltä Malminkartanon kautta Hämeenlinnan väylälle. Kehätien sijoittuminen aivan taloyhtiömme tontin läheisyyteen aiheuttaa mielestämme merkittäviä ympäristöhaittoja ja siksi sitä ei tulisi rakentaa.

Asukkaiden mielestä hanke on ristiriidassa Paikallis-Agenda 21:n tavoitteiden kanssa eikä tue Helsingin kestävästä kehityksestä. Tien rakentaminen tontin vieressä kulkevaksi muuttaisi oleellisesti lastemme elämää. Lapsemme leikkivät nyt metsässä joka jäisi tien alle. Se toisi melu- ja saasteongelman, jota nyt ei ole. Tontin rajoja kiertää juuri kunnostettu ja valaistu ulkoilureitti, joka jäisi tien alle. Malminkartanon asukkaat käyttävät kyseistä reittiä koko vuoden.

Miten Kehä II vastaisi joukkoliikenteen tarpeisiin helsinkiläisille?

Taloudellisesti Jokeri-rata on kannattavampi kuin Kehä II kaltainen pätkä tie, joka ei vie miinkään.

Eikö rahallisesti ole kannattavampaa sijoittaa jo valmiiseen kehä I perusparantamiseen ja Jokeri-rataan kuin helsinkiläisille tarpeetto- maan Kehä II.

M268

Kehä II:n laajennus ulotetaan enintään Vihdintielle asti, jolloin säästetään mm. tunneliosuuden määrärahat ja onnistutaan pitämään moottoritien melu ja saasteet poissa luonnonkauniilta ja historiallisestikin arvostetulta Malminkartano/Kaarela/Kaivoksela-asuinalueelta, tai linjataan Kehä II:n loppuosa Kehä III:lle Jupperin ja Hämeenkyllän kautta (linjaus "K"), mikä tuo samat edut kuin a-vaihtoehto, ja lisäksi parantaa lentoaseman liikennettä Espoon suuntaan huomattavasti paremmin kuin linjaus "H".

1) Kehä II:n vienti Hämeenlinnantielle asti (linjaus "H")vaatii tavattoman vaikean ja kalliin konstruktion, erityisesti tunnelin takia, jonka avulla tie alittaisi osan Malminkartanoa.

2) Esim. Kehä I:n liikenteen helpottajana em. tieosuuden merkitys olisi melko vähäinen, sillä Kehä I:n ehdottomasti suurin ruuhkatiheys on Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä osuudella (94.000 autoa/vrk).

3) Lentoaseman liikenteen parantajana selvästi parempi vaihtoehto olisi linjaus "K" Jupperin ja Hämeenkyllän kautta Kehä III:lle, joka sitä paitsi ei edellytä tunnelien rakentamista eikä asuinalueiden halkomista.

4) Hämeenlinnanväylä Kehä I:n ja Kehä 111:n välillä todennäköisesti ruuhkautuisi pahasti, jos "H"linjaus toteutettaisiin.

5) "H"-linjauksen ilmeisesti tarvitsema liityntätie Malminkartanontielle (Ojamäentien kohdalta?)aiheuttaisi huomattavat liikennevirrat asuinalueemme välittömässä läheisyydessä.

M210

Kehä II: n jatke esim. Malminkartanon kautta Hämeenlinnanväylälle aiheuttaa juuri edellä mainittuja haittoja asukkaille, jotka ovat pyrkineet joukkoliikenteen käyttäjiksi. Tilannetta ei paranna se että tie muutetaan pääkatutasoiseksi, jos se koetaan kehä II:n jatkeeksi ja läpiajoreitiksi. Myyrmäen liikenteen siirtäminen Malminkartanon asuntojen lähistölle ja lähiluonnon tuhoaminen ei ole Helsingin eikä helsinkiläisten edun mukaista. '

Jos Kehä II:n jonkinlaista jatkoa espoolaisten (ja mahdollisesti vantaalaisten) takia tarvitaan, ratkaisu voisi olla Vihdintielle päättyvä tie ja Vihdintien parantaminen Kehä III:lle. Uudet tiet eivät liikennetarpeita ratkaise vaan rakenteelliset ratkaisut asumisen ja työpaikkojen suhteen, samoin hallitsemattomat kauppakeskushankkeet, joiden väliä asukkaat sitten yksi-

tyisautoin sahaavat/ pendelöivät. Hajautetut rakenteet ovat ongelmallisia. Parempia ovat paikalliset lähipalveluratkaisut pienemmässä muodossa.

M238

Kehä II linjauksen suunnittelussa on ollut voimakkaasti esillä vaihtoehto jatkaa Kehä II Vihdintieltä Hämeenlinnantielle. Hämeenlinnan tie on nykyisin melko kuormitettu ja tämä suunnitelma lisäisi toteutuessaan kuormitusta merkittävästi. Suunniteltu vaihtoehto tunneleineen Hämeenlinnan tielle olisi myös kustannusvai- kutuksiltaan merkittävä. Miksei Kehä II voisi jatkua nykyistä Vihdintien pohjaa pitkin Kehä III:lle. Tämä vaihtoehto tarjoaisi esimerkiksi lentokentän alueelta Espoon suuntaan yhtä nopean yhteyden kuin suunniteltu Kehä II vaihtoehto Hämeenlinnantien kautta Samoin poistuisi myös tarve ajaa Myyrmäen alueen läpi. Mielestämme Malminkartanoon ja sen pohjoispuolelle mahdollisesti rakennettava Kehä II ei paranna alueen liikenneyhteyksiä. Alueen asukkaat ovat tyytyväisiä nykyisiin julkisen liikenteen palveluihin. Suunnitteilla oleva Kehä II turmelisi toteutuessaan suuren alueen Malminkartanon viheralueista ja lisäisi alueella saaste- ja melukuormaa. Se tuhoaisi suuren osan Malminkartanon retkeilyalueista joita alueen koulut ja päiväkodit käyttävät opetuksessaan ahkerasti.

Yhteisvastaus:

Missään suunnitelmissa ja kaavoitusratkaisuissa ei ole varauduttu Kehä II:n jatkamiseen Hämeenlinnanväylältä itään sen jälkeen, kun vuonna 1991 valmistuneessa Kehä II:n pääsuuntaselvityksessä päädyttiin suosittelemaan Hämeenlinnanväylälle päättyvää vaihtoehtoa.

Kehä II:n jatke Hämeenlinnanväylälle oli mukana YTV:n hallituksen 19.2.1999 yksimielisesti hyväksymässä PLJ 1998:ssa yleisenä tienä. Siksi se on otettu uudelleenarvioinnin kohteeksi yleiskaavatyössä. Väyläratkaisu on yleiskaavaratkaisussa sopeutettu suunniteltuun maankäyttöön ja kaupunkiympäristöön ja otettu samalla huomioon sekä Kehä II:n rooli päätieverkossa että pyrkimys tilaa säästäviin ratkaisuihin. Siksi Kehä II on yleiskaavassa pääkatuluokassa ja sijoitettuna tunneliin Vihdintien ja Martinlaakson radan välillä.

Pääkatuluokkamerkintä mahdollistaa myös eritasoliittymät. Toisaalta merkintä korostaa sitä, että Kehä II:lta lännestä Kehä III:lle itään on vaihtoehtoinen, jopa lyhyempi matka Vihdintien kautta Hämeenlinnanväylän sijaan. Täten väylän rooli on toisenlainen Vihdintien ja Hämeenlinnanväylän välillä kuin Vihdintiestä länteen.

Pääkaupunkiseudun poikittaisyhteyksien parantaminen ajoittuu suurten kustannustensa

vuoksi usealle vuosikymmenelle. Siksi parantamistoimet tulee selvästi priorisoida. Poikittaisyhteyksistä tulee ensin parantaa nykyisen seudullisen verkon keskeiset osat (Kehä III, Kehä I ja Pasilan taso). Tällöin verkon kapasiteetti saadaan parhaiten käyttöön. Kehä II ei lisää pääkaupunkiseudun poikittaisväylien kokonaiskapasiteettia verkon kriittisimmällä osuudella Hämeenlinnanväylän itäpuolella.

Kehä II:n muusta rakentamisesta riippumatta on kuitenkin perusteltua toteuttaa Kehä II:n suunnitelmissa 0+- vaihtoehtoon liittyen suuntaisliittymä Hämeenlinnanväylälle etelään, josta saadaan yhteys Myyrmäen aluekeskukseen, Malminkartanoon ja Hakuninmaalle suunniteltuun uuteen maankäyttöön.

Kehä II:n jatke välillä Turuntie-Hämeenlinnanväylä on ollut YVA-prosessissa. Ympäristövaikutusten arviointiselostus, joka sisältää alustavan yleissuunnitelma, on valmistunut. Kehä II:n jatkeen käsittely tapahtuu sekä yleiskaavatyön että YVA-selostuksen käsittelyn yhteydessä.

Pitäjänmäki

L29

Yleiskaava 2002:ssa Vihdintien ja Kehä I:n kulmaan rajoittuvalle virkistysalueelle on kaavoitettu kerrostalovaltainen asuinalue. Suunniteltu rakennusalue ylettyy lähelle Mätäjokea. Tällä hetkellä alue toimii lähiasukkaiden virkistysalueena. Lisäksi se on merkittävä osa viherkäytävää Haagasta Malminkartanoon. Kerrostalovaltaisen asuinalueen rakentaminen katkaisisi ekologisen käytävän toimivuuden lähes kokonaan. Yhdistyksemme mielestä alue tulisi säilyttää rakentamattomana ja varata virkistysalueeksi edelleen kuten vuoden 1992 yleiskaavassa on tehty.

L21

Pitäjänmäen kohdalla karttaan tulee merkitä laaja ja Pitäjänmäen viheraluesuunnitelmassakin keskeinen Strömbergin puisto, joka muodostaa Talinpuiston kanssa kaupunginosapuis-ton.

Vastaus:

Uusien asuntorakentamisalueiden varaukset perustuvat yleiskaavassa nähtävillä olevaan asukasmäärän kehitykseen. Yleiskaavan virkistysaluevarauksissa keskeisimpiä ovat virkistysaluekokonaisuudet ja -suurrakenteet sekä niiden tasapainoinen tarjonta. Tiivistyvässä kaupungissa virkistysalueiden arvo korostuu ja niiden tasokkuudesta ja käyttökelpoisuudesta kaikille on pidetty ensiarvoisen tärkeänä. Kaupungin kehityksen ja kasvun myötä yksittäisis-

sä kohteissa vapaa-alueista joudutaan luopumaan.

Pitäjänmäen kaari

M229

Pitäjänmäen aseman länsipuoliselle alueelle on tehtävä kokonaissuunnitelma, jonka mukaan mm. Pitäjänmäenkaarta ei tule rakentaa ja jossa Jokeriradan varaus on siirrettävä Patterinmäen itäpuolelle junaradan lähistölle.

M57

Vastustan yleiskaavaluonnoksessa olevaa Pitäjänmäenkaaren tiesuunnitelmaa, joka tuhoaisi pahoin Pajamäen Patterimäkeä. Mahdollinen varaus pääkadun linjaukselle on sijoitettava rantaradan varteen. Lisäksi Jokeri -radalle Patterinmäen eteläpuolelle suunniteltu maanalainen osuus tulee tehdä luonnoksessa esitettyä pidemmäksi.

M173

Suunnittelulle Pitäjänmäenkaarelle on keksittävä vaihtoehtoinen ratkaisu. Patterinmäen linnoitteiden ja rikkaan kasviston säilymisen kannalta Tarkkatien varsi on parasta osoittaa toimitilarakentamiseen.

M213

Pitäjänmäen aseman länsipuolista Takkatien ja Kuormaajantien alueesta on tehtävä kokonaissuunnitelma huomioiden, että Pitäjänmäenkaarta ei tule rakentaa esitettyjen suunnitelmien mukaisesti. Ylikulkusiltaa ei ole syytä rakentaa Konalantien risteykseen, vaan liikenneyhteys tulee suunnata Espoon Mäkkylän suuntaan. Alueen liikennejärjestelyt on suunniteltava olemassa olevan teollisuusalueen kautta siten, ettei Patterinmäen aluetta tuhota. Kokonaissuunnitelmassa on huomioitava että nykyinen maalitehdas ei voi sijaita tulevaisuudessa niin lähellä asuinalueita kuin nykyisin. Maalitehtaan poistuessa voidaan Takkatietä leventää ja sen linjausta tarkistaa. Jokeriradan varaus on siirrettävä Patterinmäen alta kulkemaan lähellä junarataa Pitäjänmäen aseman kohdalla. Pitäjänmäen asemalla olisi tällöin vaihtomahdollisuus kulkuneuvosta toiseen.

Eeva Karjalainen

Pajamäen ja Espoon välissä oleva kaunis luonnonmetsä on sekä ihmisille, eläimille ja kasveille tärkeä alue. Kaupungissa tarvitaan luonnontilaisia alueita. Metsä suojaa Vermon ajoittaiselta melulta ja eristää Pajamäen asutuksen entisestä kaatopaikasta. Se on ehdottomasti säilytettävä virkistysalueena.

M108

On käsittämätöntä, että yleiskaavaan on sisällytetty Pitäjänmäenkaaren varaus. Kyseinen esitys on mielestäni sekä maankäyttö- ja rakennuslain että muinaismuistolain vastainen.

Mahdollinen varaus pääkadun linjaukselle on sijoitettava lähelle rantaradan vartta sen eteläpuolelle. Tällainen vaihtoehto toteuttaa alueiden suunnittelun peruseriaa, että haittaa tuottavat toiminnot sijoitetaan lähelle toisiaan eikä tietoisesti altisteta uusia alueita häiriöille tai tuhota arvokkaita kohteita.

M109

Vastustan yleiskaavaluonnoksessa esitettyä Pitäjänmäenkaaren tiesuunnitelmaa, joka tuhoaisi Pajamäen Patterimäen arvokkaan linnoitusalueen sekä metsäluonnon. Vastustan myös pientalojen rakentamista koko pajamäkeen. Asutus ja lisääntyvä liikenne tuhoaisi ja pienentäisi metsien virkistysarvon. Perustelut vastustukselleni: Helsingissä sijaitseva kaupunginosa edustaa sitä harvenevaa, viihtyisyyttä säilyttävää lähiöaluetta, jossa luonto, kulttuurihistoria ja riittävä elinalue ovat vielä tallella. Se on kokonaisuudessaan suojelukohde. Patterimäen aluetta voidaan myös hyödyntää luonnontieteiden opetukseen (aurinkokunnan pienoismalli) sekä historian opetukseen (linnoitus) entistä paremmin. Ehdotukseni: Pajamäen koko alue tulee säilyttää entisellään ja Pitäjänmäenkaaren tiesuunnitelma voisi kulkea ihan rantaradan vieressä. Epämääräinen teollisuusalue radan varressa (Pajamäen puolella) voitaisiin osittain hyödyntää asuntorakentamiseen.

M291

Pitäjänmäen aseman seudun liikennejärjestelyt: Helsingin yleiskaavaluonnoksessa on varaus ns. Pitäjänmäenkaari-tiehankkeelle. Mielestäni varaus pitäisi poistaa ja sen sijaan järjestää joustava vaihtoyhteys Pitäjänmäen juna-asemalta Jokeri-radalle. Perusteet:

Liikennejärjestelyiden tulisi olla selkeitä. Alueella kulkee lähellä jo kaksi suurta autoliikenneväylää, Kehä I ja Turunväylä - yritettäköön autoliikenne pitää niillä, jotta alueella voisi säilyä myös asumiseen kelpollisia paikkoja! Pitäjänmäen asemalle on tulossa erinomaiset julkiset liikenneyhteydet, EI SIELLÄ TARVITSE TUKEA LÄPIAJOLIIKENNETTÄ. Jos Jokeriradalle järjestetään joustava vaihtomahdollisuus juna-asemalta, saavat Pitäjänmäentien seudun työpaikkoihinkin menevät kelpollisen jatkoyleytien, ja Pitäjänmäentien iltapäiväruuhkatkin (jotka lienevät innoittaneet tähän Pitäjänmäen kaari -ylikulkusiltasuunnitelmaan) vähensivät. Vielä näin Pajamäkeläisenä, joiden rauhan ylikulku tie veisi, toteaisin että meille tuosta tiestä ei mitään hyötyä olisi ja meluhaitan rajoittamiseksi ainoa keino olisi kai umpitunneli.

M260

Vastustan Pitäjänmäenkaaren tiesuunnitelmaa. Koko arvokas Pajamäen Patterimäki ympäristöineen on säilytettävä virkistysalueena.

Espoolaisten liikkumista varten ei saa tuhota Helsingin luontoa. Jos tietä tarvitaan, se on sijoitettava radan varteen. Pajamäen ja kaato- paikan välissä oleva metsä on säilytettävä nykyisellään. Metsä on meille lähiseudun asukkaille tärkeä virkistysalue. Sitä ei tule muuttaa asuinalueeksi.

M55

Vastustan Pitäjänmäenkaaren tiesuunnitelmaa. Pajamäkeläisille Patterimäki ympäristöineen on korvaamaton virkistysalue. Kulttuurihistoriallisesti arvokasta Patterimäkeä ei saa pirstoa. Espoolaisten liikkumista varten ei saa tuhota Helsingin luontoa. Jos tietä tarvitaan se on sijoitettava radan varteen.

Vastaus:

Pitäjänmäen asema ympäristöineen on kaupunkisuunnitteluvirastossa parhaillaan yksityiskohtaisen suunnittelun vaiheessa.

Pajamäen länsipuolinen tilanvaraus asumisen käyttöön on tarpeen kaupungin yleisen asuntotarpeen, sekä melko pienen ja erillisen Pajamäen alueen oman uusiutumisen kannalta. Lisäaluevarauksilla asuntotarkoituksiin saadaan asuntorakennetta kysyntää vastaavaksi mm. lisäämällä suurempien perheasuntojen määrää. Ko. Pajamäen lisäalue on varattu pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi. Kaupungin kasvun myötä vapaa-alueista osin joudutaan luopumaan rakentamisen vuoksi.

Yhteisvastaus/liikenne:

Pitäjänmäenkaaren suunnittelu liittyy pääkatuverkkoratkaisuihin ja ympäristönsä maankäytöratkaisuihin kuten Pitäjänmäen asemakeskuksen maankäyttöön. Pitkällinen suunnittelu prosessi on edennyt vaihtoehtoratkaisujen tutkimisen kautta jo asemakaavan muutosehdotukseen (kslk 21.11.2002, muistutukset ja lausunnot). Yleiskaavaehdotukseen ratkaisu on kirjattu tehtyjen tarkempien suunnitelmien mukaisesti.

Jokeri on joukkoliikenteen kehämäinen runkolinja, joka oli mukana jo yleiskaava 1992:ssa. Siinä on oleellista riittävä nopeus ja joustavat vaihdot kaikille sen risteämille joukkoliikennelinjoille. Myöhemmin Raide- Jokeriksi muutettavalla Bussi- Jokerilla on hyvä vaihtoyhteys rantaradan kaikkiin junaryhmiin Huopalahdes- sa ja Leppävaarassa. Järjestelmän kannalta vaihtoyhteys rantarataan Pitäjänmäellä ei ole tarpeen. Helsingin ja Espoon suunnitelmien mukaista linjausta ei ole tarpeen muuttaa kulkemaan Pitäjänmäen aseman kautta, koska se olisi teknisesti hankalaa, kallista ja järjestelmän kannalta turhaa.

Pajamäen Patterimäki

M108

On asiallista, että Talin alue ja Pajamäki on osoitettu kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi. Rajauksessa on kuitenkin vakava puute, koska Pajamäen Patterimäki on jätetty alueen ulkopuolelle. Kohde on kulttuurihistoriallisesti, geologisesti ja kasvistoltaan arvokas, yhtenäinen kokonaisuus. Siksi on välttämätöntä merkitä myös Patterimäki kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi. Lisäksi Jokeri-radalle mäen eteläpuolelle suunniteltu maanalaisen osuuden varaus tulee tehdä luonnoksessa esitettyä pidemmäksi.

M57

Helsingissä Pajamäen Patterimäen linnoituslaitteet, arvokas luonto sekä aurinkokunnan pienoismalli muodostavat mielestäni valtakunnallisesti merkittävän kokonaisuuden. Esitän ystävällisesti, että Pajamäen Patterimäki ympäristöineen osoitetaan yleiskaavassa kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi.

M213

Pajamäen Patterinmäki tulee luokitella kokonaisuudessaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi alueeksi. Patterinmäellä on hyvin säilynyt linnoituskokonaisuus, joka kokonaisuutensa puolesta antaa hyvän kuvan mäellä olevasta puolustusjärjestelmästä ja edustaa parhaimmillaan Helsingin ympärille aikoinaan rakennettua puolustuslinjaa. Patterinmäen alue tulee siis säilyttää kokonaisuudessaan viheralueena mukaan lukien mäelle johtava tykkitie viherreitteinä. Pajamäkeä ympäröivät viheralueet on säilytettävä siten että koko ulkoilureitti säilyy.

M173

Pajamäen Patterimäki tykkiteineen ja ympäristöineen on osoitettava kulttuurihistoriallisesti arvokkaana alueena puistoalueeksi. Mäki on edustava osa Helsingin maalinnoitusjärjestelmää läntisellä päätorjuntasuunnalla. Tästä asiasta on päästy periaatteelliseen yksimielisyyteen ks-lautakunnan puheenjohtajan Maija Anttilan ja Pajamäki Seuran kesken palaverissa 10.4.2002.

M128

Pajamäen Patterimäestä ei saa louhia kiven kiveä. Entinen sodan kärsimysten paikka kukkii nyt kauneutta ja tuottaa iloa. Meidän velvollisuutemme on suojella seutu eikä tuhota sitä Pitäjänmäenkaaren tiehankkeella. Patterimäki ympäristöineen on osoitettava yleiskaavassa kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi.

M229

Patterinmäki historiallisesti arvokkaana linnoitusalueena sekä monipuolisena ulkoilualueena tulee säilyttää ja suojella. Pajamäkeä ympäröivät viheralueet tulee säilyttää.

P4

Pajamäen Patterimäki on kulttuurihistoriallisesti arvokas ja sen tulisi säilyä kokonaisuudessaan.

M19

Tähän mennessä Pitäjänmäenkaari on herättänyt paljon keskustelua, koska Patterimäen suojelua pidetään tärkeänä sekä kulttuurihistoriallisista syistä että virkistysalueen säilyttämisen kannalta. Koska on käynyt ilmi, että Teknos mahdollisesti on muuttamassa, on tielinjaus syytä harkita uudelleen. Asuinrakentamista päiväkodin alapuoliseen metsään tulisi tarkastella useammasta näkökulmasta. Pajamäen huipun alla on entinen kaatopaikka. Onko tähän seikkaan kiinnitetty huomiota? Myllypurot tulevat kalliiksi sekä kaupungille että asukkaille. Jos Teknos muuttaa pois tältä alueelta, ratkeaa myös sen aiheuttama saaste. Kiinnostavaa toki on, että aiemmissa kaavakeskusteluissa tehtaan lähistöllä olevia maa-alueita - Pitäjänmäen uusia kerrostaloja on pidetty asuinrakentamiseen soveltumattomina. Joka tapauksessa on syytä olla tietoinen ympäristön mahdollisesta saastuneisuudesta ja sen vaikutuksista asukkaiden elämään ja terveyteen. Varmaankaan uusia myllypuroja ei Helsinkiin kaivata.

Palautelomakkeet:

- Toisaalta Pajamäki tunnustetaan kulttuurihistoriallisilta ja ympäristöarvoiltaan merkittäväksi, kuitenkin alueen ydin, Patterimäen viheralue, ollaan uhraamassa liikenteelle!

Vastaus:

Pajamäen Patterinmäki on merkitty yleiskaavassa keskeisiltä osiltaan virkistysalueeksi. Alueen tarkemmassa suunnittelussa määritellään yksityiskohtaisesti rakentamisen ja vapaa-alueen rajaus.

Uusia asuntoalueita kaavoitettaessa tiedossa olevat alueen ympäristöhaitat ja -rajoitteet otetaan huolellisesti huomioon. Maaperän ja ympäristön erilaisilla tutkimuksilla ja selvityksillä varmistetaan ettei tuleville käyttäjille aiheudu sellaisia vahingollisia seuraamuksia, joita nykyisillä tiedoilla ja taidoilla voidaan välttää. Tämä on sekä kaupunkilaisten että kaupungin yhteinen etu.

Pajamäen länsipuoli

M173

Pajamäen länsipuolen lisärakentaminen on rajattava kapeaksi nauhaksi päiväkodin liepeille kenties pienkerrostaloina. Historialliselle Talin kartanon tilustielle rakennettu ulkoilutie lähiympäristöineen on varattava seudun vanhojen ja uusien asukkaiden virkistykseen nauhamaisena ulkoilualueena. Pikaraitiotie on suunniteltu "Pitskun suoran" jälkeen kulkevaksi suoraan Espooseen käytännössä asumattomien alueiden läpi. Entäpä jos raitiotie kulkisi Pitäjänmäen tietä rautatien ali (Aseman pysäkki), Kaupintietä pitkin Vihdintien risteykseen (Lassilan pysäkki), Vihdintien vartta Kehä I:n viereen pysähtyen Konalantien kohdalla ja jatkaen edelleen Espoon puolelle.

M108

Pajamäen länsipuolelle osoitettu pientalovaltaisen asumisen varaus on poistettava. Kohteen virkistyskäyttö on lisääntynyt viime vuosina entisestäänkin lähiseutujen suuresti kasvaneen asutuksen myötä. Nykyinen metsä muodostaa seudullisen viheralueyhteyden ja -käytävän Espoon puolelle.

Luonnosteltu pientalojen rakentaminen Pajamäen länsipuolelle tulisi aivan liian lähelle entistä Iso-Huopalahden kaatopaikkaa. Pajamäen lähimetsän virkistys- ja esteettistä arvoa korostaa se, että käytännössä Talin golfkenttä on suljettu tavallisilta kansalaisilta pääosan vuotta.

Pajamäen luoteispuolella, Espoon rajalla oleva työpaikka-alue tulee osoittaa asumiseen, kerrostalovaltaiseksi alueeksi.

Mielestäni yleiskaavassa esitetty Teknoksen alueen varaus kerrostalovaltaiseksi alueeksi vaikuttaa epärealistiselta jollei myös teollisuusalueen länsipäätä varata tulevaisuudessa asumiseen.

M57

Suhtaudun varauksellisesti kaavailtuun pientalojen rakentamiseen Pajamäen länsipuoliseen metsään. Asutusalue tulisi aivan liian lähelle entistä Iso-Huopalahden kaatopaikkaa, joka mielestäni on yhä edelleen ympäristöriski. Kyseinen viihtyisä ja suosittu metsä tulee säilyttää virkistysalueena.

M1

Olen kuullut että uudessa kaavassa olisi suunnitteilla myös uusia asuntoja Pajamäkeen, ainakin meidän perhe olisi erittäin tyytyväinen jos tänne uusia asuntoja tulisi ja mitä nopeammin niin sitä parempi. Olemme nyt asuneet täällä Pajamäessä kohta 6 vuotta vuokralla ja olisimme enemmän kuin tyytyväisiä, jos tulisi mahdollisuus ostaa täältä oma uusi asunto. Koska tämä on erittäin viihtyisä ja hyvä paikka lasten kanssa asua emmekä haluaisi muuttaa täältä pois. Ja kyllä Pajamäkeen vielä jokunen asunto lisää sopii.

M229

Mahdollista täydennysrakentamista pitää suunnitella harkiten ja asukkaiden kanssa yhteistyössä. Pajamäen 50-luvun lopun asuinmiljöö tulee säilyttää, kuten yleiskaavassa on esitetty.

M55

Pajamäen ja kaatopaikan välissä oleva metsä on säilytettävä nykyisellään.

Vastaus:

Yleiskaavassa on osoitettu alueita myös kaupungille ja kaupunkilaisille tarpeellisten työpaikkatoimintojen käyttöön. Tällaisia alueita on tarpeen mm. liikennetarpeen vähentämiseksi osoittaa myös asutuksen lomaan. Työpaikkatoimintojen ympäristörasitukset rajoittuvat lähi-alueiden tarpeiden mukaan.

Täydennysrakentaminen edellyttää asemakaavoitusta, jonka yhteydessä asukkaille ja muille asianosaisille järjestetään tilaisuus vaihtaa mielipiteitä kaavanlaatijoiden kanssa ja ilmaista mielipiteensä kaavoituksen sisällöstä.

Ks. myös vastaus kohdassa Pajamäen Patterimäki

Haaga, Lassila

L21

Keski-Haagan (Laajasuonpuiston) liikuntapuiستoa ei ole esitetty kartalla.

Pohjois-Haagaan Kehä I:n eteläpuolelle, Lassilaan, Haagan keskiosaan ja Martinlaakson radan varteen suunnitellaan rakentamista yleiskaava 1992 virkistysalueelle. Myös muita asemakaavoitettuja puistoja muuttuu rakennusmaaksi alueella.

Lassilaan merkitty rakennusalue katkaisee Vihdintien varressa olevan viheralueen ja seudullisen ulkoilyyhteyden Rakentamisalueen rajausta on supistettava.

M127

Haaga, Kehä I:n ja Hämeenlinnanväylän liittymän alue

Esitämme, että Kehä I:n ja Hämeenlinnan lounaispuolella sijaitseva tilan 4:19 alue merkitään toimitilarakentamisen alueeksi siltä osin kuin alue sijaitsee Hämeenlinnanväylän ylittävän kevyen liikenteen sillan pohjoispuolella. Alue toimii luontevana jatkeena Kehä I:n varren toimitilarakentamisalueelle ja rakennukset tarjoavat melusuojan virkistys- ja asuntoalueille.

Kivihaan varastoluolat

Kivihaantien ja Hakamäentien risteuksen tuntumassa sijaitsevan tilan RN o 4 alueelle on rakennettu puolustushallin käytössä olleita varastotiloja. Yleiskaavaluonnoksen mukaista virkistysalueen rajausta tulee tarkistaa siten,

että alue sisältyy tilan länsipuoliseen rakentamisalueeseen

M153

Haagan rakentamattomat alueet on säilytettävä asemakaavoitettuna puistoina ja metsinä. Haaga ei tarvitse työpaikka- eikä kerrostalorakentamista.

Vastaus:

Muistutuksessa esitetyn alueen sijainti on epäselvä. Jos tarkoitetaan aluetta välittömästi Kehä I:n ja Hämeenlinnantien risteuksen luoteispuolella, niin yleiskaavassa alue on merkitty virkistysalueeksi. Käyttö toimitilarakentamiseen ei ole tarkoituksenmukaista.

Kivihaantien ja Hakamäentien risteuksen itäpuolella oleva alue sisältyy Keskuspuiston vahvistettuun osayleiskaavaan. Virkistysaluevarauksia Keskuspuiston osayleiskaavasta poiketen ei ole Yleiskaava 2002:ssa tehty.

Haagan rakentamattomia alueita on yleiskaavassa osoitettu osin rakentamiseen. Tavoitteena on kaupungin asutuskäynnän tyydyttäminen asukaskehitystä vastaavana ja asuintason ja huoneistorakenteen parantaminen. Yleiskaavassa on osoitettu myös vanhasta kaupunkirakenteesta parhaiten soveltuvia rakentamattomia alueita täydennysrakentamiseen.

Etelä-Haaga, Kivihaka

Etelä-Haagan ja Kivihaan SWOT -analyysi 10.4.2002: Aluetta kehitettävä monipuolisena ostovoimaisen väestön asuinalueena. Seuraavat asiat ovat hyviä tai huolettavat foorumilaisia:

Asuminen

- Asukkaiden ikääntyminen.
- Hissien saaminen (6 vastaajaa). Nykyinen kampanja hissien rakentamisesta erittäin hyvä.
- Perheasuntoja aivan liian vähän. Siksi asukasmäärä pienenee.
- Haagan luonteen vastainen täydennysrakentaminen esim. tämänhetkinen tilanne Veripalvelun laajennuksen kanssa (= uudisrakennus halutaan aivan Kivihaantien reunaan, vaikka Haagan talot perinteisesti toisin!) palvelut

- Palvelujen vähäisyys /, palveluiden säilyttäminen ja kehittäminen (3 vastaajaa).
- Nuorisotalo puuttuu.

Virkistys

- Kauppalan puiston kehittäminen / "perusparannus" (2 vastaajaa).
- Puistojen pirstominen, lähinnä keskuspuiston nakertaminen.

- Osa Riistavuoren puistosta on selvityksen alla. Sitä on puolustettava täydennysrakentamisen uhalta.

Liikenne

- Haagan läpiajoliikenne joka on jo nyt eräiltä kohti rnelkoinen ongelma voi vielä vaikeutua jatkossa, kun rakentaminen lisääntyy

- Hakamäentien parannussuunnitelmalla on toteuduttuaan suuri vaikutus läpikulkuun (Vihdintie) liikenteen määriin!

- Hakamäen tietä ei saisi levittää liikaa, nykyinen leveys on sopiva

- Läpiajo liikenneympyrästä Turuntielle. Kadun kavennus yhden kaistan levyiseksi (3 m) kaikissa sisääntulokohdissa, ainakin Isonvankuja Eliel Saaristentien risteyksessä, Vespertie Matkamiehentie risteyksessä ja Tunnelitie Metsäläntien risteyksessä on välttämätön, halpa eikä haittaa sisäistä liikennettä. Kalliimpi vaihtoehto on kameravalvonta.

- Että liikenne meille Haagassa asuville olisi joustavaa pois sekä takaisin. Esim. terveyskeskukseen pitäisi päästä suorinta tietä eikä kiertämällä puolta Haagaa.

- Autojen paikoitustila; paikoitusalueiden suurentaminen.

- Liikenteen ohjaus: Läpiajoliikenne Haagan sokkeloisilta kaduilta (Palokaivonaukion ja Haagan torin kohdilta) on ohjattava Eliel Saarisen tielle. On turha käyttää tätä tietä vain muutamalle bussille.

- Isonvankujan ja -tien liikennemäärien rajoittaminen. Isonvankujan alkuun liikenteenjaka-

- jalankulkuvalot Isonvankujan ja Haagan urheilutien "risteykseen".

- Raitiolinja 9:n ulottaminen Kivihaan läpi Etelä-Haagaan. Linja, jolla pääsee suoraan Hakaniemeen Etelä-Haagasta.

Melu- ja hajuhaitat:

- Liikenteen melu (3 vastaajaa): Hiljainen asfaltti ja alhaisempi ajonopeus päätteille. Vihdintielle ja Hämeenlinnan-väylälle on rakennettava melusteet (vallit).

- Melu (rekat ja linja-autot mäessä Paloaseman ja Korppaanmäen välissä. Valot pysäyttävät Korppaanmäen kohdalla).

- Kevytliikenne: Etelä-Haagasta merkittävät pyöräteitä ei löydy muita kuin Vihdintien ja osittain Matkamiehentien varrelta.

Vastaus:

Etelä-Haagan ja Kivihaan SWOT-analyysissä on esitetty useita hyviä huomioita alueen kehittämiseksi. Osin ne koskettavat myös yleiskaavatyötä. Alueen kehittäminen monipuolisena asuinalueena, perheasuntojen lisääminen ja palvelujen vähäisyys liittyvät yleiskaavan tavoitteistoon.

Kaupunkirakenteen uudistuminen ja täydentyminen terveellä tavalla on myös yleiskaavan tavoitteena. Virkistysalueiden pienentyminen liittyy osin myös edellä mainittuun. Ne ovat usein välttämätön hinta em. tavoitteiden saavuttamiseksi. Keskuspuisto säilyy kokonaisuutena, eikä sen alueelle ole osoitettu rakentamista. Vastapainona on taas mm. virkistysalueiden laadullinen kehittäminen, palvelujen tarvitseman väestöpohjan parantuminen ja asuntokuntarakenteen laadullinen koheneminen.

Vastaus/liikenne:

Yleiskaavatasoiset kysymykset ks. muut vastaukset sekä täydennetty yleiskaavan selostus. Tarkemmanasteisen suunnittelun kysymyksiin ei ole mahdollista vastata tässä yhteydessä.

Munkkiniemi

M194

Tarvontien liikennemäärien lisääntyminen on nostanut melutason Munkkivuoren Uudenkaupungintiellä, ulkoilureitillä Munkkiniemestä Taliin sekä Munkkiniemen ala-asteen seudulla yli suositusten. Toivomme asiaan kiinnitettävän huomiota ja rakennettavan meluusteita myös näille alueille.

Lasten ja nuorten turvaton asema kaupunkiliikenteessä on parannettavissa rakenteellisilla esteillä ja kevyen liikenteen väylien riittävällä määrällä ja turvallisuusnäkökohdat huomioivalta suunnittelulla.

Munkkiniemen ja Munkkivuoren alueella haluamme tuoda esille kasvaneet liikennemäärät Tarvontien, Huopalahdentien ja Munkkiniemen sisäisillä teillä. Kasvaneet nopeudet ja yleinen piittaamattomuus ovat aiheuttaneet lukuisia vaaratilanteita ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Raitiotielinja 4 Munkkiniemen puistotien keskellä on vaarallinen sekä lapsille että alueen vanhuksille. Emme halua luopua hyvästä kulkuyhteydestämme keskustaan, mutta toivomme liikenneturvallisuuteen kiinnitettävän enemmän huomiota ja tehtävän parannuksia kevyen liikenteen ja raideliikenteen risteyskohtiin.

Ajonopeuksiin ja lasten turvalliseen liikkumiseen koulumatkallaan Huopalahdentiellä tulee kiinnittää huomiota.

Vastaus:

Turunväylän itäpäähän meluusteiden täydentämisistä on tarkoitus suunnitella Helsingin ja Tiehallinnon Uudenmaan piirin yhteistyönä v. 2003- 4. Huopalahdentiellä tutkitaan toteutetun nopeusrajoituksen lisäksi erilaisia toimenpiteitä, joilla turvallisuutta voidaan parantaa (mm. pysäytysviivat).

Pikku-Huopalahti

L21

Pikku-Huopalahden toinen venesatama puuttuu kartasta. Kannelmäen lähiökenttä ei ole johdonmukaisesti esitetty liikuntapuistona eikä kaupunginosapuistona. Kaupunginosapuisto Kartanonhaan ja Kaarelanpuiston välillä tulee merkitä yhtenäisenä.

Lääkärinkadun pohjoispuolella välittömästi Keskuspuistoon liittyvälle nykyiselle puistoalueelle on merkitty uusi rakennusalue, joka vähentää puistoalaa. Rakentamisen alue on poistettava ja alue on säilytettävä asemakaavan mukaisena puistona.

Vastaus:

Yksittäisiä toimintapisteitä ei ole merkitty yleiskaavakartalle. Lääkärinkadun pohjoispuolella oleva alue on merkitty jo edellisessä Yleiskaava 1992:ssa rakentamisalueeksi.

Lehtisaari

L30

pitää Helsingin yleiskaava 2002 luonnosta myös Lehtisaaren osalta onnistuneena. Kun aiemmassa vuoden 1992 yleiskaavassa lähes samat alueet kuin nytkin, on varattu yleisesti asumiskäyttöön, niin nyt uudessa luonnoksessa on aivan oikein keskusta-alue määritelty kerrostalovaltaiseksi asumis- ja toimitila-alueeksi ja sen etelä- ja itäpuoliset alueet ranta-alueutta lukuun ottamatta varattu pientalovaltaiseksi asumisalueeksi. Näin mahdollistetaan saaren luonteeseen soveltuva täydennysrakentaminen.

L72

Pidämme kaupunkisuunnitteluviraston laatimaa yleiskaava 2002 luonnosta Lehtisaaren osalta onnistuneena. Kun aiemmassa vuoden 1992 yleiskaavassa lähes samat alueet oli varattu yleisesti asumiskäyttöön, niin nyt uudessa luonnoksessa on aivan oikein keskusta-alue määritelty kerrostalovaltaiseksi asumis- ja toimitila-alueeksi ja sen etelä- ja itäpuoliset alueet ranta-alueutta lukuun ottamatta varattu pientalovaltaiseksi asumisalueeksi mahdollistaen näin saaren luonteeseen soveltuvan täydennysrakentamisen.

M15

Yleiskaava 2002 luonnoksessa esitetyt uudet rakennusrajat ja niiden mukainen uusi rakennusoikeus tulee poistaa. Kaavaluonnoksessa Lehtisaareen on suunniteltu 60.000 k-m2 uutta rakentamista. Uudessa yleiskaavassa tulisi pysäyttävä olevan asemakaavan puitteissa ja osoittaa Lehtisaareen yhteensä noin 85.000 k-

m2 verran rakentamista. Uutta jo mainitut noin 25.000 k-m2. Tehokkaamman rakentamisen alue tulee osoittaa Lehtisaarentien ja Kuusisaarentien risteyksen tuntumaan. Sielläkään kerroskorkeudet eivät voi olla kuin korkeintaan 4-5.

M349, M350

Kannatan Lehtisaaren täydennysrakentamista kuitenkin niin että Lehtisaaren eteläosan puistoalue tulee säilyttää nykyisenlaisena.

Mielipiteenäni yleiskaava 2002-luonnoksesta Lehtisaaren osalta ilmoitan, että kannatan Lehtisaaren täydennysrakentamista yleiskaava-luonnoksen mukaisesti.

M35

Vastustan Lehtisaaren rakentamissuunnitelmaa. Tiheän kaupungin malli, johon tämä suunnitelma perustuu, on kahdesta näkökulmasta sopimaton. Se tulee muualta, Keski-Euroopasta, jossa tilaa pitää säästää. Vastavat paineet puuttuvat Suomessa, jopa Helsingin seudulla tänäkin päivänä. Se on syntynyt aikana, jolloin liikenteeseen liittyvät paineet ja mahdollisuudet olivat erilaiset kuin nyt.

M105

Lehtisaaren pohjoisosassa on pieniä rakentamiselle sopivia alueita, mm. nykyisen ostoskeskuksen ympäristö ja koko ostoskeskuksen muuttaminen. Lehtisaaresta nyt laadittu kaavoitusluonnos 2002 ja varsinkin suunniteltu alueen keskiosan rakentaminen osoittaa kuitenkin koko Lehtisaaren ympäristön täydellistä hävittämistä. Tästä syystä nyt ehdotetusta kaavaluonnoksesta on syytä ehdottomasti luopua!

Ehdotan, että Lehtisaaren mahdollista täydennysrakentamista ehkä harkittaessa, rakennuksia ei sijoiteta nykyisille luonnonvaraisille alueille.

M15

Vahvistetussa asemakaavassa ja seutukaavassa puistoiksi, viheralueiksi ja ulkoilualueiksi merkityille alueille ei tule suunnitella mitään uutta rakentamista. Yhteisten ja yleisten puisto- ja ulkoilualueiden säilyttämisen tulee olla kaupunkisuunnittelun yksi lähtökohta.

M332

Pidämme tärkeänä, kehittää Lehtisaarta viihtyisänä ja toimivana asuntoalueena pienimuotoisella täydennysrakentamisella, jolloin saaren rakennuskanta ja liikenneyhteydet ovat kestävän kehityksen mukaisia sekä saaren keski- ja eteläosan käsittävä virkistysalue säilyisi koskemattomana. Tutkittaessa alueiden tonttitehokkuuksia on huolehdittava siitä että riittävät pysäköintitilat sijoitetaan muodostettaville tonteille ja rakennuspaikoille. Kuusisaarentie kulkee ainoana Länsi-Helsingin seudulla vielä jossain määrin luonnontilassa säilyneen

meri- ja saaristomaiseman läpi. Tätä seudullisesti ja valtakunnallisestikin hienoa maisemaa ei saa tuhota harkitsemattomalla lisärakentamisella.

Lehtisaari- Kuusisaaren liikenne- ja ratkaisuihin olisi pyrittävä hyödyntämään parannettavan Kehä I:n käyttöä. Suuret liikennevirrat mukaan lukien raskas rekkaliikenne kulkevat tällä hetkellä asuntokatutyypistä liikenneväylää pitkin Lehtisaaren ja Kuusisaaren asuntoalueiden läpi Munkkiniemeen. Lehtisaaren ja Kuusisaaren maisemallinen luonne ei salli liikennemäärien lisäämistä liikenneväylien kapasiteettia lisäämällä.

Kauppan palveluissa on Lehtisaaren suurin palveluiden vajuus. Mahdollinen lisärakentaminen ei kuitenkaan vielä houkuttele lähikauppoja kaupungin yleiskaavoituspolitiikan suosiessa edelleen liikaa supermarketteja.

Lehtisaaren yleiskaavoituksessa mahdolliset lisärakentamisalueet olisi keskitettävä alueille, joissa ne olisivat luontevaa jatkoa nykyisille rakennuskannalle ilman että nykyisiä puisto- ja ranta-alueita rikotaan. Uudisrakentamisen on oltava luontevaa jatkoa Munkkiniemen ja Kuusisaaren puistomaiselle kaupunkirakenteelle. Tutkittaessa alueiden tonttitehokkuuksia on huolehdittava siitä että riittävät pysäköintitilat sijoitetaan muodostettaville tonteille ja rakennuspaikoille.

Lisäksi pidämme tarpeellisena, että saaren kulttuurihistorialliset alueet raivattaisiin metsänhoitotöiden yhteydessä paremmin esille, mm. Krimin sodan aikaiset vallitukset ja tykkiet sekä kivikautiset hautapaikat. Kaavoituksella ei tule vaikeuttaa jatkossa näiden kohteiden hyvää hoitoa ja niiden läheisyyteen pääsyä.

M332

Kuusisaaren puoleinen rantaniitty, risteyksen alue, pohjoinen tykkietien vierusta sekä kaikki Hiidenkiukaan länsi- ja eteläpuoliset puistoalueet tulee säilyttää koskemattomana luonnonalueena, joilla on oma historiansa, kasvistonsa ja eläimistönsä. Maisemallisesti Lehtisaari muodostaa jatkeen Munkkiniemen rannan ja Kuusisaaren puistomaiselle merenläheiselle rakentamiselle. Alueen asuntoyhtiöiden maanvuokrasopimukset perustuvat tuon ajan kaavatilanteeseen, ja niiden perusteet muuttuisivat täysin mikäli lisärakentamista esitetään.

M297

Jatkuva lisärakentaminen ja alueiden slummituminen ei ole edistystä, se on elinympäristön raiskausta. Vastustan ehdottomasti kaavamuutosta.

M281

Rakentakaa niin runsaasti, että palvelut myös palaavat alueellemme; kaupat, liikenne ym.

Tilaa täällä on, ei tarvitse rakentaa 5-8 kerroksisia mammuttitaloja. Erikoisesti odotamme, että seurakunnat rakennuttaisivat palvelutalon ikääntyviä asukkaita varten. Kun Lehtisaaren alueet ovat seurakuntien omistuksessa - niin odotamme, että seurakunnat myös kantavat vastuuta alueittensa vanhenevasta väestöstä.

M241

Saaren puistomainen luonne tulisi säilyttää ja sitä tulisi korostaa. Massiivinen rakentaminen ja varsinkin suunnitellut tiensuuntaiset talorivit olisivat pahassa ristiriidassa läntisimmän Helsingin kulttuurimaisematavoitteiden kanssa. Liikenteen äänihaitat tien vastakkaiselle puolelle olevalle asuntokannalle kasvaisivat olennaisesti. Kun kaavan muutos lisäksi kärjistäisi Lehtisaaren jo nyt huomattavia liikenneongelmia, eikä suunnitelmienkaan mukaisella asukaskannalla odoteta alueen palvelurakenteen parantuvan, vastustamme esitettyä asemakaavan muutosta.

M174

Vastustan Lehtisaaren kaavoitettujen puistojen, urheilualueiden, viheralueiden ja seutu-kaavallisten virkistysalueiden varaamista rakennusmaaksi. Sellainen suunnittelu on suorastaan tuomittavaa. Lehtisaaren keskustan kohentamista olemassa olevaan arkkitehtuuriin sopivalla rakentamisella pienissä puitteissa on sallittavaa.

M7, M8

Koivusaaren suunniteltu kerrosala mahtuu Lehtisaareen hyvin ilman että rantoja tarvitsee rakentaa ja luonnonarvoja tuhota.

M181

Helsingin yleiskaava 2002 luonnoksessa esitetyt rakennetun alueen kokoa kasvattavat uudet rakennusrajat ja niiden mukainen uusi rakennusoikeus pitää poistaa. Voimassaolevissa seutu- ja asemakaavoissa puistoiksi, viheralueiksi, urheilu- ja ulkoilualueiksi merkityille alueille ei tule suunnitella mitään uutta rakentamista, vaan alueet tulee säilyttää nykyisellään. Myös Lehtisaaren voimassaoleva, kansallisesti ja kansainvälisesti arvostettu asemakaava tulee suojella. Nykyisen kaavan hengessä Lehtisaareen voidaan toteuttaa täydentämisen rakentamista keskusta-alueelle. Saaren kulttuurihistoria tunnetaan 3000 vuoden ajalta alkaen pronssikauden haudoista ja hiidenkiukaista monivaiheisena halki vuosisatojen. Krimin sodan aikainen sotilastie ja tykistö patteri ovat vuosilta 1853-55. Professori Olli Kivisen vuonna 1961 vahvistettu asemakaava on loistavalla ammattitaidolla laadittu saaren luontomaisen säilyttävä esimerkillinen kaavaratkaisu.

Rakennettua aluetta ei ole mahdollista lisätä kokonaisuutta vahingoittamatta. Saarella on

erityinen ympäristöarvo osana Länsi-Helsingin tärkeintä kävelyreittiä.

M181

Allekirjoittaneet vastustavat suunniteltua lisärakentamista Lehtisaareen ja vaativat että lausunnolla olevasta yleiskaava 2002:n luonnoksesta poistetaan esitetyt uudet rakennusrajat ja uusi rakennusoikeus. Lehtisaaren kaavoitettujen, luonnonkauniiden, historiallisten ja kulttuuriarvoja omaavien puistojen varaaminen rakennusmaaksi on ehdottomasti tuomittavaa. Vaadimme myös, että Helsingin kaupunki tekee päätöksen kansainvälistä arvostusta saaneen asemakaavan suojelemisesta asemakaavassaan.

M332

Yleiskaavan 2002 ajatukset massiivin lisärakentamisen sijoittamiselle pienelle luonnonkauniille Lehtisaaren alueelle ovat täysin tuomittavia ja lyhytnäköisiä. Aivan käsittämättömiä ovat ajatukset lähialueiden merialueen täyttämiseksi rakennusmaata varten. Esitetyt asumisväljyysluvut Lauttasaareen verrattuna eivät ole vertailukelpoisia ottaen huomioon Lauttasaaren tiheään rakennetun toimisto- ja teollisuusalueet. Lehtisaaren täydennysrakentaminen kuormittaisi ahtaita liikenneväyliä ja esitetyt kasvumäärät eivät tunnetusti vielä riitä lisäämään palveluja ja kulkuyhteyksiä.

Lisärakentaminen johtaisi myös pakonomaisesti liikenteen, saasteen ja melun lisääntymiseen. Ainoastaan ostoskeskuksen ja kirkon tuntumaan voidaan ajatella nykyisten rakennusten korkuista pientä täydennysrakentamista, samoin rivitalojen tuntumaan voidaan lisätä hienovaraisesti rivi- tai pientalotalotyypistä rakennuskantaa.

M363

Building plans in Lehtisaarentie 6 and Kalkkipaudentie 2 would severely affect the use of the Residence for all official purposes and undoubtedly diminish the value of the property in the possession of the Republic of Austria. In the hope that there will be no change in the existing urban planning.

M199

Generalplanen för utbyggande av Lövä, 2002 är ett ingrepp i den rika flora och fauna som nu finns på de sammanhängande naturområdena. Om planen förverkligas enligt nuvarande ritningar förstör den invånarnas trivsel och möjligheter till rekreation.

Vastaus:

Yleiskaavan tilanvarauksia pidetään onnistuneina. Täydennysrakentamista Lehtisaareessa yleiskaavan mukaisena pidetään saaren luonteeseen soveltuvana.

Lehtisaaren uuden rakentamisen mitoitusta on pienennetty yleiskaavaluonnoksessa esitetystä. Aluerajaukset ja käyttötarkoituserkinnät ovat ehdotuksessa ennallaan. Tarkemmanasteisessa suunnittelussa rajaukset ja mitoitus tarkentuvat.

Lehtisaaren täydennysrakentamisen yksityiskohtaiset ratkaisut tehdään alueen asemakaavoituksen yhteydessä. Täydennysrakentaminen väistämättä ottaa käyttöön rakentamattomia alueita. Uusi rakentaminen tullaan kaavoitustyössä parhaalla mahdollisella tavalla sovittamaan alueen nykyiseen kaupunkirakenteseen. Täydennysrakentamisen myötä alueen asukaskehitys vahvistuu ja palvelujen säilyminen ja kehittyminen mahdollistuu.

Lehtisaaren lähialueiden merialueiden (Koivusaari) yleiskaavaehdotuksessa esitetyt maankäyttöratkaisut perustuvat metron läntisen haaran jatkamiseen. Metro ja muu raskas raideliikenne on energiataloudeltaan ja suorituskyvyltään edullisin suurkaupunkialueen liikennejärjestelmä. Raskaan raideliikenteen varaan rakentuva kaupunkirakenne säästää investoinneissa sekä käyttökustannuksissa kaupungin varoja ja on kestävä kehityksen periaatteita toteuttava.

Building plans in Master Plan for Lehtisaari aim to find new building areas in a suitable way according the city structure and nature and to strengthen population basis in order to support local services, have better dwelling balance in Helsinki and give more choices for new-comers.

Keskinen suurpiiri

L21

Keskisessä suurpiirissä Sompasaaren rakentaminen yleiskaavan luonnoksessa esitetyllä tavalla saattaa lisätä puistojen tarjontaa. Asiaa on mahdoton arvioida, koska yleiskaavasta puuttuu maankäytön luokissa tapahtuvan muutoksen kuvaaminen.

Oleellinen viheryhteys Arabianrannan viherialueelta Verkatehtaan puiston kautta Annalan puistoon on lisättävä pääkarttaan. Annalan huvilapuutarhan - Kellomäen kokonaisuutta tulee harkita kaupunginosapuistoksi.

Vastaus:

Yleiskaavassa ei ole virkistysreitimerkintöjä. Yleiskaavassa on yhtenäinen rantoja noudatteleva virkistysaluevaraus Sompasaaresta Kalasataman ja Hermanni-Arabianrannan alueiden kautta Vantaanjokisuulle ja edelleen pohjoiseen. Edellä mainitut virkistysalueet sisältyvät Helsinki-puistona kehitettävään alueeseen.

Pasila ja Ilmala

L59

Pasilan kehittäminen osaksi Helsingin keskustaa on rakenteellisesti perusteltua. Pasilan monipuolinen liikenteellinen saavutettavuus ja hyvä sijainti seudun väestöllisiin painopisteisiin nähden lisää alueen painoarvoa työpaikkoja sekä muita keskustatoimintoja sijoitettaessa. Sijainti etäämpänä rantaviivasta mahdollistaa myös korkeampaa rakentamista. Kantakaupungissa ja rannoilla tulisi kaupungin merellisen ilmeen vuoksi pidättäytyä ylikorkeasta rakentamisesta.

L21

Itä-Pasilan itäosassa olevan puiston kohdalle on osoitettu rakentamisalue. Asuinalueen rakentaminen hävittää Itä-Pasilan asemakaavallisen ominaispiirteen, aluetta reunustavan puiston, ja poistaa vähäisestä puistotarjonnasta keskeisen alueen. Viheraluesuunnitelmassa puisto ja siinä oleva leikkipuisto on todettu erittäin tarpeelliseksi. Rakennusalueen merkintä tulee poistaa.

Keskuspuistoon rajoittuva alue Postintaipaleen alueella tulee rajata niin, ettei rakentamista osoiteta Keskuspuiston puolelle.

Vastaus:

Itä-Pasilan kerrostalovaltainen tilanvaraus ulottuu yleiskaavassa aina Mäkelänkadulle saakka. Varaus mahdollistaa lisärakentamisen tutkimisen yksityiskohtaisemman kaavoituksen yhteydessä.

Yleiskaavassa ei ole esitetty Keskuspuiston rajan ylittäviä uusia tilanvarauksia.

M127

Esitämme, että Ilmalan asemanseudulle osoitettua keskustatoimintojen aluetta laajennetaan Hakamäentien ja rantaradan eteläpuolelleselle, ns. Ilmalanrinteen alueelle. Alue sijaitsee Ilmalan aseman ja suunnitellun raitiovaunuyhteyden solmukohdassa ja soveltuu toimitilarakentamisen, kaupan ja palveluiden tarpeisiin. Esitämme myös, että omistamamme Ilmalan kadun sekä Postintaipaleen länsipuoliset alueet varataan soveltuvilta osin asumis- ja toimitilarakentamisen alueeksi.

Vastaus:

Yleiskaavassa on sitovana lähtökohtana pidetty Keskuspuiston rajaa, jonka ylittäviä uusia tilanvarauksia ei yleiskaavassa ole esitetty. Ilmalan hallinnon ja julkisten palvelujen tilanvaraus mahdollistaa myös toimitilojen rakentamisen kohtuullisessa määrin.

M60, M212

Pasilan liikenteellinen saavutettavuus ja sen sijainti suhteessa seudun väestöllisiin painopisteisiin antaa sille erittäin tärkeän sijan työpaikkoja sekä muita keskustatoimintoja sijoitettaessa Sijainti maaston profiilissa hiukan etäämpänä rantaviivasta mahdollistaa Pasilassa myös korkeampaa rakentamista, kun taas kantakaupungissa ja rannikolla on aihetta ajatella kaupungin merellistä ääriiviivaa ja pidättyä uusilta torneilta.

M25

Pohjois- ja Keski-Pasila, VR:n konepaja-alue ja Kalasatama merkitään yhtenäiseksi keskustatoimintojen alueeksi, jossa on sopivasti sekoitettu asuminen, työpaikat ja kaupalliset palvelut.

Palautelomakkeet:

- Hermannin-Arabianrannan tiivis rakentaminen tarvitsee "vastapainoksi" Kivinokan, Mustikkamaan ja Korkeasaaren

Vastaus:

Yleiskaavan tilanvaraukset mahdollistavat edellä mainitun toimintojen sekoittumisen.

Käpylä

M218

Mäkelänkadun ja Koskelantien kaltainen risteys ei kerta kaikkiaan kuulu tiheään asutuksen alueelle. Kun moottoritie ulotettiin Tuusulaan asti, Mäkelänkadun liikennemäärät kaksinkertaistuivat. Ne kasvavat väijäämättä, mutta ne voi suunnata muualle. Länestä päin tulevaa Pasilanväylää ei saa nivoa liittymillä Mäkelänkatuun ja Koskelantiehen.

Moottoritie ei tulisi keskelle asutusta. Tuusulanväylä voisi pohjoisesta tullessaan kääntyä Maunulan ja Metsälän jälkeen "oikealle", lounaaseen, ennen Käpylän rautatieasemaa, ja seuraisi sitten rataa sen länsipuolella Veturitietä pitkin. Uusi tielinjaus kulkisi Pasilaan asti kokonaan asutuksen ulkopuolella ja rauhoittaisi niin Käpylän kuin Vallilankin jyrävästä kautakulusta.

Yleiskaavaluonnokseen merkityt tunnelit (Kumpulan- ja ns. Hermannin tunnelit) voisi yhdistää, mutta ilman liittymää Mäkelänkatuun. Pasilassa voisi laittaa kaikki lähiliikenteen radat maan alle. Rautatieasemalta vapautuisi raiteilta tilaa kymmenien metrien leveydeltä, varsinkin kun auto - juna -alue siirrettäisiin Pasilaan.

M162

Käpyläläisten ja lähialueiden asukkaiden erityishuolenaihe on jo vuosia ollut kestävämmän kova läpiajoliikenne, joka johtuu ensisijaisesti yksityisautojen suuresta osuudesta erityi-

sesti aamu- ja iltaruuhkissa. Tästä syystä toivomme kaupungin tekevän liikennetarkkaisuensa ensisijaisesti joukkoliikenteen ehdoilla.

Kannatamme lämpimästi ratkaisua, jossa Tuusulantien liikenne ohjataan Mäkelänkadun asemesta Veturitielle ja Mäkelänkatu yhdistetään Osmontiehen.

Koskelantien läpiajoliikennettä voidaan rauhoittaa Hakamäentien jatkaen tunnelilla siten, ettei siitä tehdä lainkaan yhteyttä Koskelantielle. Tunneli on johdettava Koskelan hallien asemesta jo olemassa olevaan Hämeentien ja Hermannin rantatien - Varastokadun risteukseen. Siirtämällä Kustaa Vaasan tie tunneliin Toukolan ja Kumpulan välissä saadaan kaupunginosat suojeltua läpikulkuliikenteen haitoilta.

M276

Esitän yleiskaavaan muutettavaksi Tuusulantien alun siirtämistä alkamaan radan länsipuolelta ja radan itäpuolelle jäävälle suurelle alueelle rakennettaviksi matalia, harjakattoisia, rinteiden muotoa myötäileviä rivitaloja, mahdollisimman tiheästi, ei missään tapauksessa mitään Käärmetalon jatkeita! Lisäksi ehdotan radan varteen, molemmin puolin, rakennettaviksi toimisto- ja muita työpaikkatiloja melumuuriksi junarataa vasten. Tuusulantien meluvallit tulee mitä pikimmin purkaa ja poistaa muualtakin moiset maisemien rumentajat. Lisäksi Hakamäentietä ei saa leventää vaan liikennettä tulee ohjata kehä ykköselle, pois Koskelantielta, vaikka sitten Maaliikennekeskuksen siirtämisellä kehä ykkösen tai mieluummin kolmosen varteen!

Vastaus:

Yleiskaavaehdotuksessa on Tuusulantie ohjattu Veturitielle. Yleiskaavassa ei esitetä uutta rakentamista pääradan itäpuolelle, Käpylän länsipuoliselle virkistysalueelle.

M162

Taivaskallio

Taivaskallio on Helsingin korkein luonnonmukainen kohta, jolla on merkittävä historia sekä aivan erityinen asema Käpylän, Oulunkylän, Metsälän, Veräjämäen, Maunulan ja muidenkin helsinkiläisten virkistysalueena.

Ympäristöryhmämme, samoin kuin Käpyläseura, on jo vuosia vaatinut sen säilyttämistä ja kokonaan puistoksi kaavoittamista. Myös kaikissa Tulevaisuusverstaissa, Paikallisagenda -työssä jne. on yksimielisesti tuotu esiin vaatimus alueen rauhoittamisesta kokonaan puistoksi.

Taivaskallio on kaavoitettava kokonaisuudessaan kaupunginosapuistoksi, jossa on asukkaiden kannalta paljon tärkeitä ulkoiluteitä.

Taivaskallion puistoalue alkaa välittömästi Panuntien varresta eikä siihen enempää kuin radan varren puoleiselle osalle saa kaavoittaa mitään rakentamista. Jo toteutettu rakentaminen lähialueilla korostaa tämän ehyen puistoalueen merkitystä entisestään.

M226

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään rakentamista myös Taivaskalliolle Käpylän aseman tuntumaan. Taivaskallion puistoalue on kuitenkin tärkeä osa Oulunkylään ulottuvaa vihersormea. Alue tulee kaavoittaa kokonaisuutena puistoksi eikä sinne tule osoittaa mitään rakentamista.

Vastaus:

Taivaskallion alue on yleiskaavassa merkitty virkistysalueeksi Panuntiestä alkaen lukuun ottamatta Käpylän aseman eteläpuoleista kerrostalovaltaisen alueen pienehköä tilanvaraus-

Vastaus/liikenne:

Kantakaupungin koillisosan katuverkkoa koskevien vaihtoehtotarkastelujen perusteella on valittu tavoitteellinen tieverkkoratkaisu, jossa Tuusulanväylä käännetään tulevaisuudessa Veturitie. Mäkelänkatu ja Metsäläntie poistuvat kokonaan pääkatuluokasta. Tuusulantien liikenne mm. Vallilaan pyritään ohjaamaan Veturitien ja rakennettavan Teollisuuskadun jatkeen kautta.

Koskela

M226

Koskelaan Vantaanjoen, vesilaitoksen ja kerrostaloalueen väliselle alueelle ei tule rakentaa. Alue kallioineen ja metsineen on tärkeä lähivirkistysalue ja liittyy olennaisesti Vantaanjokilaakson maisema- ja viheraluekokonaisuuteen ja muodostaa sille suojavyöhykkeen. Lahdentien melu ja ilmansaasteet tekevät alueen muutenkin asumiselle kyseenalaiseksi.

Vastaus:

Vesilaitoksen alueen lounaispuolelle on merkitty kerrostalovaltaisen alueen tilanvaraus. Lisäksi yleiskaavassa on mahdollistettu Koskelan pientaloalueen laajennuksen selvittäminen yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.

M79

Koskelan pientaloaluetta halkova Oulunkyläntie on tosi vilkas. Liikenne on lisääntynyt ja valitettavasti nopeudet ovat kovat. Pientaloaluetta halkova leveä katu heikentää alueen asukkaiden ympäristöä ja viihtyisyyttä. Lapset käyvät koulua niin Käpylässä, Koskelassa kuin Oulunkylässäkin ja joutuvat ylittämään vilkas-

liikenteisen kadun. Muualla on saatu kunnollisia liikenneympyröitä, jotka hidastavat liikenteen nopeuksia, mutta Oulunkyläntien osalta eivät liikennesuunnittelijat ole olleet suopeita parannuksiin. On annettu ymmärtää, että koska kyseessä on alueellinen kokoojakatu, ei mahdollisuuksia muutoksiin ole. Jos katuverkon luokitus "asuntokadut, kokoojakadut, pääkadut ratkaistaan yleiskaavassa, toivoisin, että Oulunkyläntien luokitus muutetaan asuntokaduksi. "Asuntokatustatus" tukisi voimassa olevan asemakaavan ja yleiskaavaehdotuksen tavoitteita pientalovaltaisesta alueesta. Tällaisen alueen luonteeseen ei kuulu kokoojakadut. Oulunkyläntie on ensisijassa asuntokatu.

M337

Kaavailtu Jokeri-linja tuo positiivisia mahdollisuuksia poikittaisliikenteelle, mutta auttamatta se myös katkaisee kohdallaan Helsinki-puiston Vantaanjoen ylittäessään. Hienovaraisilla toimenpiteillä maisemalliset haitat voidaan tässäkin saada minimiin. Ajatus vanhojen ratavallien penkkujen hyödyntämisestä omaperäisen, kauraa ympäristöä vaativan kasvillisuuden habitaattina, jossa myös perhoset viihtyvät on tutkimisen arvoinen. Toinen vastaava haaste on Koskelantien ramppien suoristaminen ja asuntoalueen jatkaminen sen läheisyyteen, sillä myös tämä nakertaa Helsinki-puistoa kapeaksi tällä kohtaa. Puistomaista jatkuvuutta voi näiden kapeikkojen kohdalla yrittää toteuttaa erilaisin puu- ja pensasistutuksin. Koskelan alueen sisälle kaavailun täydennysrakentamisen tulisi taas senkin olla monipuolista, ei ainoastaan sosiaalista asuntorakentamista.

Koskelan varikon tulevaisuus tulee selvittää, sillä varikkoalueella on paljon vajaakäyttöistä rakennusmaata - tässä yhteydessä voisi varikkoaluetta yrittää saada vihertävämmäksi osaksi Helsinki-puistoa.

Alue, jolla Vanha Helsinki sijaitti 1550-1640 on sisällytetty osaksi kaupunkipuistoa, mutta samalla on paikalle suunniteltu rakennettavan 1500-luvun rakennusten korkuisia, muttei lähellekään näköisiä uudisrakennuksia. Monien pihoihin tällä nyt puistoksi kunnostetulla paikalla kuuluisivat myös "aidot 1500-lukulaiset" autotallit! Kaupungin asunto-ongelma ei poistu uhraamalla kulttuuriperintömme kymmenkunnan parakin takia.

Vastaus:

Mielipiteessä esitettyihin asioihin voidaan palata asemakaavoituksen yhteydessä.

Kumpula

M160

"Hermannintunnelia" kuten "Kumpulantunneliakaan" ei ehkä kustannussyistä toteuteta, mutta maan päälle toteutettuna sama väylä olisi Kumpulankadun kulttuurimaisemaan sopimaton. Ongelmalliseksi tunnelit on todettu myös toteutuessaan sikäli kun ne vaativat raskaita maan pinnalle tunkeutuvia tuuletusrakennelmia. Kumpulan kartanon kulttuurimaisemaa halkovista väylistä (mahdollinen Pietari Kalmin kadun jatko) olisi myös kaavassa lopullisesti luovuttava.

Pahimmillaan kokoojaväylinäkin toimineet asuinalueita halkovat väylät on äskettäin todettu lasten liikenneturvallisuuden pahimmiksi uhiksi asuinalueilla. Intiankadulla hidasteet tulevat edistämään liikenneturvallisuutta. Suuret kokoojaväylät tulisi vastedeskin pitää poissa asutusalueilta.

Vallilan ja Kumpulan siirtolapuutarhat, hyvin tunnettu maauimala sekä 30-luvun puutalot sopisivat nähdäksemme hyvin osaksi Helsingin puistoa tai vaihtoehtoisesti laajan kaupunginosapuiston rungoksi. Keskeinen kysymys olisi myös Koskelan varikkojen suuren alueen tulevaisuuden ratkaiseminen, sillä alueen potentiaalia sekä asunto- että viherrakentamiselle ei ole täysin otettu huomioon. (Kumpula-seura)

Vastaus:

Koskelan hallit on yleiskaavassa merkitty työpaikka-alueeksi. Varaus voi sisältää muun muassa alueelle tarpeellisia virkistysalueita.

M364

Pyydämme parannusta Kumpulan siirtolapuutarhaan, mm. ajojärjestelyt, alueen viimeistely ja valaistus sekä näkösuojaus aidoin ja istutuksin.

Vastaus:

Mielipiteessä esitettyihin kannanottoihin ei yleiskaavan yleispiirteisyyden vuoksi yleiskaavaehdotuksessa oteta kantaa.

Vastaus/liikenne:

Sellaista vaihtoehtoa ei ole olemassa, että Pasilanväylään liittyvät tunnelit tehtäisiin Kumpulassa maanpäällisinä ratkaisuinä. Tunneleiden suuaukko ja tuuletusjärjestelmän toteuttaminen vaativat luonnollisesti huolellista ympäristöön soveltamista.

Kallio

M117, M118

Sörnäisten satama-alueen uudelleen rakentaminen, Pasilan konepajan alueen, Keski-Pasilan ja Töölönlahden alueen kehittämisen tulee tapahtua siten, että ne eivät lisää Kallion

läpiajoliikennettä, rakentaminen mittakaavaltaan soveltuu ympäristöönsä, vanhalle historialliselle rakennuskannalle luodaan sellaista käyttöä, joka säilyttää sen ja että alueiden uusille asukkaille rakennetaan viihtyisiä ja monipuolinen asuinympäristö riittävine palveluineen ja puistoineen sekä kevyen liikenteen yhteyksineen.

Kallion läpiajoliikenne on huolestuttavassa määrin kasvamassa. Yleiskaavassa ei kuitenkaan ole esitetty toimenpiteitä liikenteen määrän rajoittamiseksi tai liikenteestä aiheutuvien haittojen vähentämiseksi. Yleiskaavassa esitettyjen ratkaisujen seurauksena läpiajoliikenteen määrä kasvaa. Kallio-seura esittää, että riippumatta Keskustatunnelin ratkaisusta Sörnäisten rantatien liikenne pannaan välillä Kruunuhaka - Kulosaaren silta katettavaan tunnelikaivantoon.

Tiheästi rakennettuna kaupunginosana on Kallion kannalta merkittävää nykyisten puisto-, ulkoilu- ja virkistysalueiden säilyttäminen. Virkistysalueiden riittävyyden ja luonnon perusrakenteen toimivuuden on oltava työn lähtökohdana.

Vastaus:

Yleiskaavaehdotuksessa ei ole esitetty Sörnäisten rantatien tunneloimista. Sen sijaan rantatietä siirretään noudattamaan Lintulahdenkujan linjausta jolloin mahdollistetaan rantapuiston rakentaminen.

P3

Aleksis Kiven kadulle ei haluta raideliikennettä puurivistön paikalle.

Vastaus:

Aleksis Kiven kadun puurivistön kohtalo selvittää yleiskaavaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

M113

Sörnäisiin suunniteltu toimitilarakentaminen pitäisi sijoittaa mieluummin esim. Itä-Helsinkiin, jonka työpaikkaomavaraisuus on vain noin 50 %. Sörnäisten työpaikkaomavaraisuus on tällä hetkellä kokonaiset 240 %.

Sörnäistenrannan (Kalasatama) aluetehokkuus aiotaan kaksinkertaistaa nykyisin voimassa olevan yleiskaavan tasosta 0,5 tasoon 1. Tämä on mielestämme pahassa ristiriidassa yleiskaavan selostustekstissä mainittujen kaupunkirakenteen maltillisen tiivistämisen alueellisen tasapainon lisäämisen ja virkistystarjonnan tasapainottamisen periaatteiden kanssa.

Yleiskaavaselostuksessakin tunnustetaan, että itäisen kantakaupungin puistotilanne on Helsingin huonoin. Tästä syystä pitäisi Sörnäisten

rannan uudet asuinalueet rakentaa niin väljästi, että rannalle jäisi vähintään 60 metrin levyinen puistovyöhyke. Erityisen tärkeää olisi jättää Hana- ja Sompasaaren välisen lahden rannat puistoalueeksi.

Kantakaupungin tiheimmin rakennettujen alueiden viereiset uudet asuinkorttelit pitäisi rakentaa riittävän väliksi ja puistomaisiksi, jotta ne voisivat toimia samalla vanhan, tiiviimmän asutuksen ulkoilu- ja virkistysalueina.

Ehdotamme lisäksi että kaupunkimme viihtyisyyden ja katujen valoisuuden säilyttämiseksi uusien rakennusten kerroskorkeus rajoitettaisiin seitsemään. Keski-Pasilaan ei siis pitäisi massaan nimessä rakentaa 20-kerroksisia tornitaloja. Radanvarsi on alueemme ainoa yhtenäisen hiljainen virkistysreitti, joten toivomme, että sitä kehitettäisiin varovasti ja reitin virkistysarvoja vaalien eikä maisemaa pilaten.

Vastaus:

Kantakaupunki ja siihen rajautuvat alueet ovat edullisia asuinalueita ympäristön ja kestävä kehityksen kannalta, joukkoliikennepalvelut ovat seudun parhaat ja työmatkat lyhyimmät. Kalasataman alue tukeutuu metroon eikä sitä ole tarkoituksenmukaista toteuttaa alhaisella tehokkuudella, pikemminkin uudisrakentamisen tulisi noudatella kantakaupunkimaista rakennetta. Alue on yleiskaavassa mitoitettu tehokkuudeltaan ympäröivää Kalliota pienemmäksi.

Hermannin ja Sörnäisten virkistysaluetilanne paranee huomattavasti, kun Hanasaaren, Sompasaaren ja Kalasataman alueiden rannat kaavoitetaan yleiseen virkistyskäyttöön kaupunkipuistoiksi.

Vastaus/liikenne:

Kaupunkisuunnittelulautakunnan kehotuksesta liikennesuunnitteluosasto tutkii keskustatunnelin jatkamista Sörnäisten rantatien suunnalla aina Vilhonvuorenkadulle asti. Asia tulee käsittelemään alkuvuodesta 2003.

Hakaniemi

M118

Pidämme tärkeänä, että yleiskaavatyöhön liitetään aluevarausten esittämisen lisäksi myös toiminnallista suunnittelua, joka pohjautuisi alueiden ja ympäristön monipuolisiin kehittämistavoitteisiin. Hakaniemen torialueen kehittämisen jatkoksi tulisi tarkastella koko Hakaniemen-Viikin välistä vyöhykettä keskusta- ja kulttuuripalvelujen kehittämisalueena.

M116, M117

Hakaniemen torialueen ympäristön kehittäminen keskustatoimintojen alueena on oikea rat-

kaisu. Kallion Sosialidemokraatit ry pitää tärkeänä, että yleiskaavan jatko-työn yhteydessä tarkastellaan kaupunkirakenteen kannalta omana kulttuuritoimintojen kehittämisvyöhykkeenään aluetta Hakaniemi-Sompasaari-Arabianranta-Viikki.

Hakaniemen kehittämisen kannalta on tärkeää, että Hakaniemestä lähtevää, sekä vapaa-aikaan että työssäkäyntiin liittyvää vesiliikennettä kehitetään.

Vastaus:

Hakaniemi on osa taide- ja tiedevyöhykettä, joka yhdistää keskustakampuksen Arabian ja Kumpulan kautta Viikkiin.

M118

Hakaniemen rantaan osoitettujen rakentamisalueiden poisjättäminen on oikea ratkaisu.

M169

Milloin Yleiskaava 2002:n valmisteluun liittyvä asukaskilpailu on järjestetty ja miten siitä tiedotettu? Kuinka edustava joukko oli niitten henkilöitten määrä, jotka ehdottivat lisärakentamista rantaan ja miten heidän nykyasuntonsa sijoituvat Merihaan ranta-alueelle? Hämmästyttä herättää tällaisten henkilöitten motiivit esittää lisärakentamista. Vaikea on vakuuttua vastineen perustelusta "saada lisää asunto- ja toimitilaa" ja että rakennukset "parantavat kaupunkikuvaa". Kiinnostaa myös se juridinen tausta, joka on ollut pohjana "kerrostalovarukselle". Kenen valtuuksilla tuollainen varaus-toimi on tapahtunut, kun on tiedossa lähialueen väestön enemmistön vastustava kanta kerrostalojen ahtaamiselle järjestö- ja merkittävällä tavalla ja merkittävällä tavalla sulkevasti pienelle vapaalle rantakaistaleelle.

Vastaus:

Varaus on tehty normaalissa järjestyksessä sisältyen esittelijän ehdotukseen Helsingin Yleiskaava 2002:ksi. Yleiskaavaehdotuksen luottamuselinkäsittely alkaa normaalissa järjestyksessä lakien ja asetusten mukaisesti. Yleiskaavan tilanvaraukset ovat yleispiirteisiä. Mahdollinen rakentaminen alueella selvitetään yksityiskohtaisen kaavoituksen yhteydessä.

Pohjoinen suurpiiri

Oulunkylä

L21

Pohjoisessa suurpiirissä Kehä I:n ja Yhdyskunnantien risteykseen on merkitty virkistysalue. Alue on suojaviheraluetta, ei virkistysaluetta. Etupellonpuisto on perusteltua merkitä karttaan.

Toivolan puiston rinteeseen ehdotettu kerrostalorakentaminen pilaa alueen ilmeen ja muuttaa sen vapaata luonnetta. Rajausta on tarkistettava ja pienennettävä siten, että maiseman avoimia tiloja rajaavat metsät säilyvät Vantaanjokilaakson maisemassa ehyinä.

Maunulan läpi itä-länsisuunnassa johtava yhtenäinen puistoalue tulee merkitä pääkarttaan. Suursuon alueella puustoa kasvaville rinteille on ehdotettu rakentamista, joka hävittää elinvoimaisen puuston. Rakentamisalueiden määrää on vähennettävä.

Oulunkylän urheilupuiston lähellä Hirsipadontien pään täydennysrakentaminen on sijoitettu kosteikkoalueen kulmalle. Se aiheuttaa merkittäviä muutoksia virkistysalueella.

Jo YK 92:ssa kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemallisesti merkittäväksi kokonaisuudeksi määriteltyyn peltomaisemaan Torpparinmäen koillislaidalla on osoitettu täydennysrakentamista. Aluevaraus tulee poistaa. Paloheinässä Pakilantien ja Kuusimiehentien risteyksessä Keskuspuiston puolella oleva liikuntahallin tontti tulee merkitä liikunta-alueeksi. Paloheinässä pääkarttaan tulee merkitä Sysiniityn ja Tuikkupuiston puistokokonaisuus.

Tulipesästä Tuikkupuistoon johtava itä-länsisuuntainen viheralueiden nauha on niin merkittävä yhteys, että se tulisi esittää kartassa.

M226

Täydennysrakentaminen ei saa olla ristiriidassa jo vakiintuneiden kaupunginosien viihtyisyyden ja omaleimaisuuden kanssa. Oulunkylän rakenne on lähes valmiiksi muotoutunut "vihreä idylli", eikä tätäkään aluetta tule tiivistää viihtyvyyden kustannuksella. Oulunkylän luonteeseen tulee jatkossakin kuulua kaupunginosan pääasialliselle rakentamisaikakaudelle ominainen väljyys.

Patolaan Hirsipadontien ja -kujan läheisyyteen ja myös Pakilan suunnalta esitetään täydennysrakentamista. Liikunta-ulkoilualueiden reuna-alueet kuuluvat kuitenkin toiminnallisesti merkittävään viheraluekokonaisuuteen, jota ei enää tule lohkoa rakentamiseen. Patolan länsipuolelle Tuusulantien varteen voisi olla mahdollista rakentaa pientalokortteli.

Oulunkylän keskustaa eli ostoskeskus Ogelin ja rautatieaseman ympäristöä radan pohjoispuolella tulee kehittää monipuolisena paikalliskeskuksena, jota Jokerin ja kehittyvän kaupunkiradan liikenne toivottavasti vilkastuttaa.

M323

Laitakaa melusteita Tuusulan moottoritille, Tuomarinkylän kartanon kohdalle ja siitä pohjoiseen päin. Autojen kohina (varsinkin talvisin) häiritsee suurta aluetta Pohjois-Helsingissä.

Palautelomakkeet:

- Yksittäisiä kerrostaloja mahtuisi Oulunkylän Patolaan kunhan parkkipuistot tiivistettäisiin pois

Vastaus:

Yleiskaavakartan merkinnät ovat yleispiirteisiä. Asuntoaluevarausten sisäisiä puistoja eikä aluetta itseään palvelevia muita aluevarauksia ei ole erikseen ole merkitty, vaan ne sisältyvät asuntoaluevarauksiin.

Toivolanpuiston rinteeseen merkitty kerrostalovaraus ei ulotu Toivolanpuiston Vantaanjoen puoleiselle rinteelle. Vantaanjoen varren virkistysalue säilyy yhtenäisenä.

Oulunkylän keskustaan, ostoskeskuksen ja rautatieaseman ympäristöön on merkitty keskustatoimintojen alue, joka mahdollistaa paikalliskeskuksen kehittymisen monipuolisena alueena.

Liikennejärjestelyjen yksityiskohdat käsitellään yksityiskohtaisen asemakaavoituksen ja liikennesuunnittelun yhteydessä.

Maunula

M200

Jokerilinja yhdistää Maunulan paikalliskeskuksen Keilarannan, Otaniemen, Leppävaaran ja Viikin korkean teknologian keskittymiin. Helsingin käydessä kilpailua Espoon kanssa hyvin koulutetun ammattiväestön asuinpaikasta, kannattaisi paikalliskeskusten roolia ottaa syvällisempään pohdintaan. Miten paikalliskeskuksia kehittämällä vanhoista asuinalueista saadaan vetovoimaisia?

Myös Maunulaa ympäröivien alueiden kehitys pitäisi huomioida paremmin alueita koskevassa strategisessa lupaavia kehittyviä, Maunulaan liittyviä ympäröiviä alueita ovat Keski- ja Pohjois-Pasila.

suunnittelussa.

Maunulassa toimii kaksi SITRAn rahoittamaa tietoyhteiskuntaprojektia: Nettimaunula ja Kotikirkko. Siksi olisi syytä alkaa pohtia, mikä on asuinalueen tietoyhteiskuntakonsepti.

Maunulan kehittämisen strategiset tavoitteet

- Väestöpohjan tasapainottaminen ja ostovoiman Maunulan reunoille (kuten on jo suunniteltu)

- Alueen palvelurakenteen kehittäminen kehittämällä Maunulan molempia liikekeskuksia

- Alueen turvallisuuden ja viihtyisyyden parantaminen

- Luontoympäristön arvokkaiden piirteiden säilyttäminen

- Maunulan arkkitehtuuriperinnöstä huolehtiminen ja sen imagoarvon hyödyntäminen

- Asukkaiden käyttämän viljelypalsta-alueen säilyttäminen

Koirapuisto on tarpeellinen, mutta sen ei tarvitse välttämättä sijaita nykyisellä paikallaan.

M200

Maunula-Seuran ja Maunulan Asukasyhdistyksen Visio 2012:

Maunula on tietoyhteiskuntapilottialue, josta internetin sovellutusten käytön ja muun korkea teknologian sekä kansainvälistymisen kautta kehittyä haluttu vetovoimainen asuinalue.

Jokeri-linja yhdistää Maunulan paikalliskeskuksen Keilarannan, Otaniemen, Leppävaaran, Pitäjämäen (Piimäen) ja Viikin korkean teknologian keskittymiin.

Maunulan keskustaan keskittyvät tietoyhteiskuntaan liittyvät palvelut kuten kirjasto, työväenopisto, nettikioskit tai -kahvila sekä kokoon-tumistilat. Keskusta-alueen palveluja hyödyn-tävät myös alueen koulut: Maunulan ala-aste ja Maunulan yhteiskoulu sekä Helsingin ma-tematiikkalukio.

Maunula on turvallinen, viihtyisä ja kansainvä-listyvä asuinalue, joka vetää puoleensa desig-nin ja suunnittelun sekä, ICT-sektorin ja sisäl-tötuotannon ammattilaisia.

Imagoltaan Maunula profiloituu 1) luontoon, 2) alueen arvokkaaseen arkkitehtuuriperintöön, 3) kehittyneeseen asuinalueen tietoyhteiskun-tamalliin sekä 4) aluetta kehittävään aktiivi-seen asukastoimintaan.

Vastaus:

Mielipiteessä esitetään useita osuvia huomioita Maunulan nykytilanteesta ja kehittämismahdollisuuksista. Useat esitetyistä kehittämiss-hankkeista riippuvat monesta toimesta, joista alueen kaavoitus on vain yksi osa. Näissä yhteistyön merkitys eri osapuolien kesken on myös merkittävässä asemassa. Yleiskaavoituksen tavoitteet ovat yhdensuuntaisia esitettyjen kehittämissajatusien kanssa. Kaupungin osien paikalliskeskusten palveluroolin vahvuus on osittain riippuvainen vaikutusalueen väestömäärästä ja ostovoimasta. Yleiskaavan yleinen tavoite tiivistävästä kaupungista tukee tätä tavoitetta.

M365

Maunulan Suursuon pientaloalueen kaavoituksen alle on jäämässä jo yli kymmenen vuotta aktiivisessa käytössä ollut koirapuisto, joka on Helsingin toiseksi suurin. Puiston käyttäjiä tulee paitsi lähikaupunginosista myös kauempaa hyvien ulkoilumahdollisuuksien vuoksi. Koirapuiston läheisyydessä on myös koirien tottelevaisuuskoulutus- ja agilitykenttä, jotka ovat myös jäämässä kaavoituksen alle. Toivomme, että Maunula ei joudu tyytymään tasaiseen,

pieneen, puuttomaan ja kallioittomaan uuteen koirapuistoon. Nykyisessä viihtyvät ja ulkoilevat niin koirat kuin ihmisetkin.

Jos alue rakennetaan tiiviisti, myös lähellä sijaitsevien vanhainkotien asukkaat menettävät osan virkistysalueestaan. Koirapuiston ympäri menevät kävelytiet niittymaisemassa ovat sopivasti heidän lähetyvillään. Myös harvinaiset ekologiset arvot ovat uhattuina. Toivomme siis alueen säilymistä ennallaan.

Vastaus:

Maunulan Suursuon pientaloalueen lisärakentamisvaraus siirtää Maunulan itäreunan 100 ja 200 metrin väliselle etäisyydelle Tuusulantiestä. Pientaloasumisen kysyntään ja yleiseen asuntotarpeeseen on yleiskaavassa varattu koko kaupungin alueelta mahdollisimman hyvin nykyiseen kaupunkirakenteeseen sopeutuvia täydennysrakentamiskohteita. Väistämättä on tällöin usein kyse vapaa-alueista, joita lähi-alueiden asukkaat ovat käyttäneet erilaisiin ulkoilutarpeisiin. Väistyvistä alueista etusijalla ovat mm. sellaiset alueet, joiden korvaaminen ei tule suhteettoman kalliiksi. Maunulan koirapuistolle on mahdollista löytää pienin kustannuksin uusi sijainti.

Koillinen suurpiiri

Viikki

L29

Erityisen tärkeää olisi yleiskaavassa turvata Viikki- Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelun alueen suojavyöhykkeiden riittävyys sekä Viikin opetus- ja tutkimustilan navettatoiminnan jatkuminen. Alueen luonnon monimuotoisuuden kannalta on tärkeää että laiduntaminen ja nurmiviljely säilyvät Viikin pelloilla. Laiduntamisen loppuminen vaikuttaisi heikentävästi Vanhakaupunginlahden linnustoon.

Viikinrannan työpaikka-alue

Nykyinen Viikinrannan toiminta-alue aiotaan kehittää asuintarpeeseen, kunhan nykyiset alueen elinkeinotoimijoiden vuokrasopimus päättyy vuonna 2002. Alueella oleva puhdistamo lopettaa myös toimintansa. Yhdistyksemme ehdottaa, että nykyinen elinkeinotoiminta Viikinrannan alueella jatkuisi ja alue merkittäisiin T alueeksi. Nykyinen toiminta ei uhkaa liiaksi luonnonsuojelun alueen ekologista kestävyyyttä. Uusien asuinalueiden rajaaminen luonnonsuojelun alueen rajalle heikentää alueen toimintaa puskurialueena. Puhdistamon alue tulisi ennallistaa ja liittää sen jälkeen nykyiseen luonnonsuojelun alueeseen.

M56

Nykyinen elinkeinotoiminta Viikinrannan alueella jatkuisi ja alue merkittäisiin T-alueeksi. Nykyinen toiminta ei uhkaa liiaksi luonnonsuojelualueen ekologista kestävyyttä.

M226

Viikinmäen länsiosan saastuneiden maiden loppusijoituksesta valmistuneessa ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa ollaan päättymässä lyijystä saastuneiden maiden eristämiseen täyttömäkeen Viikinmäen alueelle. Toinen esitetyistä vaihtoehdoista edellyttää paikallisesti merkittävän kallioalueen osittaista louhimista, toinen taas tuhoaisi arvokkaan lehdon Vantaanjokilaaksossa. Erityisesti jälkimäinen vaihtoehto olisi huomattava menetys maisemalle ja jokilaakson luontoarvoille. Molemmissa vaihtoehdoissa on tarkoitus louhia huomattava määrä kalliota ja korvata se täyttömäellä. Syntyvää täyttömäkeä ei voida maisemoida esim. istutettavilla puilla, koska puiden juuret rikkoisivat eristekerrokset.

Viikinmäen länsiosan pientalokaava on merkittäviä luonto-, virkistys- ja kulttuuriperintöarvoja sisältävän maiseman kannalta askel oikeaan suuntaan, muttei ollenkaan riittävää. Oulunkylä-Seura pitää kaavaehdotusta ylimitoitettuna ja kaava-alueita väärin rajattuna.

Viikinmäen länsiosassa on kyseessä syvää historiallista ulottuvuutta omaava kansallismaiseman arvoinen luonto- ja kulttuuriperintöalue, joka muodostaa Vanhankaupunginlahdelta alkavan, Keskuspuiston pohjoisosien ohi sisämaahan ulottuvan, seudullisesti merkittävän viherväylän. Kyseiset kallioiden lakialueet länteen viettävine rinteineen tulee suojella osana maankäyttö- ja rakennuslain mukaista kansallista kaupunkipuistoa. Se turvaisi Vantaanjokilaakson korvaamattoman luonto- ja kulttuurikokonaisuuden säilymistä paremmin kuin kaavaluonnoksessa esitetty Helsinki-puisto.

M228

Tämän kanssa ristiriidassa on valmisteilla oleva Viikinmäen länsiosan asemakaava, joka rakentaisi lakialueet.

M337

Viikinmäen talot tulevat liian lähelle Vantaanjokea. Malmin ampumaradalle perustettava uusi asuinalue on sinänsä paikallaan, mutta suunniteltu alue tulee jälleen liian lähelle Helsinki-puistoksi suunniteltua Vantaanjoen laaksoa.

L21

Tärkeä viheryhteys Longinojan laaksosta Pihlajiston kohdalta Vanhankaupunginlahden ja Viikin viheralueille tulee osoittaa selvästi. Uudet liikekeskukset eivät saa tappaa vanhoja palveluja esim. Pihlajamäessä.

Palautelomakkeet:

- Viikin paikalliskeskus ei ole juuri kenenkään lähipalvelukeskus, mutta se hävittäisi Pihlajamäen ostaria

Vastaus:

Viikinrannan alueelle on osoitettu toimitilavaltainen kerrostaloalue. Asuinrakentamisen myötä aluetta pyritään kehittämään monipuolisemmaksi kuin nykyinen pienteollisuusalue on. Toimitilavaltaisuudesta johtuen lähialueiden virkistyskäyttö jäänee vähäisemmäksi kuin asuinalueiden yleensä.

Rakentamisalueen ja luonnonsuojelun välisen kanava estää liikkumista alueiden välillä. Yleiskaavan vaikutukset Natura-alueeseen on arvioitu erillisessä selvityksessä, jossa tuodaan esille suosituksia ja lieventämistoimenpiteitä jatkosuunnittelua varten. Yleiskaavaehdotuksessa on huomioitu suositukset, ja lisätty viheraluetta rakentamisalueen reunoille.

Viikinmäen alue sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien varrella ja sen suunnittelu tukee kaupunkirakenteen eheyttämisperiaatetta. Helsingin sivuaa aluetta. Vantaanjoen varteen jää leveä, yhtenäinen puistovyöhyke virkistyskäyttöön. Viikinmäen länsiosan rakennuskantaa harkitaan tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä.

Viikin paikalliskeskus tulee vastaamaan alueen kasvavan väestöpohjan palvelutarpeita. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt paikalliskeskuksen asemakaavan.

Pukinmäki

L21

Savelanpuistosta tulee merkitä esitettyä laajempi osa kaupunginosapuistoksi ja yhdistää se Pihlajiston kaupunginosapuistoon. Savelanpuiston merkitsemistä kokonaisuudessaan kaupunginosapuistoksi tulee harkita.

Pukinmäessä Kehä I:n eteläpuolella Vantaanjoen rantatasanteelle on merkitty rakentamisen alue. Maisemallisesti alue kuuluu Helsinki-puistoon. Rakentamisalueen sijainti on harkittava uudelleen.

M248, M277

Haluamme yleiskaavalla parannettavan edellytyksiä Kehä I:n ja pääradan hajottaman yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi, kaupallisten palvelujen uudelleensijoittamiseksi ja myös niiden paremman saatavuuden aikaansaamiseksi Pukinmäen kaupunginosassa sekä kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Vantaanjokilaakson maisemallisen statuksen ja virkistyskäytömahdollisuuksien parantamiseksi osana kaavailtua Helsinki-puistoa.

Kiinnitämme huomion Pukinmäen kaupunginosan keskustaan, rautatieaseman ja ostoskes-

kuksen lähistöön. Ilme on nykyisin aika sekava ja mielestämme on syytä selvittää mahdollisuudet sen selkeyttämiseksi sekä voiko vielä lisätä ostoskeskuksen seudun liiketilarakentamista että pysäköintipaikkoja.

Rautatie ja Kehä I halkovat Pukinmäen kaupunginosaa. Molempiin em. liikenneväyliin liittyy myös häiritseväksi koettu melu. Olemme päättäneet esittää yleiskaavatyön yhteydessä Kehä I:n tunneloimisen kustannukset Pukinmäen kohdalla. Samalla voisi selvittää olisiko saatavissa hyötyä siitä, että jos Kehä I:n tienpintaa laskettaisiin alaspäin ja tutkittaisiin kate-tun pinnan päälle toteutettavan rakentamisen mahdollisuudet. Kehän kattamisella voitaisiin vähentää häiritsevää liikennemelua ja parantaa samalla asumisviihtyvyyttä sekä lisätä palveluja.

M248, M277

Haluamme vaalia Pukinmäen kaupunginosaan ja Savelaan liittyviä maisemallisia erityispiirteitä. Kaupunginosa rajoittuu Savelan suunnalla jokilaaksoon, jonka kehittämistä ja suojelemista pidämme erittäin merkittävänä asiana. Alue on nyt yleiskaavaluonnoksessa merkittävänä osana Helsinki-puiston kokonaisuutta. "Pukinmäelle on tärkeä säilyttää sille ominaiset metsäiset alueet, erityisesti jokilaaksosta kohoavan länsirinteen ja kukkuloiden lakialueiden puustoalueet". On kiitettävää, että osa kaupunginosastamme on rantapuistoa ja Närepuistoa myöten suunnittelussa saanut luonnonhistoriallisen ja jopa suojeltavan alueen merkityksen.

Kaavaluonnokseen merkityt suunnitelmat Savelan ja Pihlajamäen välisen alueen lisärakentamisesta eivät tue ko. jokilaakson virkistyskäytön kehittämisen mahdollisuuksia Longinojan varrella. Uskomme mahdollisen lisärakentamisen olevan kovin huonosti sopusoinnussa suunnitellun ja puolestaan hyvin oikealta tuntuvan Helsinki-puiston toteuttamisen kanssa. Samoin ovat suunnitelmat mielestämme ristiriidassa lähellä jokea Isonpellontien varrella, lähes ranta-alueella. Kerrostalorakentamisen toteuttaminen siellä kaventaisi Helsingin puistoa aivan olennaisesti korkean melutason Kehä I:n tuntumassa. Alue on myös liikenteellisesti ongelmallinen.

M248

Suhtaudumme torjuvasti kahden pohjoisemaksi suunnitellun pientaloalueen sijoittamiseen Kalle Weisteen kadun ja Jokipellontien välisellä alueella, puistokokonaisuuden muodostamassa jokilaaksossa. Mielestämme ne tulisivat kaventamaan Helsinki-puiston kokonaisuutta.

Suunnitellulle Jokipellontien ja kehäyökkösen väliselle alueelle olisi mielestämme mahdollis-

ta rakentaa luontevassa suhteessa lähistön asutusrakenteeseen. Uudisrakentaminen voisi osaltaan auttaa meluntorjunnassakin.

Pukinmäki-Seura teki perusteellisen selvityksen siitä, miten liikenneväylien (Kehä I ja pää-rata) pirstoma Pukinmäki voitaisiin eheyttää, miten kaupallisia palveluja voitaisiin parantaa, jos kulkuyhteydet alueen eri osien välillä olisivat paremmat.

Pukinmäki on liikenteellisesti erinomaisella paikalla, keskeisellä paikalla Helsingissä. Pukinmäen asemalla voisi lisätä liityntäpysäköintiä. Väylien päälle tai ainakin viereen voisi saada toimistorakentamista.

Ei ole järkeä että emme saa omasta kaupunginosastamme ostaa ruokaa, vaan pitää asioida supermarketeissa. Arkkitehtikilpailua alueelle, jolla voisi löytyä toimistorakentamiselle hyviä ratkaisuja.

Esitämme suunnittelukilpailua, jossa selvitetäisiin Pukinmäen ostokeskuksen-radanvarren seutu kokonaisuudessaan. Tavoitteena tulisi olla kaupunginosalle toiminnallisesti parempi keskus, joka palvelisi myös Pukinmäen kolmion ja Savelan asukkaita ja joka houkuttelisi myös uusia palvelujen tarjoajia. Samalla toivomme, että liikenteellisesti ongelmalliseen Eskolantiehen löydettäisiin parannusehdotuksia.

P2

Suunnittelijoiden tulisi pohtia, millä tavalla kaupunkirakenteeltaan varsin pirstoutunut Pukinmäki saataisiin eheytettyä.

P2/Kauko Salmi

Malmia kehitetään aluekeskuksena, mutta myös Pukinmäen ostokeskuksen palvelujen säilyminen täytyy turvata. Miten Pukinmäen palvelujen käy? Ostoskeskus täytyy säilyä.

M184

Emme hyväksy yleiskaavasunnitelman osaa, jossa Pukinmäen alueelle ehdotetaan pientaloaluetta Jokipellontien pohjoispuolen ja Pukinmäenkaaren väliin, sekä toimisto- ja kerrostaloaluetta Isonpellontien varrella. Molemmat kohteet liittyvät Helsingin puistoon ja vähentäisivät virkistysalueita. Liikenne lisääntyy Sinivuoren tiellä, Jokipellontieellä ja Säterintieellä.

Vastaus:

Pukinmäen länsipuolelle osoitetut pientaloalueet täydentävät nykyistä kaupunkirakennetta. Vantaanjoen varren ja Helsinki-puiston maisematila sekä ulkoilu- ja virkistysreitit säilyvät. Kerrostaloalue Isonpellontien kohdalla sijaitsee Kehä I:n ja Pukinmäenkaaren risteysalueella. Uusien rakentamisalueiden avulla eheytetään osaltaan Pukinmäen kaupunkirakennetta. Aluevarausten sijoittuminen hyvien liikenneyh-

teyksien, etenkin raideliikenteen varteen noudattaa suunnitteluperiaatteita.

Vastaavasti Savelan itäreunalle osoitettu lisärakentaminen tukeutuu nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja raideliikenteeseen.

Longinojan Laakso säilyy ulkoilu- ja virkistyskäytössä, ja tarjoaa jatkossakin luontevan yhteyden Helsingin puistoon.

Vastaus/liikenne:

Yleiskaavan suunnitteluperiaatteiden mukaisesti on tutkittu nykyisten pääkatujen tunnetta uuden tonttimaan saamiseksi ja katujen maankäyttöä jakavan vaikutuksen vähentämiseksi. Yleiskaavassa on eräitä varauksia tällaisille ratkaisuille siellä, missä maasto- ja pohjaolosuhteet tekevät sen mahdolliseksi. Esitetytkin tunneloinnit edellyttävät jatkoselvityksiä ja sellaisen maankäyttöratkaisun löytämistä, jolla kustannukset voidaan pääosin kattaa. Kehä I Pukinmäen kohdalla on paksun savikon päällä ja melko tasainen maasto ei tue tällaista ratkaisua. Ratkaisu olisi erittäin kallis, useita kymmeniä miljoonia euroja. Ajatusta ei ole pidetty realistisena.

YTV:n johdolla laaditaan pääkaupunkiseudun ja lähialueiden liityntäpysäköintistrategiaa vuosille 2010 ja 2025. Siihen sisältyy toteuttamissuunnitelma vuoteen 2010 asti. Suunnitelmat valmistuvat alkuvuonna 2003. Rautatieasemien ympäristöissä on monesti jo toteutettu halvat paikat. Osa paikoista on tilapäisiä. Uudet paikat voivat tulla kalliiksi ja ne joutuvat usein kilpailemaan kalliista tilasta muun käytön kanssa.

Malmi

L21

Lahdentien ja Tattarisuon pienteollisuusalueen väliin ehdotettu uusi kerrostalovaltainen alue poistaa moottoritien haittoja vähentävän viherväylän, joka täydentäisi lentokentän alueen vihertarjontaa. Kerrostalovaltaiselta alueelta on huono yhteys Tattarisuon teollisuusalueen kautta Longinojan laaksoon. Kerrostalovaltaisen alueen mielekkyys on harkittava uudelleen. Tattarisuon teollisuusaluetta on laajennettu länteen ja lounaaseen nykyisen viherväylän paikalle. Laajennus tulee poistaa. Malmin lentokenttäalueen suunnittelun yhteydessä Kivikon, Tattarisuon ja Tattariharjun työpaikka-alueiden kytkeminen paremmin toisiinsa on tarpeellista. Samalla kevyen liikenteen reititys ja kaupungin poikittaiset yhteydet paranevat. Malmin lentokentän alueen, Fallkullan ja Suurmetsän yhdistävä laajahko kaupunginosapuisto on kannatettava. Poikittaiset viherväylät ja kevyenliikenteen väylät Malmin ja Kivikon välillä ovat tulevaisuudessa tärkeät

myös työpaikkaliikenteen kannalta. Viherväylät tulee osoittaa esitettyä selvemmin.

Ala-Malmin puisto tulee merkitä karttaan.

M247

Yleiskaavasuunnitelmassa on käsitelty hieman myös melua. Erityisesti siihen otetaan kantaa perusteltaessa Malmin lentokentän ottoa asuinkäyttöön. Alueemme asukkaat eivät ole kokeneet lentokentän melua ongelmaksi. Seutulan lentokenttää käyttävien koneiden melu, varsinkin niiden käyttäessä alueemme yli suuntautuvaa laskeutumissuuntaa, on paljon merkittävämpää. Lähellä Lahdenväylää, Kehä III:ta, Suurmetsäntietä ja päärataa, melu on usein hyvin kiusallista. Suunnitelmaan tulisi lisätä alueiden kartoitus melun ja hiljaisuuden näkökulmasta.

Suunnitelman uusi termi on ns. Helsingin Vihersormet, josta on myös kuvio. Valitettavasti Koillisen pohjoisosiin jää paha aukko. Olemme aikaisemman Yleiskaavakeskustelun yhteydessä esittäneet suunnitelman, jossa Malmin lentokentän viherväylä (tätä kohtaa voisi kutsua alueittemme kannalta viherkämmeneksi) vihersormi ulottuisi Suurmetsäntien laita pitkin Lahden moottoritien vierustalle ja siitä Heikinlaakson kiertäen Kalkkikalliolle ja Kuusikkoon toisaalta sekä Vantaan Vaaralan ja Hakunilan kautta Sipoon erämaahan toisaalta. Hämmästelemme, miksi tämä ehdotus on täydellisesti tyrmätty nykyisessä luonnoksessa.

M190

Malmin seudun kehittämisen yhteydessä on tärkeää ottaa huomioon seudun erityispiirteet erityisesti kaavoituksen keinoin luoda ja vahvistaa pientaloasumista. Kaupunkirakennetta eheyttäessä tulee erityisesti huomioida jo olemassa oleva väestö.

M68

Malmin lentokenttäalueen koillispuolelle Tattarisuolle on valmistunut aidattu karting-rata. Jatkosuunnitelmissa on laajentaa toimintoja radan läheisille metsäalueille. Alueiden linnustoa on selvitetty mm. vuosien 1996-1997 aikana Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen organisoimassa kaupunkilinnuston kartoituksessa (ns. Helsinki-atlas) Tattarisuon Atlasruudulla, mistä em. alueet muodostavat pääosan, on tavattu yli 70 pesimäaikaista lajia.

Tattarisuon metsäalueille suunnitellut toiminnot hävittäisivät lukuisten lajien elinympäristöt ja muuttaisivat koko arvokkaan lähiluontokokonaisuuden luonteen.

Jäljellä olevien luontoarvojen säilyttämiseksi vetoamme päättäjiin, että kaikki karting-radon ulkopuoliset alueet jätettäisiin ulkoiluteiden lähistöä lukuun ottamatta kehittymään luonnontilaan niille kuuluvaan arvoonsa. Alueen luonto-

arvot muidenkin eliöryhmien - kasvit ja hyönteiset -osalta tulisi selvittää ennen mihinkään muuttaviin toimenpiteisiin ryhtymistä.

M145

Olen vuodesta 1990 asunut Sepänmäessä ja odottanut raskaan liikenteen vähenemistä Tattariharjuntielle. Olisi kohtuullista jos läpikulkuliikenne muutettaisiin pois Sepänmäen asuinalueelta ja uusi tie rakennettaisiin Matti Visantin visioiden mukaan kulkemaan Lahdenväylältä Kehä ykkösen pohjoispuolelta suoraan Malmin lentokentälle ja teollisuusalueille. AHDASTA on.

Tattariharjuntien nopeusrajoituksen laskeminen 40 km/t:ssa Sepänmäessä voisi vähentää liikennemelua. Minua häiritsee myös Kehä I ja Lahdentien LIIKENNEMELU.

Uusia asukkaita on vaikea houkuttaa Malmille, jos kaupunki ei panosta enempää alueen viihtyisyyteen.

M193

Työpaikat ovat Helsingille välttämättömiä. Työpaikkojen rakentaminen Kivikon alueelle on perusteltua. Kaikkiaan on työpaikkatarjontaa Koillis-Helsingissä monipuolistettava. Tähän avaa mm. Kivikko mahdollisuudet.

Malmin aluekeskuksen ytimessä aseman molemmin puolin on liikkeitä joutunut vaikeuksiin ja niitä on lopetettukin Latokartanontien- Kirkonkyläntien varrella. Kaupungin ja yrittäjien on yhdessä selviteltävä, mistä tämä näivettyminen johtuu. Yleiskaavaluonnoksessakin on huolehdittava siitä, että tämä Malmin perinteellinen pääväylä säilyy yritysten kannalta houkuttelevana.

M191

Longinojan laakso säilytettävä - on aivan oikein merkitty kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi. Identiteetti- ja kulttuuriarvot halutaan säilyttää. Malmin aluekeskus on jäänyt keskeneräiseksi. Malmin keskuksen edelleen kehittäminen ja vahvistaminen palvelu- ja työpaikka-alueena on tärkeää koko koillisen Helsingin kannalta. Malmin poikittaisliikenne takertelee, parannettava. Bussilinjoihin ei kuitenkaan saa poistaa, vaikka tulisi raideliikennettä.

M193

Malmin seudulle ja koko Koillis-Helsingille on tärkeää aluekeskuksen monipuolisen toiminnan turvaaminen. Kaavoituksella ja rakentamisella on yhteistyössä yrittäjien kanssa luotava realistisia edellytyksiä myös lähikauppojen elämiseen.

Liikenne

Yleiskaavaluonnoksessa on suunniteltu raideliikennettä Kivikon suunnalta lentokenttäalueelle ja sieltä edelleen Malmille. Miellyttävyytensä, tehokkuuden ja ympäristöystävällisyytensä

vuoksi raideliikenne onkin paras ratkaisu. Kaavoituksessa on paneuduttava liikenneongelmiin, joita Malmin seudulla on. Liikenneturvallisuus on varmistettava mahdollisimman huolellisesti. Kevyen liikenteen verkostoa on edelleen parannettava. Tuntuva ongelman synnyttää Helsingin ulkopuolelle varsinkin Vantaalle ja Espooseen suuntautuva autoliikenne. Koska työpaikkoja samoin kuin asiakkaita laajalta alueelta kerääviä jättiläismyymälöitä on naapurikaupungeissa hajallaan, käytetään matkoihin pääasiassa yksityisautoja. Joukkoliikenne on riittämätöntä. Kehä I ruuhkautuu jatkuvasti eikä Jokeri-liikenne riitä avaamaan tukkeumia.

Malmi-Seura muistuttaa vaarallisista tilanteista ja melusta, joita Tattariharjuntielle on raskaan ja vilkkaan liikenteen jyrätessä Sepänmäen kohdalla asutuksen keskellä. Lentokenttäratkaisusta riippumatta on tämä ongelma ratkaistava viivyttämättä. On jo olemassa suunnitelma siirtää läpikulkuliikenne Tattariharjuntien alkupäästä Kehä I:n tuntumaan.

P2/Risto Meriläinen

Olen huolissani Malmin pienpalveluiden säilymisestä. Sunnuntaina joudun menemään ruokakauppaan Pukinmäkeen tai Tapanilaan. Malmin lentokentän alueella tulee olla vähittäiskauppoja. Malmin aluekeskuksen kilpailukykyyn säilyttäminen koettiin tärkeäksi, se vaatii erityistoimenpiteitä, kehittämistä tarjontaa monipuolistamalla ja kasvattamalla asiakasmäärää.

Mitä nopeammin Malmin seudulle saadaan uusia asukkaita, sitä paremmin turvataan kehitys.

Fallkulla

L21

Pääkarttaan on lisättävä tärkeä radan suuntainen viheryhteys Longinojan laaksosta Fallkullan kohdalla Puistolän ja Suurmetsän viheralueisiin. Fallkullan kartanon alue voidaan yhdistää kaupunginosapuistoon.

P3

Mitä tapahtuu Fallkullan alueelle, jos Malmin lentokentän alueelle rakennetaan?

M206, M207, M142

Fallkullan alueen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota riittävien Y-tonttien ja viheralueiden jättämiseen asutuksen lomaan myös tulevien sukupolvien tarpeita ajatellen. Pientaloalueiden määrää tulisi lisätä eikä korkeiden kerrostalojen.

M143

Toivottavasti Fallkullan kotieläintila säilyy jatkossakin.

Palautelomakkeet:

- Malmin alueelle tulisi rakentaa korkeatasoisia omistus- ja vuokra-asuntoja

Vastaus:

Koillisen suurpiirin asema on muuttumassa seudullisesti yhä keskeisemmäksi väkiluvun kasvaessa sekä Helsingin rajojen sisällä että pääkaupunkiseudulla. Pääradan varsi on suosittu kasvusuunta. Tämä vaikuttaa kaupunkirakenteen tiivistymiseen Malmin seudulla. Samalla Kivikon, Tattariharjun ja Tattarisuon työpaikka-alueiden alueellinen laajentaminen ja tehostaminen sekä kytkeminen paremmin toisiinsa on tarpeellista.

Viikin pikaraitiotie parantaa Koillis-Helsingin joukkoliikennedyhteyksiä ja pyrkii vähentämään henkilöautoriippuvuutta. Yhteydellä pyritään samalla vähentämään riippuvaisuutta suuriin automarketteihin.

Longinojan laakson ulkoilu- ja virkistysreitit säilyvät. Malmin lentokenttäalueelle on tulossa asuinalueiden lisäksi myös viheralueita palvelemaan koko Koillis-Helsingin virkistyskäyttöä.

Vastaus/liikenne:

Malmin uusi liittymä on suunniteltu Lahdenväylälle Kankiraudantien kohdalle. Se vähentää Tattariharjuntien eteläpään liikennemäärää Sepänmäen kohdalla ja pyrkii ohjaamaan pohjoisesta tulevaa lisääntyvää liikennettä suoraan Lahdenväylälle. Tattariharjuntien eteläosa on siksi poistettu yleiskaavassa pääkatuluokasta

Tattarisuo ja Tattariharju

M247

Tattarisuon säilyttämisen korkeintaan nykyisen suuruisena teollisuusalueena pitäisi riittää. Uusien työpaikkojen tulisi olla vähemmän häiritseviä. Niitä voitaneen rajoitetusti sijoittaa Tattariharjuntien ja Lahdenväylän väliin pohjavesialueen eteläpuolelle, kuitenkin siten ettei se turmele alueella olevaa lähteikköä. Vastustamme jyrkästi Tattarisuon pienteollisuusalueen mahdollisia laajentamissuunnitelmia, koska niillä olisi erittäin haitalliset ja peruuttamatomat vaikutukset lähialueiden viher- ja ulkoilualueille.

M301

Huolemme on Tattariharjun pohjavesialueen viereisen Tattarisuon teollisuusalueen maapohjan nykyisestä kunnosta. Suunnittelualueen projektiryhmän työnkuvaan Tattarisuon teollisuusalueen osalta on ehdottomasti otettava mukaan maaperän saastuneisuuden selvittäminen.

M193

Tattarisuon pienteollisuusalue on säilytettävä. Alue on yrittäjienkin ansiosta siistiytynyt ja sitä voidaan edelleen parantaa. Nykyisen kentän ja Tattarisuon välistä aluetta tulee kehittää toisaalta lenkki- ja ulkoilupolustoltaan hyvin hoidettuna, mutta sisemmiltä osiltaan villinä luontoympäristön. Teollisuusaluetta ei tule laajentaa länteen päin metsikköön.

P2/Kalevi Virtanen

Lentokentän läheisyydessä on nykyisin paljon työpaikkoja. Tattariharjussa on paljon autoliikkeitä ja -korjaamoja. Alueelle suunnitteilla oleva asuinalue poistaa työpaikat. Jos kaikki muutetaan asumiseen, ihmiset joutuvat kulkemaan autoilla töihin Vantaalle.

M301

Alppikylän alue

Tyydytyksellä otetaan vastaan Lahden väylän ja Tattariharjuntien välisen pohjavesialueen muuttuminen luonnoksessa kerrostalovaltaisiksi asuin- ja toimitilojen alueeksi. Se tukee hyvin Jakomäen palveluiden säilymistä. Pohjavesien kunto on asuinalueella paremmin seurattavissa kuin teollisuusalueella. Alueen kaavoittaminen pitää käynnistää mahdollisimman pian ja siinä on otettava huomioon riittävät puistovyöhykkeet Lahden väylän varteen sekä jätemäelle.

Vastaus:

Kerrostalovaltainen alue Lahdenväylän ja Tattarisuon pienteollisuusalueen välissä voisi kohentaa suojaviheralueen ilmettä ja muuttaa aluetta kaupunkimaisemmaksi. Lisärakentamisella tarjotaan edellytyksiä Koillis-Helsingin elävöittämiseen. Kasvava väestömäärä turvaa myös alueen palvelutarjonnan säilymistä ja luo edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi.

Tattarisuon pienteollisuusalue tulee lisäämään työpaikkoja ja toimitiloja, joista on tällä hetkellä Helsingissä pulaa. Tattarisuon työpaikka-aluetta on yleiskaavaehdotuksessa supistettu luonnosvaiheesta merkitsemällä Tattarisuontien eteläpuolella oleva metsikkö virkistysalueeksi (työpaikka-alueen länsilaidalla).

Tattariharjussa tehostetaan nykyistä työpaikka-aluetta. Työpaikat sijoittuvat luontevasti vilkkaasti liikennöidyn Lahdenväylän varteen ja toimivat samalla meluesteenä Malmin suunnan asutukselle.

Tattariharjun uudet rakentamisalueet yhdistetään Lahdenväylän yli sillalla Kivikon työpaikka-alueisiin, mikä tulee parantamaan myös poikittaisia kevyen liikenteen yhteyksiä.

Malmin lentokenttä

Kommentteja suunnitteluun

L75

L max 75 - 80 melutaso esiintyy Malmin lentokentän tuntumassa asti. Vaikka tämä alue sijaitsee varsinaisen melualueen ulkopuolella, on rakennusten ääneneristävyyttä syytä ohjata ajallisten vaihteluiden ja alueella esiintyvien korkeiden meluhuippujen vuoksi. Tästä syystä rakentamiselle tulisi osoittaa ääneneristysvaatimus melun haittojen vähentämiseksi.

L46, L42

Malmin alueen käsittelyssä on kaavaluonnoksessa pahoja virheitä, jotka tulee korjata. "Koillisella alueella suunnittelun lähtökohdat ovat oleellisesti muuttuneet. Yk 1992:n hyväksymisen jälkeen Ilmailulaitos ja valtio ovat muuttaneet kantaansa Malmin lentokentän tulevaisuuteen. Malmin lentotoiminnasta voidaan luopua huomattavasti ennen vuokra-ajan päättymistä, kun kentälle on osoitettu seudulta korvaava paikka". "Malmin tulevaisuus on noussut uudella tavalla esiin Ilmailulaitoksen otettua kannan, että kenttäalue voidaan korvata muualla sijaitsevalla kentällä." Ilmailulaitoksen kanta ei ole esitetyn mukainen. Helsinki-Malmin lentoasemalle ei ole osoitettavissa mitään korvaavaa paikkaa eikä muitakaan kentän toimintojen siirron edellytyksiä ole olemassa. Valtion kanta asiassa on ratkaisematta eikä asiasta ole valtion ja kaupungin välillä tähän mennessä sovittu.

Koska ratkaisu on täysin auki, tulisi yleiskaavassa Malmin lentokentän alueen ensisijaisena käyttönä pitää edelleen nykyinen lentotoiminnallinen käyttö (LLalue) ja siitä johtuvat melualueet ja esterajoitukset tulee ottaa huomioon kaavoituksessa. Yleiskaavassa tämä tarkoittaa vastaavaa merkintää kuin on esim. Santahaminassa eli (A) joka tarkoittaa, että alue voidaan muuttaa asunto- ja virkistysalueeksi jos yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy alueelta pois. Ilmailulaitos katsoo, että liitteessä esitetty Ilmailulaitoksen kanta tulisi esiintyä kaavaselostuksessa. Mikäli Helsingin kaupunki poistaa Helsinki-Malmin lentoaseman yleiskaavastaan merkitsee se selkeää kannanottoa siitä, että pääkaupunkiseudulla ei tarvita yleisilmailukenttää.

Mainita tulisi myös siitä, että mikäli alueen käyttötarkoitus muuttuu, tulee keskeiset rakennukset ja alueet lentoterminaalin ympäristössä museoida. Tältä osin Ilmailulaitos edellyttää museoviraston lausuntoa.

L43

Malmin lentokentän osoittamisesta muuhun käyttöön ei Itä-Uudenmaan liitolla ole sinänsä huomauttamista, mutta liitto toteaa, ettei korvaavalle kentälle ole Sipoon suunnalta löydettävissä soveltuvia ratkaisuja.

L69

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty Malmin lentokenttäalueen muuttamista asuntoalueeksi. Yhdyskuntarakenteen näkökulmasta ratkaisua voidaan pitää tarkoituksenmukaisena. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on todettu, että Malmin lentokentälle sekä Laajasalon öljysatamalle ja -varastolle on selvitettävä vaihtoehtoiset sijaintipaikat. Alueiden käytössä tulee huolehtia siitä, ettei vaihtoehtoja suljeta pois niin kauan kuin lentokentän ja öljysataman sijainti on ratkaisematta. Erityisesti lentokenttäalueen merkintätapaa on syytä vielä miettiä tässä vaiheessa kun uusi sijainti on vielä ratkaisematta.

L20

Malmin lentokentällä ja Koivusaassa on käytettäviä talotyyppejä koskevat merkinnät laadittu tavalla, joka saattaa aiheuttaa sekaannusta. Uuden korvaavan lentokentän löytäminen näyttää olevan vaikeata. Tämä voi merkittävästi viivästyttää Malmin lentokentän rakentamisaikatauluja. Lentokentän kaavoittaminen asuntotuotantoon herättää myös vastustusta sekä ilmailun harrastajien että paikallisten asukkaiden piirissä. Kentän luomaa avaruutta pidetään myös kaupunkikuvaa väljentävänä tekijänä. Jos lentokenttä poistetaan yleiskaavavarauksista, se heikentää mahdollisuuksia varautua kasvavaan pientalomaisten asuntojen kysyntään Helsingin rajojen sisällä.

L29

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys yhdessä Suomen luonnonsuojeluliiton kanssa ovat esittäneet, ettei Malmin lentokentän toimintaa tulisi siirtää muualle.

Malmin lentokenttä ja alue tulisi suojella kulttuurisesti ja ekologisesti merkittävänä vihreäaluekokonaisuutena. Yhdistyksemme mielestä lentotoimintaa ei ole tarve jatkaa nykyisessä muodossaan, mutta alueiden käyttöä tulisi ensisijassa ohjata virkistyskäyttöön.

P2

Malmin lentokenttäalueelle toivottiin korkealuokkaista tiivistä pientaloaluetta, joka olisi vihervyöhykkeen ympäröimä.

Lentokenttäalueen poikki merkitty yleiskaavassa katu, virkistyskäyttöreittiä ei saa katkaista.

Lentokenttäalueella laita-alueet ensin tiivistettävä ennen kuin kenttä siirretään pois.

Lentokenttäalue koettiin ainoaksi laajaksi uudeksi pientalorakentamisalueeksi.

Malmin lentokentälle tulevat kerrostalot koillisosaan, huomioitava ettei varjosta, rakentamisesta toivotaan moni-ilmeistä.

Lentokenttäalueelle toivotaan järjestettävän arkkitehtikilpailu.

Tuleeko lentokenttäalueelle kevyt raideliikenneyhteys?

Myös nykyiset asukkaat on huomioitava, ei ainoastaan tulevia.

Malmin lentokenttää ei saa rakentaa yksitoikkoista pientaloaluetta täyteen.

Toivottiin lampea Malmin lentokentälle.

Lentokentän alue erottaa enemmän kyliä kuin yhdistää.

Jos lentokentän alueelle rakennetaan, tulee olemassa oleva metsä suojella ja turvata puistot.

P2/ Eija Eso

Malmin lentokentän alueesta: myönteistä, että alue rakennetaan tiiviinä pientaloalueena. Alueelle pitäisi tulla paljon isoja perheasuntoja.

M301

Malmin lentokentän ympäröimistä viheralueista tulisi muodostaa alueellinen lähivirkistyskeskittymä, joka tulisi liittää vahvemmin koilliseen "vihersormeen" - Koillis-puistoon.

M187

Malmin lentokenttää ei voi siirtää. Jos sille jostain luonnoksen ehdottaman kaltaista tehdään, on kyseessä lakkautus.

M278

Tulisi hyödyntää Malmin lentokenttäalueen maan pintaa lähellä oleva pohjavesi ja Longinojan alue varaamalla yleiskaavaan alue viher- ja virkistyskeitaana.

M193

Virkistys- ja viheralueet kuuluvat sellaiseen tasokkaaseen kokonaisuuteen, mitä kentälle nyt on suunniteltu. Kenttää kiertävän ulkoilupolun ahkera käyttö osoittaa tarpeen määrää.

Vaikka Tattarisuon pienteollisuusalue säilyykin, avautuu muualla kentän vierillä uusia mahdollisuuksia virkistyskäyttöön. Nykyään pidetään puusto lentoliikenteen turvallisuuden takia matalana ja luontoa on muutenkin kohdeltu paikoin kovakouraisesti. Lentotoiminnan loppuessa luontoa voidaan hoitaa uudella tavalla.

Helikopteriliikenne on Malmin kentällä lisääntynyt ja helikoptereiden melusta valitetaan. Meluhaitat ovat Sepänmäen suunnassa suuremmat kuin Puistolän puoleisella reunalla. Melua aiheuttaa lisäksi nuorten liikennekoulutukseen rakennettu rata. Jos kentälle rakennetaan asuntoja, on nuorten liikennekoulutukselle etsittävä toinen paikka tai radan ympäristöhaitat on tiukasti minimoitava. Lentokentän meluisuuden varjolla on alueelle yritetty sijoittaa muutakin meluavaa toimintaa. Tätä ei voida hyväksyä.

Meluhaittojen takia ei lentoliikennettä voida Malmilla lisätä. Jos harrasteilmailua ja sellaista yksityistä lentotoimintaa, mitä Malmilla nyt harjoitetaan, halutaan kehittää, on alan oman edun mukaista varautua siirtymään Malmilta muualle.

M255

Jos kentälle aletaan rakentaa asuntoja (mitä en toivoisi), niin sinne olisi suunniteltava kunnolla myös pien- ja rivitaloja "hyvätulaisia lapsiperheitä" varten. Mikäli Malmin lentokentän tilalle kuitenkin rakennetaan asuintaloja, pitäisi nykyistä suunniteltua rakennusoikeutta pienentää huomattavasti. Malmin kentän alueelle on suunniteltava kunnolliset omat palvelut, sillä nykyisen Malmin palvelut ovat jo aivan tukossa.

M142, M143, M206, M207

Mikäli Malmin lentokenttä siirtyy muualle, niin Malmin lentokentän alue tulee kaavoittaa pientaloalueeksi, jossa tontin koko on 600m² - 1200m². Liian pienet tonttikoot eivät aina houkuttele niitä, joilla on varaa valita.

Osa alueesta voi olla hyvinkin tiivistä pientaloaluetta. Kuitenkin on huomioitava riittävä viheralue- ja puistoverkosto alueen sisällä. Lentokenttää nykyään ympäröivä viheralue tulee säilyttää virkistys- ja viheralueena edelleen. Malmin lentokentän alueella tulee olla riittävästi Y-tontteja päiväkoteja, koulua, terveyskeskusta, asukastaloja yms. varten. Näissä palveluissa se ei sijaintinsa ja tulevan asukasmääränsä vuoksi voi turvautua lähiasutusalueiden palveluihin. Asutuksen mahdollistamiseksi myös kopterikenttä tulee siirtää meluhaittoineen. Tanssilava sopisi myös lentokentän reuna-alueille, vaikka kenttää ei siirrettäisikään.

M68

Kaupungin ja valtion yhteistyönä tulee käynnistää hanke, jossa Malmin lentokentän luontoarvot selvitetään perusteellisesti. Kaikissa Malmin lentokenttäalueen tulevissa käyttömuodoissa on taattava alueen avoimuus ja niittyluonnon riittävä säilyminen. Rakentamisvaihtoehdossa viheralueeksi osoitettua aluetta on laajennettava etelään päin eikä alueelle tule rakentaa teitä.

Malmin lentokenttää reunustavien metsien koskemattomuus tulee turvata. Yleiskaavaan on merkittävä leveämmät viherkäytävät kuin luonnoksessa.

Tattarisuon teollisuusaluetta ei tule laajentaa metsäalueelle, vaan metsä on liitettävä Viikin-Kivikon viheraluekokonaisuuteen ja muutettava myös yleiskaavassa lähivirkistysalueeksi kuten vireillä olevassa, hyvin valmistellussa asemakaavan muutosluonnoksessa on esitetty.

M70

Lentokentän alueen ottaminen asumiskäyttöön muuttaisi koko koillisen alueen ilmettä merkittävästi. Kasvava asukasmäärä lisäisi painetta alueen jo muutenkin rajalliseen palvelutarjontaan, lisäksi merkittävästi alueen liikennettä se-

kä aiheuttaisi väistämättä painetta Tattarin-suon teollisuusaluetta vastaan.

Kaavassa esitetyt vähäiset liikenteelliset järjestelmät eivät riitä poistamaan liikennemäärien kasvun mukanaan tuomia liikenneongelmia.

Pienlentotoimintaan soveltuvan lentokentän siirtäminen kymmenien kilometrien päähän Helsingistä heikentää merkittävästi välttämättömänkin lentotoiminnan edellytyksiä pääkaupunkiseudulla. Pienlentotoiminnan sovittaminen ajoittain hyvinkin tiiviin kaupallisen lentoliikenteen sekaan voi olla vaikeaa ja/tai aiheuttaa yllättäviä tilanteita, jotka voivat vaarantaa lentoliikenteen turvallisuutta.

Toivon, että Helsingin kaavoitusviranomaiset tutustuisivat ulkomailla sijaitsevien, vastaavalaisten alueiden (Downsview Lands/Toronto, Hellenikon/Kreikka, Meigs field/Chicago) nykyiseen ja tulevaan käyttöön ja niistä järjestettyihin suunnittelukilpailuihin ennen kuin tekevät lopullisia ehdotuksiaan luottamusmiesten hyväksyttäväksi.

Palautelomakkeet:

- Malmin lentokenttä käsittelyyn viimeistään ennen vuotta 2008

- Malmin lentokenttä rakennetaan liian tiiviiksi. Säilytettävän lentoaseman ja Tattariharjuntien väliin tulisi rakentaa matalia puutaloja

Malmin lentokentän rakentamista vastustavia kannanottoja

L2

Malmin lentokentän käyttötarkoituksen muuttaminen lentokentästä asuntoalueeksi ei ole tarkoituksenmukaista eikä järkevää.

L42

Ilmailulaitos ehdottaa, että pääkaupunkiseudun yleisilmailukentän ylläpidolle ja kehittämiselle luodaan uusi toimintamalli, joka nykyistä paremmin kohdentaa hyödyt ja kustannukset, ja joka nykyistä paremmin pystyy yhteen sovittamaan kenttäalueeseen

kohdistuvat erilaiset intressit. Viitaten edellä esitettyihin näkökohtiin ja periaatteisiin voisi tämä uusi toimintamalli olla Ilmailulaitoksen mielestä seuraava:

Malmin nykyinen lentopaikka säilytetään. Tutkitaan mahdollisuus yhden kiitotien ratkaisuun ja tehdään vastaavat tarkistukset maankäyttösuunnitelmiin.

Siirretään Malmin lentopaikan pito Ilmailulaitokselta Helsingin kaupungin tai kaupungin omistaman organisaation vastuulle. Samalla valtio luopuu oikeudestaan lentoasema-alueeseen, ja luovuttaa vastaavasti Malmilla omistamansa alueet kaupungin käyttöön vastikkeetta niin pitkäksi aikaa kun alueita käytetään lentopaikkana.

Ilmailulaitoksen omistamasta lentokonehallista perustetaan käyttäen omistama keskinäinen kiinteistöyhtiö, jonka osakkeet myydään omakustannusperiaatteella hallin käyttäjille periaatteella: hallipaikka on yksi osake. jotta ostohalukkuutta syntyisi, se edellyttää tiettyä varmuutta Malmin säilymisestä.

L51

Malmin lentoaseman rakennukset ja itse kenttäalue muodostavat yhdessä valtakunnallisesti arvokkaan, Suomessa ainoalaatuisen ja kansainvälisestäikin kiinnostavan, kulttuuri- ja arkkitehtuurihistoriallisesti arvokkaan kokonaisuuden. Museovirasto esittää, että yleiskaava- luonnoksen asumista tarkoittava aluevaraus poistetaan ja alue varataan nykyiseen käyttöönsä.

P2/Greis Ilpo, M308-310

Tapanila-seura haluaa säilyttää alueen nykyisellään.

- Koillinen Helsinki on jo riittävän täyteen rakennettu ja täällä on muihin alueisiin verrattuna yllättävän vähän viheralueita.

- Malmin lentokentän alueen ulkopuolella kiertävä pururata on alueen ainoa ulkoilureitti.

- Alueella on harvinaisia lintu- ja kasvilajeja (mm. kuovi ja satakieli).

- Malmin perinteiseen imagoon kuuluu elävä lentokenttätoiminta. Koillis-Malmin imago tulee rakentaa sen varaan.

- lentokentän alue on koillisten kyliä yhdistävä aukio

P2

Vastustan lentokentän rakentamista. Perusteluja:

- Alueen historialliset arvot. Muualla Euroopassa pieniä lentokenttiä suojellaan. Täällä ollaan tuhoamassa Suomen vanhinta.

- Lyhytnäköistä tuhoa Suomen ensimmäinen lentokenttä hetkellisen asuntorakentamisen tarpeisiin. Helsingistä löytyy rakentamattomia peltoja muualta.

- Maaperä kelpaamatonta rakentamiseen.

- Menetetään koillisen virkistysalueet

- Luonnonarvot

M247

Vastaava määrä asuntoja voitaisiin aivan helposti rakentaa vaikkapa Vantaalle tai sen ulkopuolelle.

Malmin lentokenttäalueen rakentaminen merkitsee arvokkaan kulttuuriympäristön tuhoamista. Suunnitelman tulisi keskittyä pikemminkin siihen, miten Tattarisuon teollisuusalue saataisiin rajattua sopiviin uomiinsa ja miten sen ympäristöä voitaisiin kehittää viher-, ulkoilu- ja vapaa-aika-alueena.

Malmin lentokenttä on säilytettävä jatkossa toimivana kokonaisuutena nimenomaan lentotoiminnan käytössä. Kenttä rakentamattomana

alueena tukee maisemallisesti avarana sitä ympäröiviä viher- ja ulkoilualueita ja on aidattuna ja vuosittain niitettävänä alueena ainutlaatuisen hyvä pesimäpaikka suurelle joukolle niittylinnustoa. Lisäksi kenttä työllistää suuren joukon ihmisiä.

M308-M310

Malmin lentokenttää ei saa siirtää. Kentän säilyttämistä nykyisellä paikallaan sitä aktiivisesti kehittämällä ei ole selvitetty, vaan pelkästään mahdollisia rakennuspaikkoja uudelle lentokentälle. Toimivan lentokentän uhraaminen pääkaupungissa tuntuu suurelta tuhlaukselta, kun muissakin pääkaupungeissa vastaavat kentät pyritään säilyttämään.

Malmin lentokenttä on yksi harvoja Koillis-Helsingin henkireikiä tiivistyvän kaupunkirakenteen keskellä. Se palvelee lentämällä liikkuvien ihmisten lisäksi monia erilaisia intressiryhmiä alueen ulkoilevista asukkaista luontoharrastajiin. Nykyisellään alueen toiminnasta hyötyy paljon suurempi ihmisjoukko kuin ne 14 000 ihmistä, jotka alueelle suunnitellaan asutettavan.

Kustannusarviot uuden kentän rakennuskustannuksista ovat kymmeniä miljoonia euroja. Kenttäalueen muuttaminen asutorakentamiseen sopivaksi paaluttamalla 15-metrinen suomaksaa lisäksi useita miljoonia. Tämä kustannus jää meidän helsinkiläisten ja alueen tulevien asukkaiden maksettavaksi.

Malmin lentokenttä on tärkeä ulkoilu-, harrastus- ja liikennekeskus meille mosalaisille. Pyydämme kaikkia osapuolia säilyttämään Malmin kentän lentokenttänä ja sallimaan sen kehittämisen kaikkien helsinkiläisten monipuoliseksi toimintakeskukseksi.

Pidämme erittäin huonona asiana sitä, ettei kaupunki ole selvittänyt lainkaan, millainen kenttä voisi olla säilytettynä nykyisellä paikallaan. Haluamme, että kentän anti ja avaruus ovat tarjolla myös jälkipolville.

M189

Malmin lentoaseman ystävät -yhdistys esittää, että Malmin lentokenttä Helsingissä säilytetään näköpiirissä olevaan tulevaisuuteen tai ainakin uuden kaavan voimassaoloajan lentokenttänä. Esitämme, että

- kaupunki peruu Yleiskaava 2002 -ehdotuksessa olevat suunnitelmat Malmin kentän toimintojen lakkauttamiseksi ja alueen kaavoittamiseksi asunto- ja puistokäyttöön
- kaupunki ryhtyy yhdessä eri viranomaisien, kentän käyttäjien ja sidosryhmien kanssa määrätietoisesti kehittämään Malmin lentokenttää monipuolista ilmaisuun, liikennehistoriaan ja alueen monimuotoisen säilyttämiseen keskittävää toiminnallista keskustaa.

Esityksemme perustelut ovat

- Malmin kenttä edustaa ainutlaatuista liikenne- ja ilmailuhistoriaa

- Malmin kenttä luo Koillis-Helsingin alueilmettä

- Malmin kenttä on arvokas luonto- ja ympäristökohde

- Malmin kentälle ei ole olemassa korvaavaa vaihtoehtoa

- Malmin lentokentän rakentaminen ei ole ratkaisu tonttipulaan

- Malmi on suomalaisen yleisilmailun korkeakoulu

- Malmin kentän säilyttäminen on valtakunnallinen asia

M190

Kenttäalue on kulttuurihistoriallisesti niin arvokas ja tärkeä osa Malmin alueen olemassaoloa, että alue tulisi jättää rakentamatta. Mikäli kuitenkin päädytään kentän rakentamiseen, tulisi huomioida vain pientalorakentamisen ja viheralueiden turvaaminen.

M246

Malmin lentokenttäalue on säilytettävä nykyisenlaisena toimivana kokonaisuutena, ympäristön kaikkien asukkaiden liikunta-, harrastustoiminta-, vapaa-aika- ja ~~Perussuomalainen~~ ~~perustelu~~ ~~mainittakoon~~ mm. seuraavaa:

- Enemmistö alueen asukkaista puoltaa lentokenttäalueen säilyttämistä aktiivisena ja kiinteästi ympäristöön liittyvänä ja sulautuvana toiminnallisena alueena.

- Malmin lentokentällä toimivan Pelastusaseman toimintaa halutaan tukea ja kehittää mm. tehokkaana omakotialueita palvelevana paloja pelastusyksikkönä.

- kasvusto, linnusto ja pieneläinkunta halutaan säilyttää myös tulevien sukupolvien (lue: kaupunkilaisten) ulottuvilla.

- Malmin lentokenttä on sekä kansallisesti, että kansainvälisesti tunnustettu kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti arvokkaaksi alueeksi ja sen säilymistä sellaisena on tuettava kaikin puolin.

M100

Malmin lentokenttä on säilytettävä jo kulttuurihistoriankin takia. Se luo väljyyttä kaupunkirakenteeseen ja olisi huonokin rakennusmaaksi. Uuden kentän rakentaminen olisi taas ylläpitävä ja kallis luonnonraiskausprojekti.

M203-M205

Haluan Helsingin Yleiskaava 2002 -ehdotusta muutettavaksi siten, että Malmin lentokenttä säilytetään näköpiirissä olevaan tulevaisuuteen, siis myös vuoden 2034 jälkeen, lentokenttänä. Jos Malmin lentokenttä hävitetään ja sen paikalle rakennetaan, menetetään

- yksi Suomen vanhimmista ja parhaiten alkuperäisenä säilyneistä suurlentoasemista

- nopea liikennöintimahdollisuus Helsingin ja harvaan asutun maaseutu-Suomen välillä

- Suomen kansainvälinen maine sivistysvaltiona, joka suojelee alueellaan olevia kulttuuri-monumentteja
 - mahdollisuus "Suomen Ilmailumuseon" sijoittamisesta kentän laitaan
 - nopeat yksilölliset yhteydet pääkaupunkiseudulta muuhun Suomeen
 - erinomainen paikka pitää suuria yleisötilaisuuksia
 - olennainen osa Helsingin elävää historiaa
 - turistinähtävyys ja -vetonaula
 - taidehistoriallisestikin arvokkaita funkkisrakennuksia
 - lukuisia ilmailualan työpaikkoja
- Kentän hävittämisessä erilaisia menettäviä osapuolia olisivat
- viranomaiset
 - puolustusvoimat
 - ilmailuelinkeino
 - lentokentän lähistön (ja koko Helsingin) asukkaat
 - ilmailun harrastajat ja turistit.

Lentotoimintaa Malmilta ei saa lopettaa ennen kuin on olemassa joku muu pienkoneille sovelias lentokenttä suunnilleen yhtä lähellä Helsinkiä ja tutkimuksin osoitetaan, että Malmilta tapahtuva lentotoiminta aiheuttaa enemmän haittoja kuin hyötyä. Konkreettinen ele olisi Malmi-projektin nykyisen toiminnan lopettaminen ja projektin uudelleensuuntaaminen tutkimaan, miten Malmin lentokenttää ja siellä tapahtuvaa ilmailuharrastusta ja lentotoimintaa voitaisiin kehittää ja suojella.

M368

Jos Vantaan kentällä sattuisi jotain, niin maan pääkaupunki olisi täydellisessä ilmaliikennemotissa.

M233

On käsittämätöntä, jos Helsinki luopuu pienlentoasemastaan. Alueen tulevaisuutta pitäisi ennemminkin kehittää ja ottaa kentästä hyötyä. Vastustan ehdottomasti Malmin lentoaseman siirtämistä muualle ja alueen kaavoittamista asuinalueeksi.

Haluamme, että kenttä säilyisi, koska:

- Tahdomme, että lapsemme saa kasvaa rauhallisessa, vihreässä ja turvallisessa ympäristössä
- Monessa muussa kaupungissa on ymmärretty lähellä keskustaa olevan kentän tärkeys. Tulevaisuudessa lentoliikenne lisääntyy ja kentille tulee entistä tärkeämpi rooli
- Maa-alusta tulee vaatia tutkittavaksi, koska siellä voi olla huomattavat määrät öljyä, jätettä ja jopa sodan aikaisia RÄJÄHTEITÄ.
- 10 000-14000 asukasta ja 7000-10000 autoa tälle lisää riskejä, ja alue ruuhkautuu autoista
- Maa-alusta ei kestänyt isoja lentokoneita, miten se kestäisi isoja taloja?

- Kaupungin omia vuokratonttejakaan ei ole vielä rakennettu
- Helsingissä näyttää olevan vielä valtavasti peltojakin, joita ei ole rakennettu
- Vähintäänkin asioista tulee olla paikallisilla asukkailla äänestysmahdollisuus
- Olisi tärkeää ettei asiassa puhuisi pelkästään rakennusliikkeiden Raha M198

Malmin lentokenttä pitää säilyttää nykyisessä käyttötarkoituksessaan. Sen historia on ainutlaatuinen ja korvaamaton. Alue tulee säilyttää ulkoilu- ja viheralueena ja kehittää sen käyttöä. Kentällä on merkitystä katastrofitilanteissa. Pääkaupunkiseudun ainoana ilmailualan koulutuskeskuksena (ml. laskuvarjokoulutus) sillä lienee myöskin tärkeä merkitys. Lentokentän aluetta voisi käyttää muuhunkin tarkoitukseen, esim. laita-alueita pallokenttänä, ilmailualan kerhotoiminta (lennokkikerho), ilmailumuseo, liikunta- tai muuna tapahtumapaikkana.

M101

Suunnitelma ottaa Malmin lentokenttä asuin- käyttöön ei ole järkevä. Lentokentän poistaminen tulisi yhdistämään nykyiset Malmin alueen kylät ennen näkemättömällä tavalla. Alueesta tulisi yhtenäistä talomattoa. Ennustan, että alueen sosiaaliset ym. ongelmat tulisivat lisääntymään ennalta arvaamattomalla tavalla. Nykyisissäkin ongelmissa ja ihmismäärässä on ihan tarpeeksi hoitamista.

M153

Malmin lentokenttä on säilytettävä. Toiminta ja väljä ympäristö tarvitaan.

Palautelomakkeet:

- Malmin lentokentän siirtäminen muualle täysin älytön suunnitelma. Asuntoja mahtuu Helsinkiin muuallekin
- Malmin lentokenttäalue on säilytettävä. Historiallisesti ja maisemallisesti alue on tärkeä
- Malmin lentokenttää ei saa rakentaa

Malmin lentokentän rakentamista puoltavia kannanottoja

L66

Merkittävin poikkeama vahvistetuista seutu-kaavoista on Malmin lentokenttäalueen merkittäminen kerrostalo- ja pientalovaltaiseksi alueeksi. Ratkaisu perustuu neuvotteluihin lentokentän vuokra-ajan lyhentämisestä sekä selvitettiin korvaavan kentän sijoituspaikoista. Yleiskaavaluonnoksen varautuminen alueen käyttötarkoituksen muuttamiselle on perusteltu kentän toiminnan lopettamisajankohtaan ja korvaavaan kentän sijaintiin liittyvistä epävarmuuksista huolimatta. Yleiskaava ohjaa maan-

käyttöä sen muutostilanteessa eikä sellaise-
naan vaikuta kentän toimintaan.

L13

Malmin lentokenttä tulisi korvata uudella pää-
kaupunkiseutua palvelevalla yleisilmailukentäl-
lä. Helsingin asuntotuotannon ja erityisesti
kaupunkimaisen pientalotuotannon kannalta
alueen saaminen asutuskäyttöön olisi tärkeää.

P2

Malmin lentokenttä säilytettävä.

Malmin lentokentälle rakentaminen on edullis-
ta.

M193

Helsingin kasvu ja Malmin seudun kehittämi-
nen oikeuttavat arvioimaan uudelleen alueen
käyttöä. Seura katsoo, että jatkosuunnittelussa
voidaan edetä kaavaluonnoksen mukaisesti.
Asutuksen on oltava pientalovaltaista. Työ-
paikkoja voidaan alueelle sijoittaa enintään
luonnoksessa hahmoteltu määrä. Virkistys- ja
viheralueet on suunniteltava niin, että ne pal-
velevat sekä paikallisia asukkaita että seudun
muutakin väestöä.

Jos suunnittelussa ja rakentamisessa onnistu-
taan, syntyy pitkään palvelleen lentoaseman
paikalle elävä ja monipuolinen uusi kokonai-
suus, jossa historiaa ja nykyaika täydentävät
toisiaan. Nykyiselle lentokentälle on mahdolli-
sta rakentaa suurehko korkeatasoinen pientalo-
alue. Vastaavaa maata ei ole Helsingistä
muualta osoitettavissa. Pientalojen rakentami-
seen on valmiina huomattava joukko sellaista
aktiiviväestöä, joka on myös kaupungille vält-
tämätöntä.

Yleiskaavaluonnoksen pyrkimys kehittää Mal-
mista täysimittainen ja laadukas aluekeskus on
oikea ja yhdyskuntarakenteellisesti hyvä. Jotta
Malmin kehitys kaupunkimaisena, omaa kult-
tuurihistoriaansa arvostavana aluekeskuksena
jatkuisi hyvin, on sen rautatiehen tukeutuvalla
palvelukeskukselle varmistettava edellytykset
laajenemiseen ja monipuolistumiseen. Perus-
edellytys on kasvava väestöpohja. Asutusra-
kenteen kerroksellisuus ja monimuotoisuus
luova asumiseen kulttuurihistoriallista syvyyttä
ja lentokenttäalueen uudisrakentaminen antaa
mahdollisuuden korkeatasoiseen uuteen
asuinaluetyyppiin.

Lentokenttäaluetta ja läheistä Kivikkoa lukuun
ottamatta on Malmilla maata vain täydennys-
rakentamiseen.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään, että huo-
mattava osa kentästä käytettäisiin pientaloval-
taiseen rakentamiseen. Tällä ehdotuksella
puututaan Helsingin asuntotuotannon suureen
ongelmaan. Pientalotonttien puute tunnetaan.
Uusien virkistys- ja viheralueiden saaminen on
välttämätöntä myös niille ihmisille, jotka muut-
tavat parhaillaan rakennettaviin Falkullan ja

helluntaipalstojen taloihin. Kaavaluonnos tar-
joaa näin korvausta sille, että Falkullan peltoja
käytetään nyt rakentamiseen.

Lentotoiminta ja Malmin kenttää ympäröivien
asuinalueiden asuinympäristön laadullinen ke-
hittäminen ovat jyrkässä ristiriidassa. Se syve-
nee, mikäli lentotoiminta Malmilla jatkuu. Len-
totoiminnan jatkuva väheneminen Malmilla te-
kee kentän liiketaloudellisesti yhä riippuvai-
semmaksi muista toiminnoista. Tarve täyden-
täviin tulolähteisiin lisääntyy. Vetoaminen kult-
tuurihistoriaan ja niittylintulajiston runsauteen
on Helsingin ja Malmin kipeiden kehitysongel-
mien vähättelyä. On selvää ja ymmärrettävää,
että niittylinnusto viihtyy laajalla aidatulla alu-
eella, mutta lentokoneita linnut eivät viihtymi-
sekseen tarvitse.

M301

Lentokentän ja sen ympäristön muodostami-
nen suunnittelualueeksi, on ollut oikea päätös.
Suunnittelualan suunnittelutyön lähtökohtiin
haluamme seuraavia muutoksia.

YK 2002 luonnoskartasta on karkeasti päätel-
tävässä eri maankäyttömuotojen suhteeksi:
kerrostalot 12 %, pientalot 30 %, työpaikat 34
% sekä virkistys- ja liikennealueet 24%. Eri
maankäyttömuotojen väliseen suhteeseen tar-
vitaan muutos niin, että työpaikka-alueiden
osuus ei kasva nykyään suunnittelualueella
olevasta. Se merkitsee noin 5 %:n siirtoa työ-
paikoilta virkistysalueille. Mielestämme oike-
ampi maankäyttömuotojen suhde olisi jotain:
kerrostalot 12%, pientalot 30 %, työpaikat 29
% sekä virkistys- ja liikennealueet 29%.

M203-205

Suomen valtion oikeus käyttää Tattarinuolla
olevaa, kaupungin omistamaa, n. 120 hehta-
arin maa-aluetta ilmaiseksi lentokentän pitämi-
seen on Helsingin kaupungin ja helsinkiläisen
veronmaksajan kohdalta erittäin epäedullinen
ja huono.

Vuokraamalla nuo 120 hehtaaria tonttimaiksi,
kaupunki saisi alueesta huomattavat vuokratu-
lot. Alueen ulkopuolellakin on runsaasti raken-
nuskelpoista maata, jonka hyödyntämisen ny-
kyinen ympäristö- ja rakennuslainsäädäntö
estää, koska lähellä on lentokenttä. Lentoken-
tän poistuminen lisäisi siis myös kaupungin
muun maaomaisuuden arvoa.

Helsingistä puuttuvat hyvälle (=rikkaille) ve-
ronmaksajille sopivat pientaloalueet lähes ko-
konaan. Jos Malmin nykyisen lentokentän pai-
kalle kaavoitetaan tällainen korkeatasoinen
"status" asuma-alue niin kaupunki hyötyy siitä
myös huomattavan kunnallisverotulokertymän
kautta.

M278

"Malmilla on Helsingin kaupunginosien kirjossa
oma persoonallinen ihmisen mittainen ima-

gonsa", projektipäällikkö Matti Visannin mukaan. Tämän imagon soisi jatkuvan ja vahvistuvan:

- varaamalla yleiskaava 2002:ssa riittävät maa-alueet moni-ilmeistä, pientalovaltaista asumista varten

- sijoittamalla kerrostalovaltaisen rakennusalueen lähinnä koilliseen osaan nykyistä lentokenttäaluetta työpaikka-alueen läheisyyteen

- varaamalla myös tilaa runsaille, monipuolisille, korkeatasoisille työpaikoille.

M191

Suhtaudumme myönteisesti lentokenttäalueen kaavoittamiseen asumiseen ja virkistykseen, mikäli lentokentän nykyiset toiminnot siirretään muualle. Lentokenttäalueen kaavoittaminen tehokkaaksi kaupunkimaiseksi pientalo-alueeksi on perustelua, jotta nuorille lapsiperheille tarjotaan mahdollisuuksia jäädä asumaan Helsinkiin. Alueelle mahtunee toki myös kerros- ja pienkerrostaloja. Lentokentän alue mahdollistaa myös puisto- ja viheralueiden lisäämisen seudulla. Yleiskaavassa on turvattava asukkaiden liikuntamahdollisuuksien edelleen kehittäminen.

Lentokenttäalueen ja Tattarisuon teollisuusalueen välissä olevat luonnontilaiset metsä-alueet tulee säilyttää ulkoilu- ja viheralueena. Olemassa oleva puusto tulee suojella.

Lentokenttäalueen liikenteen ohjaaminen uudella pääkadulla Malmin aluekeskukseen ja uuden liittymän kautta suoraan Lahden väylälle on myönteistä. Samoin mahdollinen pikaraitiotie tulevaisuudessa lentokenttäalueelta Viikin kautta keskustaan.

On tärkeää että asumisen ohella lentokenttäalueella varaudutaan myös yhteiskunnallisiin ja kaupallisiin lähipalveluihin, jotta kaikkia palveluita ei tarvitse hakea aluekeskuksesta.

Malmin ja koko koillisen alueen työpaikkaomavaraisuuden nostaminen on oikean suuntainen tavoite. Työpaikkojen kaavoittaminen lentokenttäalueelle ja Lahden väylän varteen palvelee ko. tavoitetta.

Tattarisuon teollisuusalueen kehittäminen nykyisen kaltaisena pienteollisuusalueena on tärkeää. Aluetta ei saa kuitenkaan laajentaa nykyiselle metsäalueelle.

M188

Malmin lentokenttä oheistoimintoineen kuitenkin aiheuttaa virkistykselle kohtuutonta häiriötä. Erityisesti helikopterit ja niiden laskeutusharjoitukset sekä taitolentokoneet meluavat voimakkaasti. Lisäksi muut pienkoneet, moottorirata ja moottorilennokkien lennättäminen tuottavat ajoittain niin paljon melua, että alueella virkistäytyminen edes kohtuullisesta rauhasta nauttien ei ole mahdollista.

Mielestäni lentokentän ja meluavien oheistoimintojen siirtäminen pois alueelta on oikea ratkaisu. Alue soveltuu hyvin tiiviiseen pientalovaltaiseen rakentamiseen. Alueelle tulisi kuitenkin varata enemmän lähivirkistysaluetta kuin yleiskaavaluonnoksessa on esitetty. Lentokenttäalueen ja mm. läheisen Fallkullan alueen rakentaminen lisäävät virkistysreitin käyttäjämääriä. Lisäksi reitti palvelee laajempaa aluetta ja sinne tullaan myös kauempaa esim. hiihtämään.

Yleiskaavaluonnoksen pääkatu Lahden moottoritiltä Malminkaarelle läpi lentokenttäalueen tuo alueelle läpiajoliikennettä. Lahdenväylältä tulisi olla pääkatuyhteys kuitenkin vain Tattariharjuntielle, jos sellainen katsotaan tarpeelliseksi Suurmetsäntien uuden liittymän lisäksi. Uuden pääkadun sijaan lentokenttäalueen sisäinen liikenne tulisi johtaa pikkukatuja pitkin Malminkaarelle ja Tattariharjuntielle niin, ettei houkutusta alueen läpiajoon synny.

M56

Pienlentokenttä ei kuulu pääkaupunkiin vaan sen voisi siirtää. Malmin lentokentän tuntumassa olevat viheralueet ja "joutomaat" tulee kuitenkin säilyttää ennallaan ja rakentaminen keskittää nykyiselle lentokenttäalueelle. Liikenne olisi järkevintä järjestää Malmin asemalle liityntäliikenteenä.

M172

Kentän kannattajat pelottelevat viheralueiden katoamisella mahdollisen uuden asuinalueen seurauksena. Siksi on pidettävä huoli, että virkistysalueet voisivat lisääntyäkin kentän poistuttua. Todellisuus on nykyään se, että valtavaa aidattua aluetta ympäröivät ulkoiluun sopimattomat turva-alueet ja paljolti parturoitu kevyen liikenteen raitti.

Puolustajat vähättelevät meluhaittoja. Hyvin suuri osa n. 40 000 lennosta vuosittain on nousu- ja laskuharjoittelua. Nämä matalalennot ovat aikamoinen ärsyke suurelle osalle ympäröivää asutusta. Varsinkin virkistysalueilla lämpimämpinä vuodenaikoina tämä on erityisen ärsyttävää. Ikävä kyllä jatkuva pienkoneiden ja laskuvarjohyppääjien kuljetuskoneiden moottorimelut pilaavat useinkin kaivatun rentoutumisen. Tuo laskuvarjotouhu ison kaupungin lähes keskustan päällä on järjetöntä. Iso meluisa kone nousee kaupungin katolle kymmeniä kertoja päivässä laskeakseen ihmiset alas tiiviiseen kaupunkirakenteeseen. Tuohan on selvä turvallisuusriski kuten kaikki nousut ja laskut keskellä tiivistyvää kaupunkirakennetta.

Lienee selvä, että nykyään keskellä pääkaupunkia oleva lentokenttä joutuu siirtymään pois. Yhteiskunnan omistama iso alue pääradankin läheisyydessä voisi olla esimerkillinen

paikka suunnitella viihtyisä, luontoa kunnioittava pientaloalue vaikkapa englantilaiseen rivitalotyylisiin, jolla saadaan paljon asukkaita alueelle.

Kivinokasta saatava maa-alue olisi pieni ja asukasmäärä siten vähäinen. Malmin lentokenttä turva-alueineen on kymmeniä kertoja suurempi. Tässä yhtälössä laajalle ympäristölle suuria meluhaittoja tuottava lentokenttä olisi luonnollinen ratkaisu tonttipulaan. Sinne rakennettakoon viihtyisä pientaloalue ja jätettäkään Kivinokka entiselleen.

Palautelomakkeet:

- Toivon että Malmin lentokenttäalue tulee asumiskäyttöön sekä virksitysalueeksi ei pientaloslummiksi vaan kerrostaloiksi
- Erittäin hyvä, että Malmin lentokenttä suoja-alueineen rakennetaan, toivottavasti pientalovaltaiseksi

Vastaus:

Varaamalla Malmin lentokenttäalue asuinalueeksi pyritään vastaamaan kaupungin väestönkasvuun ja parantamaan asuntotilannetta. Asuntotuotannon tarpeeseen vastaaminen vaatii suurten alueiden muuttamista asumiskäyttöön. Helsinkiin soveltuisivat erityisesti kaupunkimaiset pientaloalueet, jollaisten rakentamismahdollisuuksia alueelle selvitetään. Lisäämällä pientalovaltaista asuntotuotantoa saataisiin tasapainotettua Helsingin asuntokantaa ja parannettua valinnanmahdollisuuksia mm. lapsiperheille.

Yhdyskuntarakenteen kannalta lentokenttäalueen varaaminen asumiseen on perusteltu ja tarkoituksenmukainen ratkaisu. Yleiskaavan uudet asuntoaluevaraukset sijaitsevat kaupunkirakenteellisesti keskeisillä paikoilla ja eheyttävät nykyistä yhdyskuntarakennetta. Uusi asuinalue tukeutuisi hyvien joukkoliikennetyksien varaan.

Suunnittelualueelle varataan asuinkortteleiden lisäksi koko Koillis-Helsinkiä palvelevia ulkoiluja virkistysalueita. Kentän muuttaminen asuinalueeksi avaisi alueen kaikkien kaupunkilaisten käyttöön. Samalla loppuisi lentomelu. Alueen yksityiskohtaisemmat järjestelyt täsmennyvät suunnittelutyön edetessä. Tällä hetkellä laaditaan vaihtoehtoisia suunnitelmia lentokenttäalueen maankäytölle.

Malmin lentotoiminnasta voidaan luopua huomattavasti ennen vuokra-ajan päättymistä, kun kentälle on osoitettu seudulta korvaava paikka tai kentän toiminnot voidaan hajasijoittaa muille nyt toimiville kentille. Samoin tielaitoksen panostaminen maankäytön ja liikenteen vuorovaikutuksen lisäämiseen pääväylien ympäristössä mahdollistaa maankäytön tehostamisen.

Tapanila

M255

Tapanila on nykyisellään upea paikka asua. Tapanila on kylämäinen, vehreä, rauhallinen ja turvallinen alue. Täällä on tarpeelliset peruspalvelut: pari ruokakauppaa, ala-aste ja päiväkotia. Hienoutena täällä on kodikas kirjasto, kirkko ja työväentalo sekä mainio Tapanilan Urheilukeskus ja mahtava Fallkullan kotieläintila.

Koska alue on kylämäinen ja ihmiset tuntevat toisensa, on täällä mahdollista pitää yllä turvallista "Koko kylä kasvattaa" -ideologiaa. Uusia alueita rakennettaessa Y-tonttien (päiväkodit ja koulut) käyttö ja tarve tulisi selvittää tarkasti. Malmilla terveys- ja sosiaalipalvelut ovat jo nyt täydessä käytössä.

Koululaisten harrastusmahdollisuudet tulee turvata heti uusia asuinalueita rakennettaessa. Nuorilla tulisi heti muutettaessa olla kokoon-tumis- yms. paikkoja.

Hyvälle kaupungille on tunnusomaista kulttuuriarvojen ja perinteen vaaliminen. esim. Tapanilan puutaloalue oli aikoinaan vaarassa tuhoutua, mutta nyt arvostettu asuinalue.

M255

Toivon, että Y-tonttien käyttö ja tarve suunnitellaan huolella jo heti alkuvaiheessa, kun uutta asuinalueita hahmotellaan ja alueelle rakennetaan riittävä määrä päiväkotia/ perhepäiväkotia ja kouluja. Toivon, että Hiidenkiven koulun liikennejärjestelyt suunnitellaan huolella. Uuden koulun tulo Tapanilaan sinänsä on upea asia.

Suutarila - Tapaninkylä

L21

Vaskipellon niityn puistoon on merkitty rakentamisalue. Olemassa olevaa viheryhteyttä ei ole syytä poistaa eikä sen sujuvuutta sovi huonontaa. Rakentamisalue on poistettava.

Koillisessa suurpiirissä Suutarilan ja Tapaninkylän alueilla pääkarttaan on merkittävä nykyisten puistojen kautta kulkeva viheryhteys Kurrannummen puistosta Vanhaan Puustellinmetsään ja Tapulikaupungista Vaskipellon puiston ja nykyisen Vaskiniityn puistoalueen kautta johtava viheryhteys Keravanjoen laaksoon.

M242

Kapteenskanmäki Tapaninvainiossa voitaisiin säilyttää kasvustoltaan nykyisessä muodossa, kunhan puistikon käyttö suunnitellaan asukkaita kuunnellen, kasvit ja linnusto ja muut eläimet huomioon ottaen.

M295

Mikäli Kapteenskanmäki rakennetaan - edes osittain, menettävät paikalliset asukkaat tärkeätä virkistyspaikkansa. Ehdotukseni on että Kapteenskanmäkeä kehitetään virkistyskäyttöön: Karhusuontien puolella oleva niitty voitaisiin hoitaa niityksi ja/ tai sinne voisi tuoda kiipeilytelineitä ja keinoja lapsille. Ollilantien Vantaanjoen puoleiselle varrelle voisi niitylle kaavoittaa OMAKOTITALOJA tai rivitaloja. Kuitenkin niin että niiden ja nykyisen kävelytien väliin jäisi vielä niittyä ja EHDOTTOMASTI kävelytien ja Vantskin väli jäisi niityksi. Joen rantaan aidattaisiin tilava koirapuisto- nythän jo koirat kansoittavat pallokentän taustan. Mielellään rantaan saakka ja puita voisi istuttaa puistoon.

M226
Kapteenskanmäki ympäristöineen kuuluu olennaisesti historialliseen Vantaanjokilaakson maisemaan. Se tulee kaavoittaa virkistysalueena osaksi Helsingipuistoa.

M206, M207, M142, M143

Koillis-Heisingissä ei merta ole ja siksi erityisesti Vantaanjoen rannat tulee säilyttää kokonaisuudessaan virkistys- ja viheralueena. Myös Kapteenskanmäki ja Malmin kirkkopuisto ovat tärkeitä virkistys- ja seikkailualueita lapsille ja nuorille. Koulujen ja päiväkotien pihojen puistomaisuus ja viheraluemaisuus tulisi turvata, jotta ne olisivat käytettävissä myös kesäaikana.

M39

Toivottavasti Kapteenskanmäki säilyy kokonaisuudessaan puistona. Toivottavaa myös on, että täydennysrakentamisessa ja tiivistämisessä noudatetaan malttia ja säilytetään pientaloalueiden väljyys, rauha ja vehreys.

M190

Palveluista päivittäistavaroiden saatavuus on huono pientalovaltaisilla alueilla esim. Tapaninvainio, etäisyys ja kulkuyhteys Malmin aluekeskukseen on vanhuksille ja lapsiperheille hankala. Tästä syystä tulee kiinnittää erityistä huomiota myös pientaloalueiden palvelurakenteen parantamisen edellytyksiin.

Asumisviihtyvyyteen voimakkaasti vaikuttavana haitatekijänä koetaan liikenteen aiheuttama melu. Esim. Tapaninvainiontien ja Kirkonkyläntien melun torjumiseksi tulee selvittää meluvallien ja hiljaisen asfaltin käyttö näillä alueilla.

Palautelomakkeet:

- Säilyttäkää Kapteenskanmäki ja Ollilantien urheilu- ja ulkoilupuisto puistoina!
- Tapaninkylä/Kapteenskanmäki asuinkäyttöön (toivottavasti vuokratonteiksi)-demokratiaa! Viikin kaltainen uusi/innovatiivinen alue

Vastaus:

Yleiskaavatasoisella kartalla merkitään vain merkittävimmät viheralueyhteydet. Maastossa ulkoilureitistöjä on enemmän kuin kartalla, ja asumiseen varatut alueet voivat sisältää myös viheralueita ja niiden välisiä yhteysreittejä. Samoin yleiskaavatasoisella kartalla esitetään vain luonnonsuojelualueet ja Natura-alueet, ei yksittäisiä luontokohteita.

Vantaanjoen rannat tulevat säilymään virkistysalueena ja ulkoilu- ja virkistyskäytössä. Alue on merkitty yleiskaavaehdotuksessa Helsingipuistoksi. Tapaninvainion kohdalla Vantaanjoen varsi on merkitty yleiskaavassa maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi.

Kapteenskanmäen itäpuoli on merkitty yleiskaavassa pientalovaltaiseksi alueeksi. Länsipuoli tulee säilymään ulkoilu- ja virkistyskäytössä ja liittyy Helsinki-puistoon.

Suurmetsä

L21

Tapulikaupungin urheilupuisto ja Suurmetsän urheilupuisto ovat molemmat alueellisia keskisuuria urheilupuistoja, mutta vain Suurmetsä on esitetty liikuntakartassa.

Puistolän-Heikinlaakson viheraluesuunnitelman mukaan Lahdentien itäpuolelta Suurmetsäntien varteen johtava yhtenäinen viheralue on alueen kannalta tärkeä. Elinvoimainen metsä suojaa liikenteen haitoilta ja on monipuolinen elinympäristö. Viheralue on säilytettävä.

Palautelomakkeet:

- Lahdenväylän ja Sienitien välinen metsikkö on erittäin tärkeässä kunnossa. Tarttis tehdä jotain

Vastaus:

Suurmetsän liikuntapuiston on yhdessä liikuntaviraston kanssa katsottu olevan toiminnallisesti monipuolisempi kuin Tapulikaupungin. Malmin lentokentän rakentamisen myötä Suurmetsän urheilupuiston käyttö tulisi lisääntymään ja urheilupuistoa tulisi samalla kehittää.

Jakomäki

L21

Somerikkotien ja Kalteentien itä- ja pohjoispuolelle esitetyn pientalovaltaisen lisärakentamisalueen rajausta tulee tarkistaa niin, että Jakomäen viheraluesuunnitelmassa säilytettäväksi esitetty kaunis purolaakson alue jää ennalleen.

M301

Jakomäen palveluja tukevaa uutta pientalovaltaista asuinaluetta on luonnoksessa lisätty

vanhojen kerrostalojen ympärillä. Esitykset ovat mielestämme pääosin hyviä. Uudet asuintalot voisivat olla myös pienkerrostaloja. Somerikkotien ja Kalteentien itä- ja pohjoispuolelle esitetyn uuden asuinalueen pohjoisreunan tulisi mielestämme kulkea Kalteentie 2:n talojen itäisimmän talon pohjoispäädyn kohdalta suoraan itään Vantaan rajalle. Rajaus säilyttäisi kauniin veden muovaaman kanjonimaisen purolaakson.

Tämä purolaakso on esitetty säilytettäväksi luontokohteeksi kaupungin laatimassa ja juuri YTLK:n hyväksymässä Jakomäen viheralue-suunnitelmassa 2002-2011.

Helsingin YK 2002 luonnos osoittaa aivan oikein lisää asumiseen tarkoitettuja alueita kävelyetäisyydelle ostokeskuksesta. Jakomäen kaupallisten palvelujen piiriin kuuluu selkeästi myös Vantaan puolella Vaarala ja osa Rajakylästä. Odotamme molempien kaupunkien suunnitteluvirastoilta yhteistyötä rajan pinnan kaavoittamisessa Jakomäen palvelujen tueksi. Mielestämme työpaikoista voi tinkiä vielä enemmänkin asumisen ja virkistysalueiden hyväksi. Jakomäkeä ja sen ympäristöä tulee kehittää yhdeksi logistiikkavyöhykkeen asu- mikeskittymäksi.

Liikenneväylät

Lahden väylä ja Porvoon väylä ovat alueemme kuvassa hyvin mukana. Tyytyväisinä toteamme Porvoon väylän kaksisuuntaiseksi muuttuvan Jakomäen liittymän ja uuden liittymän Tattariharjun teollisuusalueen kohdalla. Ne auttavat vähentämään kuormitusta alueemme pääväylillä. Lahden väylän ilmeeseen odotamme parannusta eikä huononnusta, kuten YK 2002 luonnos esittää. Työpaikka- sekä asuinalueiden ja Lahden väylän väliin pitää jäädä viher- vyöhykkeet suodattamaan liikenteen päästöjä.

P2

Helsingissä on 5 ongelmaista lähiötä, joista 2-3 lähiöistä on erityisen ongelmallisia. Yleiskaa- vassa lähiöongelma tulisi ottaa esiin.

Linkulanmäelle toivotaan kaukolämpöä.

Vastaus:

Somerikkotien ja Kalteentien itäpuolelle esite- tyt pientaloalueet tukeutuvat luontevasti nykyi- seen yhdyskuntarakenteeseen ja monipuolis- tavat Jakomäen asuntokantaa. Merkintä "Pien- talovaltainen alue, asuminen" voi sisältää määrärauksen mukaisesti myös virkistysalueita. Alueen maisemalliset arvot ja ominaispiirteet voidaan huomioida yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Puistola - Heikinlaakso

M301

YK 2002 luonnoksessa on esitetty Heikinlaak- son teollisuusaluetta laajennettavaksi Sienitien ja Lahden väylän väliselle alueelle ulkoilutien sillan eteläpuolella. Mielestämme näin ei tulisi tehdä, sillä silloin katkeaisi yhtenäinen metsä- vyöhyke ja tuhoutuisivat Heikinlaakson rinne- lehto ja sen alinen vanha suo, jotka ovat eitetty kaupungin laatimassa Puistolan ja Heikinlaak- son viheraluesuunnitelmassa 2001-2010 säily- tettäväksi erittäin arvokkaina luontokohteina.

M247

Puistolan alueelta näyttävät ainakin väritetyn kartan mukaan hävinneen suuri osa nykyisistä, tosin pirstaleisista viheralueista. Peltoaukeama Vantaan rajalla on arvokas, avara kulttuurimai- sema, jota ei tule rakentamisella turmella.

Puistola- Heikinlaaksossa on useita arvokkaita kalliomaisia alueita, kuten Kalkkikallio, Roo- sinmäki ja Kuukallio (Kehä III:n ja Lahden- väylän välissä). Ne pitäisi sisällyttää säilytettä- vien luonnonsuojelualueiden joukkoon. Roo- sinmäen ja Kalkkikallion aluslehdon osalta suojelutarvetta lisää niissä kalkkivaikutuksesta aiheutuva arvokas lehto- ja niittykasvistolajisto. Kalkkikallion olennainen osa on Vantaan puo- lella, jonka vuoksi sen suojelusta tulisi keskus- tella Vantaan kanssa.

M247

Eri osa-alueita koskevissa suunnitelmissa on yksi erityinen, huolestuttavapiirre. Jos on ky- symys kulttuuriarvoista, luontoarvoista ja muis- ta ihmisten vapaa-aikaa ja kotielämää elävöit- tävistä tekijöistä, Puistolan ja Heikinlaakson seudulta ei löydy mitään. Sen sijaan jos halu- taan rakentaa teollisuutta ja muita työpaikkoja, on alueemme hyvässä suosiossa. Uusien ra- kentamiskohteiden painopiste halutaan edel- leen pitää täällä, kuten on ollut viimeiset 30 vuotta.

Vastaus:

Teollisuusalueita ja työpaikkoja on sijoitettu eri puolille kaupunkia, kuten asumistakin. Puisto- lan ja Heikinlaakson alueella uudet aluevara- ukset tukeutuvat nykyisiin työpaikka-alueisiin ja sijaitsevat vilkkaasti liikennöityjen väylien varsilla.

Kaakkoinen suurpiiri

Herttoniemi

P3

Huolestuttaa puheet Herttoniemen rannan ra- kentamisesta tiiviisti sen vuoksi, että sen ym- pärrillä on runsaasti luontoa. Se on henkireikä Herttoniemeläisille.

Herttoniemenrannassa on tapahtumassa sama asia kuin Siilitiellä.

Anon. (epäselvä allekirj.)

Herttoniemen alue tarvitsee yhdyskuntasuunnittelua. Kaavoitusta valmistelemaan tulisi palata myös ympäristöpsykologi. Herttoniemen ranta:

- leikki- tai perhepuisto myös länsipuolelle
 - nuoriso- ja harrastetilat paloaseman tiloihin - kulttuuritiloja, yhteistilaa
 - viheristutuksia, taidehankintoja: edes jotain myös uudisalueelle kuten Arabianrannassa
- M37

Tapa, jolla yleiskaavassa esitetään muutoksia viheralueisiin, on epäeettinen ja suorastaan epärehellinen. Esimerkiksi Herttoniemenrannan ja Kivinokan kaavoitus. Kun Herttoniemenranta kaavoitettiin noin 10 vuotta sitten, alueen vähäisiä tai olemattomia viheralueita perusteltiin sillä, että lähellä on merkittävät isot luonnontilaiset viheralueet esim. Kivinokassa. Kivinokan alue on muodoltaan ja kooltaan sellainen, että mitään asutusaluetta ei sinne voi rakentaa loukkaamatta jo suojeltua Kulosaaren kartanon aluetta ja rasittamatta koko niemeä runsaalla yksityisajoneuvoliikenteellä. Viimeisiä ainoita aitoa luonnonvaraisia alueita pyritään hävittämään, ja tilalle suunnitellaan (ja ehkä toteutetaan) kaupunkimaisia rantabulevardeja ja kaupunkipuistoja, joissa suurimman osan vihreästä muodostavat hoidetut nurmikot.

M72

Kannatamme nyt uudessa yleiskaavaluonnoksessa ehdotettua kulttuurihistoriallisesti arvokkaan alueen laajentamista. Länsi-Herttoniemeen ei tule sijoittaa tiivistysrakentamista. On erityisen tärkeää, ettei lisärakentamisella "tukehduteta" sitä väljyyden tuntua, joka Herttoniemessä on onnistuttu luomaan, vaikka rakennustehokkuusluvut ovat paikoin korkeitakin.

Uhkaava "tukehduttaminen" ja tyylin rikkominen on uudessa yleiskaavassa suunnitteilla Siilitien keskivaiheille länsipuolen metsään. Sopolitien pientaloalueen suunniteltu laajennus kauniiseen, kallioiseen metsään, Siilitien korkeiden pistetalojen juurelle, pilaisi nyt aikaansaadun, harvinaisen tyylikkään lisärakentamisratkaisun. Perinteisesti Herttoniemessä rakentamista on rajannut metsäselänne. Nyt suunnitellut pientaloalueet sekä näiden Siilitien talojen takaiseen upeaan metsään, että Viilarintien ja Viikin tien risteyksen kaunispuustoiseen, lehtipuuvaltaiseen kolmioon pienentävät ja nakertavat taas kerran Viikin - Vanhan-kaupunginlahden luonnonsuojelu alueen ja muun virkistysalueen upeaa kokonaisuutta.

M68, M336

Paheksomme voimakkaasti ajatusta rakentaa lisää Sopolitien ja Siilitien länsipuolelle Viikin reunametsää syöden. Kyseinen metsä toimii

tuhansien Herttoniemen ja Myllypuron asukkaiden virkistys-, kuntoilu- ja retkeilyalueena sekä liittyy saumattomasti Viikin suojelu- ja peltoalueen muodostamaan tärkeään luontokokonaisuuteen. Viikissä lisämaiden uhraaminen rakentamiselle ei mitenkään ole perusteltavissa jo toteutuneiden ja päätettyjen hankkeiden jälkeen. Sopolitien ja Siilitien länsipuolelle sijoitettu pientalovaltaisen asuinalueen laajennus tulee poistaa yleiskaavasta ja alue liittää Helsingipuistoon tai Viikin-Kivikon puistoon.

M72

Helsinki-puisto on kannatettava esitys. Sen rajausta tulee selkiyttää niin, että Viikin pellot Viikintietä myöten sekä Länsi-Herttoniemen metsäselänteen reunat (myös liikuntapuisto) asutusta myöten kuuluvat puiston alueeseen. Keskuspuiston ja Helsinki-puiston rajausta on vedetty asuntokortteleiden reunaan muualla, niin tulee Herttoniemessäkin tehdä. Em. alueen melunsuojausta ei saa myöskään laiminlyödä. Helsinki-puistoon liittyy tärkeänä viheralueena Viikki-Kivikko keskuspuisto, jota tulee myös kehittää Itä-Helsingin keskuspuistona.

M336

Viikintien ja Viilarintien välissä oleva koirankoulutusrata ja siirtolapuutarha (=viljelypalsta) tulee säilyttää, mikäli aluetta kehitetään asuntokäyttöön. Siirtolapuutarhapaikkoja tulisi lisätä kysyntää vastaavasti, ei vähentää.

M56

Herttoniemen teollisuusalue on tällä hetkellä vajaakäytössä. Alue sopisi liikenneyhteyksiltään (metro) hyvin myös toimitilarakentamisalueeksi vielä nykyistä enemmän. Alueelle voisi rakentaa myös korkeampia taloja, koska läheisyydessä on luonnostaan korkeita paikkoja kuten Roihuvuori.

M72

Herttoniemen yritysalueen elinkeinorakenteen monipuolisuudesta tulee huolehtia myös kaavoituksellisin keinoin:

Mm. "käsi- ja taideteollisuus-sisällöntuotanto" -pilarin tukeminen on tärkeää, jotta alueesta voisi muodostua iloisenkirjava työpaikka-alue, joka tukee ympäröivien alueiden haluttavuutta asuinalueena ja luo monipuolisia, mm. maahanmuuttajien erityisosaamista hyödyntäviä pientyöpaikkoja. Käsi- ja taideteollisuus-sisällöntuotanto -pilarin pesäkkeet olisi kartoitettava, jottei niitä esim. olemassa olevien rakennusten rakennusoikeuksia harkitsemattomalla nostamisella vahingossa tuhota ja toisaalta aluetta kohennettaessa pesäkkeisiin voidaan kohdistaa tukitoimenpiteitä.

Vanhojen teollisuus- ym. kiinteistöjen säilyttäminen ja käyttö uusiin tarkoituksiin (kuten Silkkitutomo on nyt Suomenkielisen työväenopis-

ton tiloina) on järkevää. Näin voidaan säilyttää myös osa kaupungin elinkeinohistoriaa ja saadaan teollisuusalueestakin rakennuskulttuurin osalta mielenkiintoinen kohde.

Herttoniemen yritysalueelle Itäväylän varteen suunniteltujen uusien rakennusmassojen aiheuttamat melun ja ilmansaasteiden heijastusvaikutukset Länsi-Herttoniemen asuinalueelle on tutkittava YVA-selvityksin ja haittoja vähennettävä. Liikennemelu- ja -ilmansaasteiden haittojen poistaminen on olennaista koko Herttoniemen alueella.

On tärkeää, että Länsi-Herttoniemen kohdalla Itäväylää yritysalueella reunustavien rakennusmassojen nykyisiä korkeuksia ei nosteta. Itäväylälle aukeavia rakennusnäkyviä tulee käsitellä julkisivuina.

Yritysalueen ja idän täydennysrakentaminen eivät saa lisätä liikennettä Herttoniemen asuinalueilla. Näiden toimintojen vaatimuksille on varattava tilaa ja yhteyksiä yritysalueelta sen maankäyttöä suunniteltaessa. Idän ja Laajasalon, Tammisaloon, Herttoniemenrannan ja Roihuvuoren välistä liikennettä voidaan koettaa ohjata kulkemaan suoraan, muita mahdollisia reittejä kuin kiertämällä Herttoniemen liikenneympyrän ja Siilitien välistä ahdasta, Länsi-Herttoniemeä rasittavaa Itäväylän pätkää pitkin.

Palautelomakkeet:

- Tien oikaisua Herttoniemestä Itäväylälle ei saa tehdä siirtolapuutarhan kustannuksella
- Mistä syystä Herttoniemen rannasta vievä Killingholman silta poistettiin yleiskaavaluonnoksesta?

- Kulosaaren siltapenger hölmö jo ajatuksena-kin

Vastaus:

Herttoniemen pohjoisosaan, Siilitien metroaseman ympäristöön ja Roihupellolle tulee lisää asutusta, joka parantaa ympäristön laatua ja luo uutta pohjaa palveluille. Viheralueita ei ole tarkoitus ottaa rakentamisen piiriin, Länsi-Herttoniemen reunaa lukuun ottamatta. Asemakaavoituksessa on huolehdittava siitä, että metsäinen kalliorinne säilyy ehjänä maisemassa Viikin laaksosta katsoen.

Roihupelto

L21

Roihupellon työpaikka-alue on suunniteltu yleiskaavaluonnoksessa 2002 täydennettävän reunoiltaan kerrostalovaltaisena asuntoalueena. Sinällään paikka on hyvä rakentamiselle, mutta kerrostalovaltainen rakentaminen ja vi-

heralueiden puuttuminen sekä mm. teknisen huollon alueen läheisyys aikaansaavat huonot lähtökohdat asuntorakentamiselle.

M72

Roihupellon teollisuus- ja varikkoalueen lisärakentamista tulisi suunnitella niin, että uusi rakentaminen olisi nykyisiä epäkohtia korjaavaa. Jos tarkoitus on saada metroradan varteen julkisella liikenteellä helposti tavoitettavia (kuten jotkut suunnitelmat ovat olleet) huonekaluja viihde-elektroniikkamyymälöitä, on idea hyvä. Kuitenkin tulee jättää riittävästi metsäisiä suojavyöhykkeitä erityyppisten alueiden väliin, ikään kuin rytmittämään ja selkiyttämään kaupunkia. Asuin alueet tarvitsevat myös oman identiteettinsä muodostumiseksi selvät rajat ja lähivirkistysalueet, jotka metsävyöhykkeillä luontevasti saadaan aikaan.

Yritysalueen kaavoituksen yhteydessä korkeajännite-voimalinjojen muuttamista maakaapeleiksi tulee harkita ainakin Herttoniemen - Roihupellon alueella sen keskustaluonteen vuoksi.

M265

Roihuvuoren sosialidemokraatit pitää myönteisenä Roihupellon alueen kehittämistä, johon kuuluu mm. Roihupellon metroaseman rakentaminen ja alueen kaavoittaminen työpaikka- ja asuinkäyttöön.

Vastaus:

Roihupellon alueesta tehdään monipuolinen kaupunkialue. Yleiskaavaehdotuksessa on nyt enemmän asuntokerrosalaa. Alue liitetään Roihuvuoreen uuden metroaseman kautta Itäväylän yli. Sähkönsiirtoaseman kaapelointi avaa lisää mahdollisuuksia alueen eheyttämiselle.

Kivinokka

L29

Kivinokka kuuluu merkittävään Vanhankaupunginlahden suojavyöhykkeeseen ja Helsingin luonnonsuojeluyhdistys esitti alueen osana kansallista kaupunkipuistoa. Kivinokka kuuluu selvästi kokonaisuudessaan yleiskaava 2002 -luonnoksessa esitettyyn Helsinki -puistoon.

Nykyisen kaltainen kesämökkitoiminta soveltuu alueelle hyvin, eikä tuo jatkuvaa kulutusrasitetta luonnonsuojelualueeseen rajoittuvaan alueeseen. Pientalorakentaminen alueelle tuhoaa alueen virkistysarvot ja heikentää alueen puskurointikykyä pohjoiseen ranta-alueeseen rajautuvan luonnonsuojelualueeseen. Alueella on kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita kuten kartanoalue. Alueen nykyistä ominaisarvoa ei tulisi tuhota. Kivinokan alue on tärkeä

lähivirkistysalue mm. kulosaarelaisille ja Herttoniemen rannassa asuville.

L21

Kivinokan virkistysalueelle on merkitty asuin-alue, joka vähentää viheraluetarjontaa. Kivinokka sisältyy kokonaisuudessaan Helsinki-puiston ehdotettuun rajaukseen. Johdonmukaista on säilyttää Kivinokan nykyiset toiminnot ja kehittää aluetta yhdessä Kulosaaren kartanon ja Fastholman kanssa kaupunginosapuitona.

L11

Kivinokan kansanpuiston itäosan varaaminen pientaloalueeksi rikkoo Kulosaaren kartanosta, siirtolapuutarhasta ja alkujaan työväen lomamaja-alueesta muodostuneen viher- ja virkistysalueen historiallisesti kerrostuneen kokonaisuuden ja maisemallisesti tärkeän ympäristön. Asuntorakentamisesta alueella tulisi luopua.

L13

Kivinokalle suunnitellusta asuinrakentamisesta tulisi luopua.

P3

Kivinokan rakentaminen huolestuttaa. Alue on luonnonsuojelualueen jatke. Jälkipolvet tulevat kiroamaan meidät. On itsekästä, että me saamme nauttia Kivinokasta, mutta jälkipolville ei jätetä mitään.

Miten saamme Kivinokasta pois keltaisen värin? Eli miten alue saataisiin pysyvästi viher- tai suojelualueeksi? Nykyisin siellä on aarniometsää, eläimiä, hiidenkirnuja, pieniä mökkejä, joissa ihmiset voivat keskellä kaupunkia nauttia luonnosta pyöräilymatkan ja joukkoliikennematkan päässä.

Yhteydet Kivinokasta Viikkiin halutaan säilyvän. Kivinokan aluetta halutaan kehitettävän, mutta alue pitää jättää rakentamatta.

P3

Kivinokka-seuran puheenjohtaja totesi, ettei Kivinokan alue kestä 5 000-6 000 asukkaan tuloa, koska nykyisinkin siellä käyvät tulevat aina henkilöautolla tai jalkaisin paikalle, metroasemat ovat liian kaukana.

Herttoniemenrannan rakentaminen lisännyt valtavasti Kivinokassa liikkuja, säilytettävä yleisessä käytössä.

Kivinokka säilytettävä sellaisenaan. Lisää virkistystä.

Lisää Kivinokan säilyttäjiä. Luonnonsuojelu-alue on pieni. Ei saa rakentaa liian lähelle luonnonsuojelualueita. Kivinokka kuuluu kokonaisuuteen. Rannat säilytettävä sellaisenaan. Ei rakentamista.

Kivinokan rakentamista vastustettiin ehdottomasti, Kivinokan mökkialueen ja KTV:n mökkin ja koko alueen säilyttämisen puolesta käytti puheenvuoron kaikkiaan 28 kuntalaista. Liiken-

teen hoitaminen hankalaa asukkaiden lisääntyessä, Saunalahden suojelualue vaarantuisi ja lintualue häiriintyisi.

Yksi kuntalainen korosti luonnon ja eläimistön arvoa Kivinokassa ja Uutelassa. Mökkien vuokra-aikoja toivottiin pitkäaikaisemmiksi. Aluetta käyttävät monet muutkin kuin mökkiläiset, mm. kulosaarelaiset, alueen toivotaan säilyvät kaikkien kuntalaisten käytössä kävelyalueena.

Eräs kuntalainen toivoi lisäksi Kivinokan kansalaistoimintaa lisäävän. Kulosaaren kartanon ympäristön halutaan säilyvän sellaisenaan.

- Kivinokan ongelma on se, että siellä ei ole isokenkäisillä poliittisilla päättäjillä mökkejä. Vuosi toisen jälkeen se aina nousee rakennettavien kohteiden listalle.

- Vastustan Kivinokan rakentamista. Vuonna 1999 asukkailta kysyttiin, minne saa ja minne ei saa rakentaa. Kukaan ei ehdottanut Kivinokkaa rakennettavaksi, vaan kaikki vastustivat. Kivinokkaan ei saa rakentaa. Kaavoituksella voidaan vaikuttaa sosiaalisiin kysymyksiin. Jos kaupunki kasvaa nopeasti, pahoinvointi lisääntyy.

Raha ratkaisee: joku saa Kivinokan rakentamista hyvät rahat korkeatasoisella rakentamisella.

P3/Jukka Ihalainen

- Vastustan Kivinokan rakentamista. Mitä tarkoittaa että Kivinokkaan rakennetaan kokeilu- luonteisesti pientaloja? Eikö rakennuksia ole tarkoitettu pysyviksi?

P4

Kivinokka kuuluu lähivirkistysalueisiin (herttoniemeläinen). Tälle alueelle on merkitty pientaloaluetta vaikka raporteissa on todettu, että kyseessä on erittäin tärkeä alue. Myös Herttoniemen rannassa asuvat käyttävät Kivinokkaa virkistysalueenaan. Kivinokkaa ei tule rakentaa.

Kivinokkaan ei saa rakentaa. Alue ja luontopuisto on säilytettävä yhteisessä virkistyskäytössä.

M56, M337

Kivinokan alue on keskeinen osa kaavailtua Helsinki-puistoa. Kokonaisuuteen on liitettävä myös Kivinokan keskiosa, joka ei tonttimaana pysty tarjoamaan ratkaisua kaupungin tonttipuulaan. Liikenneväylien järjestäminen keskelle suojeltua aluetta perustetulle asuntoalueelle rikkoisi ympäristön.

M72, M68

Kivinokka tulee merkitä kokonaan virkistysalueeksi kaavakarttaan. Asuntorakentamista alueelle ei tule sallia. Kivinokka kokonaisuutena tulee liittää Helsinki-puiston rajauksen sisälle.

M74

Vastustan Kivinokan rakentamista pientaloalueeksi. KTV:n alue on syytä säilyttää virkistysalueena, samoin kuin koko muu alue.

M2

Kivinokkaa ei saa rakentaa koska

- Kivinokka on Viikin luonnonsuojelun alueen kannalta tärkeä reuna-alue

- Kivinokka on Länsi-Herttoniemen sekä jatkuvasti kasvavan Herttoniemen Sataman asukkaiden tärkeimpiä virkistysalueita.

- Alueelle ei mielestämme saisi rakentaa edes pientaloja. Vakituinen asutus, kunnallistekniikka ja tiet tuhoaisivat alueen erityislaadun ja rasittaisivat alueen luontoa, joka jo nyt on "tehokäytössä"

M224

Kivinokan ulkoilun alue on säilytettävä kokonaisuudessaan nykyisessä käytössään mökkialueena. Ainutlaatuinen alue maan-, jopa maailmanlaajuisesti! Pääkaupungin välittömässä läheisyydessä oleva kaupunkilaisten "henkireikä".

M150

Asuinalue Kivinokkaan on hirveä, peruuttamaton ja tuhoisa virhe! Nykyinen suunnitelma veistää mittavan keskuspuistohankkeen.

Kivinokan virkistysalue palvelee erityisesti autottomia kaupunkilaisia hyvin, 10 min. metro matka vie suoraan luonnonhelmaan. Ennen kaikkea suunniteltu rakentaminen vie mökit kaupungin köyhimmillä mökkiläisiltä. Ja kannattaisi kunnioittaa historiaakin. Kulosaaren kartanon patruuna testamenttasi aikoinaan alueen työläisten virkistysalueeksi.

M140

ME KAIKKI ALLEKIRJOITTANEET HALUAMME, ETTÄ KOKO KIVINOKAN NIEMI JÄTETÄÄN RAKENTAMISELTA RAUHAAN JA SÄILYTETÄÄN SELLAISENAAN ULKOILU-ALUEENA JA ETTÄ KIVINOKAN, PONNISTUKSEN JA KTV:N MÖKKIALUEET ON SÄILYTETTÄVÄ. MEILLÄ KAIKILLA EI OLE MUMMON MÖKKIÄ MAALLA, KUN MUMMOKIN ASUI STADISSA.

ÄLKÄÄMME TUHOTKO AINUTLAATUISTA HELSINGIN HENKIREIKÄÄ.

ALLEKIRJOITTANEITA ON 1760 HENKILÖÄ

M209

Yleiskaavan tulisi tukea Kivinokan säilymistä sellaisena eikä pyrkiä tuhoamaan se ja sen mukana ulkoilun alue, uimaranta, siirtolapuutarhat, lintutorni jne. Mikäli Kivinokka rakennettaisiin kuten yleiskaavaluonnoksessa ehdotetaan, lintujen muutto ja elämä häiriintyisi peruuttamattomasti. Kunnallistekniikka ja rakentaminen aiheuttaisivat pysyviä muutoksia luonnolle. Sen jälkeen Vanhankaupunginlahti ja Natura-alue olisi enää ankkalampi umpeen rakennetun kaupunkiympäristön keskellä.

Virkistysalueena ja uimarantana se palvelee muitakin kuin mökkiläisiä ja toisaalta juuri mökkiläiset itse pitävät huolen alueen siistinä pysymisestä. Kivinokka tulee siis kaavoittaa vähintäänkin virkistysalueeksi kaikkien kaupunkilaisten käyttöön tai sitten luonnonsuojelun alueeksi, ehkä jopa osaksi Natura-alueita.

M294

Ei asuntoaluetta Kivinokan alueelle, tärkeä ulkoilu- ja luontokohde herttoniemeläisille.

M110

Kivinokkaan ei pidä rakentaa asuntoja. Ihmiset tarvitsevat henkireikiä ja alueen asukkaat rauhansa (ml. Herttoniemen siirtolapuutarha).

M134

Mielestäni Kivinokka ei ole asuntorakentamiselle sopiva paikka. Pitkän perinteen omaava kesä- ja siirtolapuutarha-asutus kärsisi asuntorakentamisesta. Myös liikenneyhteyksien järjestäminen Kivinokan keski- ja itäosiin tuntuu vaikealta. Pientalovaltainen asutus tunnetusti on myös yksityisautoilultaista, joten Kipparlahden silmukasta olisi vedettävä tieyhteys nykyisen "kärrypolun" paikalle siirtolapuutarhan ja Kulosaaren kartanon ahtaasta välistä.

M149

Helsingin oloissa harvinaisia luontoilmiöitä, kuten luonnontilainen suo ja runsaasti kelopuita. Sen sijainti on ainutlaatuinen, sijaitseehan se vain viiden kilometrin etäisyydellä suurkaupungin keskustasta. Yhdessä Saunalahden rauhoitetun vesialueen kanssa se pitää säilyttää luonnontilaisena virkistysalueena Jos sinne sijoitetaan asuntorakentamista, kapenee kaavailtu "Helsinki-puisto" tällä kohdalla merkitykselliseksi rantapoluksi. Siirtolapuutarhan arvo kärsii, jos tuleva rakentaminen nousee sitä rajaamaan.

Jos Kivinokkaan on välttämättä sijoitettava uudisrakentamista, on sille oikeampi paikka nykyinen venesatama-alue ja Kivinokan keski-osan tasainen kalliomaasto, jossa se ei sanottavasti vähentäisi Kivinokan arvoa virkistysalueena. Siten jäisivät luonto- ja maisema-arvojen menetykset vähäisemmiksi kuin yleiskaavaehdotuksen mukaisessa ratkaisussa. Pääsytie uudisrakennusalueelle olisi johdettava nykyisen venesatama-alueen kautta, jolloin maisema, jonka Kulosaaren kartano ja siirtolapuutarha muodostavat, säilyisi.

M319

Vastustan ehdottomasti alueen tuhoamista rakentamalla sinne ökyrikkaiden kultahammarrannikkoa. Tiivistämällä Tammissalosta ja Marjaniemestä löytyy kyllä riittävästi tilaa rikkaiden asua kaltaistensa seurassa.

M172

Pientalorakentaminen Kivinokan keskelle sotii olennaisesti "merellisen Helsinki-puiston" ide-

aa vastaan. Hyöty olisi aika pieni (=lisää asukkaita) verrattuna suuriin haittoihin. Yksityisautoliikenne tulisi tukkimaan katuverkostoa, veneily lisääntyisi entisestään, komea luonto tärveltyisi. Herttoniemenrannan ja tulevan Sompasaaren rakentamisen myötä Kivinokan kaltaisen lähivirkistysalue uimarantoineen tulee entistä arvokkaammaksi.

M269

Kivinokan rakentamiskohteesta on luovuttava kokonaan, ja alue merkittävä virkistysalueeksi, joka voidaan liittää nk. Helsinki-puistoon.

M58

Kivinokan ulkoilualue palvelee itähelsinkiläisiä mm. Kulosaaren, Länsi-Herttoniemen, Herttoniemen rannan ja Roihuvuoren asukkaita virkistys- ja ulkoilualueena.

Kivinokan urheilukenttä antaa monelle tilaisuuden harrastaa jalkapallon pelaamista maksuttomasti, vaikka ei kuuluisikaan mihinkään urheiluseuraan. Siellä pelataan myös lentopalloa, petankkia, sulkapalloa ja rantalentopalloa, on myös tikanheittomahdollisuus sekä käydä ongella meren rannalla tai käydä saunomassa Kulosaaren kartanossa, jonne mennään tapaamaan tuttuja ja tutustumaan uusiin ihmisiin. Kivinokassa harrastetaan myös veneilyä, tutustutaan luontoon ja linnustoon jne.

Viime kesänä aloitti toimintansa kahvila Taidesalonki KahviNokka Maija Hyvösen pitämänä. Maijan harjoittama yhteistoiminta kaupungin kanssa on varmaankin kaupungille halvin mahdollinen tapa järjestää virkistys- ja vapaaajan toimintaa vanhuksille, vammaisille ja lapsille.

Kivinokan tanssilavaa pitäisi hyödyntää entistä enemmän järjestämällä siellä useammin iltoja.

Siirtolapuutarhamökkit ovat osa alueen historiaa ja ne tulee säilyttää.

M69

Arvokas ja perinteikäs Kivinokan alue on osa Helsinki-puistoa. Kivinokka on säilytettävä nykyisellään. Kivinokan kansanpuisto on kaavoituksella suojeltavien luonto- ja virkistysalueiden keskellä, jolloin sen aiottu rakentaminen asuntoalueeksi aiheuttaa häiriötä myös ympäröiville viher- ja virkistysalueille. Myös Herttoniemen siirtolapuutarha joutuisi liikenne- ja melukuoppaan aiotun rakentamisen ja laajennettujen Itäväylän liikennesuunnitelmien vuoksi.

M140

Vastustamme Kivinokan rakentamista seuraavilla perusteilla:

- Kivinokan työväenperinteet ulottuvat 1900-luvun alkuun Tämä vapaa-ajanvietto- ja harrastustoiminta on juuri sellaista kaupunkielämän monimuotoisuutta ja kansalaistoimintaa,

jota Helsingin kaupunki on viime vuosina pyrkinyt eri tavoin tukemaan ja edesauttamaan.

- Kivinokka on virallisesti Herttoniemenrannan lähivirkistysalue. Yleiskaavaluonnos rikkoo sekä tätä asemakaavaan kirjattua valtuuston lakisääteistä päätöstä että asukkaille annettuja virallisia lupauksia.

- Kivinokka on osa Viikin luontoaluetta ja vanhaa kulttuurimaisemaa

- Kaupunkibiodiversiteetti. Kivinokka on Helsingin kaupungin asukkaille arvokas, monipuolinen ja -muotoinen, historiallinen ja perinteikäs sisäsaariston virkistys-, lomanvietto- ja luontoalue, jonka säilyttäminen nykyisessä käytössä on tärkeää.

- Arvokas ja perinteikäs alue säilytettävä nykyisellään. Kivinokka ei voi olla ratkaisu valtakunnalliselle ongelmalle, että väestö Suomen maakunnista muuttaa pääkaupunkiseudulle. Asuntoalueen rakentaminen Kivinokkaan tuhoaisi edellä luetellut kulttuuri-, luonto-, ja miljööarvot. Uudelle asuntoalueelle pääsy olisi hankalaa siirtolapuutarha-alueen ja kartanon suojeltujen pihojen, teiden ja historiallisten kiviaitojen ohitse. Asuntoalueen rakentaminen toisi paineita Kivinokan venepaikkojen lisäämiseen.

- Kivinokka on osa Helsinki-puistoa. On omituista, että KSV ehdottaa Kivinokan muuttamista rakennusalueeksi, mutta samanaikaisesti alue on esitetty keskeiseksi osaksi merellistä, keskuspuistomaista vihervyöhykettä.

Esitämme, että kaupungin on säilytettävä Kivinokassa 1900-luvun alussa alkaneen käytön virkistysalueena eikä kaupunki tee mitään muutosta nykyisin voimassa olevaan yleiskaavaan. Kaavoituksella tulee turvata ja kehittää Kivinokan kansanpuiston nykyisiä toimintoja sekä viedä eteenpäin Helsinki-puistoa esitetyssä laajuudessaan. Esitämme, että kaupunki ryhtyy laatimaan Kivinokan alueelle asema-kaavaa, jossa vahvistetaan alueen käyttö nykyisenlaisena Helsingin kaupungin asukkaiden virkistys- ja luontoalueena.

M91

Kivinokka tulee merkitä kokonaan virkistysalueeksi kaavakarttaan. Se on erittäin tärkeä seudullinen luonto- ja virkistyskohde, jonka siirtolapuutarha ja mökkialueet ovat historiallisestikin arvokkaita. Asuntorakentamista alueelle ei tule sallia. Kivinokka kokonaisuutena tulee liittää Helsinki-puiston rajauksen sisälle.

Palautelomakkeet:

- Kivinokkaa ja Vuosaaren kärkeä ei pitäisi rakentaa!

- KHV:n mökkialue Kulosaaren kartanon kupeessa on säästettävä

- Kivinokka säilytettävä virkistysalueena

- Miksi mökit Kivinokan alueella rikotaan (häädetään)
- Kivinokan itäosan metsät tulee säilyttää kansanpuistona. Kansanpuistolla on Helsingissä pitkä, perusteellinen käyttöhistoria.
- Kivinokan lomamaja-alue on säilytettävä entisellään
- Tiiviin pientaloalueen sijoittaminen Natura-alueen vieteiseen Kivinokkaan on käsittämätöntä. Alue olisi niin sijainniltaan, kuin luonteeltaankin mitä sopivin Helsinki-puiston osaksi
- Jos päädytään rakentamaan Kivinokkaan, olisi se liitettävä maisemallisesti Kulosaaren asutukseen

Vastaus:

Kivinokan pientaloalue toteutetaan aikaisintaan 20 vuoden kuluttua. Silloin harkitaan, edellyttääkö rantojen virkistyskäyttö metsässä olevien mökkien poistamista. Rannat jäävät vihreiksi vanhankaupunginlahden maisemassa.

Roihuvuori

L21

Kaakkoisessa suurpiirissä Roihuvuoren länsireunaan merkitty rakentamisen alue pienentää oleellisesti Roihuvuorta ympäröivää kalliometsää. Rakentamisen aluetta on vähennettävä Roihuvuorta ympäröivän kalliometsän säästämiseksi.

P3

Roihuvuoren länsiosa, kalliovyöhyke. Varikkojen kaivaminen kallioon. Mistä kallioon mennään sisään?

M266

Vastustamme Sahaajankadun teollisuusalueen ja Roihuvuoren asuinalueen välisen virkistysalueen kaavoittamista asuntoalueeksi. Miksi juuri tämä alue, joka nykyisellään ilman mitään parannuksia on katsottava erääksi Helsingin asuma-alueisiin välittömästi liittyvistä viheralueista upeimpiin kuuluvaksi, halutaan tuhota 1000:n sukkaan sijoittamiseksi välittömästi teollisuusalueen yhteyteen ja samalla hävittää kaupunkisuunnittelun peruseriaatteiden mukainen suojaviheralue teollisuuden päästöjä vastaan. Roihuvuori-Seura ry esittääkin, että Vuorenpeikontien -Lumikintien alue ja siihen liittyvä puistometsä suojeltaisiin asemakaavalla.

M265

Roihuvuoren vesitornin takana oleva metsäkaistale soveltuu erittäin huonosti asuntorakentamiseen. Jyrkkä ja kalliainen alue ei ole luonnollinen rakennuspaikka ja vaatisi runsaasti maansiirto- ja räjäytystyötä. Suunniteltujen asuntojen näkymät olisivat pohjoiseen päin

viereiselle teollisuusalueelle. Lisäksi asuinalueelle tarvittava tie olisi hankala rakentaa. Näiden ongelmien lisäksi on kysymys myös Roihuvuoren "keskusuudesta", joka on tärkeä virkistysalue asukkaille, sekä koulujen ja päiväkotien käyttämä alue opetuksessa ja liikunnassa. Näillä perusteilla suunnitelmassa olevasta metsäalueen kaavoittamisesta asuntorakentamiseen tulee luopua.

M102

Vesitornin ympärillä ja pohjoispuolella olevan viheralueen rakentaminen edes osittain olisi mielestäni silkkaa hulluutta ja alueella nyt asuvien ihmisten rienausta. Erityisesti Lumikintien asunnot ovat jo nyt varsin ohuesti metsän suojassa Itäväylän melulta. Mielestäni alue pilataan täydellisesti, jos rakennuksia nousee lisää. Kuka maksukykyinen haluaa muuttaa kalliiseen uuteen taloon, jonka ikkunoista tuijotetaan Itäväylää ja Herttoniemen rumaa teollisuusaluetta ja kuunnella Itäväylän meteliä.

Mitä tarkoitetaan alueelle suunnitellulla "kevyellä täydennysrakentamisella"? Mikä on rakennusmassa suhteessa nykyiseen, 1950-luvulta peräisin olevaan varsin väljään ja mukavan näköiseen.

M52

Roihuvuoren selännemetsä on erottamaton osa Roihuvuoren kaava-arkkitehtuurin maisemallista ja kaupunkikuvallista kokonaisuutta. Selostusluonnoksessa on poikettu varsinaisesta Yleiskaava 2002 luonnoksesta 13.12.2001 ja haluttu säilyttää 1950-luvun kaavoitushistoriaan kuuluvan Roihuvuoren maisema- ja luontopainotteisia arvoja. Edellytämme, että Yleiskaava 2002 laaditaan yllä esitettyjä periaatteita noudattaen ja Roihuvuoren selännemetsä osoitetaan kokonaisuudessaan luonto-, kulttuuri ja virkistysarvoiltaan merkittäväksi viheralueeksi.

M72

Herttoniemen yritysalueen ja Roihuvuoren välisen metsäselänteiden on säilytettävä tärkeänä suoja-alueena näiden kahden erityyppisen alueen välillä ja osana kevyenliikenteen verkostoa.

Yleiskaavaehdotukseen tulee kaavoittaa Herttoniemen yritysalueelle Herttoniemen ja Roihuvuoren välisiä kevyenliikenteen väyliä. Kaavaehdotuksessa ei ole sellaisia merkittyä.

Teollisuusalue on nykyisellään epäviihtyisä ympäristö kävelijöille. Olemassa olevia pieniä vihersormikoita voidaan ja on hyödynnettävä alueen kävelyteiden kehittämiseen. Poikittaisille linjauksille ja vilkasliikenteisistä ja tuulisista tiealueista irrallisille reiteille on mahdollisuuksia ja tarvetta.

M264

Yleiskaava 2002 luonnoksessa 13.12.2001 on maankäyttö- ja rakennuslain yleisten tavoitteiden vastaisesti osoitettu rakentamista Roihuvuoren länsireunan puistoksi asemakaavoitulle kallioiselle metsäselänteelle.

Roihuvuoren läntinen selännemetsä on selos-tusosassa katsottu kokonaisuudessaan luonto-, kulttuuri- ja virkistysarvoiltaan merkittäväksi viheralueeksi osana kaavoitushistoriallisesti ja ympäristöarvoiltaan kiinnostavaa aluekokonai-suutta.

Kaavoittaja on perustellut metsäselänten ra-kentamista sillä, että Roihuvuoren asukasmää-rä on vähentymässä, ja että lisärakentaminen säilyttäisi ja lisäisi alueen palveluja. Tosiasia on, että koko 1990 luvun Roihuvuoren asukas-luku on tasaisesti kasvanut (1216 hengellä). Samaan aikaan alueen kaupalliset ja julkiset palvelut ovat vähentyneet oleellisesti. Itäkes-kuksen ja Herttoniemen metroaseman ympäril-le kasvavien suurmyymälöiden imussa ei ole enää uskottavaa, että minkäänlainen lisära-kentaminen lisäisi palvelutarjontaa Roihuvuo-ressa. Monimuotoista ulkoilualuetta ja suoja-vyöhykettä ei tule pirstoa miltään osin raken-tamalla. Alue kuuluu erottamattomasti Roihu-vuoren 1950-luvun kaava-arkkitehtuurin mai-semalliseen ja kaupunkikuvalliseen kokonai-suuteen. Allekirjoittaneet vaativat, että tämä alue osoitetaan Yleiskaava 2002:ssa kokonai-suudessaan luonto-, kulttuuri- ja virkistysarvoil-taan merkittäväksi viheralueeksi osana kaavoitushistoriallisesti ja ympäristöarvoiltaan kiin-nostavaa aluekokonaisuutta.

M358

Haluamme, että Roihuvuoren ala-asteen län-sipuolinen metsikkö jätetään rakentamatta ja säilytetään sellaisenaan ympäristön asukkai-den ja koululaisten virkistysalueena. Metsikkö on lapsille paikka, jossa on kiva leikkiä. Ra-kennukset pilaisivat luokkien ikkunoista avau-tuvan näkymän (puut, kalliot, linnut, oravat). Metsikkö on erinomainen opiskelukohde.

M171

Roihuvuorentien ja Tulisuntien kulmassa (E-instituutin alueella) ollut komea kuusimetsä hävitettiin ja tilalle rakennettiin asuintaloja. Samoin Tulisuntien toisella puolelle rakennet-tiin taloja. Rakentaminen jatkuu edelleen kir-kon ja siirtolapuutarhan välisellä alueella. Itä-keskuksen asutusalue vyöryy uhkaavasti koti Roihuvuorta. Eikö tämä jo riittäisi Roihuvuore-laisten osalle?

Vastustan ehdottomasti metsän hävittämistä ja talojen rakentamista Roihuvuorentien länsi-puolella olevan asutuksen ja Sahaajankadun varressa olevan pienteollisuusalueen välissä olevaan metsään. Jos metsää pienennetään ja asukasmäärää lisätään, metsän käyttö tulee

kasvamaan. Tämä lisää metsän kulumista. Metsäalue on tarpeen myös melua, pölyä ja hajua suodattavana suojavyöhykkeenä vilkas-liikenteisen Sahaajankadun, sen varressa ole-van teollisuuden sekä nykyisen asutuksen vä-lissä.

Esitän, että yleiskaavaluonnoksesta poistetaan Sahaajankadun ja Roihuvuorentien väliselle alueelle merkitty asuntojen lisärakentaminen. Sen sijaan esitän, että kyseisen metsä- ja vi-heralueen säilyminen nykyisessä laajuudes-saan varmistetaan merkitsemälle se kaava-luonnokseen virkistysalueeksi.

M307

Puhun Roihuvuoren metsän säilymisen puo-lesta. Kauniiseen metsikköön suunnitellut ker-rostalot tuhoaisivat koko metsän ja veisivät ihmisiltä ilon kävellä luonnossa ja nauttia ole-massaolosta, irrottautua stressistä, olla yhtä luonnon kanssa. Pingviinit katoavat, samoin lasten puisto, rakennustöissä pöly nousee, maa tärisee, ikkunat helisevät, rauha on pois-sa ja sielu itkee. Roihuvuoren talot ovat hei-kosti rakennettuja, elementeistä koottuja. Ovat rakennetut peruskalliolle. Jos metsikössä rä-jäytetään kalliota, niin täällä talot siitä kärsivät.

P3

Roihuvuoren läntinen metsäselänne olennai-nen osa. Topografisesti mielenkiintoinen. Huomattavat maastokorkeuserot. Hieno sellai-senaan. Viheralue, joka huonosta hoidosta huolimatta on sävähdyttävä.

Palautelomakkeet:

- Roihuvuoren metsäselänne halutaan pitää ulkoilualueena ja lasten leikkipaikkana
- Roihuvuoren metsäalueita ei saa rakentaa
- Kehittää vanhusten palvelutaloasuntoja lähinnä Roihuvuorentietä olevalle alueelle

Vastaus:

Roihuvuoren lisärakentamisen painopiste on luoteessa ja pohjoisessa. Metsäselänteelle sijoittuvaa uutta asuntovarausta on supistettu. Lisärakentamisen mitoitusta on laskettu. Vi-heralueen jatkuvuus em. metsärinteellä näkyy ehdotuksessa.

Vartiosaari

L21

Itäisessä suurpiirissä Vartiosaaren merkitse-minen virkistysalueeksi ja kevyenliikenteen sillan varaus on oikea ratkaisu. Vartiosaaresta on mahdollista kehittää yhä tiivistyvää Itä-Helsinkiä palveleva virkistysalue.

P3, M163, M164

Siltaa Vartiosaareen ei tule tehdä, vaan kehittää esimerkiksi lossiliikennettä. Vapaa veneliikenne tulee turvata kaikin osin nykyisellään.

P3

Hienoa, että Vartiosaari säilyy virkistysalueena, mutta sillan merkitseminen yleiskaavaluonnokseen rasittaa herkkää luontoa ja Vartiosaaren arvo menetetään.

P5

Vartiosaaressa tallimiljö, joka on säästettävä. Siellä on vielä nähtävissä alkuperäistä omavaraisaloutta. Vartiosaari säilytettävä virkistysalueena, tulevia sukupolviakin ajatellen. Vartiosaareen ei saa rakentaa, myöskään siltaa ei tulisi sinne rakentaa, Reposalmesta voi veneellä soutaa Vartiosaareen.

M72, M91

Vartiosaaren merkitseminen virkistysalueeksi on kannatettavaa. Kevyenliikenteen siltayhteyksineen siitä kehittyvä tiivistyvän Itä-Helsingin "Seurasaaari".

M340

Vartiosaaren, samoin kuin esim. Villingin, kaunis ominaispiirre on se, että saari on säilyttänyt moottoriliikennettä edeltäneen kauden maiseman luonteen. Pelkkä siltayhteys sinänsä ei saaren polkuverkkoa muuta, mutta on varsin todennäköistä, että siltayhteyden myötä saareen haluttaisiin esim. polkupyöräreittejä ym. koneellista ylläpitoa vaativia tieratkaisuja. Sillan rakentaminen estäisi satamiin johtavan Reposalmessa kulkevan 2,4 m väylän käyttämisen esiin. purjeveneiltä.

M306

Yhteys Laajasalosta Vartiosaareen tulee toteuttaa siten, ettei se estä veneliikennettä Reposalmen läpi. Minimalituskorkeuden tulee olla 20m. Satamassa on useita veneitä, joiden mastonkorkeus on yli 17 metriä. Koska tällaisten veneiden kulkusyvyyden on tyypillisesti 1,7-2,0 metriä, vaihtoehtoinen kulkureitti Jatasalmen läpi jossa on merenkulkulaitoksen ylläpitämä 0,9 m väylä, ei korvaa Reposalmen kautta kulkevaa reittiä.

M221

Villa Quisisana on Helsingin vanhimpia pihapiirejä, osa rakennuksista on 1700 luvulta. On oleellista, että tämä vanha kulttuurimiljö säilytetään koskemattomana sekä että ranta tästäkin syystä merkitään omarantaiseksi alueeksi. Toivomme, että kaikki vanhat kartano- ja huvilamiljööt Vartiosaaressa säilytettäisiin ja huomioitaisi se suuriarvoinen työ mikä on tehty vanhan ympäristön säilyttämiseksi ja alkuperäisen kulttuuriympäristön entisöimiseksi. Vartiosaaren asukkaille on palautettava ikimuis-toinen nautintaoikeus pitää laituria mantereen puolella omaa tonttia vastapäätä korvauksetta.

M347

Esitämme, että Villa Stenkulla nimisen maati-lan alueelle myönnetään aikaisemman osayleiskaavan mukainen rakennusoikeus (e = 0,04) ja että alueemme ranta merkitään omarantaiseksi alueeksi)

Palautelomakkeet:

- Vartiosaaren säilyttäminen virkistysalueena hyvä
- Ei siltaa Vartiosaareen, tulisi säilyttää saarena
- Vartiosaaren siltaa vastustettava
- Vanha kulttuuri ja yksityisomistus Vartiosaaressa säilytettävä
- Vartiosaari Laajasalon edustalla on yleiskaavaluonnoksessa merkitty sillalla yhdistettäväksi Laajasaloon. Se olisi ainoa oikea tapa saada saari yleiseen virkistyskäyttöön

Vastaus:

Vartiosaari on yleiskaavaehdotuksessa säilytetty virkistyskäytössä.

Laajasalo

L21

Laajasalon öljysataman paikalle merkitty rakentamisen alue on ulotettu maisemallisista ja luonnonarvoista piittaamatta Pitkäluodon ja Varisluodon päälle. Rakentamisen alue ei saa ulottua kummankaan luodon rantaan. Viheralueita ei ole merenrannassa lainkaan ja puistoyhteys Tahvonlahden niemeen on kovin viitteellinen. Viheralueiden asemaa kaupunkirakenteen konseptissa on lisättävä oleellisesti. Rakentamisen alue saaren kärjessä antaa mahdollisuuksia puistorannan ja aukiorannan kohtaamiseen.

Jollaksesta puuttuu kaupunginosapuisto.

Rakentamisalueiden ja luonnonsuojelun väliin on merkittävä esitettyä leveämpi yhteys. Tullisaaren kartanon yhdistämistä kaupunginosapuistoon tulee tutkia.

L29

Yleiskaava 2002 -luonnoksessa Kruununvuoren, Tullivuoren ja Stansvikin alue on varattu suunnittelun alueeksi. Nykyinen suunnittelun alue yletty pitkälle merelle saakka ja käsittää merkittävän osan Laajasalosta. Suunnittelun alue -merkintä tulisi poistaa kokonaan. Asuinalueella tulisi kehittää pientalovaltaiseksi.

Öljysataman alueille voidaan toteuttaa asuin-aluejähiö seuraavin selkein ja tiukoin määräytysin: asuinalue tulee rajata tiukasti nykyiselle öljysatama-alueelle ja ranta-alueet on koko alueella jätettävä virkistysalueeksi. Kerrostalovaltainen alue ulottuu yleiskaava 2002 -luonnoksessa tiukasti rantaan asti. Kruununvuoren ranta on suurelta osin luonnontilaista

peruskalliota, joka laskeutuu kauniin tasaisesti mereen. Nykyinen, luonnontilainen ranta-alue on säilytettävä. Rantavyöhykkeelle tulisi jättää riittävät virkistysaluevyöhykkeet, eikä rantojen täyttämistä tule tehdä. Kruunuvuoren lampi ja Kruunuvuori kokonaisuudessaan tulisi rauhoittaa ja jättää riittävä suojavyöhyke. Nykyiset viheryhteydet Kruunuvuoren ja Stansvikin sekä Tullisaaren välillä on säilytettävä.

L20

Laajasalon öljysataman alue tarjoaa hyvät mahdollisuudet toteuttaa ulkomaisia esikuvia seuraten uusia innovatiivisia ratkaisuja kaupunkimaiselle asumismuodolle. Yleiskaavan oheisaineistossa voisi korostaa mahdollisuutta etsiä viime vuosien kerrostalotuotannosta poikkeavia ratkaisuja alueen merellisyyttä painottaen. Öljysataman alue on maisemallisesti osa arvokasta Kruunuvuorenselkää ja välittömässä yhteydessä suunniteltuun Helsingin puistoon. Sen vuoksi alueella olisi syytä välttää liian raskasta rakentamista ja kiinnittää erityisen huolellisesti huomiota rakentamisen sopeutumiseen merelliseen maisemaan ja ympäristöön virkistysalueisiin.

M163, M164

Kehityskuva on laajasalolaisten kannalta liiaksi Helsingin nykyiseen keskustaan painottuva. Kaakkois-Helsinki, johon Laajasalo kuuluu, on kehittynyt ja kehittyä edelleen selkeästi metro-radon ja Itäväylän yhteyteen liittyväksi, toimivaksi ja omaleimaiseksi kokonaisuudeksi. Alueella Kulosaaren sillasta kaakkoon tuleekin tarkastella ja kehittää omana kokonaisuutenaan ja sille on laadittava myös oma kehityskuvansa. Globaalisessa ilmastonmuutoksessa kaakkoisella rannikkoalueella on omat uhkakuvansa, jotka tulee arvioida viimeisten riippumattomien tutkimustulosten perusteella.

Yleiskaavaluonnoksessa on valitettavan huonosti huomioitu laajasalolaisten erittäin hyvin perusteltu näkemys saarensa kehittämisestä. Esitetty metrolinjaus Laajasaloon on tarpeeton ja kustannuksiltaan kohtuuton. Nykyiset yhteydet parannettuna mahdollistavat n. 8.000 lisäasukasta. Parin tuhannen lisäasukkaan takia ei kannata investoida n. 350 000 000 euroa. Jos Kaakkois-Helsingin yhteyksiä halutaan parantaa, voidaan toteuttaa pikaraitiotieyhteys Herttoniemen kautta Viikin suuntaan. Öljysataman lisäliikennettä voidaan keventää myös kehittämällä korkeatasoinen vesiliikenneyhteys keskustaan.

Suunniteltu yhteys Roihupellon kautta Myllypuuron ali Kehä Ykköselle on toteutettava, se keventää merkittävästi myös Itäkeskukseen matkaväylien ruuhkia.

Vesiliikennettä voidaan merkittävästi kehittää palvelemaan sekä työ- että virkistysliikennettä. Liikenteen tulee olla osa yhteistariffisopimusta.

P3

Laajasalon tiuha rakentaminen. Ahneus iskee rakentamiseen.

Laajasaloon muuttaneiden pitäisi viihtyä siellä jatkossakin. Nykyisen asukas pohjan täytyisi voida vaikuttaa aluettaan koskeviin toimenpiteisiin.

Yleiskaavaehdotuksessa pitäisi punnita asiat kaupunginosien kannalta. Laajasalossa on tällä hetkellä toimiva keskusta ja liikenne toimii. Esim. metro pilkkoi Laajasalon ja ostoskeskuksen palvelut näivettyisivät. Yleiskaavaehdotuksessa pitää olla selkeämmin esillä kaupunginosien nykyinen elämä. Yleiskaavaa varten aiemmin tehdyt selvitykset eivät näy yleiskaavaluonnoksessa tai sen asiakirjoissa.

Ei metroa Laajasaloon, koska se ei ole taloudellisesti kannattava ja lisää vain paineita rakentaa saariin.

Selällä olevat Korkeasaari, Mustikkamaa ja Kulosaari on rakennettu hyvällä maulla. Sitä pitäisi jatkaa.

P4

Laajasaloa tulisi kehittää maltillisesti.

M340

Yleiskaavaluonnoksessa Laajasalon ja Santahaminan kehittäminen pohjautuu keskustasta Kruunuvuorenselän ali rakennettavaan metron. Yleiskaavaluonnos ei palvele parhaalla mahdollisella tavalla Laajasalon liikennetarpeita: noin puolet laajasalolaisten asiointitapahtuu muualle kuin keskustaan, mm. Itäkeskuksen ja Herttoniemen osuus on suuri. Vartiosaari-seura esittää, että Laajasalon liikennetarpeita tutkitaan uudelleen pintaraideliikennetarpeita, esim. linjauksena Laajasalo-Herttoniemi teollisuusalue-liityntä metron Roihupellossa-Viikki-Oulunkylä-Länsi-Pasila-Töölö.

M163, M164

Laajasalon keskustan rakentamissuunnitelmaa tulee toteuttaa, ja jatkaa yhteissuunnittelua edelleen tarkastellen myös Laajasalontien yli rakentamista. Laajasalon keskusta tarjoaa mahdollisuuksia kerrostalojen rakentamiseen nopeallakin aikataululla.

Laajasalo on Yliskylän ja Tahvonlahden alueita lukuun ottamatta pääosin kaavoitettu ja rakennettu pientalovaltaisesti. Tätä periaatetta tulee edelleen tukea.

Laajasalon öljysataman siirtyessä pois, voidaan sen alue osoittaa pääosin asuntorakentamiseen saaren yleiseen rakennustapaan soveltuen. Alueen rajausta, mitoitus, asumismuodot, palvelujen saatavuus ja liikenteen ratkaisut tulee tarkoin harkita huomioiden koko Laa-

jasalon tasapainoinen kehitys toimivana yhteisönä. Täyttöalueet öljysataman eteläosassa on poistettava, koko alueen rannat pidettävä ja osin kunnostettava luonnontilaisina. Öljysataman poistuessa poistettavat maa-ainekset paljastavat ehjät kalliot, jolloin mm. Koirasaari voidaan entistää kallioiseksi luodoksi.

Itä-Jollaksen aluevaraukset on merkittävä Ympäristöministeriön osayleiskaavasta tekemän päätöksen mukaisesti.

Laajasalon seudulliset retkeilyreitit ja kohteet on säilytettävä koko Helsingin asukkaiden ilona. Viheryhteys Stansvikin ja Tullisaaren välillä on merkitty aivan liian kapeana. Koko maisemallisesti upea laaksomuodostuma ympäröivine korkeine kallioineen on säilytettävä viheralueena.

Kruunuvuori tulee suojella kokonaisuutena osana Helsinki-puistoa. Kruunuvuoren suoje-lualue on nyt viipaloitu ja tyypistetty niin, ettei se vastaa suojelun tarkoitusta. Lammen luonnontila ei säily ja Kruunuvuoren korkein kallio on yleiskaavassa merkitty rakennettavaksi, mikä pilaisi kantakaupungin itäisen merimaiseman. Kruunuvuorelta on oltava viheryhteys itään.

Mm, Sarvastossa, Tahvonlahdessa, Jollaksessa ja Laajasalon luonnontilaisessa uimaran-nanpuistossa puistoalueiden muuttamiset rakennusmaaksi on poistettava.

M39

Toivottavasti luoto Kruunuvuoren rannan asuinalueen kohdalla jätetään luonnonmukaiseen tilaan.

M163, M164

Raporteissa todetaan aivan oikein Helsingin merellisyyden olevan keskeinen luonto- ja maisematekijä ja virkistysmahdollisuus, samoin näkemys itäisestä rantavyöhykkeestä, jonka osia ovat Laajasalon, Vartiosaaren ja Vuosaaren merelliset virkistysalueet. Laajasalon ja Vartiosaaren virkistysalueet tarjoavat merkittäviä seudullisia mahdollisuuksia. Erityisesti halutaan säilyttää jäljellä olevat rannat luonnontilaisina.

Helsinki-puiston rajauksia tulee muuttaa Laajasalon kohdalla. Kruunuvuori tulee merkitä kokonaisuudessaan korkeine kallioineen osaksi puistoa. Samoin siihen tulee liittää Öljysataman rantavyöhyke sekä Stansvik ja sen maisemallinen viheryhteys Tullisaaren puistoalueeseen.

M164

Laajasalon pientaloalueet tulee säilyttää suurina kokonaisuuksina eikä niiden sekaan saa kaavoittaa kerrostalorakentamista. Rakentamisen tiivistäminen ei saa merkitä pientaloalueiden luonteen muutosta. Erityisesti korttelipuintojen säilyttämisestä huolehtiminen korostuu

mahdollisessa rakennusoikeuden lisäämisessä.

M90

Pyydämme ottamaan huomioon Kruunuvuoren rannan suunnittelussa öljynhuoltoon liittyvät työpaikat, joita sijaitsee runsaasti myös Herttoniemessä ja muualla Suomessa öljynhuolto-alue työllistää välillisesti mm. kuljetusalaa, huoltoyhtiöitä ja pakkausvalmistajia. Alueen merkitys perusteellisuudelle sekä kesä- ja kausiluontoisille työpaikoille on erittäin tärkeä. Olemassa olevien tuotantorakenteiden säilyttäminen nykyisellään tulisi olla yleiskaavan ensisijainen lähtökohta. Vaihtoehtoina kyseeseen voisi tulla myös työllistävän voiteluainevalmistuksen säilyttäminen muuttumattomana tai toiminnan siirtäminen itäisen Helsingin alueelle, kaavoituksellisesti sopivaan paikkaan. Polttoainevarastointialueiden muualle sijoittaminen mahdollistaisi siten yleiskaavaan suunniteltujen toimintojen osittaisen toteuttamisen.

M236

Öljysataman alueella olemassa oleva luonto on oltava lähtökohta. Vahvat graniittikalliorannat, jotka kestävät vedennousut ja myrskyt on säilytettävä ja Koirasaaren osalla otettava esiin. Rakentamisen rajaukset puistoalueisiin ovat suunnitelmissa liian ahnaita, komeat kalliot Stansvikin ja Tullisaaren välillä tuhoutuisivat.

Laajasalon metrolinjaus on älytön ajatus. Metron rakentaminen tarkoittaa aina kaupunkirakenteen huomattavaa tehostamista, nykyisille asukkaille sitä ei rakenneta. Laajasalossa se tarkoittaisi olemassa olevan hyvin toimivan rakenteen ja identiteetin tuhoutumista. Jos joskus Santahaminaa rakennetaan, asia on toinen ja silloinkin metron voi vetää Kaivopuiston ali Santahaminaan. Öljysataman alueen liikenne on hoidettavissa hyvin kehittämällä nykyisiä yhteyksiä, sitä paitsi alueelle ei tule sijoittaa 5000 ihmistä enempää. Tällöin ei tarvita meren täyttöjä ja alue voidaan tehdä pientalovaltaisesti.

M227

Katsomme, että Helsingin Kruunuvuoren alueen maankäyttöä tulisi ohjata yleiskaavalla siten, että yleiskaava mahdollistaisi myös alueella tällä hetkellä olemassa olevien työpaikkojen säilyttämisen. Yleiskaavan selostusosassa on todettu, että itäisen Helsingin kehittämisessä asumisen ohella painopisteen tulee voimakkaasti olla myös työpaikka-alueiden, niin vanhojen kuin uusienkin kehittämisessä.

Katsomme, että alueella tällä hetkellä sijaitsevien, pienteollisuus- tms. käytössä olevien rakenteiden hyödyntäminen toteuttaisi sekä taloudellista kestäväää kehitystä että energia- ja luonnonvarojen säästämistä vähentäessään

tarvetta uusien, alueen asukkaiden työpaikkoina käytettävien rakennusten rakentamiseen. Yhtiömme esittää, että Helsingin yleiskaavassa 2002 todettaisiin "kerrostalovaltainen alue, asuminen/toimitila" -maankäyttötarkoituksessa "toimitilan" kattavan myös alueelle soveltuvan teollisuuden.

Kaupungin tulee kohdella kaikkia vuokralaisia ja maanomistajia yhdenmukaisesti ja -vertaisesti mahdollisissa vuokramaiden palauttamista ja puhdistamista ja öljy-yhtiöiden omistamien alueiden kaavoittamista koskevissa asioissa.

Kaupungin tulee mahdollisuuksiensa mukaan edesauttaa maaperän mahdollisten epäpuhtauksien ja niistä aiheutuvien riskien huomioon ottamista alueen maankäyttöä ja rakentamista suunniteltaessa.

Teollisen toiminnan jatkamisen edellytyksien selvittämistä alueella osana uutta yleiskaavaa tulee edelleen jatkaa. Laajasalon öljyhuoltoalueen korvaavan toimintavaihtoehdon valinta vaikuttaa oleellisesti alueiden puhdistus- ja luovutusaikatauluihin. Kaupungin tulee omalta osaltaan edesauttaa vuokralaisten toimintaedellytysten säilymistä myös mahdollisen siirtymävaiheen aikana. (Oy Esso Ab)

M269

Täyttöalueet Laajasalon öljysataman eteläosassa on poistettava, koko alueen rannat pidettävä ja osin palautettava luonnontilaisiksi. Koirasaari voidaan entistää kallioiseksi luodoksi. Pitkäkari ja Varisluoto on säilytettävä irrallaan mantereesta, jolloin niiden maisemallinen arvo säilyy. Myös Kruunuvuoren eteläosa on kokonaisuudessaan merkittävä virkistysalueeksi. Stansvikin ja Tullisaaren välistä viheryhteyttä on levennettävä.

M110

Laajasalon öljysataman kohdalle merkitty kerrostalovaltainen alue tulisi muuttaa pientalovaltaiseksi. Alueen rantakalliot on säilytettävä, yleinen pääsy rantaan turvattava ja säilytettävä parhaat osat alueen 1800-1900-lukujen vaihteen huvilakulttuurista. Liikenteen sinne keskustasta voisi järjestää vesiteitse.

M56

Kruunuvuoren lampi ja Kruunuvuori kokonaisuudessaan tulisi rauhoittaa ja jättää riittävä suojavyöhyke. Viheryhteydet riittävän leveinä Kruunuvuoren ja Stansvikin sekä Tullisaaren välillä on säilytettävä. Täytoastä tulisi luopua kokonaan. Lauttayhteys keskustaan nostaisi asuinalueen arvoa ja tekisi siitä omanlaisensa "vaihtoehto Suomenlinnalle".

M187

Laajasalon rannat ovat oivallisia kaupunkimaisen pientaloasutuksen paikkoja.

M100

Öljysataman alue on rakennettava niin, etteivät talot juurikaan näy Kruunuvuoren selälle ja ranta on entisöitävä. on rakennettu tähänkin asti. On tärkeää, että säilytetään myös saaristoluntoa mm. Hevossalmen alueella ja armeijan saarissa senkin jälkeen, jos armeija niistä luopuu. "Metropolia" ei pidä laajentaa rannikolle ja saaristoon.

P3

Kruunuvuoreen ei haluta lisää väkeä.

Kruunuvuoren rannat on restauroitava takaisin entiseen tilaan.

Öljysataman ranta oli aikaisemmin kaunista luonnonranta.

Öljysataman vieressä on viheralueita, jotka tulee säilyttää.

M70

Nyt esillä olevaa ehdotusta valmisteltaessa oli esillä ratkaisu jonka mukaan öljyhuoltotoiminta keskitettäisiin alueen luoteisosaan pienelle osalle (n. 20 %) nykyistä aluetta loppuosan tullessa asunto- ja virkistyskäyttöön. Käsityksemme mukaan öljyhuolto olisi säilytettävä em. suppealla alueella.

Kaikki alueen muuttamista koskevat suunnitelmat ovat lähteneet siitä, että öljyterminaalille löytyy taloudellisesti toteutettavissa oleva vaihtoehto. Tällaista aluetta ei kuitenkaan Uudenmaan maakuntaliiton ja ao. yhtiöiden yrityksistä huolimatta ole löytynyt. Helsingin seudun öljyhuollon vaarantuminen on paikallisen öljyterminaalitoiminnan päättyessä ilmeistä.

Paikallisen öljyhuoltoalueen ja varmuusvaraston olemassaolo on koko pääkaupunkiseudun kannalta erinomaisen tärkeitä sekä sotilaallisen että rauhanomaisen kriisin aikana.

Öljytuotteiden toimittaminen laivakuljetuksien Helsinkiin minimoi maantiekuljetukset ja on muutoinkin ympäristön kannalta edullisin vaihtoehto.

Öljyterminaalien olemassaolo Helsingissä mahdollistaa tuonnin ja luo siten perustan vapaalle kilpailulle, joka heijastuu täällä toteutuvaan hintatasoon

Työpaikkojen menetykset. Alueella on n.200 työpaikkaa, minkä lisäksi toiminta välillisesti - kuljetukset, kunnossapito ym. työllistää keskimäärin toiset 200 henkilöä.

Kaupungissa toimivien ja lisäksi sille elintärkeiden yritysten karkottaminen ei ole oikeata elinkeinopolitiikkaa ja antaa sijoittumista harjoittaville muille yrityksille epäedullisen signaalin.

Öljyhuoltotoiminnasta kertyy kaupungille merkittävät vuokra- ja maksutulot, vuositasolla n. 1,7 milj. €.

M72

Itäisen saaristoalueen luonnonrantojen suojeleminen on erittäin tärkeää. Siksi Varis- ja Pit-

käluotojen yhdistäminen Laajasalon öljysataman asuntorakentamiseen kartan osoittamalla tavalla ei ole kannatettavaa. Luotojen arka kasvillisuus ja eläimistö tuhoutuvat näin lähellä asutusta.

Mustavuorta, Uutelaa, Kallvikin niemeä ja Ramsinniemeä uhkaa rakentaminen sekä itse näillä alueilla että niiden välittömässä läheisyydessä. Rakentamien ei voi alkaa heti luonnonsuojelualueen rajalta muuttamatta koko alueen tasapainoa ja uhkaamatta sen luontoarvojen säilymistä. Esim. Itäväylän ja Kallvikintien risteykseen aivan Mustavuoren lähelle suunniteltu asuinalue on täysin ylimitoitettu.

Uusi Aurinkolahden (Mustalahden) alue jätti jo alleen Helsingiläistä huvilamaisemaa, ja tämän luonteista rakentamista Uutelan suuntaan emme kannata. Ramsinniemen upeus ei säily, jos lisärakentamista yhä sallitaan. Ns. Pirunpelto tulee vaalia jättämällä sen ympärille metsää. "Helsingin Punkaharju", eli Kallvikin niemi on myös vaikuttavia luonnonihmeitä. Niinpä katsomme, että kaikesta lisärakentamisesta tällä alueella tulee luopua.

M340

Yleiskaavaluonnoksen esitys Itä-Helsingin merellisestä kulttuuripuistosta on hyvä. Suunnitelma mahdollistaa riittävän kokoisen, helposti saavutettavan virkistysaluekokonaisuuden luomisen Itä-Helsinkiin.

Palautelomakkeet:

- Laajasalon öljysatamaan on hyvä rakentaa, mutta ei vedentäyttöjä
- Ei maantäyttöä rakennettaessa öljysatama
- Kruunuvuoresta luksuskaupunginosa

Vastaus:

Laajasalon kehittäminen sekä Yliskylän keskustan että Öljysataman osalta perustuu yleiskaavaehdotuksen visioon uudesta suorasta yhteydestä Helsingin ydinkeskustaan. Tulevaisuudessa myös Santahamina liitetään siihen. Yhteydet Herttoniemen ympyrän kautta ovat jo nyt hankalat.

Vastaus/liikenne:

Metrokysymystä on käsitelty kohdassa LIIKENNE/ Raideliikenne/ Metro/ Laajasalon metro (s. 78). Lisäksi asiaa on käsitelty entistä laajemmin yleiskaavaehdotuksen selostuksessa.

Santahamina

L51

Santahamina tulee osoittaa kokonaisuudessaan kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi alueeksi. Saari kuuluu Vallisaaren ja Kuninkaans-

saaren ohella 1800-luvun loppupuolella venäläisten rakentamaan laajaan merelliseen linnoitus- ja puolustusjärjestelmään.

Yleiskaavaluonnoksessa Vallisaari, Kuninkaansaari ja Santahamina on merkitty (A)-merkinnällä, jossa kaavamääräyksessä todetaan, että "Alue muutetaan asuin- ja virkistysalueeksi, jos yleiskaavakartalla esitetty muu toiminta siirtyy alueelta pois". Tämä on ristiriidassa suojavyöhykkeen kanssa. Suojavyöhykkeellä ei voi sallia sellaista rakentamista, maastomuotojen muuttamista tai muita toimintoja, jotka heikentävät Suomenlinnan ainutlaatuisia linnoitushistoriallista ja merellistä asemaa.

Suoja-alueen kaavamääräykseksi virasto esittää " Maailman kulttuuri- ja luonnonperinnön suojelemisesta 1972 hyväksytyyn Unescon yleissopimuksen mukaan Maailmanperintöluetteloon 13.12.1991 merkityn kohteen (no 583) suojavyöhyke."

L66

Vahvistetussa seutukaavassa erityisalueiksi merkityistä puolustusvoimain alueista Santahamina Kuninkaansaari ja Vallisaari on yleiskaavaluonnoksessa merkitty sotilasalueiksi, jotka muutetaan asunto- ja virkistysalueeksi jos yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy alueelta pois. Merkinnän pääkäyttötarkoitus on seutukaavan mukainen.

L13

Santahamina voitaisiin pitkällä tähtäimellä muuttaa asuinalueeksi. Tätä tukisi myös metron jatkaminen länteen.

M136

Santahaminasta tulee poistaa (A) -merkki, ja saari tulee säilyttää nykyisessä käytössään. Tarvetta kaavamuutokseen ei ole.

M357

Helsingin saariston maapinta-alasta suurin osa on varattu maanpuolustuksen käyttöön, eivätkä siviilit saa liikkua alueella. Maa-alan käyttötarkoituksissa tulisikin painottaa ensisijaisesti asukkaiden tarpeita. Santahaminan saaren avaaminen siviilien asuinkäyttöön on käynnistettävä viipymättä, tätä edellyttää erityisesti Helsingin kaupungin heikko asuntotilanne. Asuttamisen yhteydessä on kuitenkin huomioitava Santahaminan lahden erityisen arvokkaat luontoalueet.

Palautelomakkeet:

- Mikäli Santahaminaan tulee pientaloasutusta, tulisi harkita liikenneyhteytenä tunneloinnin aloittamista jo Laajasalontien ja Koivusaarentien risteyksen tiimoilta

Vastaus:

*Pitkällä aikavälillä myös Santahamina kehittyy. Hieno historiallinen ympäristö arvorakennuksi-
neen on suunnittelun lähtökohta. Suurin osa
alueesta säilyy varmasti virkistyskäytöstä.
Yleiskaavaehdotus ei tässä vaiheessa ota tä-
hän kantaa. Alue on merkitty sotilaskäyttöön.*

Itäinen suurpiiri

P3

Itä-Helsingin vahvuus on pientaloalueet. Tätä vahvuutta tulee korostaa ja pientaloalueiden tulee säilyä.

Myönteistä, että pientaloalueita on suunniteltu lisää.

Itä-Helsingistä olisi tehtävä kartta, johon on merkitty kiistanalaiset alueet.

Kalasadaman rakentaminen pelottaa: täytetäänkö merta? Olen huolissani Viikin luonnonsuojelualueesta. Vesiyhteys Saunalahdesta Kipparlahteen avattava.

Palautelomakkeet:

- Kirjoituksenne Itä-Helsingin luonnon- ja virkistyslähisyydestä on pelkkää "sanahelinää". Koko ajan olette saamassa alueen yhä slummimaisemmaksi. Rakentakaa myös muualle ja kehittäkää liikennejärjestelyjä. Haluaisimme todella pitää alueen luonnonläheisenä

Kivikko

L29, M56

Viikin alueella Kehä I:n ja Lahdentien kulmaukseen on suunnitteilla Kivikon työpaikka-alue ja kerrostalovaltainen asuinalue. Alue on jo osittain asemakaavavaiheessa, jossa toimitilavaltaista aluetta on jatkettu Kehä I:n pohjoispuolelle Kurkimäen lähisyyteen. Yleiskaava 2002 -luonnoksessa alue on varattu virkistysalueeksi. Yhdistys toivoo, että alueen rakentamishankkeet nykyiselle virkistysalueelle ei toteuteta. Alue kuuluu maakunnallisesti merkittävään ekologiseen käytävään ja sen jatkoysteys on turvattava yleiskaavoituksessa. Kehä I:n pohjoispuolelle suunnitteilla oleva rakennusalue heikentää ekologisen käytävän toimivuutta. Rakentaminen tulisi keskittää ainoastaan Lahden väylän varrella sijaitsevaan alueeseen.

P3

Kivikon eteläkärki. Kehätien laidan nro 35. Sodanaikaiset vallihaudat, ei saa nakertaa sitä kohtaa. Kivikon työpaikka-alue.

Vastaus:

Kivikon teollisuusalue Kehä I:n pohjoispuolella muodostaa meluesteen virkistysalueen ja Lahdenväylän välillä.

Myllypuro

L21

Uudelle kerrostalorakentamisalueelle ei ole yleiskaavaluonnoksessa 2002 osoitettu kokonsa ja volyymiinsä vastaavaa viheraluetta. Myllypuron uudisrakentamisalue on saarekkeena virkistysalueen keskellä, alueen ainoassa metsässä, jossa on koulujen ja lähiasukkaiden käyttämät ulkoilutiet. Kallioiselle metsäalueelle osoitettu rakentamisalue on voimassa olevan yleiskaavan vastainen. Myös seutukaavassa alue on osa seudullista viheryhteyttä Viikkiin. Myllypuron pientaloalueen rajausta tulee muuttaa siten, että pientaloalue rajautuu idässä Ratasmyllyntiehen. Ratasmyllyntien itäpuolella oleva pientaloalueen rakentamisalue tulee poistaa.

P3

Myllypuron keskustaa tulisi kehittää. Sinne pitäisi tulla työpaikkoja ja asumista. Myllypuros-
sa tulisi tehdä perusparannuksia hissittömiin kerrostaloihin.

M338

Suunnitelma-asiakirjoista ei käy ilmi, millaista asuntorakentamista ja tarkkaan ottaen mihin Kukkaniityntien päähän yleiskaavassa esitetään. Myllypuron voimalaitostontin käyttäminen osin pientalorakentamiseen on mitä kannatettavin ajatus. (osa 2 s. 130)

Palautelomakkeet:

- Myllypuron energialaitos pitää purkaa ja alue kaavoittaa omakotialueeksi

Vastaus:

*Myllypuron virkistysalue kasvaa, kun alakiventien asuintalojen tilalle tulee puisto. Viheryhtey-
s Viikkiin säilytetään. Kukkaniityntien päässä
oleva kerrostaloalueen varaus, samoin kuin
energialaitoksen tontti liittyvät nimenomaan
Myllypuron keskustan ja metroaseman ympä-
ristön kehittämiseen. Pientaloaluevaraus mo-
nipuolistaa alueen asuntokantaa.*

Vartiokylä ja Mellunkylä

L29

Vartioharjun Tankomäki on yleiskaava 2002:ssa osoitettu pientalovaltaiseksi asuin-
alueeksi. Uusi asuinalue heikentäisi alueen toimivuutta merkittävänä ekologisenä käytävänä Vartiolahdesta koilliseen Sipoonkorpeen. Yhdistyksemme mielestä alue tulisi kaavoittaa virkistysalueeksi. Perusteluina puiston tarpeelle ovat alueen virkistystarjonnan jatkuva väheneminen, alueen kulttuurihistoriallinen sekä kasviston ja eläimistön arvo. Lisäksi puroalue

on Vartiokylän lahteen kohdistuvan valuman tärkeä luontainen suodatin. Lisäksi alueen halki tulisi osoittaa ekologinen käytävän kulku.

Alueella sijaitsevan Tankomäen erityispiirteitä ovat monipuolinen luonto ja kulttuurihistoria. Alueella on myös pronssikautinen hautaröykkiö, useita kookkaita siirtolohkareita, vanha koulurakennus ja jäänteitä vanhoista asumuksista.

L21

Linnavuorenpuistoon, Tankomäen kupeeseen sijoitettu uusi asuinalue pirstoo elinvoimaisen ja kulttuurihistorian kannalta arvokkaan viheraluekokonaisuuden. Broändan purolaaksoon ei tule osoittaa lisärakentamista. Karttaan "Liikunta/luonnos" on merkitty valvottu uimaranta Kallahden harjun alkuun harjun länsipuolelle. On varmistettava, että uimapaikka tai sen merkintä kartalle ei ole luonnonsuojelualueella.

P3

Tankovainion viheryhteyden tulee kulkea koko alueen läpi.

Vartiokylänlahden seudun rakentaminen on liian lähellä rantaviivaa, ei ole kaikkien yhteisessä virkistyskäytössä. Puotilanrannan lisärakentamista ei haluta.

Marjaniemen siirtolapuutarha-alueen säilymisestä kysyttiin ja toimistopäällikkö Kari Piimies kertoi, että siellä on suojelukaava voimassa.

Kontulan alueelle halutaan puistoja aikuisille, nyt siellä on paljon leikkipuistoja lapsille sekä koirapuistoja.

M127

Kurkimäki, Kurkimäentie 6

Esitämme, että Kurkimäentien lounaispuolella sijaitsevan tilan R:Np 2:785 alueelle sijoitetaan ympäristöön soveltuvaa täydennysrakentamista ja alue merkitään yleiskaavassa kerrostalovaltaiseksi alueeksi.

M63

Helsingin Luonnonsuojeluyhdistys ry:n (Helsy) vesiryhmä kannattaa Tankovainion (Broändan purolaakso) alueen liittämistä ja säilyttämistä sellaisenaan, ilman alueelle kohdistuvaa rakentamista osaksi kaakkoista meri- ja kulttuuripuistoa, johon viitataan kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston julkaisussa numero 2001:5, "Yleiskaavallinen katse Itä-Helsinkiin. Kaupunginosia ja suunnitelmia".

Perusteluina puiston tarpeelle ja alueen säilyttämisenä kokonaisuutena, ilman lisärakentamista, esitämme seuraavia:

- Itä-Helsingin kasvava väkiluku
- Vuosaaren pohjoisosien lisääntyvä väkiluku
- Vuosaaren alueen virkistysalueiden ja vihertilan vähentyminen - alueen kulttuurihistoriallinen merkitys

- alueen mahdollinen merkitys museoitavana kohteena - alueen kasviston ja eläimistön arvokkuus

- alueen merkitys Vartiokylän lahteen kohdistuvan valuman suodattumisessa

Tankomäki muodostaa mielenkiintoisen viimeisen sadan vuoden aikaisen historiallisen rakennusryhmittymän, jollaiset ovat jo harvinaisia Itä-Helsingissä ja Helsingissä yleensä. Kulttuuriin sisältyy kulttuurihistoriallisten muistojen vaaliminen ja esimerkkien säilyttäminen niiden alkuperäisessä ympäristössään.

Ryhmän mielestä alue olisi kunnostettava ja siihen kehitettävä kaupunkilaisten virkistystä palvelevia pienimuotoisia toimintoja, kuten kotieläintarha, erityispuisto tai museokahvila. Helsyn vesiryhmä pitää tärkeänä alueen tutkimista ennen kaavoitusta. Aluetta pidetään jopa Helsingin tärkeimpänä muinaismuistokohteena.

Broändan purolaaksoon tai sen välittömään tuntumaan sijoittuu kolme Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen arvokkaaksi luontoalueeksi luonnehtimaa aluetta (Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen monisteita 7/2000). Kukkaisketo on yksi niistä. Purolaakso on myös linnustoltaan Helsingin merkittävimpiä.

M339

Yleiskaavan eräänä tavoitteena on Itä-Helsingin imagon kohottaminen. Tavoitteena tämä on hyvä, mutta ehdotukset Itä-Helsingin täydennysrakentamiseksi eivät tue tavoitetta. Erityisesti Vartiokylän kokoomus vastustaa massiivisen kerrostaloon alueen

sijoittamista Roihupellon alueelle, teollisuusalueen ja metrovarikon väliin. Alueen lähtökohdat hyväksi, Itä - Helsingin imagoa kohottavaksi asuinalueeksi ovat vaikeat. Siksi esitetty alue tulisi muuttaa pientalovaltaiseksi. Vain tällöin on mahdollista että alue saatetaan kauniiksi, halutuksi uudeksi asuinalueeksi.

Roihupellon täydennysrakentaminen on kooltaan suunnilleen uuden Herttoniemen rannan kokoa, tai noin puolet Myllypuron koosta. Esitettyssä mittakaavassa ehdotettu alue on tehokkuudeltaan aivan liian suuri, ja se tulisi muuttaa pientalovaltaiseksi.

Toinen huolta aiheuttava uusi alue on Myllypuron ja Puotinharjun väliin sijoitettu pientalovaltainen alue. Se sijoittuu lähes ainoalle luonnonmukaiselle metsäiselle kalliorinteelle, joka kaupunkisuunnitteluviraston omien maisemallisten selvitysten nojalla on arvokkaaksi todettu eikä sitä tulisi sen mukaan hävittää. Yleiskaava 2002 :n luonnoksen esittelytilaisuuksissa on toistuvasti korostettu, ettei olemassa oleville virkistysalueille käytännössä sijoiteta uusia rakentamisalueita. Tämä alue on seutukaa-

vassa, sekä nyt voimassa olevassa yleiskaa-
vassa virkistysaluetta! Lisäksi alueellisessa
virkistysaluetarjonnassa, on jo nyt vajuasta
verrattuna muihin alueisiin Helsingissä.

Tämän pientaloalueen esitetty tehokkuus (noin
1500 asukasta ja nähtävillä olevat havainne-
kuvat) on noin nelinkertainen verrattuna esim.
vanhan Herttoniemen vastaavaan kallioiseen
ja maastoltaan vaihtelevaan pientaloalueeseen
jonka tontit ovat noin 500m²:n suuruisia.

Jos tontit olisivat siellä noin 250m²:n suuruisia,
päästäisiin vasta kaksinkertaiseen tehokkuu-
teen Herttoniemeen verrattuna!

Lisäksi tämä uusi alue sijoittuu korkeuseroil-
taan vaihtelevalle kallioiselle alueelle, joten
suunnitelman toteutuminen merkitsisi täydellis-
tä maisemallista tuhoa. Lähialueen neljä kou-
lua käyttävät aluetta aktiivisesti opetuksessaan
ja myös asukkaat ulkoilevat läheisen metsän
olemassa olevilla ulkoiluteillä ahkerasti. Siksi
kyseessä olevan alueen rajausta on pienenn-
nettävä oleellisesti, ja tehokkuutta laskea vä-
hintään puoleen esitetystä.

M344

Kaupunkirakentamisen painopiste on pitkään
ollut itäisillä alueilla. Kontula lähialueineen on
keskisuuren suomalaisen kaupungin kokoinen
ja siellä asuu n. 35 000 asukasta. Alueella ei
ole kuitenkaan selvää keskustaa ja maamerki-
kiä. Ja työpaikkamäärä on ollut vähäinen.

Vesalan pienkiinteistöyhdistys ehdottaa, että
Kontulan metroaseman / ostoskeskuksen alu-
eelle kaavoitetaan lisää julkisten rakennusten
aluetta. Metroradan päälle voisi rakentaa ja
ostoskeskuksen ympäristön tehokkuutta lisätä.
Näin muodostuisi aikanaan oikea taajaman
keskusta uusine työpaikkoineen.

M338

Vartio- ja Mellunkylissä on useita viheralueiksi
tai puistoiksi kaavoitettuja alueita, joita ei ole
toteutettu kaavan mukaisesti. Pinta-ala- yms.
tarkasteluja ei saa tehdä vain alueiden suunnit-
tellun käyttötarkoituksen mukaan, vaan sen
mukaan palvelevatko ne ko. käyttötarkoitusta
(osa 1 s. 45).

M250

Itä-Helsingissä Vartioharjun Linnavuorella -
Vartiokylänlahden perukalla - sijaitsee mui-
naislinnan raunio. Rautakauteen ja/tai varhais-
keskiaikaan ajoitettu muinaislinna on Helsingin
huomattavin kiinteä muinaismuisto. Linna on
todiste alueen strategisesta merkityksestä jo
satoja vuosia ennen varsinaisen kaupungin
perustamista.

Linnavuori-Tankomäen alue on alueena suo-
ranainen ja selvä jatko historiallisesti Helsingil-
le todella hyvin, merkitykselliselle alueelle, jos-
sa asutushistorian merkit eli todisteet pronssi-
kaudelta rautakaudelle ja varhaiskeskiajasta

nykypäivään näkyvät suhteellisen pienellä alu-
eella: Puotilan kartano, Puotilan kappeli, Lin-
navuori muinaislinnoineen sekä siellä olevine
ja siihen liittyvine maalinnoituksen osineen.
Niiden jatkeena ovat ns. Pikkulinnavuori kiviai-
toineen ja Tankomäki. Lisäksi alueella on
Borgsin vanha tila.

M338

Mellunkylän kaltaisilla pientaloalueilla alueiden
omaleimaisuuden säilyttäminen (osa 2 s. 53 ja
s. 62) on täysin mahdotonta, jos tehokkuutta
edes yritetään nostaa esitetyllä tavalla.

Vartio- ja Mellunkylän alueille on esitetty suo-
jeltavia alueita. Suojelumääräysten (osa 2 s.
88-89, s. 97) tarkempi sisältö jää kuitenkin täy-
sin epäselväksi samoin kuin todellinen aluera-
jaus.

Uusien pientaloasumisen talotyyppien kehit-
täminen (osa 2 s. 128) on kannatettavaa. Sa-
malla on kuitenkin pidettävä huoli siitä, että
vanhoja alueita ei tiivistetä (liikaa), jotta ei syn-
tyisi tilannetta, että haluttuja, nykykäsit-
yksen mukaisia, omakotialueita ei ole Helsingissä
lainkaan (osa 2 s. 59 ja s. 63).

Jotta nykyisten omakoti- ja pientaloalueiden
omaleimaisuutta ei tuhottaisi, tiiviitä kaupunki-
pientaloja ei voida sijoittaa vanhojen alueiden
"sisään". Se, mitä "Mustapuron laaksoon ra-
jautuvien pientaloalueiden täydentämisellä uu-
della tehokkaalla pientalorakentamisella" tark-
kaan ottaen tarkoitetaan, ei selviä asiakirjoista
ensimmäisissä kappaleissa mainituista syistä.
Mikäli tällä tarkoitetaan tiiviin kaupunkipienta-
loalueen sijoittamista vanhan omakotialueen
"sisään", suunnitelmaa ei voida hyväksyä.

Mustapuron alue on jo nykyisellään lähivirkis-
tysalueeksi hyvin kapea, eikä tarjoa virikkeel-
listä ympäristöä tai monipuolisia maisemia.
Vartio- ja Mellunkylän vähäisten lähivirkistys-
alueiden pienentäminen entisestään sijoitta-
malla uutta asuntorakentamista Mustapuron
alueelle ei ole toivottavaa.

Palautelomakkeet:

- Ramsinniemen ja Vartiokylänlahden kanava-
hanke/pienveneväylä olisi tarpeen. Vartiokylän
kaavatehokkus 0,25 on liian suuri

Vastaus:

*Tankomäen pientalovaltainen varaus on liitetty
sen pohjoispuolella olevaan työpaikka-
alueeseen. Fallpakan uusi asumisvaraus Itä-
väylän kaakkoispuolella on merkitty pientalo-
valtaiseksi alueeksi.*

Vuosaari

Vuosaaren palautelomake (9kpl)

Seuraavat rakentamattomat alueet jätettävä rakentamattomiksi virkistysalueiksi:

Uutela (9kpl)

Mustavuori (8kpl)

Ramsinniemi (7kpl)

Kallvikinniemi ((9kpl)

Meri-Rastilan ranta (7kpl)

Kevyen liikenteen silta on rakennettava Vuosaaren sillan yhteyteen. (5kpl)

Mahdollisen sataman rakentamisen ja käytön aikaiset haitat on saatava kuriin: emme halua tänne Vuosaareen lisää melua ja liikenteen päästöjä (8kpl)

Täydennysrakentamista Keski - Vuosaareen on harkittava huolella - alueen luonne täytyy säilyä väljänä (9kpl)

Työpaikkojen saamista Vuosaareen on edistettävä oppilaitosten, osaamiskeskusten yms. avulla. Luontopalveluiden kehittäminen - luonnon ehdoilla - voisi olla Vuosaaren valtti. (9kpl)

Joukkoliikenne Vuosaaren sisällä pantava kuntoon (4kpl)

Vuosaari otettava mukaan Jokeri-linjaan (3kpl)

Kaikkia palveluja ei saa keskittää Vuosaaren keskusta (= Columbukseen) (5kpl)

Ekologista rakentamista on kaavoitettava Vuosaaren uusille asuinalueille(5kpl)

P3

Aurinkolahden tapauksessa kaikki rakennettu mereen asti. Olisi pitänyt jättää luontoa enemmän, mitä katsella ikkunasta. Ei rakentamista yksityisille myyntiin, koska saavat silloin tehdä, mitä haluavat. Kallahdenniemen liikennejärjestelyt.

Vuosaareen on suunnitteilla Pilvenpiirtäjä. Vuosaari ei ole hyvä paikka pilvenpiirtäjälle, koska sieltä se näkyy kauas merelle. Itä-Helsingissä voimme nauttia erämaaolosuhteista. Siellä on koskematonta luontoa. Pilvenpiirtäjät sopivat paremmin sisämaahan, jossa ne eivät ole niin näkyvillä paikoilla.

Uutelan alue halutaan säilyttää nykyisellään virkistyskäytössä.

M320

Vuosaari on ollut ja tulee olemaan 20 vuotta (1990 - 2010) laajana rakennustyömaana. Kasvu on valtavaa ja yhtämittaista, ilman pienintäkään hengähdystaukoa. Tuskin Suomesta löytyy vastaavaa. Se merkitsee melkoista kuormitusta yhdyskunnalle. Väki ei pääse kunnolla kotiutumaan ympäristöön, alue ei pääse vakiintumaan, palvelut jäävät vähän väliä jälkeen, riskit ja ongelmat kumuloituvat.

Niin Jakomäelle kuin Kontulallekin annettiin vakiintumis- ja rauhoittumisaika, jolloin ongelmalähiökehitys saatiin taittumaan. Vuosaarellekin on annettava tämä mahdollisuus. Ettei siitä kehittyisi "ongelma"-tytärkaupunki.

Vuosaari on totisesti jo kantanut oman osuutensa rakentamispaineista. Siksi painetta on nyt suunnattava muualle. Rakentamiskohteet on keksittävä toisilta alueilta.

M352, M356

Yleiskaavaluonnoksessa 2002:ssa on ehdotettu asuntorakentamista Uutelaan ja Niinisaarentien pohjoispuolelle ja Meri-Rastilaan Vuosaaren sillan etelä-puolelle. Vuosaarelaisten kansalaisjärjestöjen mielestä näistä rakentamissuunnitelmista tulisi kokonaan luopua. Asukasmäärän kasvattamista ei pidä jatkaa, vaan keskityttävä luomaan mahdollisuudet julkisen ja yritystoiminnan sijoittumiselle varsinaisen Vuosaaren alueelle.

Yleiskaava luo perustan myöhemmille asema-kaavoille. Vuosaaren osalta on sen vuoksi erittäin tärkeää, että yleiskaavassa luodaan mahdollisuudet toimintoiltaan ja rakennuskannaltaan monipuolisen Vuosaaren kehittämiselle. Monipuoliset toiminnot ja rakennuskanta tarjoavat myös kunnolliset edellytykset alueen sosiaalisesti terveelle kehitykselle ja hyvälle imagolle. Kaavassa pitää myös varata riittävän suuret alueet julkisille rakennuksille, jotta myös varsinaisen Vuosaaren alueelle voitaisiin sijoittaa ympäristöä pilaamattomia työpaikkoja, kaupungin omia toimintoja ja erilaisia korkeampaa koulutusta tarjoavia oppilaitoksia. Vuosaari on ollut vilkkaan asuntorakentamisen kohteena pian kaksikymmentä vuotta. Vuosaaren asukasluku on kasvanut 13 000 asukkaasta 28 000 asukkaaseen ja kasvaa vielä vuosikymmenen loppuun mennessä yli 35 000 asukkaaseen. Vilkas rakentaminen on kuormittanut yhdyskuntaa kohtuuttomasti, yksipuulistanut asukasrakennetta ja aikaan saanut mm. peruspalvelujen riittämättömyyttä. Rakentamisen rajat ovat nyt tulossa vastaan, kun suunnittelu ja rakentaminen ulottuu jo luonnonmukaiselle rantaviivalle ja kaupunginosan tärkeimpiin luontokohteisiin saakka. Tämän vuoksi yleiskaavassa ei tule enää osoittaa Vuosaareen lisää asunto-alueita ja osasta vanhojakin tulee luopua.

M356

Vuosaaressa kannattaa panostaa lähimatkailuun

Sen sijaan, että tärvellään seudullisesti arvokkaita viheralueita, Vuosaaressa tulee panostaa kaupunginosan identiteetin kehittämiseen viheralueiden avulla ja panostaa palvelutarjonnassa lähimatkailun tarpeisiin kaavoittamalla lähellä viheralueita sijaitseviin kaupunginosaan mm. lapsiperheille ja muille helsinkiläisille sopivia ravitsemus- ja vapaa-ajan palveluja. Hyvät vapaa-ajan palvelut saisivat muualta Helsingistä ja pääkaupunkiseudulta samoin kuin muualta Suomesta ja ulkomailta (huom. leirin-

täalue!) saapuvat ihmiset viihtymään Vuosaaressa mikä taas lisäisi muidenkin kaupallisten palvelujen kysyntää. Tämä olisi omiaan vahvistamaan Vuosaaren asemaa myös kauppakeskuksena ja suhteessa Itäkeskukseen. Paljon voidaan saada aikaan kehittämällä omaileimaisia palveluja (vrt. Ullaksen puisto) ja tiedotusta Vuosaaren luonto- ja kulttuuriarvoista.

M123

Luovuttava liian tiivistä rakentamisesta, jolloin kaupunkikuva kärsii - ei esim. rivitaloja Kallvikintien ja Vuosaarentien kulmaan. Taloa on kutsuttu suunnittelijoiden toimesta "meluvalliksi" - tuskin kukaan haluaa kovan rahan asunnon meluvallista. Luovuttava liian korkeasta rakentamisesta, talot "ihmisen kokoiseksi".

Luontoalueet säilytettävä riittävän suurina kokonaisuuksina, esim. Mustavuori, Uutela. Merkitystä ei ole ainoastaan sillä, että tietyt lajit säilyvät vaan myös luontokokonaisuuden säilymisellä. Eri lajit, niin kuin eläimetkin, toimivat vuorovaikutuksessa keskenään ja muodostavat yhteisön. Luontoalueiden säilyminen on edellytys myös ihmisen viihtymiselle ja hyvinvoinnille.

Palautelomakkeet:

- Vanhan Vuosaaren täydennysrakentaminen kiellettävä
- Vuosaaren rakentaminen alkaa olla ylimitoitettua alueen kestokyvyille. Eikö edes Uutelaa ja Kurkimoisiota voisi jättää rauhaan?
- Vuosaaren huvila-alueet tulee säilyttää
- Kallvikin autoilua tulisi rajoittaa ja aluetta suojella

Vastaus:

Vuosaaren asemakaavoitus on hyvin pitkälle valmis. Myös Aurinkolahden kanava.

Uutela

L29

Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu Vuosaaren Uutelan alueelle pientalovaltaista asuinrakentamista. Kaavoitus on jo asemakaavavaiheessa. Uutelan alue on tärkeä virkistys- ja luontoaluekokonaisuus, jonka merkitys on vain lisääntynyt muun muassa Aurinkolahden asuinalueen toteutuksen myötä. Uutelan alueella on useampi arvokas luontokohde ja luonnonsuojelualue. Koillisosan asuinaluevaraus tulee liian lähelle luonnonsuojelualuetta, joka on muutoinkin häiriintymisvaarassa mahdollisen satamaväylän vuoksi. Yhdistyksemme tukee Pro-Uutelan tavoitetta säilyttää Uutela kokonaan lisärakentamiselta. Tähän tavoitteeseen on yhtynyt 11.000 adressin allekirjoittanutta ihmistä.

L21

Myönteistä on myös, että rakentaminen on Vuosaaressa Uutelan kohdalla rajattu Aurinkolahden kanavaan. Uutelan koillisrannalle esitetty asuntoalue on perusteltua poistaa yleiskaavasta. Kyseinen asuntoalue on ristiriidassa sen kanssa, että satama-alueen ja asuntoalueiden väliin toteutetaan suoja-alue, joka eliminoi satama-alueelta asutukselle mahdollisesti aiheutuvat häiriöt Toisaalta voi epäillä, että erillisen pientaloalueen rajaaminen Uutelan koillisosaan ja kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaan alueen päälle aiheuttaa ongelmia. Pientaloaluevaraus tulee muuttaa nykyisen alueen sisällä tapahtuvaksi täydennysrakentamiseksi.

M56

Uutelan alue on tärkeä virkistys- ja luontokokonaisuus, joka tulisi turvata rakentamiselta kokonaan.

M91

Itä-Helsingin Vihreät ry katsoo, että Uutelan asemakaavalla tulee turvata luonnoltaan ainutlaatuisen Uutelan alueen säilyminen luonnontilaisena ja asukkaiden virkistyskäytössä. Itä-Helsingin Vihreät pitää myönteisenä, että asemakaavan luonnoksessa on luovuttu asuntorakentamisesta Uutelan länsiosassa.

Luonnonarvojen säilyttämiseksi Uutela pitää säästää lisärakentamiselta. Näin ollen Itä-Helsingin Vihreät ei pidä missään tapauksessa hyväksyttävänä Vuosaarenlahden rannan läheisyyteen suunniteltua asuntoaluetta, joka tulisi myös lähelle Särkkäniemen luonnonsuojelualueena. Alue ei olisi myöskään yhdyskuntarakenteen kannalta perusteltu, sillä sinne ei varmastikaan olisi järjestettävissä sen paremmin palveluita kuin joukkoliikennettä.

Kaavan valmistelussa on tarkasteltu kolmea eri vaihtoehtoa liikenteen järjestämiseksi. Itä-Helsingin Vihreät ei pidä mitään vaihtoehtoa kannatettavana, vaan katsoo, että moottoriajoneuvoliikenne Uutelassa tulee rajoittaa huolto- ja tonteille ajoon. Uusien teiden tekeminen tähän tarkoitukseen ei ole tarpeen. Pysäköintialueet tulee sijoittaa alueen laiduille eikä veneiden talvisäilytyspaikkoja tule sijoittaa kuin venesataman välittömään yhteyteen.

M39

Uutelan alueen virkistysalueen säilyttäminen luonnontilassa on turvattava. Helsingillä ei alueellaan ole kovin monia tämänkaltaisia alueita, joten ne pitäisi säilyttää myös tulevia polvia varten! Sama koskee Kallahdenniemeä, jota ei myöskään saisi uhrata tämänhetkessä paniikkitalanteessa.

M88

Pro Uutela -liike ja tuhannet ihmiset ovat edelleen sitä mieltä, ettei Uutelaa saa tuhota tur-

halla rakentamisella. Uutela kuuluu Helsingin viheralueiden parhaimmistoon, säilyköön se myös sellaisena.

Suunniteltu "kanava" ei sovi nykyiseen metsämaisemaan toisin kuin kaupunkimaiseen ympäristöön. Lisäksi se on kallis ja epäekologinen ja voi huonosti tehtynä pilata pohjavedet. P3

Uutelan rakentamisvaraukset halutaan poistettavaksi, Mustalahden pohjoisreunalla, alueen toivotaan säilyvän kokonaan nykyisessä virkistyskäytössä.

M127

Vuosaari, tontti 5420112

Esitämme, että kyseisen tontin (Vuoranta) ranta-alueelle osoitettu virkistysaluevaraus poistetaan. Tontin luonteen, käytön ja rakennusten sijainnin vuoksi ei virkistysaluevaraus sovellu tontille ja se on voimassa olevan asemakaavan vastainen.

M320

Uutelaan (Vuosaari-lahdesta kohti Särkkäniemeä) suunniteltu pientaloalue on pyyhittävä pois. Se ei ratkaise asunto-ongelmia, mutta pilaa pahasti Uutelan kokonaisuuden. Vaikka koko Suomi muuttaisi pääkaupunkiseudulle, Uutela on ehdottomasti säilytettävä laajana, kokonaisena luonto- ja virkistysalueena myös tuleville sukupolville.

M352, M356

Uutela on ainutlaatuinen, lajistoltaan monipuolinen ja yhtenäisenä säilynyt merellinen luontoalue, joka vuosaarelaisille ja muille helsinkiläisille on virkistys- ja ulkoilualueena erittäin arvokas. Myönteisenä seikkana voidaan todeta, että yhteisymmärryksessä kaupunginsuunnittelijoiden ja asukkaiden kanssa on poistettu Uutelan kanavan itäpuolelle merkitty asuinalue. Sen sijaan on Vuosaarenlahden rannalle merkitty pientaloaluevaraus, joka rikkoo Uutelan pohjoisosan yhtenäisyyden ja on aivan Särkkänniemen luonnonsuojelualueen vieressä ja häiritsee muutenkin alueen ainutlaatuista erilaisia biotooppeja edustavaa luontoa. Pientaloalue tulee poistaa yleiskaavaluonnoksesta. Asuntorakentamisen sijaan Uutelaan tulee perustaa uusia luonnonsuojelualueita: paitsi Uutelan neva myös Uutelan itäreunassa Rudträskin ruovikko, niitty- ja metsittyvät entiset pelot lintujen pesimäalueina.

Vuosaarelaiset yhteisöt pitävät äärimmäisen tärkeänä, että Uutelan ulkoilu- ja virkistysalue ei tuhota lyhytnäköisellä kaavoituspolitiikalla, vaan että se säilytettään myös tuleville sukupolville kaupungin alueella olevana virkistystä tarjoavana "keitaana". Uutelan tasoisia, poikkeuksellisen upeita ulkoilu- ja virkistysalueita ei ole kaupungin rajojen sisällä yhtään liikaa.

M367

Yleiskaavassa tulee huomioida Uutelan niemen kärjessä (Halkullanniemi) olevat kulttuurihistoriallisestikin arvokkaat yksityisomistuksessa olevat rakennukset, eikä koko niemeä näin ollen tule merkitä suojelu- tai virkistysalueeksi. Olisi vastoin maanomistajien tasa-arvoa, että kaavoitusratkaisulla tehtäisiin heidän omistamastaan maasta virkistysaluetta, samalla kun toisaalla tehdään nykyisestä viheralueesta asuinalueita. On tarkoituksenmukaista, että asianosaisten vaatimukset otetaan huomioon jo yleiskaavatasolla.

Palautelomakkeet:

- Uutela tulisi säilyttää kokonaan rakentamattomana
- Röhkeitä yrityksiä tuhota Vuosaaren luontokohteet Uutelassa
- Uutelan kanava! Se kuivattaa koko virkistysalueen!
- Uutelan itäpuolinen Neva olisi pitänyt suojella

Vastaus:

Uutelan virkistysalueen varaus on laajennettu edelleen. Yleiskaavaehdotuksessa ei esitetä asuntoaluevarausta Uutelan itärannalle.

Meri-Rastila

L21

Vuosaaren sillan eteläpuolelle esitetty asuinalue tulee poistaa, koska suunniteltu alue on Meri-Rastilan ja Rastilan alueen asukkaiden ainoa lähellä oleva ulkoilu- ja virkistysalue. Kulttuurihistoriallisesti alue on tärkeä säilyttää.

L29

Meri-Rastilaa on yleiskaavaluonnoksessa suunniteltu uusi kerrostalovaltainen asuinalue. Uusin asuinalue heikentäisi merkittävästi viheryhteyttä Vartiokylänlahdelta pohjoiseen. Meri-Rastilassa Vartiokylänlahden, Vuotien ja Meri-Rastilantien rajoittuvan laajan kallioalueen, noin 30 m nykyisen merenpinnan yläpuolella on Litorinameren alkuvaiheessa muodostunut muinaisranta eli pirunpelto. Alue on osa keskuspuistomaista "vihersormeaa" Itä-Helsingissä. Lisäksi rinteen pohjoisreuna, Vuotien välittömässä läheisyydessä, on vuosikautia ollut tärkeä lähivirkistysalue, jonne saavutaan ilman autoa. Kallioalue pirunpeltoineen tulisi varata yleiskaavassa 2002:ssa virkistysalueeksi kerrostalovaltaisen alueen sijasta.

M320

Rantaa Vuosaaren sillan eteläpuolella ei saa rakentaa. Vartiokylänlahden itäranta muodostaa tärkeän yhtenäisen vihervyöhykkeen ja rastilalaisille sekä merirastilalaisille tärkeän lähivirkistysalueen. Suunnitelma on jo kerran

yhdessä haudattu. Ylösnousemusta ei tässä asiassa toivota. Vuosaaren tärkeisiin laatuarvoihin kuuluu ko. rannan yhtenäinen vihreys. Vuosaaren valtteja asuntoalueena, luonnonläheisyyttä ja virkistysalueita, ei pidä hävittää. Tämäkin "kaavapläntti" saa pienestä koosta huolimatta paljon pahaa aikaan.

M186

Rastilan metroaseman läheisyys lienee syy, miksi kaavoittajat ovat yleiskaavaehdotuksessa esittäneet Vuosaaren sillan etelän puoleisen alueen asuinrakentamista. Syyt miksi rakennettavaksi ehdotettu alue Helsingin Meri-Rastilassa tulisi jättää rakentamatta, ovat kuitenkin varsin lukuisat. Tässä on muutamia.

1) Meri-Rastilan ulkoilualue on suurelta osin kallioista ja havupuuvaltaista aluetta; juuri alue sillasta etelään on ainoa laajempi niitty ja lehtoalue koko ulkoilualueella. Luonnonniittynä se on keväästä syksyyn mitä kaunein ja tärkeä osa, ei pelkästään Meri-Rastilan aluetta, vaan tuloväylän kohdalla sijaitsevana, koko Vuosaaren maisemaa sekä fyysisessä, että mentaaliosassa mielessä.

2) Mainitun rakennettavaksi suunnitellun alueen reunalla on jääkauden päättymisen Litorinameri-vaiheen aikainen noin 7000 vuotta vanha harvinainen ja arvokas suuri kivimuodostelma, ns. "pirunpelto", joka maisemallisesti vaatii myös tilaa ympärilleen.

3) Ulkoilupolun loppupää "pirunpellosta" alaspäin aina siltaan asti on ollut talvisin jo monen sukupolven ajan vuosaarelaisten lasten ja aikuisempienkin erittäin suosittu pulkka- ja lumilautailumäki. Meri-Rastilan alueella runsaiden lasten ja tulevien nuorten harrastus- ja ulkoilumahdollisuuksia ei voi jättää huomiotta. Ehdotuksessa mäen paikalle esitetään rakennuksia.

4) Eteläinen Vuosaari on ollut yli kymmenen vuotta jatkuvan rakentamisen myllertämää osittaista rakennustyömaata, jolla on ollut oma negatiivinen vaikutuksensa alueen yleiseen ilmapiiriin ja asumisviihtyisyyteen. Alueellinen omanarvontunto ja henkinen kiinnittyminen vaativat myös fyysisiä kohteita, jotka ovat pysyviä kiintopisteitä ja maamerkkejä muutoksen keskellä. Olisi mitä viisainta rauhoittaa alueen rakentaminen pikaisesti, jotta ikäviltä seurannaisvaikeuksilta vältyttäisiin. Näin varsinkin kun Meri-Rastilan eteläpuolen rantojen rakentaminen on jo kovassa vauhdissa.

M63

Suunnittelukohde (asuinrakentamiselle esitetty uusi aluevaraus välittömästi Vuotien eteläpuolella Vuosaaren sillan jälkeen Itäkeskuksesta päin tultaessa) on kulttuurihistoriallisesti merkittävä. Suunnittelukohde on Helsingin kaupungin julkaisemissa selvityksissä paljastunut

linnustoltaan ja kasvistoltaan Helsingin monipuolisiin kuuluvaksi. Rakentaminen kyseiseen paikkaan vaarantaisi luonnon monimuotoisuutta.

Uudeksi merkityt asuintalot sijaitsisivat huomattavan lähellä luonnonhistoriallisesti arvokasta Litorinameren rantavyöhykettä josta on muistomerkinä säilynyt Meri-Rastilan metsässä arvokas pirunpelto. Mikäli alueelle rakennettaisiin olisi luonnonmuistomerkki vaarassa vaurioitua. Kyseinen suunnittelualue on nykyisin tärkeä lähivirkistysalue Meri-Rastilan lähiön asukkaille. Rakentaminen rantavyöhykkeelle ei ole perusteltua vesiensuojelun kannalta.

Mielestämme alueelle luonnosteltu uusi rakentamiskohde toteutuessaan rikkoisi pahasti olemassa olevan rantavyöhykkeen yhtenäisyyttä ja puhdistuskykyä.

Toivomme, että Vartiokylänlahti lähiympäristöineen liitetään osaksi itäistä tai kaakkoista merellistä kulttuuri- ja luontopuistoa, jonka perustaminen nostaisi Itä-Helsingin arvoa ja voisi tulevaisuudessa ohjata paremmin erilaisten toimintojen suunnittelua. Alueelle voitaisiin varata osa-alueita merkinnöin luo, V, VL, viher ja EV. Näin lahti ympäristöineen niveltäisi hyvin kaupungin vihersormeksi.

M88

Meri-Rastila sekä Rastilan puoli ovat jo hyvin tiiviisti rakennettua. Viheralueita ei liiemmästi ole tässä osassa Vuosaarta. Lisäksi ko. alueella on mm. muinaisrantaa. Vartiokylänlahden rannat nykyisessä muodossaan ovat asukkaille upea luonto- ja virkistytymiskohde, siksi niitä ei saa rakentaa tukkoon.

M352

Vuosaaren sillan eteläpuoleinen ranta Vuosaariprojektin ja asukastoimikunnan keskeisissä neuvotteluissa on jo muutama vuosi sitten sovittu, että "sormiharjoitelmana" esitetty Vuosaaren sillan eteläpuolelle Meri-Rastilan rannalle sijoitettu asuntoalue poistetaan. Mikäli näin ei tehdä, osoittaa menettely, ettei asukastoimikunnan Vuosaaren hyvään kehittämiseen tähtävällä työllä ja rakennuslain mukaisella asukkaiden mielipiteen kuulemisella ole mitään merkitystä.

Alue muodostaa olennaisen osan näkymästä, joka Vuosaareen tulijaa kohtaa ja antaa nykyisellään kuvan hyvin suunnitellusta, asukkaiden hyvinvoinnin huomioonottavasta alueesta. Kaavaluonnoksessa merkityllä asuinalueella ei ratkaista Helsingin asunto-ongelmia, mutta pilataan kyllä Vuosaaren imagoa ja on siten vastoin apulaiskaupunginjohtaja Korpisen ja muun kaupunginjohtajan pyrkimyksiä alueen imagon kohottamiseen. Siinä tärkeä osa on Vuosaaren viher- ja virkistysalueilla, joita ei lyhytnäköisellä yleiskaavasunnittelulla tule pilata.

M75

Edellinen kaupunkisuunnittelulautakunta ei lähtenyt tekemään rivitaloja Meri-Rastilan rantaan sillan viereen. Nykyinenkö lähteekin viemään kerrostaloalueen sinne!? Ei, ei pääätä auki Ramsinniemen rakentamiselle.

Vastaus:

Vuosaaren sillan eteläpuolen ranta säilyy vihreänä.

Mustavuori

M91

Merkittäviä Itä-Helsingin luontoalueita ovat myös Mustavuori (pääkaupunkiseudun upein lehto Ympäristökeskuksen julkaisun mukaan), Uutela, Kallvikin niemi ja Ramsinniemi. Näitäkin todella ainutlaatuisia alueita uhkaa rakentaminen sekä itse näillä alueilla, että niiden välittömässä läheisyydessä. Luontoalueet tarvitsevat myös suojapuskurialueensa, rakentamisen ei voi alkaa heti luonnonsuojelualueen rajalta muuttamatta koko alueen tasapainoa ja uhkaamalla sen luontoarvojen säilymistä. Esim. Itäväylän ja Kallvikintien risteykseen, aivan Mustavuoren lähelle suunniteltu asuinalue on täysin ylimitoitettu. Asuinalueen koko ja asukasmäärä vaarantavat Mustavuoren arvon itähelsinkiläisten ja muidenkin pääkaupunkiseudun asukkaiden perinteisenä retkeilykohteena. Mustavuoren kasvilajeiltaan harvinaisen rikas luonto, ja sen I maailmansodan aikaiset linnoitusalueet ja 1700-1900-lukujen kalkki-kaivaukset muodostavat alueelle monipuolisen, eri ikäisiä kiehtovan retkikohteen, jonka virkistysarvo on suuri.

L29

Mustavuori - Pohjois-Vuosaari

Niinisaarentien varteen on yleiskaava 2002 -luonnoksessa varattu kerrostalovaltainen alue noin kahdelle tuhannelle uudelle asukkaalle. Alue rajautuu lähelle nykyistä Mustavuoren luonnonsuojelualueelta. Merkittävä osa kaavoitetusta asuinalueesta sijoittuu kallioalueelle. Nykyinen kaava-aluerajaus on Helsingin luonnonsuojeluyhdistyksen mielestä ekologisesti kestävä. Mahdollinen rakentaminen tulisi osoittaa ainoastaan Porslahdentien jälkeiselle alueelle Laivanrakentajantien varteen. Mustavuoren kallioalue Niinimäentien varrella on merkittävä virkistysalue ja toimii osittain puskurivyöhykkeenä luonnonsuojelualueelle.

Arto Kurton kasvillisuus selvityksen mukaan alueella esiintyy rehevä kalliojyrkäne aluslehtoineen.

Nämä alueet ovat erityisen herkkiä lisääntyneelle kulutusvaurioille.

Yleiskaavaluonnoksessa ehdotettu asuintalorakentaminen heikentää huomattavasti ekologisesti käytävää Uutelasta Mustavuoreen ja Sipoon korpeen.

M110

Mustavuoren - Porvarinlahden alue on myös tärkeä virkistysalue varsinkin itähelsinkiläisille, joiden määrä on voimakkaassa kasvussa.

M320

Myös asuntorakentaminen Niinisaarentien pohjoispuolelle on torjuttava. Kyseessä on tärkeä itähelsinkiläisten liikunta-alue ja samalla suojavyöhyke Mustavuoren luonnonsuojelualueelle. Jos alueelle on Pohjois-Vuosaaren elinvoiman takia pakko jotain rakentaa, rakentamisaluetta pitää rajata pienemmäksi ja muodoiltaan enemmän liikunta- ja suojavyöhykettä huomioivaksi. On tärkeää myös, että tässä yhteydessä Vuosaaren "keskuspuiisto" mereltä vanhan Vuosaaren halki aina Sipoon korpiin turvataan.

Jos Vuosaareen jotakin nyt valmiiksi kaavoitettujen alueiden lisäksi rakennetaan, on viisasta huolehtia siitä, että asutokanta (sitä kautta tuleva asukasrakente) on riittävän monipuolinen, alueen sisäistä muuttoa suosiva, ja että turvataan tilaa myös työpaikoille, yritystoiminnalle, julkisille palveluille ja Vuosaaren imagoa vahvistaville yleisille hankkeille.

M63

Ympäristökeskuksen selvityksessä todetaan, että Vuosaaren alueella rakentaminen on jo 1990-luvun puolivälissä laskenut pohjaveden pintaa. Mikäli tällainen tapahtuu Fallpakan niityllä, on vaarassa, että Broändan puronvirtaus supistuu. Se puolestaan pahentaisi entisestään Vartiokylänlahden pohjukan tilaa. Pohjukan tilan muutokset voivat heijastua voimakkaasti arvokkaaseen rantaluontoon ja tervaleppäkorpeen.

M352

Niinisaarentien pohjoispuoli on välittömästi Mustavuoren luonnonsuojelualueilta etelään ja länteen jatkuva upea kallioinen metsäalue, joka etelässä rajautuu Niinisaarentiehen. Alue on osa arvokasta I luontokokonaisuutta, josta asukkaiden on helppo päästä nauttimaan hienon lenkkipolkuverkoston avulla. Alueelle suunniteltu rakentaminen ja asutuksen seurausvaikutukset ulottuisivat säteittäisesti I laajalle alueelle uhaten mm. luonnonsuojelualueita, jotka taisivat ilman riittävää suojavyöhykettä. Alueella on historiallisia kohteita: vanhoja tykkiteitä, juoksuautoja ja kallioon louhittu ammusvarasto. Komeat kalliot mahdollistaisivat myös kunnollisen Vuosaaresta puuttuvan väestönsuojan rakentamisen. Niinisaarentien pohjoispuoli tulee säilyttää luonnonmukaisena virkistysalueena.

M75

Niinisaaren pohjoispuolelle voi rakentaa (mie-
luimmin kerrostaloja), mutta ei länsipuolen kal-
lioille eikä lähellekään Fallpakan puoleista niit-
tyaluetta, vaan vastapäätä nykyisiä kerrostalo-
ja ja Villasaaren uutta asuinalueita! Silloin ny-
kyinen ostarialuekin on palvelukeskus aivan
lähellä. Vuosaaren pientaloaluetta ei tule ra-
kentaa. Onko alueella asuva entinen Ilveskor-
ven/Asuntosäästäjien kaltainen Vuosaaren
suurrakentaja (lukuisia kerrostaloja pohjoiseen
ja mm. Punakiventien seudulle) Vilho Ahola
jymäyttänyt suunnittelijat pahan kerran.?!

M366

Yleiskaava 2002 esitteissä näkyi Mustavuoren
reunaan kaavalliseksi asuntoaluetta. Liikenne
Neitsytsaarentiellä tulee lisääntymään.

Miten on meluntorjuntaan varauduttu?

Toivomuksemme on että liittymä asuntoyhti-
ömme kohdalla pysyy ennallaan (Neitsytsaa-
rentie), eikä läpikulkuliikennettä asuntoyhtiön
tontin läpi tehdä.

M352, M356

Edellä mainitut alueet (asuntorakentamista Uu-
telaan ja Niinisaarentien pohjoispuolelle) ovat
merkittäviä luontokohteita koko pääkaupunki-
seudun mittakaavassa ja oleellinen osa Hel-
singissä suunnitelmallisesti toteutettua sormi-
mallista viherverkostoa, jossa viheralueet lo-
mittuvat asuinalueiden väliin ja yhdistävät alu-
eet toisiinsa ekokäytävin. Uutelan ja Niinisaa-
rentien pohjoispuolen säästäminen rakenta-
mattomina ei merkittävästi vaikuta Vuosaaren
sijoitettavan väestön kokonaismäärään, joten
kyseisen vihersormen kaventaminen on tar-
peetonta.

M352, M356

Niinisaarentien pohjoispuoli

Niinisaarentien pohjoispuoli on välittömästi
Mustavuoren luonnonsuojelualueilta etelään
jatkuva metsäalue, joka rajautuu Niinisaaren-
tiehen. Alue on osa arvokasta luontokokonai-
suutta, josta asukkaiden on helppo päästä
nauttimaan hienon lenkkipolkuverkoston avul-
la. Alueelle suunniteltu rakentaminen ja asu-
tuksen seurausvaikutukset ulottuisivat säteit-
täisestään laajalle alueelle uhaten mm. luonnon-
suojelualueita, jotka jäisivät ilman riittävää suo-
javyöhykettä. Niinisaarentien pohjoispuoli tulee
säilyttää luonnonmukaisena virkistysalueena.

M285, M286

Suojeltavien kasvien esiintyminen tyven alu-
eella on kyseenalainen ja selvitykset ympäris-
tökeskukselta kesken. Tilan omistajatkään ei-
vät ole vuosikymmenien aikana tehneet ha-
vaintoja esitetystä suojelukasveista Leppä-
niemen tyvässä.

Ehdotettu Leppäniemen tyven luonnonsuoje-
lalue on piirretty suunnitelmissa kymmeniä
metrejä liiaksi länteen.

Kaupunginsuunnitteluvirastossa pohjavesialue
on tärkeä, Ympäristökeskuksen mukaan poh-
javesialue on tuntematon ja arviointikin vaatii
lisätutkimuksia.

Kaikkia suunnitelmissa esitettyjä tilan alueen
pienennyksiä vastustetaan ehdottomasti.

Kaavoituksen perusteena on vahvistaa huvi-
laiden ja tilojen säilyminen, ei niiden hajottami-
nen. Tila kuuluu kulttuurihistoriallisesti merkit-
tävään alueeseen Kallvikinniemen keskiosas-
sa.

Helsingin kaupungilla ei ole perusteita haalia
lisää virkistysalueita yksityisiltä tiloilta koska
sillä on omasta takaa tarvittava määrä virkis-
tysalueita. Tila kuuluu vanhimpiin Kallvikinnie-
mellä oleviin tiloihin ja on selvinnyt sodistakin
ilman suurempia vaurioita.

Tilan alueella kasvaa nykyään rauhoitettu sini-
vuokko, joka leviää vuosi vuodelta. Sinivuokko
esiintymä on ainoa luonnonvarainen koko
Kallvikinniemiellä. Sinivuokko esiintymä ei kes-
tä virkistysaluekäyttöä.

Tilan alueen ottaminen mahdolliseen luonnon-
suojelualueeseen viitaten, ei ole perusteltua.
Suunnitelmissa ko. alue on piirretty liiaksi län-
teen, jolloin oikealla rajauksella ei syytä tilan
maiden ottamiseen ole.

*Ehdotetun luonnonsuojelun opastinpolku-
jen teon vastustaminen*

Mikäli ehdotettu luonnonsuojelualue toteutuisi
ei ole mieltä laittaa opastinpolkuja alueelle. Jos
halutaan turvata alueen kasviston säilyminen,
ei ole mitään mieltä johdattaa ihmismassoja
alueelle. Luonnonsuojelualueeksi ehdotettu
alue ei sovellu virkistyskäyttöön.

Opastinpoluista koituisi huomattavaa haittaa
tilalle ja sen käytössä olevien polkujen ja tei-
den käytölle.

*Tilaa ympäröivien alueiden ottamista virkis-
tysaluekäyttöön vastustetaan*

Tilaa ympäröivät alueet eivät sovellu virkistys-
käyttöön. Alueet ovat täynnä pommikuoppia,
kantoja ja kaatuneita puita. Lisäksi alueet eivät
kestä virkistysaluekäyttöä, esimerkkinä hiek-
kakuopat joiden rinteet ovat valuneet alas.

Tilan käyttämisen rannan tekeminen virkistys-
alueeksi toisi mukanaan uimarantakäytön.
Ranta ei kuitenkaan sovellu uimarannaksi poh-
jansa vuoksi. Pohja on liejuista savea. Lisäksi
pohjassa on vieläkin hiekankuljetusajoilta
(1800- 1900- luvun vaihe) kymmenittäin kat-
kenneita tukkeja. Tukkien olinpaikan tietämät-
tömyys on uimisen ja sukeltamisen kannalta
hengenvaarallista.

Tilan alue tulee Kaavoittaa Muiden Kallvikin-
niemen tilojen mukaisesti joko huvila- tai asu-
tuskäyttöön

Tilan ja rakennusten turvaamiseksi tulee tila
kaavoittaa asumiskäyttöön. Eriarvoiselle koh-
telulle ei ole perusteita, minkä lisäksi tila kuu-
luu kulttuurihistoriallisesti suojeltavaan aluee-
seen. Tästä on mainintoja monissa eri selvi-
tyksissä (esim. Kaupunginsuunnitteluvirasto
Yleiskaava 1992).

*Tilan sisäänajotien säilyttäminen ja kirjaami-
nen*

Tilan sisäänajotien käyttöoikeuden säilyttämi-
seksi, tulee ko. oikeus kirjata yleis- ja asema-
kaavaan.

*Laiturin- ja rannankäyttöoikeuden säilyttämi-
nen ja kirjaaminen*

Palautelomakkeet:

- Älkää tuhotko Niinisaaren pohjoispuolen ul-
koilualuetta
- Niinisaarentien pohjoispuoli on suoja-alue
luonnonsuojelualueelle
- Jättäkää Mustavuori rauhaan

Vastaus:

*Porvarinlahden luonnonsuojelualuetta on laa-
jennettu vastaamaan Natura-alueen rajausta.*

LIITTEET

Liite 1: Lausunnot

Saapuneet lihavoitu

* saapuneet myöhässä

- L1 **Akava ry**
- L2 **Autoliitto ry**
- *L3 **Espoon kaupunki**
- L4 **Etelä-Suomen lääninhallitus, Helsingin alueellinen palveluyksikkö**
- L5 **Helsingin kauppakamari**
- L5 Helsingin kauppakorkeakoulu
- L6 **Helsingin Kaupunginosayhdistysten Liitto ry**

- Helsingin kaupunki, virastot ja laitokset:
- L7 **Asuntotuotantotoimisto**
- L8 **Helsingin Energia**
- L9 **Energiansäästöneuvottelukunta, c/o HKR-Rakennuttaja**
- L10 Kaupunginkanslia, Talous- ja suunnitteluosasto
- *L11 **Kaupunginmuseo**
- *L12 **Kiinteistövirasto/asuntolautakunta**
- L13 **Kiinteistövirasto/kiinteistölautakunta**
- L14 **Kulttuuriasiainkeskus/kulttuuri- ja kirjastolautakunta**
- L15 **Liikennelaitos/joukkoliikennelautakunta**
- L16 **Liikuntavirasto/liikuntalautakunta**
- L17 **Nuorisoasiainkeskus/nuorisolautakunta**
- L18 Opetusvirasto/opetuslautakunta
- L19 **Pelastuslaitos**
- *L20 **Rakennusvalvontavirasto/rakennuslautakunta**
- L21 **Rakennusvirasto/yleisten töiden lautakunta**
- L22 **Satama/satamalautakunta**
- *L23 **Sosiaalivirasto/sosiaalilautakunta**
- L24 **Tarkastusvirasto**
- L25 **Terveysvirasto/terveyslautakunta**
- L26 **Tietokeskus**
- L27 **Helsingin Vesi/tekninen lautakunta**
- L28 **Ympäristökeskus/ympäristölautakunta**

- L29 **Helsingin luonnonsuojeluyhdistys**
- L30 **Helsingin seurakuntayhtymä**
- L31 Helsingin Sotilasläänin Esikunta
- L32 **Helsingin yliopisto**
- L33 **Helsingin yliopisto, Maantieteen laitos**
Helsingin yliopisto, kaupunkiprofessorit:
- L34 Professori Peter Clark (historia)
- L35 Professori Anne Haila (sosiaalipolitiikka)
- L36 Professori Jussi Jauhiainen (kaupunkimaantiede)
- L37 Professori Heikki Loikkanen (kansantaloustiede)
- L38 **Professori Jari Niemelä (kaupunkiekologia)**
- L39 Professori Tapani Valkonen (sosiologia)

- L40 **Helsingin Yrittäjät**
- L41 Helsinki Region Marketing Oy
- L42 **Ilmailulaitos**
- L43 **Itä-Uudenmaan liitto**
- L44 Kauniaisten kaupunki
- L45 **Kirkkonummen kunta**

- L46 Liikenne- ja viestintäministeriö**
L47 Läntisen Maanpuolustusalueen Esikunta, Hämeenlinna
L48 Malmin seudun yritysyhdistys ry, c/o Kauko Koskinen
L49 Merenkululaitos
L50 Merivoimien Esikunta
L51 Museovirasto
L52 Puolustusministeriö
L53 Rakennusteollisuuden Keskusliitto
L54 Ratahallintokeskus
L55 Sipoon kunta
L56 Sisäasiainministeriö
L57 Sosiaali- ja terveysalan tutkimus- ja kehittämiskeskus Stakes
L58 Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry
L59 Suomen Arkkitehtiiliitto
L60 Suomen Kiinteistöliitto ry
L61 Suomen Omakotiliitto ry, Helsingin piiri
L62 Tekniikan Akateemisten Liitto TEK ry
L63 Teknillinen korkeakoulu
L64 Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto
L65 Toimihenkilökeskusjärjestö
***L66 Uudenmaan liitto**
L67 Uudenmaan TE-keskus
L68 Uudenmaan tiepiiri
L69 Uudenmaan ympäristökeskus
L70 Valtiovarainministeriö
L71 Vantaan kaupunki
L72 Vantaan seurakuntayhtymä
L73 VR Osakeyhtiö
L74 Vuokralaisten Keskusliitto ry
L75 Ympäristöministeriö
L76 YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta

Liite 2: Mielipiteet

1. Aartoaho Juha
2. Alanko-Kahiluoto Outi, Atro Kahiluoto sekä lapset Jalmari ja Kaarina
3. Andersson Lina ja Weber Kim
4. Andersson Marina
5. Andreassen Juha
6. Antikainen Leila
7. Anttila Marjatta
8. Anttila Marjatta
9. Anttila Ulla
10. Antvuori Pirjo-Riitta, Lahtinen Tuulikki, Riihelä Pertti, Seppänen Jouko, Oksala Tarkko ja Sulkava Raimo
11. Atula Sari
12. Atula Timo
13. Backa Elise
14. Barck Vesa
15. Bergholm Heikki
16. Boström Annika
17. Både Eine
18. Både Jorma
19. Calder Anneli
20. Crown Pakkaus Oy
21. Drumsö idrottskamrater Dicken rf
22. Ehnrooth Barbro
23. Ehnrooth Hans G.
24. Eiran sosiaalidemokraattinen yhdistys ry, Töölön sosiaalidemokraattinen yhdistys ry, Lauttasaaren sosiaalidemokraattinen yhdistys ry
25. Elanto Osuusliike
26. Eliasson Jouko ja Helena
27. Eliasson Mika
28. Enckell Liisa
29. Erkinheimo S. Tapani
30. Esso Oy Ab
31. Fastighetssammanslutningen Greulings arvingar
32. Ferrium Oy
33. Forsberg Sven
34. Forsman Håkan
35. Girod Marc
36. Gronholm Caj
37. Gruber Anna-Maija
38. Haahtela Janna
39. Haapala Liisa
40. Haapaniemi Juno
41. Haapaniemi Pasi ja Juno
42. Haapiainen Virpi
43. Haapio Inari
44. Haapio Marjatta
45. Haapio Marjatta
46. Haapio Tiia
47. Haapio Tiia
48. Haatainen Timo
49. Heinonen Eeva
50. Haavisto-Hyvärinen Maija
51. Hakanen Martti
52. Hakanrinne As Oy, As. Oy Hakanmetsä, As. Oy Hakanmäki, As. Oy Lumikintie 3, As. Oy Lumikintie 5, As. Oy Prinssintie 4 Bostads Ab, As. Oy Hilkanhovi, As. Oy Untuvaisentie 2, As. Oy Untuvaisentie 7, As. Oy Untuvaisentie 4, As. Oy Untuvaisentie 1 ja 5, As. Oy Untu-

vaisentie 11-13, As Oy Peukaloisentie 4, As. Oy Peukaloisentie 6 ja 8 ja As. Oy Strömsin ri-
vitalot

53. Halonen Timo
54. Hanhijoki Marjatta ym. (Ritva Kajamaa, Pentti Koivisto, Hannele Kylänpää, Esa Maa, Susanne Möller, Marri Penna, Mirja Siljander, Pertti Solla, Rita Solla, Eeva Tiisala, Helvi Tiisala)
55. Harjumäki Helvi
56. Hartonen Sari
57. Heikkilä Brita
58. Helin Eija, Sinikka Tarvainen, Hannu Ruotsalainen
59. Helsingin kanoottiklubi
60. Helsingin kaupunkisuunnitteluseura Stadsplaneringsällskapet
61. Helsingin Keskuspuiston puolesta ry
62. Helsingin koirapuistoyhdistys ry
63. Helsingin Luonnonsuojeluyhdistys ry Vesiryhmä
64. Helsingin Luonnonsuojeluyhdistys ry Vesiryhmä
65. Helsingin Osuuskauppa HOK
66. Helsingin Osuuskauppa HOK
67. Helsingin Polkupyöräilijät ry
68. Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry
69. Helsingin Siirtolapuutarhojen Aluejärjestö ry
70. Helsingin Talouspoliittinen Kansallisseura ry
71. Hernetkoski Jukka
72. Herttoniemi-Seura ry
73. Herten von Raimo
74. Hongisto Annamari
75. Honkanen Esko
76. Honkanen Paula
77. Hult Heikki
78. Humallahden Venekerho - Hummelvikens Båtklubb HVK ry / Raimo Lamminen, Eija Aronniemi
79. Hurmeranta Ulla
80. Huttunen Terttu ja Perttu Rönkkö
81. Huttunen Terttu ja Perttu Rönkkö
82. Hyvärinen Ari
83. Häkkinen Ari
84. Hämäläinen Raija
85. Hänninen Heikki
86. Häyrinen-Alestalo Marja, Ilola Marja, Sucksdorff Jan, Alestalo Matti
87. Ihalainen Jukka ym.
88. Immonen Ursula / Vuosaaren Agendaryhmä
89. Isotalo Mauri
90. Itä-Helsingin teollisuusyhdistys
91. Itä-Helsingin Vihreät ry
92. Jalava Anneli
93. Jalonen Risto
94. Jokinen Mika
95. Joutsenniemi N.
96. Joutsenniemi Onerva
97. Joutvuori Harri
98. Julin Jaakko
99. Jumppanen Hannes
100. Jutila Markku
101. Järvinen Esa
102. Kaaria Satu
103. Kaila Anja
104. Kaila Anja
105. Kaila Tapani
106. Kainiemi Veera

107. Kajamaa Riitta
108. Kakkuri Eero
109. Kakkuri Helena
110. Kalanti Jarmo
111. Kalk Nina
112. Kallio Maija
113. Kallion - Alppilan seudun kestävän kehityksen asukasfoorumi ry
114. Kallio-Koski Helli
115. Kalliokoski Mauno (nimi epäselvä)
116. Kallion Sosialidemokraatit
117. Kallion sosialidemokraatit ry
118. Kallio-Seura ry
119. Kalliosuunnittelu Oy
120. Kampin kaupunginosayhdistys
121. Kamras Freddi
122. Kamras Ritva
123. Kanerva Aira
124. Kangaste Ari
125. Kantola Irma
126. Kantola Matti
127. Kapiteeli Oy
128. Karjalainen Eeva
129. Karjalainen Kaija-Leena
130. Karjalainen Leena
131. Karjalainen Veli-Matti
132. Karpov Dimitri
133. Katajajarjuntie 1-3 A, As. Oy Katajajarjuntie 6, As. Oy Helsingin Katajajarjuntie 12 A, As. Oy Katajajarjuntie 14, As. Oy Katajajarjuntie 15, As. Oy Helsingin Katajajarjuntie 16 B, As. Oy Helsingin Katajajarjuntie 18 A, As. Oy Helsingin Katajajarjuntie 18 B, As. Oy Katajajarjuntie 20, As. Oy Luoteisväylä 11, As. Oy Vaskiniemenhovi, As. Oy Laukkaranta, Bostads Ab Tirholmsvägen 14, Bostads Ab Enåsvägen 14 B-16 A, Vesitila T 14/Yrjö Palotie, Tallberg, Carl Johan (Katajajarjuntie 10 C omistajana), Tallberg, Thomas, Hamunen, Vesa ja Iris (Luoteisväylä 9 B omistajana), Bergroth Ismo ja Maj (Koivusaarentie 7 omistajana) Renlund Susanna (vesialueen 1:672 omistajana) (Ympäristölakiasiantomisto Sario & Niemelä Oy)
134. Kauppi Timo
135. Kauppila Liisa
136. Kauti Terhi
137. Kekkonen Risto
138. Kesko Oyj
139. Kettunen Petri
140. Kivinokkalaiset ry, Helsingin yhteisjärjestö KTV ry, Helsingin Ponnistus ry, Herttoniemen siirtolapuutarha ry, Kartanon venekerho ry, Kallio-seura ry, Hermanni-Vallila seura ry, Helsingin Luonnonsuojeluyhdistys ry, Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry, Oranssi ry, Vanhankaupungin kulttuuri-ekologinen klubi ry +adressi, jossa 1760 allekirjoitusta
141. Klinge Erik
142. Koillis-Helsingin kestävän kehityksen työryhmä
143. Koillis-Helsingin Vihreät ry
144. Koistinen Tuulikki
145. Koivu Leena
146. Koivusaaren Pursiseura ry
147. Koivusaarentie 10 Asunto Oy
148. Kokoomuksen Nuorten Helsingin piiri ry
149. Kolkki Seppo
150. Kolkki Tuija
151. Kopra Hanna
152. Korpa Mr.
153. Koski Erkki
154. Kosonen Heikki
155. Kotomäki Seppo

156. Kovanen Viljo
157. Kovanen Viljo
158. Kruunuhaan Asukasyhdistys ry
159. Kruunuhaan sosiaalidemokraattinen yhdistys
160. Kumpula-Seura
161. Kurikka Erkki
162. Käpylän seudun ympäristöryhmä
163. Laajasalo-Degerö Seura ry
164. Laajasalon Pienkiinteistöyhdistys ry, pj. Jaakko-Juhani Himberg
165. Laakso Mauri
166. Lahtinen Lea ja Veikko
167. Lahtomaa Hannu
168. Lahtonen Jori
169. Laine Jermu
170. Laitinen Minna
171. Lameranta Jorma
172. Larjavaara Risto
173. Lastu Juha
174. Laurén Marjatta
175. Lauttasaaren Sosialidemokraattinen Yhdistys ry
176. Lauttasaaren säätiö - Drumsöstiftelsen
177. Lauttasaaren säätiö - Drumsöstiftelsen ym.
178. Lauttasaari-Seura-Drumsö-Sällskapet ry
179. Lauttasaari-Seuran yleiskaavatyöryhmä
180. Lehmuskoski Marjo
181. Lehtisaari-Seura ry, + 1122 henkilön allekirjoittama adressi
182. Lehtonen Seija
183. Leinonen Lilly
184. Lindberg Inga + 18 allekirjoitusta
185. Lindén Christina
186. Lipponen Matti
187. Litmanen Päivi
188. Malkki Marjatta
189. Malmin lentoaseman ystävät -yhdistys
190. Malmin Seudun Omakotiyhdistys ry
191. Malmin Sosialidemokraatit ry
192. Malminkartanon Asukasyhdistys ry
193. Malmi-Seura ry
194. Mannerheimin Lastensuojeluliitto Munkkiniemen yhdistys ry
195. Maritim Oy Ab, Pencentra Oy, Wihuri Oy Powerproducts, Leevene Oy, Captain´s Shop, Derek Breitenstein & Co. Oy
196. Marjanen Reijo ja Milja
197. Marjoniemi Ansa
198. Matikainen Ritva ja Alpo
199. Mattlar Margareta
200. Maunula-Seura, Maunulan asukasyhdistys
201. Melkin Kesänvietäjät ry/Sauli Savisalo, pj.
202. Miettinen Markku
203. Mikola Erkki
204. Mikola Erkki
205. Mikola Erkki
206. MLL Malmin yhdistys ry
207. MLL Puistolalan yhdistys ry
208. Moilanen Kari
209. Muinonen Riikka
210. Mäkilä Timo
211. Mäkinen Jouni ym.
212. Mäkinen Matti K.
213. Nervola Markku

214. Niemelä Kati ja Mika
215. Nieminen Jouko
216. Nieminen Kaiho
217. Nieminen Tellervo
218. Niini Timo
219. Nordberg Bengt
220. Nurmimaa Vesa
221. Nysten Lars ja Sinikka
222. Asunto Oy Oiva, Nervanderinkatu 11, Bo Nyman, Erik Klinge
223. Oksanen Toivo
224. Orädd Irjaleena ja Raimo Kari
225. Oulasvirta Eero
226. Oulunkylä-Seura ry
227. Oy Shell Ab / Vuorensola Jorma
228. Paajanen Sirkku, Mikko af Hällström, Kaisa Oravisto
229. Pajamäki Seura ry
230. Pakkala Seppo ja Arja
231. Palmgren Carl-Axel
232. Pauli Anneli ja Ralf
233. Pentinmikko Anitta
234. Penttinen Heikki
235. Penttinen Katri
236. Penttinen Mika
237. Penttinen Riina
238. Pihkapuiston ala-asteen johtokunta, (Seppo Haario)
239. Pihlatie Mikko ja Hallin Lena
240. Piispanen Pirjo-Leena
241. Pikkala Irma + adressi, jossa lisäksi 25 nimeä
242. Pirhonen Kaarina
243. Pitkänen Matti
244. Pro Helsinki Säätiön hallitus
245. Puhakainen Eeva
246. Puistolan Kiinteistöyhdistys ry
247. Puistola-seura ry
248. Pukinmäki-Seura ry
249. Punavuoriseura
250. Puotila-Seura ry / Iihola Heikki, Sköld Monika
251. Pylkkö Päivi
252. Päivittäistavarakauppa ry
253. Pöhö Matti
254. Pöndelin Tarja
255. Raitanen Aulikki
256. Ranta Juha
257. Ranta Mirja
258. Ranta Pirjo
259. Rapeli Annu
260. Rautalin Tuulikki
261. Reittamo Matti
262. Rinne Seppo
263. Roihuvuoren Agenda
264. Roihuvuoren Agenda 21 ryhmä, Roihuvuori-seura ry, Roihuvuoren sosiaalidemokraatit, Roihuvuoren vasemmistoliitto, Roihu ry, Roihuvuoren Martat ry, Roihuvuoren Kutomakerho ry, Roihuvuoren venekerho
265. Roihuvuoren Sosiaalidemokraatit ry / Janne Metsämäki
266. Roihuvuori-Seura ry
267. Rosenlund Rolf
268. Rukkilantie 5 Asunto Oy, (Juhani Aspola, Erkki Jyväsjärvi)
269. Saariston ystävät ry Skärgårdens vänner rf
270. Salminen Riku

271. Salokorpi Asko
272. Salomaa Martti
273. Salonen Paavo
274. Salonen Riitta
275. Sario Juha
276. Saukkonen Helena
277. Savela-Seura ry
278. Savolainen Helge ja Maija
279. Selboat Oy
280. Seppä Matti
281. Seppänen Liisa +Pirkko Kraft, Mikko Kraft, Tuula Elikoski, Tellervo Nurmi
282. Sihvola Eero ja Sirkka
283. Sirkiä Lauri
284. Siunga-Tallberg Anna ja Tallberg Georg
285. Sjöblom Karl-Johan
286. Sjöblom Karl-Johan
287. Sopanen Pia ja Staffans Aija
288. Stark Joachim
289. Stenbäck K. (nimi epäselvä)
290. Stenius-Aarniala Brita
291. Stenman Olavi
292. Stormbom Aimo
293. Stormbom Sirkka
294. Strandén Päivi
295. Suni Niina
296. Suomalainen Seppo
297. Suomela Markku
298. Suomela Pekka
299. Suomen Saunaseura
300. Suomen Veneilyliitto-Finland Båtförbund
301. Suurmetsä-Jakomäki
302. Svenska folkpartiet på Drumsö rf
303. Taivalkulma Asunto Oy hallitus, Juhani Linnoinen
304. Tallqvist Inger
305. Tammisalo Timo
306. Tammisalon Merivenekerho ry, Erik Nieminen, Erkki Rainesalo
307. Tanner Olavi
308. Tapanila-Seura ry
309. Tapanila-Seura ry
310. Tapanila-Seura ry
311. Taulos Jouko
312. Taulos Jouko
313. Asunto Oy Tempelikatu 12, M. Leikola
314. Tiainen Ilkka
315. Tiainen Harri
316. Tiainen Kai
317. Tiisala Helvi + Hanhijoki Marjatta, Kajamaa Ritva, Koivisto Pentti, Kylänpää Hannele, Maa Esa, Möller Susanne, Penna Marri, Solla Rita ja Pertti, Tiisala Eeva ja Helvi, Mirja Siljander
318. Tiisala Helvi ja 1657 henkilön allekirjoittama adressi
319. Tiitinen Väinö
320. Tirkkonen Seppo
321. Torronen Anneli
322. Tscharmi Ali
323. Tuhkalainen Timo
324. Tuomi Simo
325. Tuuri Marja
326. Tähtivaara Marko
327. Törmä Anne
328. Törmä Esa

- 329. Töölöläisen Kulttuurikerho ry
- 330. Töölö-Seura - Sällskapet Töölö ry
- 331. Uino Marja-Liisa
- 332. Uksila Martti (liitteenä As. Oy Lehtisaaren Salvan hallituksen kannanotto)
- 333. Urho Ulla-Maija
- 334. Wahlberg Inna
- 335. Valkama Jorma
- 336. Walsh Marcus, Tapio Salminen/ Sopolitien kylätoimikunta
- 337. Vanhankaupungin seudun vihreät (VaSeVi) ry
- 338. Vartio- ja Mellunkylän Kiinteistöyhdistys ry
- 339. Vartiokylän kokoomus ry
- 340. Vartiosaari-Seura
- 341. Weber Kim
- 342. Weber Kim ja Andersson Minna
- 343. Vehkaoja Jukka
- 344. Vesalan pienkiinteistöyhdistys ry
- 345. Westerback Satu + 320 henkilön allekirjoittama adressi
- 346. Westerlund Annele
- 347. Westerlund Christian ym.
- 348. Viking Nordic Ab
- 349. Vuento Anneli
- 350. Vuento Matti
- 351. Vuosaari-Seura
- 352. Vuosaari-Seura ry, Vuosaaren paikallisagendaryhmä, Vuosaaren asukastoimikunta, Vuosaarisäätiö rs.
- 353. VVO/Naavapolku 1 ja 4 talotoimikunta
- 354. Väisänen Seppo
- 355. Väisänen Seppo
- 356. Ympäristö- ja kuluttajapoliittinen yhdistys

Myöhässä tulleita/muita:

- 357. Helsingin sadankomitea
- 358. Roihuvuoren Agenda 21 ryhmä ry (vrt. M264)
- 359. Mäenpää Ritva
- 360. Tuhkalainen Timo
- 361. Hietaniemen-Taivallahden puolustajat, HelsinginAttac
- 362. Etelä-Haagan ja Kivihaan aluefoorumien SWOT-analysit (Kyösti Kaivolainen)
- 363. Christoph Querner (The Austrian ambassador)
- 364. Kumpulän siirtolapuutarhayhdistys ry
- 365. Maunulan Suursuon pientaloalue, adressi, jossa 321 allekirjoitusta
- 366. As. Oy Säästöluoto
- 367. Grönblom Sven, Notholmen Ab ja Oy Grönblom Ab (Asianajotoimisto Reims & Co Oy)
- 368. Sipilä, Seppo

Liite 3: Yleiskaavamessut ja pajat

- P1 Kanneltalo 5.3.2002
- P2 Malmitalo 12.3.2002
- P3 Stoa 26.3.2002
- P4 Kaupunkisuunnitteluvirasto 2.4.2002
- P5 Kaupunkisuunnitteluvirasto 3.4.2002

Liite 4: Näyttelyn palautelomake

Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto
Yleiskaavatoimisto

KYSELY

Yleiskaava 2002 -luonnos



1. Mitkä aihepiirit yleiskaavaluonnoksessa kiinnostavat tai askarruttavat teitä eniten? Miksi? Mikä luonnoksessa on mielestänne hyvää tai mikä vaatii kehittämistä?

2. Palautteeni näyttelyn järjestäjille:

Mistä kuulitte tästä näyttelystä?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ilmoitus lehdessä | <input type="checkbox"/> Internet |
| <input type="checkbox"/> Artikkelit lehdessä | <input type="checkbox"/> Sähköposti |
| <input type="checkbox"/> Radio, TV | <input type="checkbox"/> Tuttavat tai ystävät kertoivat |
| <input type="checkbox"/> Kutsu postitse kotiin | <input type="checkbox"/> Mainos kirjastossa, asukastalossa tai muualla |
| <input type="checkbox"/> Asukasyhdistyksen tai järjestön kautta | <input type="checkbox"/> Muuten, miten: _____ |

Ikäryhmänne ja sukupuolenne

- | | | |
|---|--|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Alle 20 vuotta | <input type="checkbox"/> 51-60 vuotta | <input type="checkbox"/> Mies |
| <input type="checkbox"/> 20-30 vuotta | <input type="checkbox"/> 61-70 vuotta | <input type="checkbox"/> Nainen |
| <input type="checkbox"/> 31-40 vuotta | <input type="checkbox"/> Yli 70 vuotta | |
| <input type="checkbox"/> 41-50 vuotta | | |

Asuinalueenne postinumero on: _____

Koulutuksenne:

- Kansakoulu
 Perus-/keski-/ammattikoulu
 Ylioppilas/opisto
 Yliopisto/korkeakoulu

Kiitos palautteestanne!

HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTON

YLEISSUUNNITTELUOSASTON SELVITYKSIÄ

Sarjassa ovat aiemmin ilmestyneet seuraavat julkaisut:

- 2002:9** Helsingin yleiskaavaluonnos 2002, vaikutusten arviointi
Vaikutukset pintavesiin ja maaperään
- 2002:10** Helsingin yleiskaavaluonnos 2002, vaikutusten arviointi
Jätkäsaaren meritäyttöjen vaikutukset merialueelle
- 2002:11** Helsingin yleiskaavaluonnos 2002, vaikutusten arviointi
Ilmanlaatuvaikutukset
- 2002:12** Joukkoliikennevaihtoehtojen vaikutuksista Laajasalon alueen
maan arvoon ja maankäyttöön
- 2002:13** Helsingin yleiskaavan 2002 luonnoksen ilmastovaikutukset
- 2002:14** Tuulivoimaloiden sijaintipaikkaselvitys
Vastaukset lausuntoihin ja mielipiteisiin
Toteuttamisen vaikutusarviointi
- 2002:15** Helsingin yleiskaava 2002
Töölön metro-osuuden kaupunkirakenteellinen ja -kuvallinen analyysi
- 2002:16** Yleiskaava 2002 luonnos, vaikutusten arviointi
Katsaukset yhdyskuntatekniseen huoltoon ja turvallisuuteen
- 2002:17** Yleiskaava 2002 luonnos, vaikutusten arviointi
Ympäristöhäiriötä aiheuttavat toiminnot, teollisuus ja laitokset
- 2002:18** Helsingin yleiskaavaluonnos 2002
Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset
- 2002:19** Yleiskaava 2002 luonnoksen vaikutusarvio
Liikennemelun ulottuvuus Helsingissä 2020