

arvio 5

Alue- ja yhdyskuntarakenne, virkistysalueverkosto



Helsingin Yleiskaava 2002, ehdotus

Yleiskaavan vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä virkistysalueverkostoon



*Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:6, 19.12.2002*

4.11.2002

JAAKKO PÖYRY INFRA

Helsingin yleiskaavaluonnos 2002

Yleiskaavan vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä
virkistysalueverkostoon

Iris Broman
Juha Nurmi
Pasi Rajala
Tommi Tenno

**HELSINGIN KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO**

Kansakoulukatu 3
00100 Helsinki

KUVAILULEHTI

Tekijä(t) Maa ja Vesi Oy / Iris Broman, Juha Nurmi, Pasi Rajala, Tommi Tenno Kaupunkisuunnitteluvirasto	
Nimeke Helsingin yleiskaava luonnos 2002 Yleiskaavan vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä virkistysalueverkostoon	
Sarjan nimeke Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä	
Sarjanumero 2002:6	Julkaisuaika 19.12.2002
Sivuja 39	Liitteitä
ISBN	ISSN 1458-9664
Kieli koko teos FIN	Yhteenveto FIN
Tiivistelmä <p>Tässä raportissa on arvioitu Yleiskaava 2002 luonnoksen aiheuttamien muutosten aluerakenteellisia vaikutuksia. Luvussa 2 yleiskaavaa on peilattu valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä maakunnan ja Etelä-Suomen tavoitteelliseen aluerakenteeseen. Luvussa myös tarkastellaan tiivistämisen vaikutuksia yhdyskunta- ja energiataloudellisesta näkökulmasta. Paikallisia vaikutuksia on arvioitu luvussa 3 yleiskaavan mittakaavaa ja yleispiirteisyyttä lähtökohtana pitäen. Luvussa 4 on arvioitu vaikutuksia lähiluokiluun ja virkistykseen tilastotietojen, mielipiteiden, kaavaselostuksen ja virkistysalueiden saavutettavuuden suhteen. Virkistysalueiden laatu on arvioinnissa tärkeä tekijä. Vaikutusten arvioinnissa kaavan aiheuttamia muutoksia on verrattu nykytilanteeseen (31.12.2002), ja tarkasteltava alue on yleiskaava-alue.</p> <p>Raportti on osa Helsingin Yleiskaava 2002:n vaikutusten arviointia. Arviointityö on tehty Maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla. Vaikutusten arviointityötä ovat tehneet Maa ja Vesi Oy, Ympäristötutkimus Metsätähti Oy ja Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.</p> <p>Tämä arviointityö on tehty Maa ja Vesi Oy:ssä. Konsulttityötä on valvonut Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Työn valvontaan ja seurantaan on osallistunut lisäksi edustajia mm. Uudenmaan ja Helsingin ympäristökeskuksista. Työn edetessä on pidetty useita seurantakokouksia.</p>	
Avainsanat HELSINKI MAANKÄYTÖN SUUNNITTELU YLEISKAAVA 2002	
Asiasanat YLEISKAAVOITUS	
UDK 711.4-14	

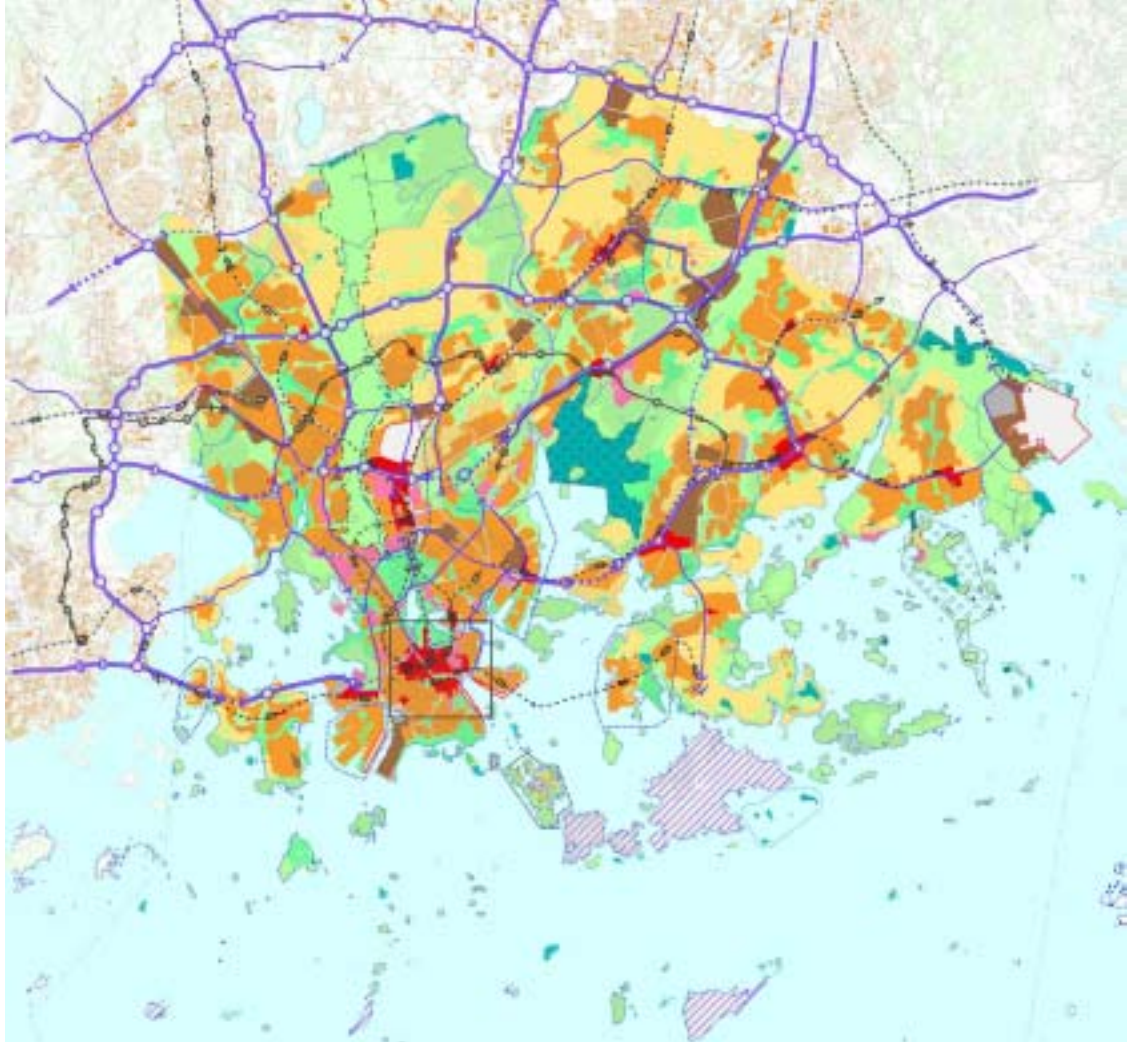
Yleiskaavan vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä virkistysalueverkostoon

Sisällysluettelo

0.	ESIPUHE	3
1.	LÄHTÖKOHTA JA MENETELMÄT	8
1.1	Arvioinnin lähtökohta	8
1.2	Arviointimenetelmä	8
1.2.1	Alue- ja yhdyskuntarakenne	8
1.2.2	Virkistysalueverkosto	8
1.3	Arvioinnin epävarmuustekijät	9
1.3.1	Alue- ja yhdyskuntarakenne	9
1.3.2	Virkistysalueverkosto	9
2.	YLEISKAAVAN VAIKUTUKSET ALUERAKENTEeseen	10
2.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	10
2.1.1	Toimiva aluerakenne, eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu	10
2.1.2	Helsingin seudun erityiskysymykset	11
2.2	Maakunnan tavoitteellinen aluerakenne ja pääkaupungin asema maakunnassa	12
2.3	Yhdyskunta- ja energiataloudellisia näkökohtia	13
3.	YLEISKAAVAN VAIKUTUKSET YHDYSKUNTARAKENTEeseen	15
3.1	Eteläinen Helsinki	15
3.2	Läntinen Helsinki	17
3.3	Keskinen Helsinki	20
3.4	Pohjoinen Helsinki	22
3.5	Koillinen Helsinki	22
3.6	Kaakkoinen Helsinki	24
3.7	Itäinen Helsinki	26
4.	YLEISKAAVAN VAIKUTUKSET VIRKISTYSALUEVERKOSTOON	29
4.1	Vihersormet	29
4.2	Suuraluekohtainen tarkastelu	31
4.2.1	Eteläinen Helsinki	31
4.2.2	Läntinen Helsinki	31
4.2.3	Keskinen Helsinki	32
4.2.4	Pohjoinen Helsinki	32
4.2.5	Koillinen Helsinki	33
4.2.6	Kaakkoinen Helsinki	33
4.2.7	Itäinen Helsinki	34
5.	KAAVAN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMISEN ARVIOINTI VIRKISTYSALUEVERKOSTON OSALTA	35
6.	YHTEENVETO	37

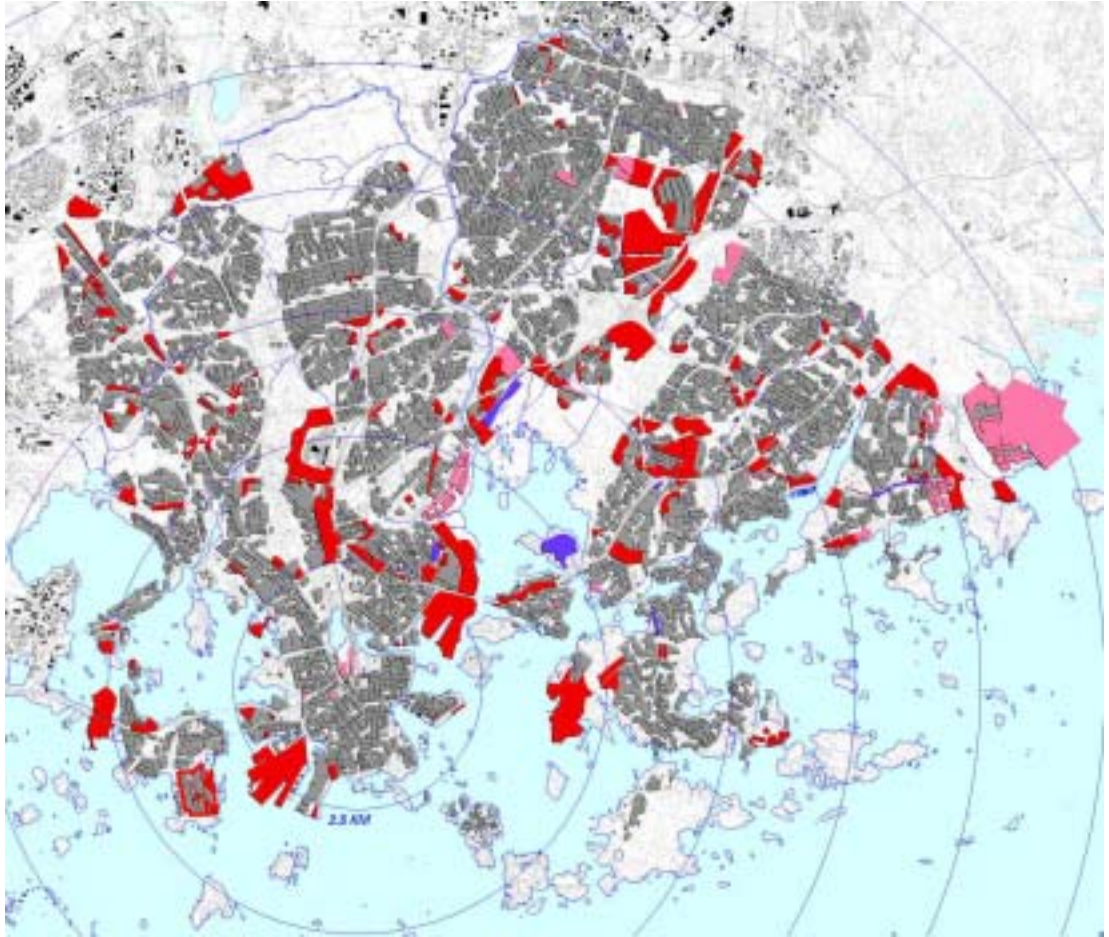
0. ESIPUHE

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



Kuva: Helsingin yleiskaavaluonnos 2002 (13.12.2001)

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



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

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

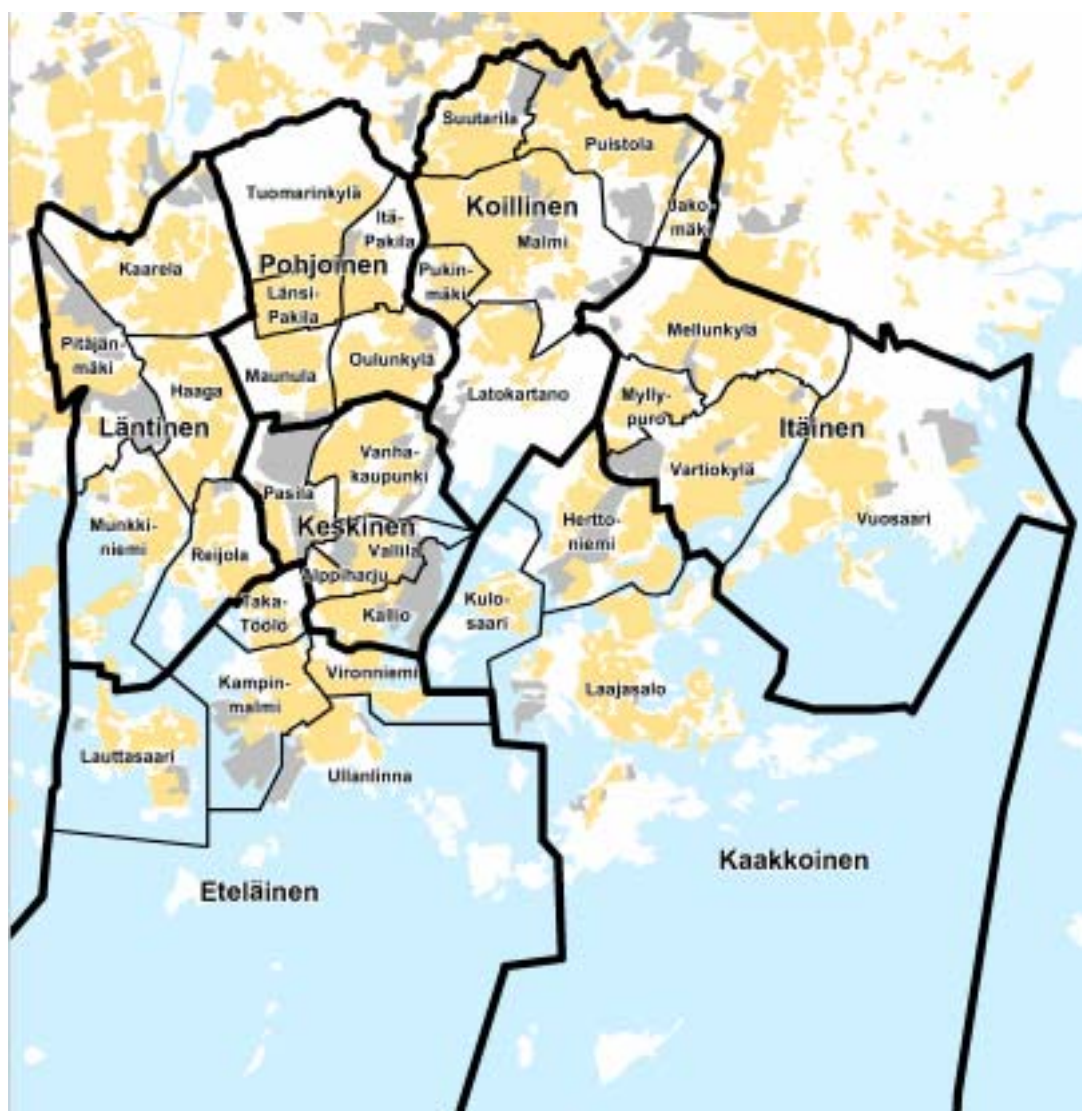
Koko kaupungin alueidenkäyttöä ohjaava yleiskaavan arviointi on yleispiirteistä ja pyrkii nostamaan esille merkittävimmät myönteiset ja kielteiset vaikutukset. Yleiskaavan toteutustapa määritellään osayleiskaavoilla ja asemakaavoilla sekä hankesuunnittelussa. Siksi arviointikin on tässä vaiheessa yleispiirteistä.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

Työssä on lähdetty siitä, että yleiskaava toteutuu pääpiirteissään arviointivuoteen 2020 mennessä. Kuitenkin esimerkiksi monet liikennehankkeet toteutuvat vasta useiden kymmenien vuosien kuluttua. Edelleen osa suurimmista rakennuskohteista alkaa toteutua vasta ensi vuosikymmenen puolella, jolloin ne ovat valmiita vasta tarkasteluajankohdan jälkeen. Yleiskaava sisältää myös joitakin pitkän tähtäimen ehdollisia varauksia (kuten Santahaminan mahdollinen käyttötarkoituksen muuttuminen), joiden toteutumisi-

nen on hyvin epävarmaa ja joita ei tämän vuoksi ole voitu yksityiskohtaisesti arviointityössä tutkia.

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

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



Kuva: Helsingin tilastoalueet; suurpiirit ja peruspiirit

Yleiskaavaluonnoksen vaikutuksia on arvioitu konsulttityönä Jaakko Pöyry Infraan kuuluvissa Maa ja Vesi Oy:ssä ja JP-Transplan Oy:ssä. Erilliset raportit on laadittu vaikutuksista 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön; 2) kasvi- ja eläinlajeihin ja luonnon monimuotoisuuteen sekä luonnonvaroihin; 3) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä virkistysalueverkostoon; 4) kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä 5) liikenteeseen.

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

Konsulttityötä on valvonut Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavatoimistossa toimistopäällikkö Pertti Kare. Työn seurantaryhmäkokouksiin ovat osallistuneet:

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

Konsulttityöstä Jaakko Pöyry Infrassa ovat vastanneet DI Iris Broman, DI Juha Nurmi, DI Pasi Rajala ja MSc Tommi Tenno.

1. LÄHTÖKOHTA JA MENETELMÄT

1.1 Arvioinnin lähtökohta

Helsingin seudun väestönkasvu ilmentää yhteiskuntakehitystä, joka ei ole pelkästään suunnittelun keinoin ohjattavissa. Väestönkasvun on ennustettu jatkuvan. Uudet työpai-
kat syntyvät lähinnä kaupunkialueella, ja Helsingin aseman säilyttäminen ja vahvista-
minen paitsi valtakunnallisen ja pääkaupunkiseudun aluerakenteen keskuksena myös
merkittävänä Itämeren talousalueen kaupunkina edellyttää elinkeinotoiminnoille varat-
tuja rakentamismahdollisuuksia. Kaupungilta edellytetään kasvuun varautumista. Yleis-
kaavaa on pidettävä yhtenä niistä välineistä, jolla kasvua voidaan ohjata ja hallita tarkoi-
tuksenmukaisella tavalla.

Yleiskaavan varaus- ja mitoituslähtökohtana on ollut väestöennuste, jonka mukaan Hel-
singissä asuu vuonna 2020 noin 600 000 henkeä. Yleiskaavan tavoitteena on samalla
kasvattaa nykyistä asumisväljyyttä 32 k-m²/asukas siten, että laskennallinen keskiväl-
jyys olisi tulevaisuudessa 50 k-m²/asukas (40 huoneisto-m²/asukas). Yleiskaavaluonnos
sisältää uusia asuntorakentamismahdollisuuksia n. 8 miljoonaa kerrosneliometriä ja uu-
sia toimitilarakentamismahdollisuuksia n. 4 miljoonaa kerrosneliometriä.

Arvioinnissa kaavan aiheuttamia muutoksia on verrattu nykytilanteeseen (31.12.2001).
Paikoin kuitenkin on viitattu voimassa olevaan taajamaseutukaavaan, vuoden 1992
yleiskaavaan tai asemakaavoitustilanteeseen, mikäli se on oleellisesti vaikuttanut yleis-
kaavaratkaisuun tai ollut arvioinnin kannalta muuten tarkoituksenmukaista. Arviointi
perustuu yleiskaavan valmistelun yhteydessä laadittuihin raportteihin ja selvityksiin,
yleiskaavasta saatuun palautteeseen sekä ilmaikuva- ja karttatarkasteluihin.

1.2 Arviointimenetelmä

1.2.1 Alue- ja yhdyskuntarakenne

Yleiskaavan selostuksessa luvussa 8 on kuvaus yleiskaavan kokonaisratkaisusta ja mer-
kityksestä suuralueittain. Tässä raportissa on arvioitu muutosten aluerakenteellisia vai-
kutuksia valtakunnallisesti ja maakunnallisesti sekä paikallisia vaikutuksia maankäytön
muutosalueittain. Luvussa 2 yleiskaavaa on peilattu valtakunnallisiin alueidenkäyttöta-
voitteisiin sekä maakunnan ja Etelä-Suomen tavoitteelliseen aluerakenteeseen. Luvussa
myös tarkastellaan tiivistämisen vaikutuksia yhdyskunta- ja energiataloudellisesta nä-
kökulmasta. Paikallisia vaikutuksia on arvioitu luvussa 3 yleiskaavan mittakaavaa ja
yleispiirteisyyttä lähtökohtana pitäen. Arviointinäkökulmaa on tarkennettu lukujen 2 ja
3 alussa. Samassa yhteydessä on esitetty alue- ja yhdyskuntarakenteen määritel-
mät. **Virkistysalueverkosto**

Vaikutusten arvioinnissa tarkasteltava alue on yleiskaava-alue. Helsingin yleiskaavan
virkistysalueiden käyttäjien oletetaan olevan valtaosin yleiskaava-alueella asuvia. Kaa-
va-alueen laidoilla yleiskaava-alueen ulkopuolisilla virkistysalueilla on merkitystä
asukkaiden lähivirkistysmahdollisuuksiin, mutta näiden alueiden merkitystä ei voida ot-
taa arvioinnissa huomioon, sillä kaavalla ei vaikuteta niiden suunnitteluun. Lisäksi on
huomioitava, että osa Helsingin virkistysalueista on seudullisesti merkittäviä.

Virkistysalueilla on virkistyskäytön lisäksi merkitystä mm. luonnon monimuotoisuuden,
kaupunkikuvan ja ilman laadun kannalta. Näitä vaikutuksia on arvioitu erikseen. Virkis-

tysalueiden merkitys yhdyskuntarakennetta jäsentävänä tekijänä liittyy tämän raportin yhdyskuntarakenneosioihin.

Helsingin yleiskaavan vaikutuksia ihmisten päivittäisen lähiulkoiluun ja lähivirkistykseen on arvioitu nykytilannetta kuvaavien tilastotietojen (asukasmäärä, puiston määrä ja metsän määrä) sekä asukkaiden mielipiteiden, kaavaselostuksen ja virkistysalueiden saavutettavuuden suhteen. Lisäksi on otettu huomioon melun ja ilman epäpuhtauksien sekä virkistysinfrastruktuurin vaikutus virkistysalueiden laatuun.

Ympäristöministeriön ohjeiden mukaan virkistysalueita on tarkasteltava niiden laadun, määrän, saavutettavuuden ja jatkuvuuden perusteella. Virkistysalueiden laatu on arvioinnissa tärkeä tekijä. Kaupunkiseuduilla erityisesti melu ja ilman epäpuhtaudet heikentävät laatua. Tästä johtuen laatu on suuremmilla ja yhtenäisemmilla sekä päästölähteistä suojassa sijaitsevilla virkistysalueilla parempi. Toinen laatua parantava tekijä on virkistysinfrastruktuuri eli lähinnä ulkoilureittien määrä ja taso.

1.3 Arvioinnin epävarmuustekijät

1.3.1 Alue- ja yhdyskuntarakenne

Mitoituslähtökohta mahdollistaa periaatteessa Helsingin väestömäärän nousun suuremaksi kuin 600 000 henkeä, mikäli asumisväljyys ei kasva suunnitellulla tavalla. Suurempaan väestömäärään varautuminen olisi yleiskaavassa perusteltua senkin vuoksi, että edellisellä kymmenvuotiskaudella väkiluku kasvoi Helsingissä ennakoitua voimakkaammin. On myös toisaalta mahdollista, että asumisväljyys kasvaa oletettua enemmän. Tällöin Helsingin väkiluvussa ei tapahdu suuria muutoksia, vaan se jäänee nykyiselle tasolle. Asumisväljyyden ja väestömäärän kehityksestä riippumatta Helsingin asema Uudellamaalla ja koko Suomessa säilyy vahvana ja osittain vahvistuukin etenkin uuden työpaikkarakentamisen myötä.

Jos pääkaupunkiseutu kasvaa ja henkilöautoistuminen lisääntyy arvioidulla tavalla, pääkaupunkiseudulla on vuonna 2025 noin 300 000 henkilöautoa enemmän kuin nykyään eli autojen määrä nousee 700 000:een. Vaikka yleiskaavassa korostetaan sellaisia kaupunkirakenteellisia ratkaisuja, jotka lisäävät vähiten liikennesuoritetta ja luovat edellytyksiä tehokkaalle joukkoliikennejärjestelmälle, on liikenteen määrän kasvu todellinen haaste Helsingin viihtyisyyden säilymiselle – etenkin kun yleiskaavan mukaista liikennejärjestelmää ei ole suunniteltu toteutuvaksi vuoteen 2020 mennessä, vaan esimerkiksi raideverkon osalta on varauduttava 40 vuoden aikaperspektiiviin. Arvioinnissa on kuitenkin lähtökohtana pidetty tilannetta, jossa yleiskaava toteutuu kokonaisuudessaan, myös liikennehankkeiden osalta.

1.3.2 Virkistysalueverkosto

Virkistysalueita koskevassa vaikutusten arvioinnissa on käytettävissä olevan aineiston osalta puutteita. Lähtötietopuutteena on mm. kattava tieto Helsingin eri virkistysalueiden ja ulkoilureittien käyttömääristä. Tämän tiedon perusteella voitaisiin paremmin arvioida menetettävien tai muuttuvien alueiden merkitystä. Yksi epävarmuutta aiheuttava asia on virkistysalueiden yleistä riittävyttä ja kuormittuneisuutta koskevan tutkimustiedon puuttuminen. Yleiskaavassa osoitetaan runsaasti mahdollisuuksia uudelle asuinrakentamiselle. Pääosin uusi rakentaminen sijoittuu siten, että se ei oleellisesti vähennä virkistysalueiden määrää, jatkuvuutta tai saavutettavuutta, mutta se lisää oleellisesti virkistysalueiden käyttäjämääriä.

Suuren epävarmuuden arvioinnille aiheuttavat kaavan monet vaihtoehtoiset toteutumistavat. Toisaalta pientaloalueita on suunniteltu myös olemassa oleville virkistysalueille. Kaavan toteutumista virkistysalueiden laadullisen kehittämisen osalta ei tässä ole voitu arvioida. Helsingissä on runsaasti viheralueita, joilla on paljon virkistyspotentiaalia. Rakentamalla laadukkaita ulkoilureittejä näille alueille voidaan monilla alueilla virkistysmahdollisuuksia parantaa vaikka viheralueiden määrä vähenisikin. Yleiskaavan merkinnot ja -määräykset eivät juurikaan velvoita alueiden laadulliseen kehittämiseen. Kaavaselostuksessa on puolestaan tästä asiasta useita mainintoja, mutta sillä ei ole suoraa ohjaavaa vaikutusta yksityiskohtaiseen suunnitteluun.

2. YLEISKAAVAN VAIKUTUKSET ALUERAKENTEeseen

Osiossa arvioidaan yleiskaavan toteuttamisen vaikutuksia pääkaupunkiseudun aluerakenteeseen. Yleiskaavan aluerakenteellista merkitystä pohditaan myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja Uudenmaan maakuntakaavaluonnoksen kautta laajemmin valtakunnan ja maakunnan tasolla. Lisäksi kappaleessa 2.3 käsitellään lyhyesti toimivaan aluerakenteeseen ja eheytyvään yhdyskuntarakenteeseen kiinteästi liittyvää tiivistämisen merkitystä yhdyskunta- ja energiataloudellisesta näkökulmasta.

Aluerakenteella tarkoitetaan yleisesti väestön ja asumisen, työpaikkojen ja tuotantotoiminnan, palvelujen ja vapaa-ajan alueiden sekä näitä toimintoja yhdistävien liikenneväylien ja teknisen huollon verkostojen yleispiirteistä sijoittumista seudulla ja niiden keskinäisiä suhteita. Tässä raportissa ei keskitytä teknisen huollon verkoston tai liikenneväylien aluerakenteellisen merkityksen arviointiin, vaan pääpaino on muissa em. tekijöissä.

2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

2.1.1 Toimiva aluerakenne, eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

Helsingin yleiskaavan suunnitteluperiaatteet edistävät valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan toimivan aluerakenteen runkona tulee kehittää pääkaupunkiseutua, maakuntakeskuksia sekä kaupunkiseutujen ja maaseudun keskusten muodostamaa verkostoa. Yleiskaavassa Helsingin pääkaupunkiasemaa ja kansainvälistä edustavuutta on pidetty tärkeinä lähtökohdina. Helsinki on osa koko maan taloudellista rakennetta ja vaikuttaa koko maan elämisen edellytyksiin olemalla itse toimiva, tehokas ja kansainvälisesti kilpailukykyinen kaupunki. Yleiskaavassa on hyödynnetty olemassa olevia rakenteita sekä pyritty edistämään elinympäristön laadun parantamista alueen vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin perustuen.

Yleiskaavoituksessa on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti tutkittu mahdollisuudet yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen eikä uusia huomattavia asuin- tai työpaikka-alueita ole sijoitettu irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Jätkäsaaren, Sompasaaren ja Kalasataman tavarasatama-alueiden toimintojen sijoittumisella Vuosaaren uuteen satamaan ja nykyisten satama-alueiden kehittämällä asuin- ja työpaikka-alueiksi on merkittävä yhdyskuntarakennetta eheyttävä vaikutus.

Kaupunkiseuduilla on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan selvitettävä myös palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä sekä palveluverkko. Yhdyskuntarakennetta on kehitettävä siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien

saavutettavissa. Keskusta-alueita tulee kehittää monipuolisina palvelujen, asumisen ja vapaa-ajan alueina.

Yleiskaavassa on osoitettu useita keskustatoimintojen alueita, joilla yhdyskuntarakenteen intensiteetti antaa mahdollisuudet kaikille kaupunkielämän muodoille; vapaa-ajan toiminnot ja kulttuuri saavat myös uusia mahdollisuuksia. Yleiskaavassa on selvitetty alue- ja paikalliskeskukset ja todettu niiden erityinen asema esikaupunkialueiden palvelujen runkona. Alue- ja paikalliskeskusten asemaa on pyritty vahvistamaan myös työpaikkakeskuksina ja joukkoliikenteen solmukohtina. Keskusten toimintaedellytyksiä on pyritty parantamaan mm. alueen väestöpohjaa laajentamalla.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan yleiskaavan lähtökohtana on oltava perusteltu väestönkehitysarvio ja kaavassa on tarkasteltava väestömäärän kehityksen erilaisia vaihtoehtoja. Helsingin yleiskaavassa 1992 ei varauduttu kaupungin väkiluvun kasvuun. 1990-luvun voimakas väestönkasvu ja ennusteet tulevasta kasvusta sekä toisaalta nykyisen väestön asumistason parantamistavoite ovatkin nyt Helsingin yleiskaavan 2002 keskeisiä lähtökohtia. Yleiskaavan varaus- ja mitoitustavoitteita ja niihin liittyviä epävarmuustekijöitä on käsitelty luvussa 1.

2.1.2 Helsingin seudun erityiskysymykset

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden Helsingin seudun erityiskysymykset koskevat aluetta, jolla asuu lähes viidennes maan väestöstä. Helsingin seudun erityiskysymyksissä todetaan, että Helsingin seudun alue- ja yhdyskuntarakennetta tulee kehittää väestökehityksen edellyttämällä tavalla ja kasvusuunnat valita hyödyntämällä joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen mahdollisuuksia. Helsingin yleiskaavassa on varauduttu raideliikenteen laajentamiseen ja uusien asunto- ja työpaikka-alueiden sijoittumisessa on huomioitu laajeneva joukkoliikenneverkosto. Asumista ja työpaikkarakentamista on osoitettu mm. uusien metroasemien yhteyteen ja Jokeri-linjan vaikutusalueelle.

Liikenteellisesti merkittävien solmukohtien asemaa on yleiskaavassa vahvistettu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti. Aluerakenteellista merkitystä on ainakin Keski-Pasilan kehittämisellä keskustan laajenemisalueena ja mahdollisesti myös Itäkeskuksella, jonka asema itäisten kaupunginosien aluekeskuksena ja muitakin lähi-alueita palvelevana kaupallisten palvelujen keskittymänä vahvistuu. Myös Malmin aluekeskuksen vahvistuminen lisää palvelujen tarjontaa pohjoisilla esikaupunkialueilla, mikä saattaa vähentää jossakin määrin kaupallisten palvelujen hakemista Vantaan puolelta.

Virkistysalueverkoston osalta Helsingin yleiskaavaluonnos ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Etelä-Suomea koskevissa tavoitteissa mainitaan ettei tarpeetonta pirstoutumista merkittäville alueilla saa aiheuttaa ja yleiskaavalla tulee luoda edellytyksiä seudullisten virkistysalueiden muodostamiselle. Helsingin seutua koskevissa erityiskysymyksissä todetaan, että alueidenkäytöllä tulee turvata väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat riittävän laajat ja vetovoimaiset vapaa-ajan alueet. Vapaa-ajan alueista tulee myös muodostaa yhtenäinen kokonaisuus turvaamalla niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuus.

Kokonaisuutena yleiskaava säilyttää virkistysalueverkoston jatkuvuuden erittäin hyvin. Uudet rakentamisalueet vähentävät joillain alueilla virkistysalueiden pinta-alaa. Toisaalta virkistysalueiden pinta-ala lisääntyy esim. kantakaupungissa ja joillakin esikaupunkialueilla. Honkasuon ja Myllypuron uudet pientaloalueet kaventavat virkistysalueverkos-

toa paikallisesti. Honkasuon osalta on huomioitava, että se on taajamaseutukaavassa vahvistettu maankäytön muutosalue.

2.2 **Maakunnan tavoitteellinen aluerakenne ja pääkaupungin asema maakunnassa**

Uudenmaan maakuntakaavaluonnoksen selostuksessa todetaan, että Helsingin seudulla, ainoalla suurkaupunkialueella Suomessa on erityinen rooli hallinnollis-poliittisen päätöksenteon ytimenä sekä intensiivisenä liike-elämän ja uusien innovaatioiden tyyssijana. Pääkaupunkiseudun lukuisat yliopistot ja muut korkeakoulut, valtakunnallisen median keskittyminen alueelle, uuden tutkimukseen ja osaamiseen perustuvan elinkeinoelämän voimakas kehitys sekä väestöllisen painopisteen yhä selkeämpi siirtyminen erityisesti pääkaupunkiseudulle korostavat maakunnan merkitystä valtakunnallisen aluerakenteen sydämenä.

Helsingin seudun rakenneperiaatteeksi omaksuttiin 1970-luvulla hajakeskittävä malli siten, että pääkeskuksen monipuolista palvelua täydentävät toisaalta pääkaupunkiseudun aluekeskukset, toisaalta kehysalueen vahvat kuntakeskukset. Kehysalueen keskukset ovat selvästi vahvistuneet asukasmäärän kasvun myötä, pääkaupunkiseudun kaupunkirakenne on asteittain laajentunut ja aluerakenne tasapainottunut. Uudenmaan maakuntakaavaluonnoksessa Uudenmaan tavoitteellisena aluerakenteena on edelleen joukkoliikenteeseen tukeutuva hajakeskitetty malli, mikä tarkoittaa pääkaupunkiseudun aluekeskus- ja kaupunginosakeskusjärjestelmän edelleen kehittämistä.

Maakuntakaavaluonnoksen mukaan merkittävimmän kasvun Uudellamaalla on vuoteen 2030 mennessä ennustettu suuntautuvan pääkaupunkiseudulle. Helsingin mahdollisuuksia ottaa vastaan uutta väestöä säätelee asuntorakentamiseen soveltuvan ja käytettävissä olevan maan riittävyys. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että valtaosa väestönkasvusta tulee sijoittumaan Helsingin lähikuntiin, etenkin Espooseen ja Vantaalle.

Helsingin valmisteilla olevassa yleiskaavassa on varauduttu väestönkasvuun. Väestönkasvun odotetaan olevan maltillinen, vaikka yleiskaava periaatteessa mahdollistaa Helsingin väestömäärän nousun suuremmaksi kuin mihin kaavassa on varauduttu. Toisaalta yleiskaavassa varaudutaan myös asumisväljyyden kasvuun ja nykyisen väestön asuimistason parantamiseen. Tämän vuoksi yleiskaavan valmistelussa tavoitteena on pidetty maltillista väestönkasvua, ja kaupungin väkiluvun on vuonna 2020 oletettu olevan 600 000.

Yleiskaavassa Helsingin elinkeinotoiminnoille varatut rakentamismahdollisuudet ovat varsin mittavat ja vahvistavat Helsingin asemaa paitsi valtakunnallisen ja pääkaupunkiseudun aluerakenteen keskuksena myös merkittävänä Itämeren talousalueen kaupunkina, joka kilpailee muiden mukana talousalueen ykköskaupungin roolista. Yleiskaavassa osoitetaan korkeaan osaamiseen liittyville aloille niiden tarvitsemia maa-alueita (yleiskaava 1992 varaukset eivät enää riitä), mikä on elinkeinotoimintojen kehittämisen ja koko Suomenkin kilpailukyvyyn turvaamisen kannalta oleellista. Lisäksi yleiskaavassa huomioidaan työpaikkojen laadullinen sijainti ja kaupungin sisäinen työpaikkojen alueellinen tasapaino. Työpaikka-alueet on sijoitettu yleiskaavassa liikenteellisiin solmu-kohtiin. Itä- ja Koillis-Helsinkiin on osoitettu työpaikka-alueita tasapainottamaan kaupungin työpaikkatarjontaa ja parantamaan Itä-Helsingin imagoa ja kaupunkikuvaa. Keskeisille teollisuusalueille, Pitäjänmäelle, Roihupellolle ja Konalalle varataan kehitymis- ja laajenemismahdollisuuksia, myös Kivikon-Tattariharjun-Tattarisuon työpaikka-alueet laajenevat alueellisesti.

Pääkaupunkiseudulla on runsaasti eri alojen osaamiskeskittymiä, joissa toisistaan hyötyvät yritykset ja tutkimuslaitokset sijaitsevat lähellä toisiaan. Yleiskaavassa luodaan mahdollisuuksia osaamiskeskittymien laajenemiseen ja parannetaan liikenneyhteyksiä osaamiskeskittymien välillä, mikä edesauttaa tiedon leviämistä ja kontaktien luomista. Keskustakampukselta ja Meilahdesta Sörnäisten kautta Kumpulaan, Arabianrantaan ja Viikkiin ulottuvaa tiede- ja taideteollisuusakselia vahvistetaan. Yleiskaava osaltaan vahvistaa Helsingin asemaa Suomen monipuolisimpana osaamiskeskuksena ja koko Suomen pysymistä tietoyhteiskuntakehityksen kärkimaiden joukossa.

Kaiken kaikkiaan voidaan edellä olevan perusteella todeta, että Helsingin yleiskaava noudattelee ja toteuttaa alue- ja yhdyskuntarakenteeseen liittyviltä peruseriaateiltaan Uudenmaan maakuntakaavaluonnosta.

2.3 Yhdyskunta- ja energiataloudellisia näkökohtia

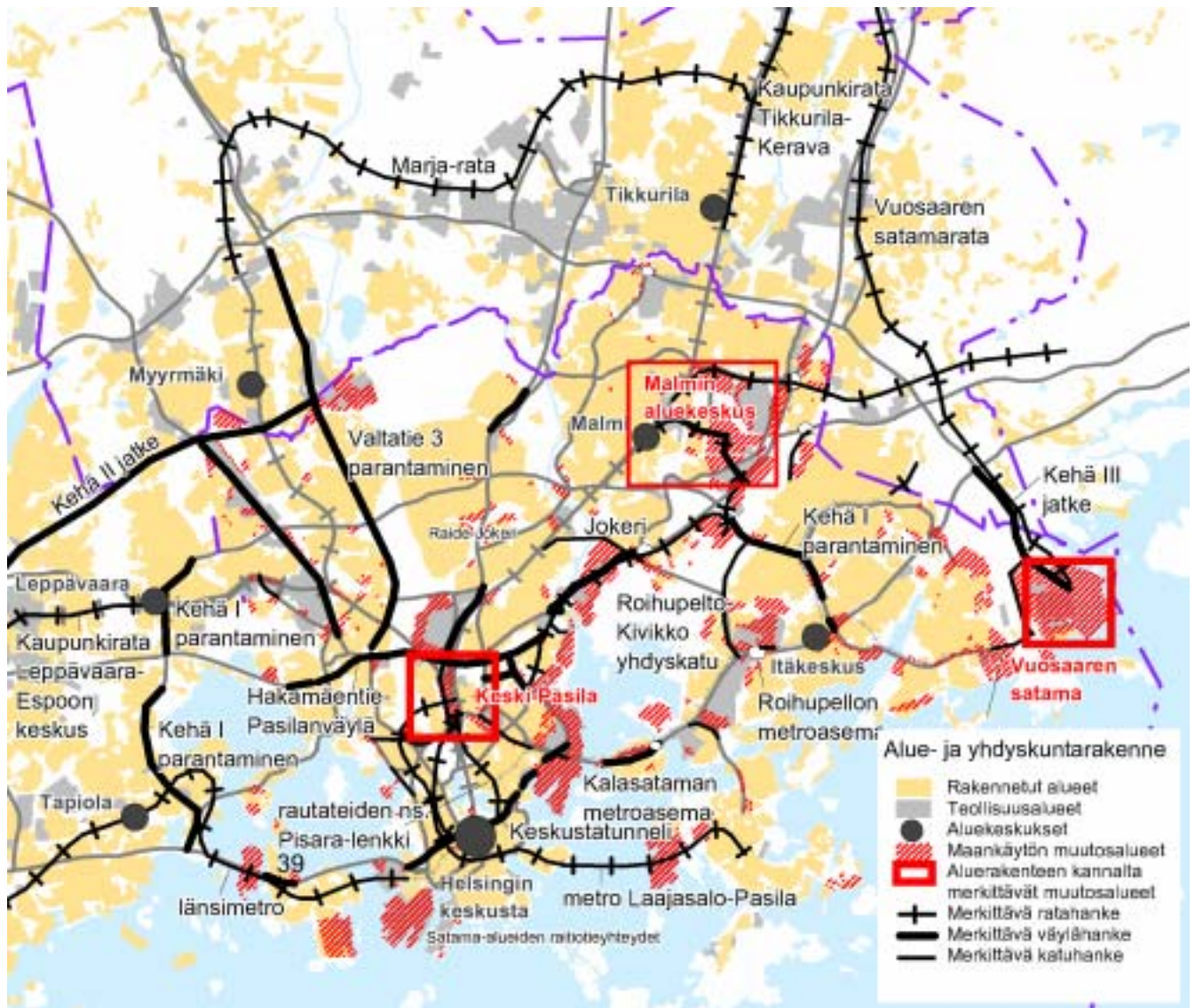
Yleiskaavaratkaisun johdosta Helsingin rakenne tiivistyy. Tiivistämisen myötä Helsingin luonne eurooppalaisessa mittakaavassa väljästi rakennetun metropolin keskuksena muuttuu urbaanimmaksi. Tiivistämisestä huolimatta Helsinki säilyy edelleen väljempänä kuin eurooppalaiset suurkaupungit.

Tiivistäminen pienentää kunnallistekniikan ja liikenneväylien rakentamisesta aiheutuvia kustannuksia sekä mahdollistaa yhdyskuntateknisen ja energiahuollon tehostamisen. Tiivistymisen johdosta energiantuotantoa voidaan keskittää. Kaavassa osoitetut uudet asunto- ja työpaikka-alueet sekä raideliikenteen hankkeet edistävät joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä ja vähentävät yksityisautoilun tarvetta. Asunto- ja työpaikka-alueiden sijoittaminen lähelle toisiaan ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien yhteyteen vähentää liikkumistarvetta ja siitä aiheutuvia kustannuksia.

Raide- ja ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksessä, joka on osa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa 2002 todetaan, että nykytilanteessa poikittaisen joukkoliikenteen palvelutaso on epätyydyttävä ja toisaalta tieliikenteen kapasiteetti on käytetty loppuun. Ongelmia kärjistää seudun yhdyskuntarakenteen laajeneminen kasvun myötä. PLJ 2002:n mukaan ongelma on nyt akuutti ja poikittaisliikenne edellyttää voimakasta panostamista sekä joukkoliikenteen palvelutason että tieverkon kapasiteetin suhteen.

Helsingin yleiskaava edistää seudullisen poikittaisliikenteen ja joukkoliikenteen kehittämistä. Yleiskaavassa on osoitettu mm. seuraavat liikenneväylävaraukset tieverkon kapasiteetin lisäämiseksi ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi:

- Länsimetro tarve- ja toetuttamiskelpoisuusselvityksen todennäköisimmän linjauksen mukaisena
- Keskustatunneli Länsiväylältä Sörnäisten rantatielle maanalaisena katuna
- Hakamäentien-Pasilanväylän parantaminen ja liittäminen kahdella tunnelilla Turunväylään ja Lahdenväylään
- Helsingin toinen metrolinja (Pasila-Meilahti-Töölö-Kamppi-Erottaja- Senaatintori/Kauppatori-Katajanokka-Laajasalo)
- Joukkoliikenteen kehämäinen runkolinja, Jokeri Itäkeskuksesta Westendinasemalle
- Kehä II:n jatke Hämeenlinnantielle
- Kehä III:n jatke Vuosaaren satamaan



Kuva: Kartalla on esitetty pääkaupunkiseudun alue- ja yhdyskuntarakenteen keskeisiä piirteitä, merkittäviä infrastruktuurihankkeita sekä Helsingin yleiskaava 2002-luonnoksen mukaiset maankäytön muutosalueet. Lisäksi on nostettu esille yleiskaavaluonnoksessa esitetyt aluerakenteen kannalta merkittävimmät yksittäiset muuttuvat osa-alueet. Oleellisinta yleiskaavan alue- ja yhdyskuntarakenteellisten vaikutusten kannalta on nykyisen rakenteen, muutosalueiden ja infrastruktuurihankkeiden muodostama kokonaisuus verrattuna nykytilanteeseen.

3. YLEISKAAVAN VAIKUTUKSET YHDYSKUNTARAKENTEeseen

Osiassa arvioidaan maankäytössä tapahtuvien muutosten vaikutusta yhdyskuntarakenteeseen muutosalueittain. Yhdyskuntarakenteella tarkoitetaan yleisesti väestön ja asuminen, työpaikkojen ja tuotantotoiminnan, palvelujen ja vapaa-ajan alueiden sekä näitä toimintoja yhdistävien liikenneväylien ja teknisen huollon verkostojen yleispiirteistä sijoittumista ja keskinäisiä suhteita yksittäisessä yhdyskunnassa tai työssäkäyntialueella. Arviointityössä em. tekijöiden yhdyskuntarakenteellista merkitystä arvioidaan Helsingin alueella.

Yhdyskuntarakenteellisessa vaikutustarkastelussa on kiinnitetty huomiota seuraaviin asioihin:

- muutosalueen asema kaupunkirakenteessa ja aluekeskukseen nähden
- kaupunkirakenteen jatkuvuus
- kaupunkirakenteen sekoittuneisuus, lomittuneisuus, eri toimintojen välinen vuorovaikutus
- muutosalueen vaikutus kaupunkikulttuuriin, alueen luonteeseen
- yhdyskuntarakenteen eheytyminen, tiivistyminen
- saavutettavuus, yhteydet ja suhde liikennejärjestelmään
- tehokkuus suhteessa naapurialueisiin
- muutoksen volyyymi, toteuttamistavan ja rakentamisen mittakaavan merkitys vaikutusarvioinnissa
- muutoksen vaikutus viheralueisiin ja –yhteyksiin
- epävarmuustekijät, suhde ajankohtaisiin hankkeisiin (esim. Kehä II)

Meluvaikutuksia tai maaperän kunnostamiskysymyksiä ei ole huomioitu tässä tarkastelussa.

3.1 Eteläinen Helsinki

Koivusaari

Koivusaarella tapahtuvat maankäytön muutokset ovat kaupunkirakenteellisesti ja liikenteellisesti merkittäviä ja kytkeytyvät läntiseen metrolinjaukseen. Yleiskaavassa on esitetty metrolinjaus, joka kulkee Lauttasaaresta Espooseen Länsiväylän vartta pitkin. Linjausvaihtoehto sisältää metroaseman Koivusaarella.

Koivusaarella on metrolinjakäytön johdosta varauduttu nykyistä tehokkaampaan maankäyttöön: Koivusaaren on yleiskaavassa osoitettu kerrostalo- ja pientalovaltainen asuntoalue, joka sijaitsee osin meritäytöllä. Alue on yleiskaavassa rajattu lisäksi laajemmalla suunnittelualue-merkinnällä, jonka sisällä on tarkoitettu mahdollistamaan maankäyttömuotojen tarkemman sijainnin ja rajausten suunnittelu asemakaavoituksen yhteydessä. Alueelle on laadittu maankäyttöselvitys, jossa suunnittelun reunaehdoksi on asetettu metrolinjakäytön toteutuminen ja asemakohtainen väestötavoite 6 000-7 000 asukasta. Yleiskaavan valmistelussa alue on mitoitettu niin, että Koivusaarella olisi n. 3 500 asukasta.

Koivusaaren maankäyttö tulee yleiskaavan mukaan olemaan tehokkaampaa kuin naapurialueella Lauttasaaren länsiosassa, jossa asuntoalueet ovat pientalovaltaisia. Rakenta-

minen yleiskaavassa osoitetulla laajuudella muuttaa alueen luonteen pääkaupungin portilla selvästi rakennetummaksi. Toisaalta maankäyttö on jo huomattavasti tiivistynyt Espoon suunnassa Keilalahden-Keilaniemen alueella, jonne on suunnitteilla Koivusaaren jälkeen Helsingistä pois päin mentäessä seuraava metroasema.

Tällä hetkellä Koivusaari toimii pääosiltaan venesatamana ja veneiden talvisäilytysalueena. Yleiskaava sallii venesatamatoimintojen kehittämisen merellisten asuntoaluevarausten ohella. Saaren eteläkärki sekä Länsiväylän pohjoispuolelle sijoittuva osa saaresta ovat pääosin luonnontilaisia. Eteläkärjessä sijaitseva merenrantaniitty on yleiskaavassa osoitettu suojelluksi. Meritäyttö lisää Koivusaaren rantaviivan pituutta ja tarjoaa mahdollisuuksia alueen virkistysmahdollisuuksien kehittämiseen. Alueen tarkemmasta suunnittelusta ja saaren puistojen määrästä riippuu kuinka paljon uusi asutus lisää Lauttasaaren virkistysalueiden kuormitusta ja kuinka hyvät lähivirkistysmahdollisuudet uusilla asukkailla on.

Lauttasaari

Kaupungin liikennejärjestelmän yhdenmukaistuminen metron rakentamisen myötä parantaa Lauttasaaren liittymistä kantakaupunkiin. Länsimetron myötä bussien määrän merkittävä väheneminen vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja Länsiväylän ja Lauttasaarentien melualueilla. Länsiväylän kattaminen mahdollistaa pohjoisen ja eteläisen Lauttasaaren kaupunkirakenteen yhdistymisen. Pajalahdessa metroaseman ympäristössä maankäyttö tehostuu, mutta sillä ei ole merkittäviä kaupunkirakenteellisia vaikutuksia.

Vattuniemi on yleiskaavassa osoitettu pääosin kerrostalovaltaiseen asumiseen, joka mahdollistaa myös ympäristöhaittoja aiheuttamattoman toimitilakäytön. Alueella on tällä hetkellä 8000 työpaikkaa. Nyt yleiskaavassa on teollisuus- ja työpaikka-alueeksi osoitettu vain Vattuniemenkatuun rajautuva kortteli. Asumisen myötä Vattuniemen kaupunkirakenne muuttuu sekoittuneemmaksi ja kantakaupunkimaiseen toimintojen – asumisen, työn, liikkumisen ja virkistäytymisen – lomittuneisuuteen. Uusi asuntotuotanto myös lisää alueen väestömäärää ja mahdollistaa paikalliskeskuksen palvelujen säilymisen ja kehittämisen. Lauttasaaren merkitys työpaikka-alueena vähenee.

Lauttasaaren palvelujen määrä suhteessa väestöön on sekä julkisten että kaupallisten palvelujen osalta alle kaupungin keskiarvojen. Lauttasaaren väkiluku tulee ennusteiden mukaan laskemaan ilman lisärakentamista. Yleiskaava tuo alueelle uusia asuntoja ja nostaa väkilukua tulevaisuudessa. Tämä mahdollistaa myös palvelujen kehittämisen alueella.

Lauttasaaren täydennysrakentaminen on sikäläkin perusteltua, että alueella on jo valmis infrastruktuuri.

Jätkäsaari

Tiiviin kaupunkirakenteen sisälle jääneen satama-alueen poistuminen vapauttaa Jätkäsaaren rantoineen keskustan laajenemisalueeksi. Jätkäsaari on kantakaupungin mitta-kaavassa suuri rakentamiskohde: alueelle sijoittuu tulevaisuudessa noin 15 000 asukasta, ja siitä kehittyy myös merkittävä työpaikka-alue Ruoholahden high tech-alueen kylkeen.

Jätkäsaaren yhdyskuntarakenteellinen sijainti tukee alueen tehokasta käyttöönottoa; alue on keskustan tuntumassa, keskustan kaupalliset, julkiset ja kulttuuripalvelut ovat hyvin saavutettavissa. Alueelta on myös hyvät joukkoliikenneyhteydet. Asuinalueeksi raken-

taminen tukee osaltaan keskustan elinvoimaisuuden säilymistä ja kehittymistä. Uudet työpaikkarakentamiskohteet luovat uusia sijoittumismahdollisuuksia keskustahakuisille yritystoiminnoille.

Tehokkaasti rakentuvan kaupunginosan toiminnot lomittuvat: asumis- ja työpaikkatoimintojen ohella alueelle on suunnitteilla koko kaupunkia palveleva laaja puistoalue. Satamatoimintojen loppuminen vaikuttaa positiivisesti alueen virkistyskäyttämahdollisuuksiin sekä maalla että merellä. Matkustajasataman säilyminen antaa kaupunginosalle oman leimansa ja erityispiirteensä, joka erottaa sen muista rantakaupunginosista.

Jätkäsaaren toteuttamistavasta riippuu se, miten alueen liikennejärjestelyt onnistuvat ja miten alue liittyy koko kaupunkiin uutena asumispainotteisena rantakaupunginosana. Suuren asunto- ja työpaikkamäärän myötä liikenne lisääntyy. Koska matkustajasatama säilyy, raskas liikenne ei tule kokonaan poistumaan alueelta. Tavarasataman rautatieliikenne lakkaa, ja mahdollistaa rautatiealueen muuttamisen esimerkiksi raitiovaunujen käyttöön. Keskeisen sijaintinsa vuoksi aluetta on muutenkin mahdollista kehittää hyvien joukkoliikenneyhteyksien varaan. Jätkäsaaren rakentaminen lisää kuitenkin väistämättä henkilöautoliikennettä Helsingin niemellä ja vaikuttaa siten ympäröivien alueiden katuverkon kuormitukseen.

Jätkäsaaren käyttötarkoituksen muuttumisella on kaupunkikulttuurin kannalta myös köyhdyttävä merkitys. Jätkäsaaren käyttötarkoituksen muutos yksipuolistaa Helsingin kaupunkikuvaa ja keskustan kulttuuripiirteitä satamakaupunkina. Vaikutusta lieventää matkustajasatamatoimintojen säilyminen alueella.

Rajasaari

Rajasaaren eteläosaan on yleiskaavassa osoitettu hallinnon ja julkisten palvelujen alue. Tällä hetkellä saarella sijaitsee teatteri, koirapuisto, veneiden talvisäilytyspaikka ja liikuntaviraston kalastustoiminnan tukikohta. Alue sijaitsee keskeisellä paikalla Taka-Töölössä. Se on saareksi hyvin saavutettavissa, sillä sen yhdistää mantereeseen pengeri, jossa toimii mm. melontaklubi ja venesatama. Yleiskaavan mukainen kaavamerkintä mahdollistaa vähäisessä virkistyskäytössä olevan alueen kehittämisen muuhun kuin asuntotuotantoon. Alueen määrätietoinen kehittäminen lisää palvelujen kirjoa kantakaupungissa ja parantaa saaren käyttöastetta. Alueen toteuttamistapa ja rakentamisen mitta-kaava vaikuttavat saaren luonteen säilyttämiseen ja sen sopeutumiseen ympäröivään kaupunkirakenteeseen.

3.2 Läntinen Helsinki

Honkasuo

Malminkartanon Honkasuo on pohjoisen Helsingin laajimpia uusia kehittämiskohteita: Honkasuon alueelle on yleiskaavassa osoitettu pientalovaltainen alue. Yleiskaavan mukaan Kehä II:n jatke kulkee Honkasuon kohdalla tunnelissa. Honkasuon alue sijoittuu Helsingin ja Vantaan rajalle, ja tukeutuu Myyrmäen kaupunkirakenteeseen ja aluekeskukseen. Kaupalliset palvelut ovat alueella erittäin hyvät. Aluekeskuksen palvelut ovat jalankulkuetäisyydellä. Alue jää hieman irralliseksi Malminkartanosta ja sen palveluista. Infrastrukturi on valmis alueen rajalla ja joukkoliikenneyhteydet lähellä.

Honkasuon pientaloalue (tosin jo taajamaseutukaavassa vahvistettu maankäytön muutosalue) vaikuttaa seudullisen virkistysalueverkoston jatkuvuuteen kaventamalla sitä. Se sijoittuu keskelle pohjois-eteläsuuntaista viheryhteyttä, joka on todettu erittäin tärkeäksi

seudulliseksi virkistysyhteydeksi Helsingistä Myyrmäen urheilupuiston kautta pohjoiseen. Kehä II:n jatkeen tunneliratkaisu Honkasuon kohdalla mahdollistaa virkistysyhteyden jatkuvuuden säilymisen, kun tie ei maastossa aiheuta fyysisistä estevaikutusta.

Katsastuskonttorin alue

Hakuninmaalla katsastus- ja teollisuustoimintojen uudelleen järjestelyillä voidaan aluetta kehittää sekä laajempaan asuntoalueena että työpaikka-alueena. Työssäkäyntialueet ja katsastuskonttorin toiminta siirretään Hämeenlinnanväylän tuntumaan enemmän liikenteen haittoja sietävinä toimintoina. Katsastuskonttorilta ja osittain Pitkälän vedenpuhdistamolta vapautuvalle alueelle voidaan toteuttaa asuinkerros- ja pientaloja keskustan erinomaisten ulkoilumahdollisuuksien välittömään läheisyyteen. Katsastuskonttorin alueen rakentaminen lisää merkittävästi Hakuninmaan ja Maununnevan väestöpohjaa ja mahdollistaa lähipalveluiden syntymisen ja sen myötä tasapuolisen palveluverkon alueella. Muutoin alue tukeutuu Myyrmäen aluekeskukseen ja Kannelmäkeen.

Alueelle kuljetaan nykyisin Kaivoksen kautta. Katsastustien liittäminen suoraan Hämeenlinnanväylälle kytkee alueen päätieverkkoon. Alueella on infrastruktuuri pääosin valmiina. Lisärakentamisalueet kytkeytyvät suoraan Kaivoksen työpaikka-alueeseen ja Silvolaan asuntoalueeseen.

Konala

Konalan teollisuusalue on laaja ja merkittävä läntinen työpaikka-alue, jonka kehittämismahdollisuudet turvataan. Konalan teollisuusalueelle luodaan laajenemismahdollisuudet Malminkartanontien pohjoispuoleisten korttelien osalta. Vihdintien, Konalantien ja Malminkartanontien risteysalueen korttelissa teollisuusalueen luonnetta työpaikka-alueena muutetaan. Toimistorakentamisella kortteleista muodostetaan ns. Konalan portti, joka symboloi Helsinkiin tuloa.

Alueen saavutettavuus paranee oleellisesti sekä idästä että lännestä Kehä II:n jatkeen myötä. Kehä II:n toteutuminen saattaa aiheuttaa alueella mm. tasoliittymien poistumisesta aiheutuvaa maankäytön ja liikenteen järjestelytarvetta.

Konalan asuntoalue Vihdintien länsipuolella täydentyy sekä kerrostalo- että pientalorakentamisella Lehtovuoren toteuttamisen myötä. Lisäksi Hartwall lopettaa toimintansa alueella, jolloin iso kortteli vapautuu asuntorakentamiseen täydentämään nykyistä kaupunkirakennetta Konalantien varrella. Vihdintien ja Malminkartanontien risteysalueen hyvät kaupalliset palvelut voivat kehittyä edelleen. Lisärakentaminen antaa pirsteusalueen myös Konalan puolen palvelujen kehittymiselle.

Reimarla-Marttila

Vihdintien, Mätäjoen ja Kehä I:n väliselle alueelle on yleiskaavassa osoitettu kerrostalovaltainen alue. Vihdintien varren maankäyttö tehostuu Kehä I:n ja Rajatorpantien välisellä alueella. Kehä I:n eteläpuolelle sijoittuva alue on jatkumoa tälle kehitykselle. Kohde on läntisen suurpiirin alueella kohtuullisen merkittävä uusi asuntorakentamisalue, mutta jää Reimarlan-Marttilan kaupunkirakenteesta erilliseksi.

Asuntoalue on osoitettu hyvien liikenneyhteyksien varaan vilkkaasti liikennöityjen väylien väliin.

Ruskeasuo

Ruskeasuolla kaupunkirakentamista voidaan osoittaa ennestään rakennetulle alueelle: Osa HKL:n bussivarikkoalueesta muuttuu toimitilarakentamisen alueeksi. Alue on liikenteellisessä solmukohdassa hyvin saavutettavissa ja sen maankäyttö tehostuu. Samalla kaupunkikuva todennäköisesti paranee.

Työpaikkarakentamisvaraus vahvistaa Mannerheimintien loppupään asemaa yritystoiminnan tai muun työpaikkarakentamisen alueena. Pikku Huopalahden puoleiset osat Mannerheimintien varressa ovat pääosin toteutuneet.

Ruhan hallien alue voi toteutua myös lääketieteeseen liittyvänä yritys- tai tutkimusalueena.

Haaga

Etelä- ja Pohjois-Haaga tiivistyvät Eliel Saarisen tien varressa. Uudet asuntoalueet sijoittuvat luontevasti kaupunkirakenteeseen Jokeri-linjan varrelle. Aluetta palveleva Jokeri-asema sijoittunee Haagan puistoon. Rakentaminen ei ole pelkästään tiivistyvää vaan ottaa myös uusia alueita käyttöön, jonka seurauksena virkistysalueet supistuvat. Toisaalta uusi asuntotuotanto lisää alueen väestömäärää ja mahdollistaa alueen lähipalvelujen säilymisen ja kehittämisen. Lisärakentamismahdollisuus vaikuttaa myös pienasuntovaltaisen alueen asuntotarjonnan monipuolistamiseen ja mahdollistaa isompien perheasuntojen rakentamisen. Alueen infrastruktuurin hyödyntäminen tehostuu.

Laakso

Lääkärinkadun varrelle asuntorakentamista ja julkista palvelurakentamista varten osoitettu kohde täydentää yhdyskuntarakennetta Laakson sairaalan ja Mannerheimintien asuntokorttelien vieressä. Aluevaraus kaventaa virkistysaluetta.

Alueen täydentäminen on yhdyskuntarakenteellisesti ja –taloudellisesti perusteltua. Meilahden ja Reijolan palvelut ovat lähellä ja infrastruktuuri rakennettu. Myös liikenneyhteydet ovat hyvät. Rakennetut korttelit toimivat myös jossakin määrin meluesteenä viheralueille.

Julkisten palvelujen ja hallinnon alue mahdollistaa esim. terveystalujen lisärakentamisen alueelle.

Munkkiniemi

Talin uuden asuntoalueen viereen, Turunväylän varrelle on yleiskaavassa osoitettu kerrostalovaltainen asuntoalue. Asuntorakentaminen tapahtuu jo ennestään rakennetulla, HKR:n multavarastoalueella. Uusi asuntoaluekokonaisuus poikkeaa sekä tehokkuudeltaan että rakenteeltaan vanhasta Munkkivuoresta, joka on rakentunut kehämäisen Ulvilantiehen tukeutuen. Tässä mielessä on tarkoituksenmukaista, että asuntoalueet erottaa toistaan leveähkö puistokäytävä. Asuntoalueet voivat näin säilyä ja kehittyä luonteeltaan erilaisina kaupunkirakentamisen kokonaisuuksina.

Lehtisaari

Lehtisaarissa ostoskeskuksen ympäristöä ja saaren eteläosaa täydennetään asuntorakentamisella. Uusi asuntotuotanto lisää alueen väestömäärää ja mahdollistaa alueen lähipal-

velujen säilymisen ja kehittämisen. Asuntoalueiden laajenemisen vuoksi osa saaren virkistysalueesta menetetään, mutta alueelle jää kuitenkin virkistysarvoa. Alue on osoitettu jo vuoden 1992 yleiskaavassa.

3.3 Keskinen Helsinki

Kalasadaman alue

Hanasaaren ja Sompasaaren kerrostalovaltaisen asuinalueen, Verkkosaaren työpaikka-alueen ja uuden metroaseman myötä alueella on mahdollisuudet kehittyä vetovoimaiseksi, hyvin saavutettavissa olevaksi merelliseksi kaupunginosaksi. Tiiviin kaupunkirakenteen sisälle jääneen satama-alueen poistuminen vapauttaa alueen rantoineen asumis- ja työpaikkakäyttöön. Hanasaaren kivihiilivoimalaitoksen (ja kivihiihtä kuljettavan laivaliikenteen) säilyminen Sompasaareissa aiheuttaa kuitenkin jonkin verran haittoja ja rajoituksia (mm. turvaetäisyydet) asumiselle sekä alueen maankäytön luontevalla järjestämiselle etenkin jos kivihiihten varastointia ei voida järjestää maan alle. Kaupunkikuvan kannalta asuntoalueen toteuttamisella Hanasaaren voimalaitoksen yhteyteen on positiivinen vaikutus, vaikka voimalaitosrakennukset ovat nykyiselläänkin tunnettuja onnistuneesta, ympäristöön sopivasta arkkitehtuuristaan.

Suvilahden käytöstä poistettu kaasulaitos on luokiteltu rakennustaiteellisesti ja historiallisesti arvokkaaksi rakennukseksi. Kaasulaitoksen tilojen käyttöaste paranee, kun ne voidaan saneerata työpaikkakäyttöön ja kaupunkilaisten vapaa-ajanviettoa palvelemaan käyttöön. Kaupunginosan omaleimaisia piirteitä säilyy, kun alueen aikaisemmasta käytöstä ja historiasta jää merkkejä jälkipolville.

Sörnäisten alueen heikkoa puisto- ja lähivirkistysaluetarjontaa korjaavat alueen virkistys- ja puistoalueet sekä Sompasaaresta Mustikkamaalle rakennettava kevyen liikenteen silta, mikä samalla parantaa koko itäisen kantakaupungin ulkoilumahdollisuuksia ja yhteyksiä lähisaariin.

Kalasadaman ja koko Sörnäisten viihtyisyyteen vaikuttaa myös raskaan liikenteen poistuminen alueelta tavarasataman siirtymisen myötä. Myös tavarasataman rautatieliikenne lakkaa. Nykyistä rautatieyhteyttä Hanasaaresta ja Sompasaaresta Verkkosaaren ja Vallilan kautta Pasilaan on mahdollisuus kehittää raitiovaunuliikenteelle. Keskeisen sijaintinsa vuoksi aluetta on muutenkin mahdollista kehittää hyvien joukkoliikenneyhteyksien varaan.

Kalasadaman metroasemasta muodostuu liikenteellinen terminaalialue, bussit ja raitiotielinjat kulkevat sen kautta, jolloin yhteydet paranevat eri suuntiin. Keskustatoimintojen alue yhdessä muun työpaikka-alueen kanssa muodostaa uuden vahvan keskittymän yhdyskuntarakenteessa. Tämä tarjoaa keskustahakuisille yrityksille sijoittumismahdollisuuksia merelliseen ympäristöön. Alue soveltuu myös tiede- ja taideteollisuusvyöhykkeelle ominaiselle toiminnalle sekä korkean osaamisen yrityksille.

Kalasadaman rakentamisella on kaupunkikulttuurin kannalta myös köyhdyttävä vaikutus. Kalasadaman käyttötarkoituksen muutos yksipuolistaa Helsingin kaupunkikuvaa ja kulttuuripiirteitä satamakaupunkina.

Kyläsaari ja Hermanninranta jatkavat kaupunkirakenteen kannalta luontevasti Arabianrannan asuin- ja työpaikka-alueita.

VR:n konepaja-alue

Kohde on merkittävä maankäytön muutosalue: VR:n konepaja-alue muuttuu asunto- ja toimitilakäyttöön. Uuden käyttötarkoituksen myötä on mahdollista säilyttää ja kunnostaa ainutlaatuisia konepajamiljöötä ja saada keskeisesti sijaitseva alue tehokkaampaan käyttöön. Alue yhdistyy toiminnallisesti ensisijassa Alppiharjun kaupunginosaan eikä enää ole jakava elementti kaupunkirakenteessa laajan konepaja-alueen toimintojen la-
kattua.

Kantakaupungin merkitys myös teollisuustoimintojen alueena muuttuu lähes tyystin ot-
taen huomioon mm. Sörnäisten työpaikka-alueiden muutokset.

Keski-Pasila

Keski-Pasilan alueelle on yleiskaavassa osoitettu laaja keskustatoimintojen alue ja ker-
rostalovaltainen alue, joille toteutetaan korkealuokkainen työpaikka- ja palvelualue, jos-
sa asumisenkin osuus on huomattava. Keski-Pasila toteutettaneen pääsääntöisesti maa-
varaisena, koska Vuosaaren sataman valmistuminen vapauttaa alaratapihan muuhun
kuin raideliikenteen käyttöön. Osittain rakentaminen sijoittuu myös kannelle, sillä Pasi-
lan aseman länsipuolelle tarvitaan lisäraiteita kasvavan henkilöliikenteen tarpeisiin.

Pasilan kaupunkirakenteellinen asema on keskeinen. Se sijaitsee liikenteellisessä sol-
mukohdassa, lyhyen etäisyyden päässä keskustasta. Hakamäentien rakentaminen Pasi-
lanväyläksi Turunväylältä Lahdenväylälle yhdistää pääkaupungin sisääntuloväylät toi-
mivaksi pääväyläverkostoksi: yhteydet Pasilasta sekä itäisiin että läntisiin kaupungin-
osiin paranevat. Lisäksi lenkkimäinen ratayhteys, Pisara Pasilasta Hakaniemen kautta
ydinkeskustaan ja edelleen takaisin Pasilaan parantaa ja monipuolistaa yhteyksiä kanta-
kaupungin alueelle. Helsingin toinen metrolinja vahvistaa entisestään Pasilan asemaa
raideliikenteen keskuksena ja keskustatoimintojen alueena.

Pasila on Itä- ja Länsi-Pasilan rakentumisen myötä jo ottanut vastaan keskustan laa-
jenemispaineita. Keski-Pasilan rakentaminen jatkaa tätä kehitystä. Keski-Pasilan raken-
taminen myös mahdollistaa yhteisen keskustan syntymisen Itä- ja Länsi-Pasilalle, ja
identiteetiltään huomattavasti toisistaan eroavien Itä- ja Länsi-Pasilan ”kokoamisen”
yhdeksi selkeästi rajautuvaksi kaupunginosaksi.

Pohjois-Pasila

Yleiskaavassa on osoitettu keskustatoimintojen aluetta myös Hakamäentien pohjoispuo-
lelle, Ilmalan alueelle. Ilmalan alue liittyy Keski-Pasilan alueeseen, mutta muodostaa
myös oman kokonaisuutensa Ilmalan aseman ympärille. Postikeskuksen toimintojen ja
Maaliikennekeskuksen siirtyminen pois Helsingin kaupungin alueelta vapauttaa Kes-
kuspuistoon rajautuvat alueet asumiskäyttöön. Ratapihaan ja Hakamäentielle rajautuvat
alueet muuttuvat työpaikka-alueeksi ja suojaavat asumista liikenteen haitoilta.

Asuntoalue jää ainakin toistaiseksi jossakin määrin irralliseksi, tosin pinta-alaltaan kui-
tenkin huomattavaksi saarekkeeksi kaupunkirakenteeseen Keskuspuiston ja Ilmalan ra-
tapiha-alueen väliin. Alueen kytkemiseen muuhun rakenteeseen – Länsi- ja Keski-
Pasilaan, Metsälään ja Maunulaan niin fyysisesti kuin toiminnallisestikin on tärkeää.
Postintaipaleen alueen nykyiset työpaikkatoiminnot ovat väistyviä. Ratapihan länsireu-
naan tarkoitettut toimistotalot tarjoavat yhdessä Keski-Pasilan ja Pohjois-Pasilan keskus-
tatoimintojen alueiden kanssa yritystoiminnalle keskeisen sijoittumispaikan. Samalla
työpaikkavyöhyke erottaa asumisen ratapihoista ja asuinalue suuntautuu luontevasti län-
teen rajautuen keskuspuistoon.

3.4 Pohjoinen Helsinki

Maunula

Suursuon alueelle on yleiskaavassa osoitettu pientalovaltainen asuinalue, joka jatkaa Länsi-Pakilan ja Maunulan asumisen vyöhykettä. Myös Oulunkylän Patolan asuinalue laajenee pääasiassa kerrostalovaltaisella rakentamisella Tuusulanväylän kupeessa ja pientalovaltaisella asuntoalueella urheilupuiston ja koulun ympäristössä.

Uusien alueiden käyttöönotto ja uusi asuntotuotanto lisäävät alueen väestömäärää ja mahdollistavat alueen lähipalvelujen säilymisen ja kehittämisen sekä hyödyntävät rakennettua infrastruktuuria. Maunulan taantuva ostoskeskus lähiympäristöineen on merkitty keskustatoimintojen alueeksi. Lisärakentamismahdollisuus vaikuttaa pienasuntovaltaisen alueen asuntotarjonnan monipuolistamiseen sekä mahdollistaa isompien perheasuntojen rakentamisen ja alueen sosiaalisen rakenteen tasapainottamisen.

Kaupunginosan joukkoliikenneyhteyksiä parantaa Jokeri-linja, jonka pysäkkejä on suunnitteilla Oulunkylään ja Maunulaan. Maunulan alueen täydennysrakentaminen vähentää paljon käytettyjä virkistysalueita, mutta menettävät alueet eivät ole liikenneväylien läheisyydessä sijaitsevana virkistysalueen laadukkaimpia osia. Yhteydet Keskuspuistoon ja Vantaanjokilaaksoon säilyvät sekä Pakilasta että Oulunkylästä.

Kaupunginosan palvelujen määrä suhteessa väestöön on alle kaupungin keskiarvojen. Maunulan väkiluku tulee ennusteiden mukaan laskemaan ilman lisärakentamista. Yleiskaava tuo alueelle uusia asuntoja ja nostaa väkilukua tulevaisuudessa. Tämä mahdollistaa myös palvelujen kehittämisen alueella.

3.5 Koillinen Helsinki

Viikinranta

Toimitilavaltaisena kehitettävä Viikinrannan asunto- ja työpaikka-alue jatkaa Hämeentien pohjoispään uudisrakentamista. Asumisen sijoittamisella toimitilojen lomaan elävoitetaan ja monipuolistetaan aluetta. Puhdistamon tontin poistuminen parantaa alueen yleisilmettä. Työpaikkojen mahdollinen sijoittaminen Hämeentien varren kortteleiden tapaan suojaa asutusta liikenteen haitoilta. Uudelta työpaikka- ja asuntoalueelta on erinomaiset liikenneyhteydet. Infrastruktuuri alueella on valmiina.

Viikinrannan alue rajoittuu idässä Viikin-Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelu- ja Natura-alueeseen. Natura-alueeseen mahdollisesti aiheutuvia haittoja voidaan lieventää asemakaavoitusvaiheessa varaamalla kaavoitettavalta alueelta riittävät puisto- ja muut viheralueet asukkaiden lähivirkistystä varten.

Viikinmäki

Viikinmäen asuntoalue yhdistää Pihlajiston ja Viikinrannan asuntoaluekokonaisuudeksi kantakaupungin ja Malmin aluekeskuksen vaikutuspiiriin. Viikinmäen asuntoalue sijaitsee Lahdenväylän kupeessa, ja on hyvin saavutettavissa. Alueen liikenneyhteyksiä parantaa lisäksi Jokeri-linja.

Osa asuntoalueesta sijoittuu Viikinmäen ampumaradan alueelle, jonka toiminta loppuu lähivuosina. Suljettu alue vapautuu laajempaan ja monipuolisempaan käyttöön keskeiseltä kaupunkialueelta. Kaupunkirakenne täydentyy.

Viikinmäen rakentamisalueet sijoittuvat osittain Vantaanjokilaakson virkistysalueelle, jossa rakentaminen ei kuitenkaan peitä suuria pinta-aloja. Olemassa olevat ulkoilureitit Vantaanjoen varrella säilyvät. Uudet asuinalueet voivat toimia meluesteinä virkistysalueille. Vantaanjokeen rajoittuvan metsärinteen säilyminen virkistyskäytössä tarjoaa mahdollisuuden luonnonläheiseen asumiseen lähellä keskustaa. Kaavan varaukset ovat olleet jo vuoden 1992 yleiskaavassa.

Viikin tiedepuisto

Yleiskaavassa on osoitettu Viikin tiedepuiston alue pääasiassa hallinnon ja julkisten palvelujen alueeksi, mikä turvaa tiedepuiston kehittämis- ja laajenemismahdollisuudet. Viikin saavutettavuutta parantaa tiedepuiston alueelle osoitettu Jokeri-linjan pysäkki sekä Viikin liittymän pohjoiset rampit Lahdenväylälle.

Helsingin Yliopisto on keskittänyt alueelle toimintojaan vuodesta 1995 alkaen eikä kaikkia kaavailtuja rakentamishankkeita ole vielä toteutettu. Yleiskaavassa osoitetut uudet rajaukset noudattelevat tarkempia suunnitelmia alueen viimeistelemiseksi. Viikintien linjausta on muutettu, mikä perustelee mm. Viikin Latokartanon kartanopuiston yhteyteen osoitettua hallinnon ja julkisten palvelujen alueen kaavamerkintää. Alue tulee edelleen rajautumaan selkeästi Viikintiehen.

Latokartano

Latokartanon asuinalue on oleellinen osa Viikin yliopistokaupunginosaa. Kaikki uudet rakentamisalueet Latokartanossa on osoitettu jo vuoden 1992 yleiskaavassa. Asuinalueita on rakennettu vaiheittain vuodesta 1997 tarkempien suunnitelmien mukaan.

Viikistä ja Latokartanosta muodostuu tiedepuistoon ja yliopistoon tukeutuva kaupunginosa, Viikintien ja Pihlajamäentien risteysalueen tuntumaan rakentuu alueelle paikalliskeskus.

Malmin lentokenttä

Malmin lentokenttäalue on yleiskaavassa osoitettu pääosin pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi 10 000 asukkaalle osan alueesta jäädessä kaupunkipuistoksi ja virkistysalueeksi. Tattarisuon teollisuusalueen länsireunaan on lisäksi osoitettu työpaikka-alue.

Lentokenttäalue on merkittävä yksittäinen maankäytön muutosalue, lisäksi sillä on huomattavia vaikutuksia koko koillisen alueen kaupunkirakenteeseen. Malmin lentokenttätoimintojen sijoittumisella Helsingin ulkopuolelle ja nykyisen kenttäalueen kehittämisellä asuntoalueeksi on merkittävä yhdyskuntarakennetta eheyttävä vaikutus. Malmin lentokenttäalueen kaavoittaminen on Helsingin kasvuun varautumista ja tähtää pääkaupungin asunto-olojen parantamiseen sekä asuntotuotannon lisäämistarpeeseen. Mikäli Malmin lentokenttäaluetta ei yleiskaavassa osoitettaisi asuntotuotantoon, tarkoittaisi se korvaavien rakentamisalueiden etsimistä muualta kaupungin alueelta tai jo yleiskaavassa maltillisiksi todetun väestönkasvun rajoittamista. Helsingin alueelta on vaikea löytää vaihtoehtoista sijoituspaikkaa 10 000 asukkaalle ottamatta käyttöön merkittävää uutta rakentamatonta aluetta.

Malmin lentokenttäalueen kaavoittaminen asuntoalueeksi vahvistaa Malmin aluekeskusta, sen palveluja ja vetovoimaa. Malmin kaupallisten palvelujen kehittämisedellytyksiin vaikuttaa asukasmäärän ohella aluekeskuksen saavutettavuus. Malmi sijaitsee hyvin rai-deliikenteen vaikutuspiirissä, mutta ei ole henkilöautolla helposti saavutettavissa, koska aluekeskus ei sijaitse valtavyölien varrella. Yksityisautoiluun perustuvassa palvelujen hakemisessa kilpailun Vantaan Tammiston ja Vantaanportin kanssa voi olettaa jatkuvan.

Malmin lentokenttäalueelle rakentamisella on kaupunkikulttuuria köyhdyttävä vaikutus, kun lentoliikenne alueella lakkaa.

Malmin lentokenttäalueen varaaminen asutokäyttöön vaikuttaa ilmailuun liittyvään lii-ke- ja harrastustoimintaan. Rajavartioston rajavalvonnan ja pelastustoiminnan helikopte-riliikenne kuten myös Helsingin lentopelastuskomppania joutuvat siirtymään muualle. Samoin liikelennot, koulutus- ja harrastusilmailu sekä laskuvarjohyppytoiminta joutuvat väistymään. Kenttäalueella toimii myös lentokoneiden korjaukseen erikoituneita yrityk-siä, jotka joutuvat etsimään korvaavan paikan toiminnalleen.

Lentokenttäalueen käyttötarkoituksen muutos todennäköisesti parantaa mm. alueen lä-hivirkistyskäyttömahdollisuuksia. Kentän aiheuttama lentomelu poistuu, samoin sen ai-heuttamat rakentamisrajoitukset. Yleiskaavan virkistysaluevarausten lisäksi alueelle voidaan toteuttaa pienempiä sisäisiä puistoja. Kenttää ympäröivä virkistysalue säilyte-tään pääosin, poikittaiset viheryhteydet paranevat kun nyt suljetun alueen kautta voi-daan yhdistää Kivikon ja Longinojan viheralueet.

Malmin lentokenttäalueen rakentamisen ja uuden laadukkaan pientaloalueen myötä koillisen esikaupunkialueen imago kohentuu. Lentokenttäalueen rakentuessa Tatta-ri-suon teollisuusalueen asema kaupunkirakenteessa muuttuu keskeisemmäksi. Sillä on myös edellytykset laajentua ja tarjota mahdollisuuksia ympäristöhaittoja aiheuttamatto-man pienteollisuuden sijoittumiselle. Uuden korkeatasoisen asuntoalueen läheisyydessä Tattarisuon ympäristön voi olettaa kohentuvan.

3.6 Kaakkoinen Helsinki

Laajasalo

Laajasalossa maankäytön muutokset ovat merkittäviä. Öljysatama siirtyy Laajasalosta pois ja paikalle rakennetaan tiivis Kruunuvuorenrannan asuntoalue, yksi suurimmista tu-levaisuuden asuntotuotantokohteista Helsingissä. Alue on yleiskaavassa osoitettu pää-osin kerrostalovaltaiseksi asuntoalueeksi. Käytöstä poistuva öljysataman alue yhdessä Koirasaarentien varrelle rakentuvan asuntoalueen kanssa muuttaa läntistä Laajasaloa oleellisesti nykyistä rakennetummaksi ja elävämmäksi ja mahdollistaa samalla uusien palvelujen syntymisen. Kaitalahden erillinen omakotitaloalue yhdistyy osaksi suurem-paa asuntoaluekokonaisuutta.

Virkistysmahdollisuudet paranevat Laajasalon länsiosassa öljysatamatoimintojen loppu-essa: suljettu alue vapautuu rantoineen laajasalolaisten käyttöön. Asuinalueiden laajen-taminen kaventaa kuitenkin nykyistä, verraten laajaa virkistysaluetta Kaitalahdessa. Laajasalon virkistysalueisiin tulee kohdistumaan myös lisäpainetta alueen väestömäärän lisääntyessä huomattavasti.

Metro parantaa Laajasalon kytkeytymistä keskustaan ja vähentää liikennettä Linnanrakentajantiellä ja Laajasalontielle. Metron linjaus on yleiskaavassa suunnattu jatkuvaksi Laajasalosta etelään, Santahaminan varuskuntasaarelle. Santahaminan odotetaan myöhemmin vapautuvan asumis- ja virkistyskäyttöön, mikäli puolustusvoimien toiminta siirtyy alueelta pois. Metron suuntaaminen Santahaminaan vaikuttaa samalla siihen, että Laajasaloon kaavailluista kolmesta metroasemista yksikään ei sijaitse Yliskylässä. Vaikka Yliskylä ei maantieteellisesti sijaitse saarella keskeisesti, se on selkeästi Laajasalon keskusta: hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen alue. Metroasemien myötä on mahdollista, että Yliskylän keskustalle syntyy kilpailevia keskuksia saaren länsiosaan.

Jollas on viimeisten 10-15 vuoden aikana tiivistynyt huomattavasti. Tiivistäminen jatkuu nyt Tonttuvuoren alueella. SOK:n opiston alueelle on suunnitteilla pienkerrostaloja, Tonttuvuoren rinnemaastoon rivitaloja ja huvila-alueelle omakotitaloja ja huviloita. Asukasluvun on kaavailtu nousevan 300 hengellä. Yleiskaavassa pientalovaltaiset asuntoalueet ulottuvat rantaan asti. Mahdollisesta rantarakentamisen määrästä ja rakentamis-tavasta riippuu vanhan huvilamiljöön luonteen säilyminen. Mikäli rakentaminen on sijoitettavissa sisämaan rakennuspaikoille, saattaa uusi rakentaminen jopa vaikuttaa myönteisesti vanhan alueen kehittämiseen ja kunnostamiseen.

Herttoniemi

Linnanrakentajantien ja Abraham Wetterin tien ympäristö Herttoniemessä on yleiskaavassa osoitettu laajaksi keskustatoimintojen alueeksi. Rakentaminen muuttuu nykyistä tehokkaammaksi ja sen myötä alueen luonne kaupunkimaisemmaksi. Herttoniemen yhdyskuntarakenteellinen merkitys liikenteellisenä solmukohtana ja paikalliskeskuksena vahvistuu.

Länsi-Herttoniemen länsi- ja pohjoispuolelle on kaavassa varattu uusia pientaloalueita. Pientaloalueet sijaitsevat yhdyskuntarakenteen kannalta erinomaisesti metroaseman vaikutusalueella Herttoniemen palvelujen ja Viikin ulkoilupuiston vieressä. Viikintien, Viilarintien ja Karhunkaatajantien rajaama pientaloalue ei kavenna merkittäviä virkistys-alueita, sillä se sijaitsee ulkoilun kannalta vähemmän laadukkaalla alueella. Sen sijaan Siilitien suuntainen pientaloalue kaventaa metsäistä lähivirkistysaluetta. Rakentamaton alue lännessä ja etelässä ulottuu Viikin tiedepuistoon asti. Valtaosa pientaloalueista ei sisältynyt vuoden 1992 yleiskaavaan.

Kulosaari

Itäväylän linjauksen siirto ja tunnelointi poistaa moottoriväylän haitat ja mahdollistaa yhdyskuntarakenteen eheytyksen etenkin jos myös metro siirrettäisiin tunneliin. Samalla vapautuu maata asuntorakentamista varten erittäin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella.

Kivinokkaan on yleiskaavassa osoitettu pientalovaltainen alue. Asuntoalueen toteuttaminen tiivistää yhdyskuntarakennetta ja sijoittuu yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti raideliikenteen vaikutuspiiriin. Alue ei ole rakentamaton: kaavassa osoitetulla pientaloalueella sijaitsee tällä hetkellä mökkirakennuksia. Pientaloaluevaraus rajautuu Herttoniemen siirtolapuutarha- ja Kulosaaren kartanoalueeseen. Alue on lähinnä paikallisten toimijoiden käytössä, mutta sillä on myös lähivirkistyksestä merkitystä ja merkitystä virkistysalueverkoston jatkuvuuden kannalta.

Vaikka yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on yhdyskuntataloudellisesti tarkoituksenmukaista, saattavat vaikutukset tällä alueella olla ristiriitaisia. Pientalorakentamisen

myötä menetetään osa historiallisista arvoista, jotka liittyvät Kivinokan mökkikylään ja työväestön kesänviettoon. *Toisaalta Herttoniemen siirtolapuutarhan ja Kulosaaren kartanon alueille ei ole osoitettu maankäytön muutoksia.*

Roihuvuori

Roihuvuoren asuntoalueen laajentaminen kaventaa Roihuvuoren ja Herttoniemen teollisuusalueen välistä lähivirkistysaluetta, mutta jatkaa olemassa olevan asutuksen vyöhykettä.

Roihuvuoren alue lisärakentamisalueineen kytkeytyy uudella tavalla joukkoliikenteeseen ja metroon Roihupellon uuden metroaseman kautta.

3.7

Itäinen Helsinki

Roihupelto

Roihupellon teollisuusalueen viereen, linja-autojen varikkoalueelle on yleiskaavassa osoitettu kerrostalovaltainen alue, joka on tarkoitettu pääasiassa toimitilakäyttöön. Yritysalueita laajennetaan; Roihupellon metroasema ja Jokeri-linja luovat erinomaiset edellytykset työpaikka-alueen keskittymän kehittymiselle. Myös Roihupelto-Kivikkoyhdyskatu Itäväylältä Kehä I:lle vahvistaa Roihupellon liikenteellistä asemaa.

Asuminen jää jossakin määrin irralliseksi Herttoniemen ja Roihupellon teollisuusalueiden väliin sekä myös Roihupellon teollisuusalueen ja metrovarikon väliin, mutta tehostaa alueen käyttöä ja parantaa ympäristön laatua. Roihupellon teollisuusalue säilyy työpaikkakäytössä ja alueen liikenteellinen sijainti paranee Roihupellon metroaseman ansiosta. Roihupellosta muodostuu uusi kaupunginosa monipuolistuvine toimintoineen.

Itäkeskus

Itäkeskuksen kehittämiseksi yhä laajempina keskustatoimintojen alueena luodaan yleiskaavassa mahdollisuuksia. Aluekeskuksen asema vahvistuu entisestään.

Liikenteelliset järjestelyt Kehä I:n itäpäässä (eritasoliittymä, PLJ 2002) parantavat entisestään Itäkeskuksen saavutettavuutta, liikenteen sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta. Alueen toteuttamistavasta riippuu kuitenkin se, miten liikennejärjestelyihin ja kaupunkirakenteen eheyttämiseen liittyvät tavoitteet voidaan alueella yhteensovittaa niin, että aluekeskus säilyy yhtenäisenä, tiiviinä keskustatoimintojen alueena, jossa asiointi on sujuvaa.

Vuosaari

Vuosaari on edelleen merkittävä maankäytön muutosalue. Sataman yhteyteen on suunniteltu laaja työpaikka-alue ja uusia liikennejärjestelyjä: Vuosaaren satamarata ja Kehä III:n jatke Itäväylältä satama-alueelle. Liikenne kaupunginosassa tulee lisääntymään. Paikalliskeskus laajenee ja tiivistyy ja sen asema vahvistuu.

Keskusta-alueen uudisrakentaminen on pääosin täydennysrakentamista. Keskusta tiivistyy entisestään, jos Vuotie ja metro katetaan. Aurinkolahti ja sen pohjoispuolella sijaitseva Omenämäki jatkavat Keski-Vuosaaren kaupunkirakennetta uusina rakentamisalueina. Alue ei ole kokonaan rakentamaton vaan huvilakäytössä. Uudet rakentamisalueet

vähentävät virkistysalueiden määrää ja vaikuttavat rannassa kulkevaan ulkoilureittiin. Alueet ovat olleet jo vuoden 1992 yleiskaavassa.

Meri-Rastilan etelärantaan suunnitteilla oleva merellinen pientaloalue liittyy tiivisti olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja sijoittuu osittain jo rakennetulle koulutuskeskuksen alueelle. Alueen kautta on tarkoitus rakentaa virkistysreitti Kallahdesta länteen Kortlahteen. Osa uudesta rakentamisalueesta on vuoden 1992 yleiskaavan mukaisista.

Skatassa Vuosaarenlahdelle avautuva pientaloalue sekä Skatanniemen pientaloalue ovat asemakaavoittamattomia, osittain jo vakituudessa asuinkäytössä olevia alueita, jotka jäävät yleiskaavassa irrallisiksi muista Vuosaaren asuinalueista. Vuosaarenlahdelle avautuva pientaloalue sijaitsee osittain virkistysalueella, joka rakentamisen vuoksi pienenee.

Vuosaarenlahden uusi pientaloalue on varsin laaja, pinta-alaltaan huvila-Eiran kokoinen. Aluevaraus mahdollistaa tiiviin uudenlaisen kaupunkipientaloalueen rakentamisen. Pientaloalueelle jää kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi merkitty huvila-alue, joka voi säilyä arvokkaimmilla osillaan. Uusi alue rajautuu golf-kenttään pohjoisosiltaan ja toisaalta uusiin työpaikka-alueisiin sataman vieressä. Sataman ja työpaikka-alueen rakentamisen myötä Vuosaarenlahden joukkoliikenneyhteydet tulevat entisestään paranemaan.

Pohjois-Vuosaaren on yleiskaavassa osoitettu uusi pientalovaltainen asuinalue. Alue on hyvin liikenteellisesti saavutettavissa ja jatkaa luontevasti rakennettua ympäristöä. Alueen rakentaminen pienentää metsäisen lähivirkistysalueen pinta-alaa Pohjois-Vuosaaren alueella. Vapaaksi jäävä alue käsittää mm. laajan täyttömäki-alueen, joka sisältyy Vuosaaren sataman ja ympäristön asemakaavaan. Siinä alue on merkitty maisemoinnin jälkeen käytettäväksi luonnon tarkkailuun ja virkistykseen. Lisäksi Mustavuoren suoje-luuetta käytetään virkistystarkoitukseen. Pohjois-Vuosaaren alue sisältyy vahvistettuun seutukaavaan ja vuoden 1992 yleiskaavaan.

Tankomäelle on osoitettu pientalovaltainen asuntoalue. Asuntoalue on sijoitettu jokilaaksoon viettävälle rinnealueelle, jossa sijaitsee ennestään muutamia omakotitaloja. Jokilaakso erottaa Vuosaaren, Vartiokylän sekä Mellunkylän rakennetut alueet toisistaan, ja on osa merkittävää vihersormea. Alue jää hieman irralliseksi kaupunkirakenteessa. Vaikutuksia voidaan lieventää kytkemällä alue selvästi Melakujan-Melatien pientaloalueeseen sekä ottamalla huomioon sen rakentamistehokkuus asemakaavaa alueelle laadittaessa.

Myllypuro

Myllypuron metroaseman tuntumaan on osoitettu keskustatoimintojen alue. Keskusta vahvistuu ja tiivistyy, etenkin jos metroradan kattaminen toteutuu.

Merkittävä maankäytön muutosalue Etelä-Myllypurossa on liikuntapuisto ja sen pohjoispuoliset kalliometsät sekä vesitornin ympäristö. Liikuntapuiston pohjoispuolelle ja vesitornin ympäristöön on kaavoitusohjelman mukaan suunnitteilla tiivis, noin 1500 asukkaan pientaloalue. Alueen täydentäminen on yhdyskuntataloudellisesti perusteltua, sillä se tukee Myllypuron keskustatoimintoja ja on liikenteellisesti erittäin hyvin saavutettavissa etenkin Jokeri-linjan ja Roihupelto-Kivikko-yhdyskadun toteuduttua.

Alueen sijainti jää kaupunkirakenteessa hieman epämääräiseksi, koska se ei selvästi rajaudu Puotinharjun tai Myllypuron rakennettuun ympäristöön. Toisaalta ratkaisulla on

voitu säilyttää sekä Puotinharjun että Myllypuron nykyisen rakennetun alueen rajautuminen virkistysalueeseen.

Myllypuron pientalovaltainen asuntoalue kaventaa huomattavasti alueen itä-länsisuuntaista metsäistä viherkäytävää. Alueen virkistysaluetarjonta pysyy kuitenkin edelleen hyvänä, koska Myllypuro rajautuu kahteen suureen, Viikin ja Mustapuronlaakson vihersormeen. Korvaavaa virkistysaluetta syntyy lisäksi purettavalta Alakiventien asuntoalueelta, joka muutetaan laajaksi puistoalueeksi.

Mellunmäki

Mellunmäessä on osoitettu täydennysrakentamista Kallvikintien, Mellunmäentien sekä Länsimäentien varteen. Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa kaupunkirakenteen eheytyksen, sillä erilliseksi jäänyt Fallpakan eteläosa liittyy täydennysrakentamisen myötä paremmin muuhun kaupunkirakenteeseen. Lisäksi alueen väestöpohja laajenee, mikä mahdollistaa palvelujen syntymisen alueelle. Täydennysrakentamisen toteuttamistapa ja mittakaava vaikuttavat siihen, miten uudet rakennuskorttelit liittyvät alueelle tyypilliseen matalaan kerrostalorakentamiseen.

Kivikko

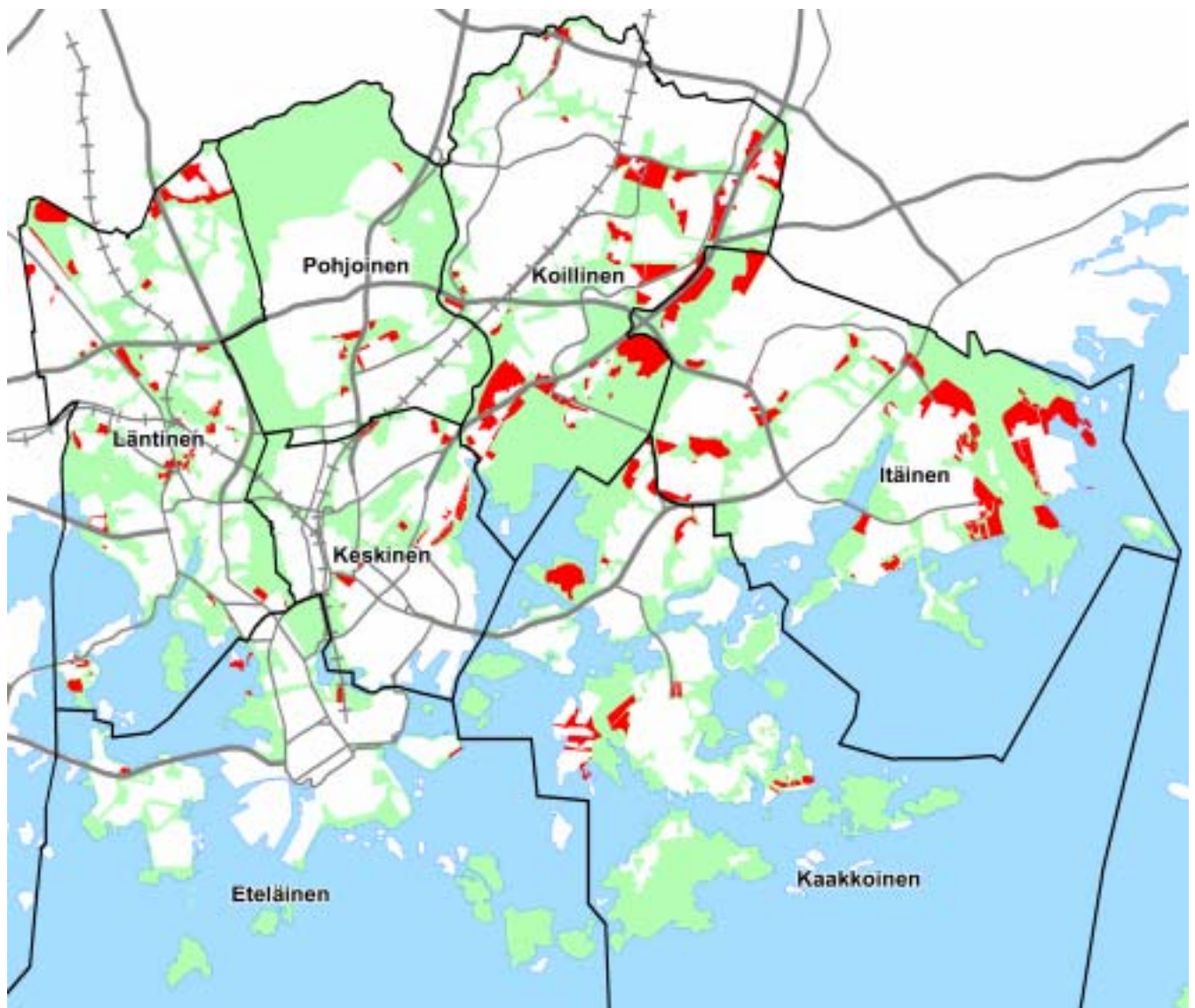
Lahdenväylän varteen on yleiskaavassa osoitettu tiensuuntainen työpaikka-alue, jonka kehittymisen edellytykset merkittäväksi työpaikka-alueeksi ovat erinomaiset. Se sijaitsee liikenteellisesti erittäin hyvällä paikalla Lahdenväylän varrella: yhteydet kehäteille ja sitä kautta kaikille valtavyylille ovat hyvät, myös Vuosaaren satama-alue on hyvin saavutettavissa. Lisäksi Kivikko-Roihupelto-yhdyskatu Kehä I:ltä Itäväylälle vahvistaa Kivikon liikenteellistä asemaa ja parantaa sen yhteyksiä kaakkoiselle suuralueelle. Kivikko jatkaa Tattariharjun työpaikkavyöhykettä Lahdenväylän toiselle puolelle, mutta ei enää profiloitu teollisuusalueena vaan korkeatasoisempaan toimistorakentamisalueena.

Työpaikka- ja jo pääosin rakennettu uusi asuntoalue kaventavat Kivikon virkistysaluetta. Lahdenväylän varressa olevat työpaikka-alueet toimivat melusuojana jäljelle jääville viheralueille ja tärkeimmät virkistysyhteydet alueella säilyvät.

4. YLEISKAAVAN VAIKUTUKSET VIRKISTYSALUEVERKOSTOON

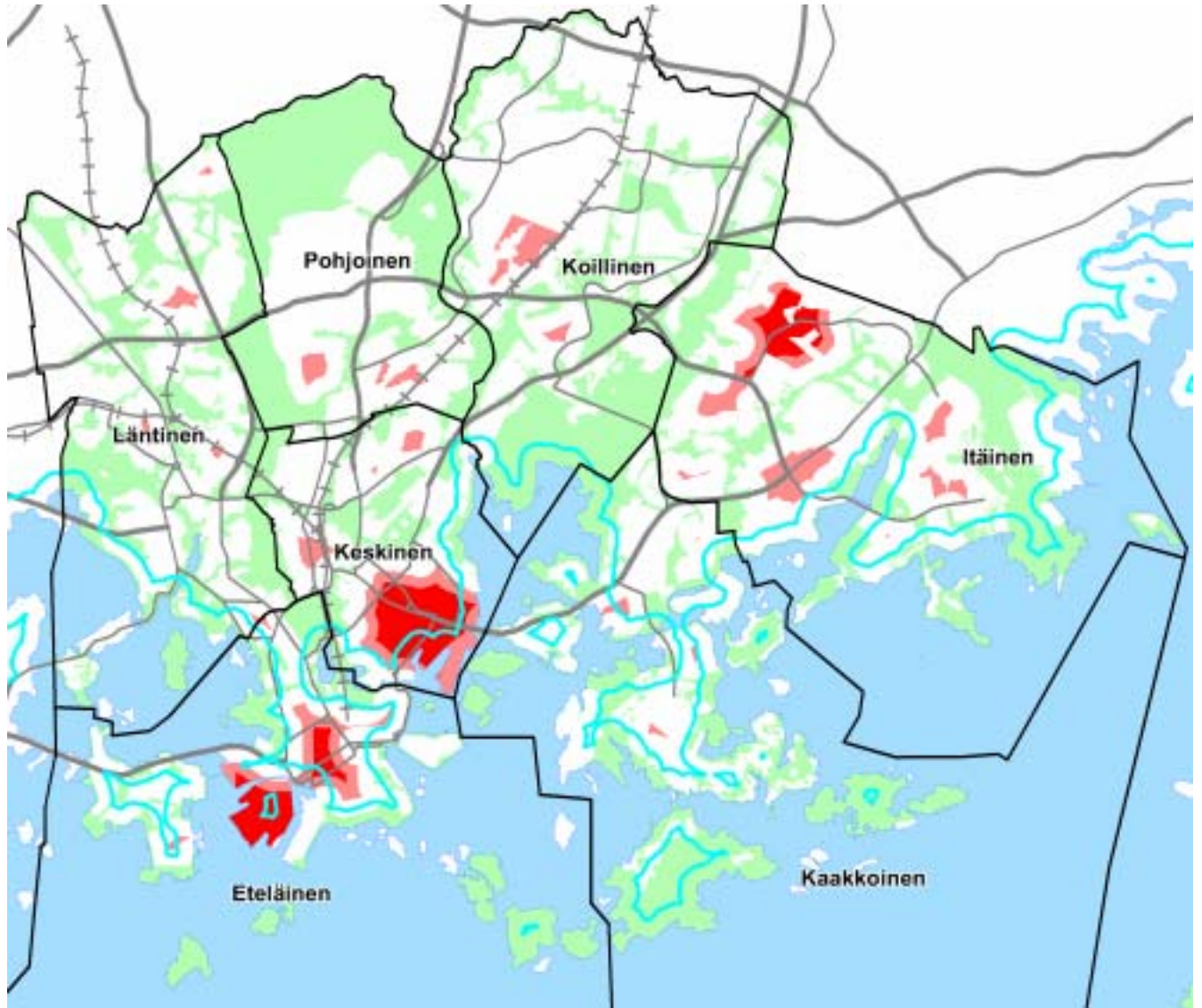
4.1 Vihersormet

Helsingin viheralueverkoston rungon muodostavat kaupunkirakennetta jäsentävät laajat viherkokonaisuudet – niin kutsutut vihersormet. Ne sijoittuvat eri puolille kaupunkia ja ulottuvat mereltä kaupungin rajalle. Laajoja viheraluekokonaisuuksia ovat läntinen vihersormi, Keskuspuisto, keskustan kulttuuripuisto, Helsingipuisto, Viikki-Kivikko, Itäinen meri- ja kulttuuripuisto sekä Vuosaaren ulkoilupuisto. Lisäksi Helsingin saaristo muodostaa oman laajan kokonaisuutensa. Vihersormet jäsentävät kaupunkirakennetta ja ne on huomioitu yleiskaavassa hyvin.



Kuva: Kartalla on osoitettu punaisella alueet, jotka ovat rakentamattomia (ja osin virkistyskäytössä) ja joille on kaavassa osoitettu rakentamista.

Kuvasta näkyy hyvin se, että suurimmat uudisrakentamisalueet sijoittuvat kaupungin koillis- ja itäosiin. Muualla tapahtuu lähinnä täydennysrakentamista ja siten vaikutukset virkistysalueverkostoonkin ovat pienemmät.



Kuva: Virkistysalueiden saavutettavuuden kannalta ongelmallisimmat kerrostalovaltaiset asuin- ja keskustatoimintojen alueet.

Kartalla on osoitettu punaisella kerrostalovaltaiset asuin- ja keskustatoimintojen alueet, joiden etäisyys lähimpään laajaan yhtenäiseen virkistysalueeseen (> 20 ha) on yli 500 metriä. Lisäksi kartalla on osoitettu vaaleanpunaisella kerrostalovaltaiset asuin- ja keskustatoimintojen alueet, joiden etäisyys lähimpään laajaan yhtenäiseen virkistysalueeseen on yli 300 metriä. Alueet, joiden etäisyys merelle on alle 300 metriä, on rajattu turkoosilla viivalla. Rakentamattomat alueet, jotka ovat osin virkistyskäytössä, on osoitettu vihreällä.

On huomioitava, että saavutettavuusanalyysi kuvaa vain laajojen yhtenäisten virkistysalueiden saavutettavuutta. Kuitenkin erityisesti kantakaupungissa huomattavasti 20 ha pienemmilläkin virkistysalueilla on paljon merkitystä. Pientaloalueille saavutettavuutta ei ole laskettu, koska näillä alueilla on itsessäänkin paljon virkistysarvoa.

4.2 Suuraluekohtainen tarkastelu

Tässä osiossa tuodaan esille kaavan vaikutuksia virkistysalueverkostoon. Aihetta käsitellään pelkästään virkistysalueverkoston näkökulmasta, eli tarkastelutapa eroaa osiosta 3, jossa virkistysalueverkosto käsitellään osana yhdyskuntarakennetta.

4.2.1 Eteläinen Helsinki

Helsingin eteläisellä suuralueella olevien virkistysalueiden määrä asukasta kohden laskettuna on tällä hetkellä erittäin vähäinen. Ihmisten mahdollisuus saavuttaa virkistysalueita eteläisellä suuralueella ei ole kovin hyvä. Lauttasaarella ja Koivusaarella saavutettavuutta voidaan pitää kohtuullisena 500 m saavutettavuusehdon täytyessä. Sen sijaan kantakaupungissa tämä ehto ei monilla alueilla täyty. Virkistysalueiden jatkuvuuden osalta eteläinen suuralue on huonommassa asemassa kuin Helsingin muut alueet.

Virkistysalueilla on hyvä virkistysinfrastruktuuri, mikä nostaa niiden laatua. Kaavassa valtaosan alueista kattava merkintä kaupunkipuisto merkitsee sitä, että virkistysalueiden laatu tulee olemaan korkea tulevaisuudessakin. Alueet ovat kuitenkin, muutamaa poikkeusta (mm. Lauttasaaren eteläosa) lukuun ottamatta, varsin alttiita liikennemelulle ja ilman epäpuhtauksille. Vaikka meri lieventää tätä vaikutusta, niin virkistysalueiden pieni koko ja alueen suuret liikennemäärät vähentävät virkistysalueiden laatua.

Eteläisen suuralueen virkistysmahdollisuuksiin meri vaikuttaa paljon. Se tarjoaa paitsi itsessään laajoja virkistysmahdollisuuksia, niin se myös nostaa maalla sijaitsevien vähäisten alueiden laatua tarjoamalla avaria merimaisemia ja vähentämällä ilman epäpuhtauksien vaikutusta.

Alueen väestömäärä kasvaa, mutta uusille asuinalueille on varattu uusia viheralueita. Yleiskaavan toteuduttua alueen virkistystarjonta paranee. Tavarasatamatoimintojen siirryttyä Vuosaaren vapautuvat Jätkäsaaren rannat asukkaiden virkistyskäyttöön. Jätkäsaaren toteutettava n. 10 hehtaarin kokoinen puistoalue ei palvele ainoastaan Jätkäsaaren aluetta vaan myös koko Helsinkiä.

4.2.2 Läntinen Helsinki

Läntisellä suuralueella puistoa ja metsää asukasta kohden on kohtuullisesti, tilanne on suhteellisen tasainen koko alueella. Metsää on huomattavasti enemmän kuin puistoa.

Läntisellä suuralueella virkistysalueet ovat yhtenäisiä ja jatkuvia. Yleisesti ottaen alueet ovat myös tarpeeksi leveitä. Laadultaan virkistysalueet ovat hyviä, sillä niillä on paljon rakennettuja reitistöjä ja kevyenliikenteenväyliä. Myös virkistysalueiden saavutettavuus on läntisellä suuralueella hyvä.

Virkistysalueiden hyvä infrastruktuuri tarkoittaa myös sitä, että niiden potentiaali on jo paljolti hyödynnetty. Näin vähäisempikin määrä takaa paljon virkistysmahdollisuuksia, mutta toisaalta varsinaista ”virkistysreserviä” ei ole tulevaisuutta varten jäljellä samalla lailla kuin esim. itäisellä tai koillisella suuralueella.

Pääosa läntisestä suuralueesta on kerrostalovaltaista, mutta laajimmat virkistysalueita kaventavat uudet rakentamisalueet ovat pientaloalueita. Kaiken kaikkiaan muutosalueita on läntisellä suuralueella paljon, mutta ne ovat pääosin hyvin pieniä. Monet uudet rakentamisalueet sijaitsevat suurten liikenneväylien varressa, jolloin ne toisaalta vähentä-

vät virkistysalueiden määrää, mutta toisaalta toimivat meluesteinä jäljelle jääville virkistysalueille.

Meri antaa merkittävän lisän läntisen alueen virkistysmahdollisuuksiin. Erityisesti Seurasaarenselkä ja Laajalahti tarjoavat huomattavia virkistysmahdollisuuksia. Keskuspuisto alueen reunalla tarjoaa myös laajoja virkistysmahdollisuuksia, vaikka sen erottaakin alueesta vilkas Hämeenlinnanväylä.

Läntisellä suuralueella kaavan aiheuttama muutos ei ole kaiken kaikkiaan suuri ja laajat virkistysaluekokonaisuudet säilytetään lähes ennallaan. Vaikutukset virkistysmahdollisuuksiin voidaan alueella arvioida muutamaan poikkeusta lukuun ottamatta vähäisiksi.

4.2.3 Keskinen Helsinki

Keskisellä suuralueella on puistoa ja metsää asukasta kohden keskimäärin vähän. Alueen pohjoisosissa kuten Kumpulassa virkistysalueita on runsaasti, mutta eteläpuolella Sörnäisissä ja Kalliossa virkistysalueita on erittäin vähän. Alueen asukasmäärän lisääntyminen, mikä johtuu paljolti satamatoimintojen muuttumisesta asumiskäyttöön. Kallion ja Sörnäisten virkistystarjonta paranee satamatoimintojen siirron vapauttaessa rannat asukkaiden virkistyskäyttöön. Vanhankaupunginlahden rantojen kytkeminen uusiin virkistysalueisiin parantaa virkistysalueiden tarjontaa nykytilanteeseen nähden.

Keskisellä suuralueella keskuspuisto on laajuutensa, jatkuvuutensa ja reitistöjensä vuoksi erittäin laadukasta virkistysaluetta, vaikkakin muutamissa kohdin on havaittu ruuhkautumisen aiheuttavan ongelmia. Muilla suuralueen virkistysalueilla sen sijaan pieni koko ja jatkuvuuden puute heikentää laatua. Toisaalta reitistöjä on suhteellisen paljon näilläkin alueilla. Sompasaaren uusien virkistysalueiden laatu tulee myös olemaan hyvä, sillä ne on merkitty kaupunkipuistoksi.

Saavutettavuudeltaan keskisen suuralueen virkistysalueet ovat pääosin kohtalaisia.

Keskisellä suuralueella on ja tulee olemaan keskimäärin suhteellisen vähän virkistysalueita. Keskuspuiston läheisyydessä virkistysmahdollisuudet pysyvät hyvinä. Mahdollisen riskin tulevaisuudessa aiheuttaa kuitenkin ruuhkautuminen. Uusien alueiden tuleville asukkaille kaava luo hyviä virkistysmahdollisuuksia.

Verrattuna vuoden 1992 yleiskaavaan Koskelan alueella kaava hieman vähentää virkistysalueita, mutta pääosin uuden kaavan vaikutukset virkistysmahdollisuuksiin voidaan arvioida positiivisiksi. Nykytilanteeseen verrattuna vaikutusten voidaan myös katsoa olevan pääosin positiivisia.

4.2.4 Pohjoinen Helsinki

Pohjoisella suuralueella virkistysalueita on asukasmäärään nähden hyvin. Osa-alueet tosin poikkeavat toisistaan erittäin paljon. Oulunkylässä ja Pakilassa määrä on tilastojen perusteella vähäinen, mutta näillä alueilla laajoja virkistysalueita sijaitsee lähistöllä. Kyseisten alueiden oma yhdyskuntarakenne on myös väljää ja pientalopainotteista, minkä vuoksi rakennetuillakin alueilla on paljon virkistysarvoja. Suuralueella Keskuspuiston, Paloheinän ja Tuomarinkartanon läheisyydessä virkistysalueita on paljon suhteessa asukasmääriin. Suuralueen tilanne pysyy kaavan toteuduttua hyvänä, sillä alueen asukasluvun ei ennusteta kasvavan.

Suursuon alueella ja Oulunkylän pohjoispuolella kaavassa on kaupunkipuisto-merkinnät minkä vuoksi näiden alueiden virkistystarjontaa tultane edelleen kehittämään. Valtaosin alueet on kuitenkin merkitty tavalliseksi virkistysalueeksi. Pohjoisen suuralueen virkistystarjonta on suhteellisen hyvä, erityisen hyvä se on Keskuspuiston osalta. Alueiden laatu on erittäin hyvä myös sen vuoksi että ne ovat hyvin laajoja ja jatkuvia. Saavutettavuudeltaan virkistysalueet ovat hyviä. Paloheinän virkistysalueella on seudullisestikin suuri merkitys virkistysalueena. Käyttöpaineita alueelle tulee paljon myös Vantaan puolelta. Kaava ei käytännössä muuta alueen virkistysmahdollisuuksia, ainoa pieni poikkeus on Maunulan Suursuon alue.

4.2.5 Koillinen Helsinki

Koillisella suuralueella Viikin osalta virkistysalueita on tällä hetkellä erittäin runsaasti asukasta kohden. Sen sijaan pohjoisempana kuten Malmin, Tapanilan ja Suutarilan alueilla tilastollinen määrä on vähäisempi. Toisaalta viimeksi mainitut alueet ovat pientalovaltaisia, jolloin rakennetuillakin alueilla on paljon virkistysarvoa.

Alueen asukasmäärä lisääntyy etenkin Latokartanossa ja Malmin alueella. Työpaikkojen ennustetaan lisääntyvän alueella yli kolmanneksen, se voi lisätä liikennettä vaikka alueella on tällä hetkellä huono työpaikkaomavaraisuus.

Koillisen suuralueen virkistysalueet ovat jatkuvuudeltaan ja saavutettavuudeltaan hyviä. Pientalotalueilla saavutettavuuden kriteerit eivät kaikilta osin täyty, mutta näillä alueilla on itsessään virkistysarvoa. Latokartanon alueen ulkopuolella suuralueen virkistysalueet ovat pienempiä. Melulta virkistysalueet ovat suhteellisen hyvin suojassa. Koillisen suuralueen virkistysalueet eivät ole esim. ulkoilureitistöjänsä puolesta yhtä kehittyneitä kuin läntisen Helsingin alueet.

Latokartanon alueella on menetetty virkistysalueita uudisrakentamiselle, tämä rakentaminen on jo v. 1992 yleiskaavan mukaista. Viikin jäljelle jäävissä virkistysalueissa on huomattavasti potentiaalia: virkistysalueiden laatua ja myös käyttöastetta on mahdollisuus huomattavasti nostaa esim. rakentamalla laadukkaita ulkoilureitistöjä. Uudet rakentamisalueet eivät katkaise laajoja virkistysyhteyksiä.

V. 1992 kaavaan verrattuna selkeimmät muutokset koillisella suuralueella aiheuttaa Malmin lentokentän muuttuminen asuinkäyttöön, tämä muutos todennäköisesti jonkin verran parantaa alueen virkistysmahdollisuuksia.

4.2.6 Kaakkoinen Helsinki

Kaakkoisen Helsingin alueella puistoa ja metsää on asukkaiden käytössä hyvin. Asukasmäärän lisäyksestä suuri osa johtuu pientalorakentamisesta, mikä puolestaan tarkoittaa että uudisrakentamisalueille jää virkistysarvoja. Laajasalossa ja Kulosaassa tapahtuu uutta asuinrakentamista, mutta samaan aikaan näillä alueilla virkistysmahdollisuudet myös paranevat satamatoimintojen poistumisen ja moottoritien kattamisen vuoksi.

Kaakkoisen suuralueen virkistysalueiden jatkuvuus on hyvä ja alueet ovat osittain yhteydessä laajaan Viikin virkistysalueeseen. Lisäksi monilla alueilla meri lisää virkistysmahdollisuuksia. Virkistysalueet ovat pääosin suhteellisen laajoja ja suhteellisen hyvin suojassa melulta. Roihuvuoressa virkistysalueen kapeus kuitenkin jo vähentää sen laatua. Virkistysinfrastruktuuria alueella on suhteellisen hyvin, mikä osaltaan parantaa virkistysalueiden laatua. Osa virkistysalueista on merkitty kaupunkipuistomerkinällä, jo-

ten virkistysinfrastruktuuri tulee todennäköisesti edelleen kehittymään. Virkistysalueiden saavutettavuus on suuralueella hyvä.

Vuoden 1992 kaavaan verrattuna suurimmat muutokset ovat Laajasalon satama-alueen muuttuminen asuinkäyttöön ja uudet pientaloalueet Herttoniemessä ja Kivinokassa. Nämä pienentävät virkistysalueiden pinta-alaa. Uusille asukkaille muutokset tarjoavat asumismahdollisuuksia hyvien virkistysmahdollisuuksien lähellä.

4.2.7 Itäinen Helsinki

Itäisellä suuralueella Vuosaassa virkistysalueita on paljon henkilöä kohden, mutta muilla alueilla määrää voidaan pitää korkeintaan kohtuullisena. Itäisen suuralueen arvioitu asukasmäärien muutos on vajaa kymmenen prosenttia, mikä aiheutuu paljolti pientalorakentamisesta. Vaikka pientaloalueille jää virkistysarvoja, ne valtaavat kuitenkin suosittuja virkistysalueita.

Virkistysalueiden jatkuvuus ja yhtenäisyys on suuralueella hyvä. Myös alueiden laajuus riittää pääosin turvaamaan hyvän laadun. Meri laajentaa ja lisää alueen virkistysmahdollisuuksia erityisesti Vuosaassa. Pääosin alueet ovat melulta hyvin suojassa. Virkistysinfrastruktuuri on alueella hyvä, Vuosaassa on tosin vielä potentiaalisia alueita, joiden virkistyskäyttämahdollisuuksia voidaan lisätä esim. reittejä rakentamalla. Saavutettavuus itäisen suuralueen virkistysalueilla on hyvä.

Itäisellä suuralueella on v. 1992 kaavaan nähden useita pientaloaluelisäyksiä. Vuosaassa uudet alueet ovat lähinnä pientaloalueita, usein nämä alueet sijoittuvat nykyisille huvila-alueille, eivätkä siten kaikilta osin vähennä varsinaisia virkistysalueita. Muutamia uusia varauksia, kuten Pohjois-Vuosaari, kuitenkin peittävät suoraan tärkeitä virkistysalueita. Vuosaaren ulkopuolella ainoa merkittävä muutos on Myllypuron uusi pientaloalue, mikä kaventaa paikallisesti virkistysalueverkostoa.

5. KAAVAN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMISEN ARVIOINTI VIRKISTYSALUEVERKOSTON OSALTA

Kaavan valmistelun tavoitteissa ja periaatteissa on virkistysalueverkostoa oleellisesti koskettavina tavoitteina mainittu seuraavasti:

Kaupunkirakentaminen osoitetaan maankäytön muutoksin ensisijaisesti jo kertaalleen rakennetuille alueille, joilla nykyinen toiminta lakkaa. Virkistykseen kannalta tarpeettomia ja virkistysalueina hoitamattomia alueita muutetaan harkitusti asuntorakentamiskohteiksi kuitenkin niin että alueellinen virkistystarjonta ja puistotarjonta ei ole kaupungin virkistystarjontaan nähden keskimääräistä huonompi. Virkistyskäytön ohella alueiden muuttamisen ekologiset ja maisemalliset näkökohdat ja vaikutukset harkitaan.

Tavoite: Kaupunkirakentaminen osoitetaan maankäytön muutoksin ensisijaisesti jo kertaalleen rakennetuille alueille, joilla nykyinen toiminta lakkaa.

Jo kertaalleen rakennettuja alueita hyödynnetään yleiskaavassa hyvin. Jo kertaalleen rakennettujen alueiden uusi käyttö pääosin parantaa virkistysmahdollisuuksia. Esim. poistuvat satamatoimintojen alueet on hyödynnetty asumiseen ja niiden yhteyteen on varattu myös virkistysalueita. Osittain tavoitteen mukaista on myös se, että virkistysalueilla sijaitsevia huvila-alueita on jonkin verran muutettu pientaloalueiksi. Tavoitteen mukaisesti kaupunkirakentaminen osoitetaan ensisijaisesti jo rakennetuille alueille, vaikkakin rakentamista ohjataan myös nykyisille virkistysalueille esim. Pohjois-Vuosaassa.

Tavoite: Virkistykseen kannalta tarpeettomia ja hoitamattomia alueita muutetaan asuntorakentamiskohteiksi.

Yleiskaavassa tehdään hyvin pitkän ajan päätöksiä ja kertaalleen rakentamisen piiriin otettuja alueita on vaikea muuttaa takaisin virkistysalueiksi. On mahdotonta tietää mitkä alueet ovat tarpeettomia nyt tai tulevaisuudessa. Tälläkin hetkellä monilla kehittämättömällä virkistysalueilla on muita rooleja (kaupunkirakenteen jäsentäminen, maisemallinen merkitys, ilman laatu jne.). Lisäksi se, että joillakin virkistysalueilla ei ole reitistöjä, voi johtua rahoituksellisista syistä eikä käytön vähyydestä. Toisaalta reitistöjen ja luonnonpolkujen määrä kertoo jossain määrin alueen vetovoimasta ja käyttöpaineista.

Tulevaisuuden osalta virkistysalueisiin kohdistuvia tarpeita on hyvin vaikea arvioida. Kehittämättömät virkistysalueet toimivat reservinä tuleville tarpeille. Viimeaikaisten tutkimusten mukaan ulkoilun harrastaminen ei ole ainakaan vähenemässä. Perinteiset lajit ovat tasaisesti säilyttäneet suosionsa. Harrastettavien lajien määrä myös lisääntyy ja uusien lajien suosio voi nousta nopeastikin, mikä lisää ruuhkautumisriskiä ja uusien reittien tarvetta. Ruuhkautuminen ilmenee ulkoilureiteillä eri nopeudella kulkevien ja eri lajien harrastajien konflikteina. Tähän voidaan varautua tarpeeksi laajoilla virkistysalueilla, joille mahtuu useampia reittejä sekä luonnollisesti ns. reservialueilla. Suurimmat riskit ruuhkautumiselle ovat eteläisellä ja keskisellä suuralueilla. Näillä alueilla joitakin ruuhkautumisen merkkejä esiintyy, mutta reittien lisärakentaminen (mm. keskuspuistossa) ei ole juuri enää mahdollista. On tosin muistettava, että vaikka yleiskaava aiheuttaa suuren asukasmäärän lisäyksen kohdistuu tämä lisäys pääosin kaupungin itäosiin. Ikävä kyllä ruuhkautumista ei ole Suomessa tutkittu.

Tavoitteen tarpeettomien ja hoitamattomien virkistysalueiden muuttamisesta asuntorakentamiskohteiksi voidaan katsoa toteutuvan pääosin hyvin. Valtaosa menetettävistä

virkestysalueista sijaitsee esim. liikenneväylien varsilla tai muutoin sellaisilla kohdilla, että ne eivät ole laadukkaimpia tai tärkeimpiä virkestysalueita. Kuitenkin muutamissa kohdissa kuten esim. Pohjois-Vuosaaren, Uutelan, Honkasuon, Suursuon, Herttoniemen, Kivinokan ja Myllypuron pientaloalueilla kaavan tavoite ei tältä osin täysin toteudu, sillä asumista sijoitetaan tärkeille tai hoidetuille virkestysalueille. Kerrostalovaltaista rakentamista tärkeille virkestysalueille ei juurikaan esitetä.

Virkestysalueverkoston jatkuvuus

Virkestysalueverkoston jatkuvuus erittäin tärkeä yleiskaavatason asia. Näin ollen jatkuvuuden kannalta tärkeät virkestysalueet ovat ehdottomasti tarpeellisia. Kokonaisuutena yleiskaava säilyttää virkestysalueverkoston jatkuvuuden hyvin.

Tavoite: Alueellinen virkestystarjonta ja puistotarjonta ei ole kaupungin virkestystarjontaan nähden keskimääräistä huonompi.

Pääosin uudisrakentamista ohjataan alueille, joilla on paljon virkestysalueita. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi Latokartanon alue sekä Vuosaaren alue. Alueellinen virkestysaluetarjonta pysyy kuitenkin epätasaisena, sillä keskisellä ja eteläisellä suuralueilla on hyvin vähän virkestysalueita asukasta kohden. Yleiskaava parantaa näiden alueiden tilannetta.

Virkestysalueisiin liittyvät ekologiset ja maisemalliset näkökohdat on käsitelty eri raporteissa.

6. YHTEENVETO

Helsingin yleiskaavan suunnitteluperiaatteet edistävät valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Yleiskaavoituksessa on tutkittu mahdollisuudet yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen, uusia huomattavia asuin- tai työpaikka-alueita ei ole sijoitettu irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta ja virkistysalueverkoston jatkuvuus säilyy. Jätkäsaaren, Sompasaaren ja Kalasataman tavarasatama-alueiden toimintojen siirtymisellä Vuosaaren uuteen satamaan ja nykyisten satama-alueiden kehittämällä asuin- ja työpaikka-alueiksi on merkittävä yhdyskuntarakennetta eheyttävä vaikutus.

Yleiskaavassa Helsingin elinkeinotoiminnoille varatut rakentamismahdollisuudet ovat varsin mittavat ja vahvistavat Helsingin asemaa paitsi valtakunnallisen ja pääkaupunkiseudun aluerakenteen keskuksena myös merkittävänä Itämeren talousalueen kaupunkina, joka kilpailee muiden mukana talousalueen ykköskaupungin roolista. Yleiskaavassa osoitetaan korkeaan osaamiseen liittyville aloille niiden tarvitsemia maa-alueita, mikä on elinkeinotoimintojen kehittämisen ja kilpailukyvyn turvaamisen kannalta oleellista. Yleiskaavassa huomioidaan myös työpaikkojen laadullinen sijainti ja kaupungin sisäinen työpaikkojen alueellinen tasapaino. Työpaikka- ja osaamiskeskusalueet on sijoitettu yleiskaavassa liikenteellisiin solmukohtiin ja niille on varattu riittävän laajat alueet, jotta toisistaan hyötyvät yritykset ja tutkimuslaitokset voisivat sijaita lähellä toisiaan. Liikenteellisesti merkittävien solmukohtien aseman vahvistaminen on myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista.

Yleiskaavan tavoitteena on pidetty maltillista väestönkasvua: kaupungin väkiluvun oletetaan vuonna 2020 olevan noin 600 000. Merkittävimmät uudet yksittäiset asuntotuotantokohteet Helsingissä ovat Jätkäsaari, Kalasataman alue, Laajasalon Kruunuvuorenranta sekä Malmin lentokentän alue. Näissä asuntotuotantokohteissa väestömäärän lisäys on huomattava, noin 10 000-15 000 asukasta kullakin alueella. Uudet asuntoalueet lisäävät myös liikennettä. Monet yleiskaavassa osoitetut uudet liikennetarkaisut ovat vasta esisuunnittelu- tai selvitysasteella, joten niiden toteutuminen yleiskaavan tavoitevuoteen 2020 mennessä on epätodennäköistä. Vaikka yleiskaavassa korostetaan sellaisia kaupunkirakenteellisia ratkaisuja, jotka vähiten lisäävät liikennesuoritetta ja luovat edellytyksiä tehokkaalle joukkoliikennejärjestelmälle, on liikenteen määrän kasvu todellinen haaste Helsingin viihtyisyyden säilymiselle.

Pääkaupunkiseudun tasolla yleiskaavalla ja sen mitoitus- ja suunnittelulähtökohdilla on kokonaisuudessaan aluerakenteellista merkitystä. Yksittäisistä maankäytön muutosalueista aluerakenteellista merkitystä on ainakin Keski-Pasilan kehittämällä keskustan laajenemisalueena ja mahdollisesti myös Itäkeskuksella, jonka asema itäisten kaupunginosien aluekeskuksena ja muitakin lähialueita palvelevana kaupallisten palvelujen keskittymänä vahvistuu. Satamatoimintojen sijoittuminen Vuosaaren ja siihen liittyvät maankäytön ja liikenteen uudelleenjärjestelyt ovat myös aluerakenteellisesti merkittäviä. Lisäksi Malmin lentokenttäalueella voi katsoa olevan aluerakenteellista merkitystä ainakin siinä mielessä, että mikäli aluetta ei yleiskaavassa osoitettaisi asuntotuotantoon, tarkoittaisi se korvaavien rakentamisalueiden etsimistä muualta tai yleiskaavan lähtökohtana pidetyn asuntotarjonnan rajoittamista ja sitä, että väestönkasvuun ei Helsingissä voitaisi varautua ennakkoidulla tavalla.

Aluerakenteellista merkitystä omaavien kohteiden lisäksi yleiskaavassa on osoitettu huomattava määrä pienialaisempia tai asukasluvultaan pienempiä kohteita, joilla kuitenkin paikallisesti saattaa olla huomattavakin merkitys.

Helsingin virkistysalueiden määrä on moniin Eurooppalaisiin kaupunkeihin verrattuna suurempi, eikä kaava tuo tähän oleellista muutosta. Kaavan vaikutuksesta virkistysalueiden pinta-ala Helsingissä vähenee n. 3%, mutta tämä kohdistuu ensisijaisesti laadultaan vähäisemmille virkistysalueille. Lisäksi pinta-alan väheneminen kohdistuu ensisijaisesti kaupungin itäosiin alueille, joilla on tällä hetkellä eniten virkistysalueita. Kaupungin itäosissa on myös kehittämättömiä virkistysalueita, joita voidaan kehittää määrän vähenemisen vastapainoksi. Joillakin alueilla, kuten kantakaupungissa, virkistysalueiden pinta-ala lisääntyy.

Virkistysalueiden saavutettavuuteen yleiskaavalla ei juurikaan ole vaikutusta. Kantakaupungissa saavutettavuus muutamilla alueilla parantuu satama-alueiden muuttuessa puistoja sisältäviksi asuinalueiksi. Uusille asukkaille kaavalla mahdollistetaan hyvä virkistysalueiden saavutettavuus.

Virkistysalueiden laatuun yleiskaavalla ei ole suurta vaikutusta. Liikenteen aiheuttamien melu ja ilman epäpuhtauksien vaikutukset voivat tosin joillakin alueilla lisääntyä. Virkistysalueiden jatkuvuus säilyy Helsingissä edelleen hyvänä. Muutamissa kohdissa pientaloalueet kaventavat viheryhteyksiä.

Suurimmat muutokset virkistysalueille aiheutuvat Itäisessä Helsingissä Latokartanon alueella ja Vuosaarella. Kaupungin länsi- ja pohjoisosissa eheyttäminen jonkin verran kaventaa virkistysalueita, mutta vaikutukset jäävät pienialaisiksi ja vähäisiksi.

Lähteet:

Etelä-Suomen aluerakenne 2030, Etelä-Suomen maakuntien liittouma

Helsingin yleiskaava 2002, luonnos, Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, 13.12.2001

Itä-Uudenmaan maakunnan kehittämisen suunnat ja maakuntakaava 2000, Itä-Uudenmaan liitto 21.12.2000

Luonnon virkistyskäytön valtakunnallinen inventointi, Sievänen 2001.

Pääkaupungin liikennejärjestelmäsuunnitelma 2002, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV)

Pääkaupunkiseudun ulkoilukartta 1:35 000, 1999.

Seuturakenteen kuvaustavat, Uudenmaan liitto – YTV - VTT, 2002

Uudenmaan maakuntakaava, luonnos, Uudenmaan liitto 28.1.2002

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, Ympäristöministeriö, alueidenkäytön osasto, 2001

Haastattelu: Kopomaa Timo, tutkimuspäällikkö, Etelä-Suomen sosiaalialan osaamiskeskus (ESO)

Haastattelu: Tuija Sievänen, varttunut tutkija, Luonnon virkistyskäyttö, Metsäntutkimuslaitos

YLEISSUUNNITTELUOSASTON SELVITYKSIÄ

Sarjassa ovat aiemmin ilmestyneet seuraavat julkaisut:

- 2002:1** Tietoyhteiskunta Helsingin kaupunkirakenteen ja –kehityksen muokkaajana
- 2002:2** Yleiskaava 2002 luonnoksen vaikutuksen arviointi
- 2002:3** Helsingin Yleiskaava 2002 kaavaluonnoksen vaikutus selvitys; Liikenne
- 2002:4** Helsingin Yleiskaava 2002:n vaikutus selvitys; Ihmisten elinolot ja elinympäristö
- 2002:5** Arviointi Helsingin Yleiskaava 2002:n vaikutuksista Natura-alueisiin