



---

***Helsingin Yleiskaava 2002***  
*Osallistumisen yhteydessä saadut  
kommentit ja vastineet*

---





*Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston  
Kaavoitusosaston selvityksiä 2001:9*

*Yleiskaavatoimisto*

***Helsingin Yleiskaava 2002  
Osallistumisen yhteydessä saadut  
Kommentit ja vastineet***

*13.12.2001*

Tekijä(t)			
Yleiskaavatoimisto			
Nimeke			
Helsingin Yleiskaava 2002 Osallistumisen yhteydessä saadut kommentit ja vastineet			
Sarjan nimeke			
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä			
Sarjanumero	2001: 9	Julkaisu-aika	13.12.2001
Sivuja	112	Liitteitä	3
ISBN	-	ISSN	1235-4104
Kieli koko teos	FIN	Yhteenvedo	FIN
Tiivistelmä			
<p>Raportti on yhteenvedo Yleiskaava 2002 luonnoksen valmistumiseen mennessä saaduista asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen mielipiteistä. Aiheittain ja alueittain ryhmiteltyjen mielipiteiden jälkeen yleiskaavatoimiston suunnittelijat ovat kirjoittaneet lyhyet vastineet kuhunkin kokonaisuuteen. Raportti muodostaa yhdessä Yleiskaava 2002 luonnoksen kanssa Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston vastauksen saatuihin mielipiteisiin.</p> <p>Raportin runkona on vuonna 2000 kirjoitettu yhteenvedo asukkaiden esittämistä, yleiskaavaa koskemista näkemyksistä. Raportin <i>kursiivilla</i> kirjoitetut osat ovat tiivistelmiä vuoden 2000 kesäkuun jälkeen asukkailta, yrityksiltä ja yhteisöiltä saapuneesta palautteesta. Vastineet on kirjoitettu lukujen tai alalukujen perään.</p>			
Avainsanat			
Ehdotukset, vastaukset, yleiskaava			
Asiasanat			
HELSINKI YLEISKAAVA 2002 OSALLISTUMINEN ASUKKAAT MIELIPITEET VASTINEET			
UDK 711.14		711.4-14	

## ALKUSANAT

*Osana Yleiskaava 2002:n laatimista asukkaille ja muille intressiryhmille on järjestetty tilaisuuksia, joissa on esitelty yleiskaavatyön etene- mistä ja kerätty mielipiteitä. Näiden lisäksi asukkaat, kansalaisjärjes- töt, yritykset ja muut yhteisöt ovat lähettäneet näkemyksiään Helsingin kehittämistä ja yleiskaavoitukseen liittyvistä asioista koko yleiskaavatyön ajan.*

*Tähän käsillä olevaan raporttiin on koottu yhteenvedo kaikista marras- kuun 2001 puoleen väliin, eli yleiskaavaluonnoksen valmistumiseen mennessä saaduista mielipiteistä. Raporttiin on myös kirjattu yleiskaavovojittajien vastineet esitettyihin mielipiteisiin. Yhdessä Yleiskaava 2002 luonnoksen kanssa raportti muodostaa Helsingin kaupunkisuunnittelu- viraston vastauksen saatuihin mielipiteisiin.*

*Raportin tarkoituksena on koota eri tahojen mielipiteet yhdeksi kokonaisuudeksi, jolloin mielipiteet ovat kaikkien saatavissa. Raportti tukee näin Yleiskaava 2002 luonnoksesta vuodenvaihteessa 2001/2002 aloi- tettavaa keskustelua.*

# SISÄLLYSLUETTELO

## Johdanto

<b>Helsingin Yleiskaava 2002</b>	<b>4</b>
<b>Raportin tarkoitus ja lukuohje</b>	<b>5</b>

<b>Asukkaiden ja yhteisöjen näkemyksiä yleiskaavan lähtökohdista</b>	<b>6</b>
--	----------

<b>Helsinki ja seudun kehittämistavoitteet</b>	<b>6</b>
Pääkaupunkiseudun vaikutusalueen kehittäminen	6
Pääkaupunkiseudun kehittäminen	6

<b>Väestönkasvu ja Helsingin kehittäminen</b>	<b>8</b>
Väestönkasvu	8
Helsingin kehittäminen	9

<b>Asuntorakentaminen ja asuminen</b>	<b>12</b>
Kaupunkirakenne ja uusien asuinalueiden sijoittaminen	12
Tiivistäminen	13
Asuntoalueiden viihtyisyys ja laatu	14
Rakennusten korkeus	15
Asumisväljyys	16
Asuntokuntakoko, asuntotyypit	17
Asumisen kalleus	17
Segregaatio	18

<b>Työpaikat ja toimitilat</b>	<b>19</b>
Työpaikkakehitys	19
Työpaikkojen ja toimitilojen sijainti	20

<b>Energialaitokset ja varikot</b>	<b>21</b>
------------------------------------	-----------

<b>Palvelut</b>	<b>22</b>
-----------------	-----------

<b>Rakennetun ympäristön suojeleminen</b>	<b>23</b>
---	-----------

<b>Ympäristönäkökohdat</b>	<b>23</b>
----------------------------	-----------

<b>Viheralueet ja puistot</b>	<b>24</b>
Keskuspuisto	26
Jokilaaksot	26
Kansallinen kaupunkipuisto / Helsinginpuisto	26

<b>Rannat, saaret ja meren täytöt</b>	<b>28</b>
---------------------------------------	-----------

<b>Liikenne ja liikkuminen</b>	<b>31</b>
Liikenteen kehittäminen	31
Yksityisautoilu ja joukkoliikenne	31
Kevytliikenne	32
Työmatkaliikenne	32
Pysäköinti ja autoilumaksut	32

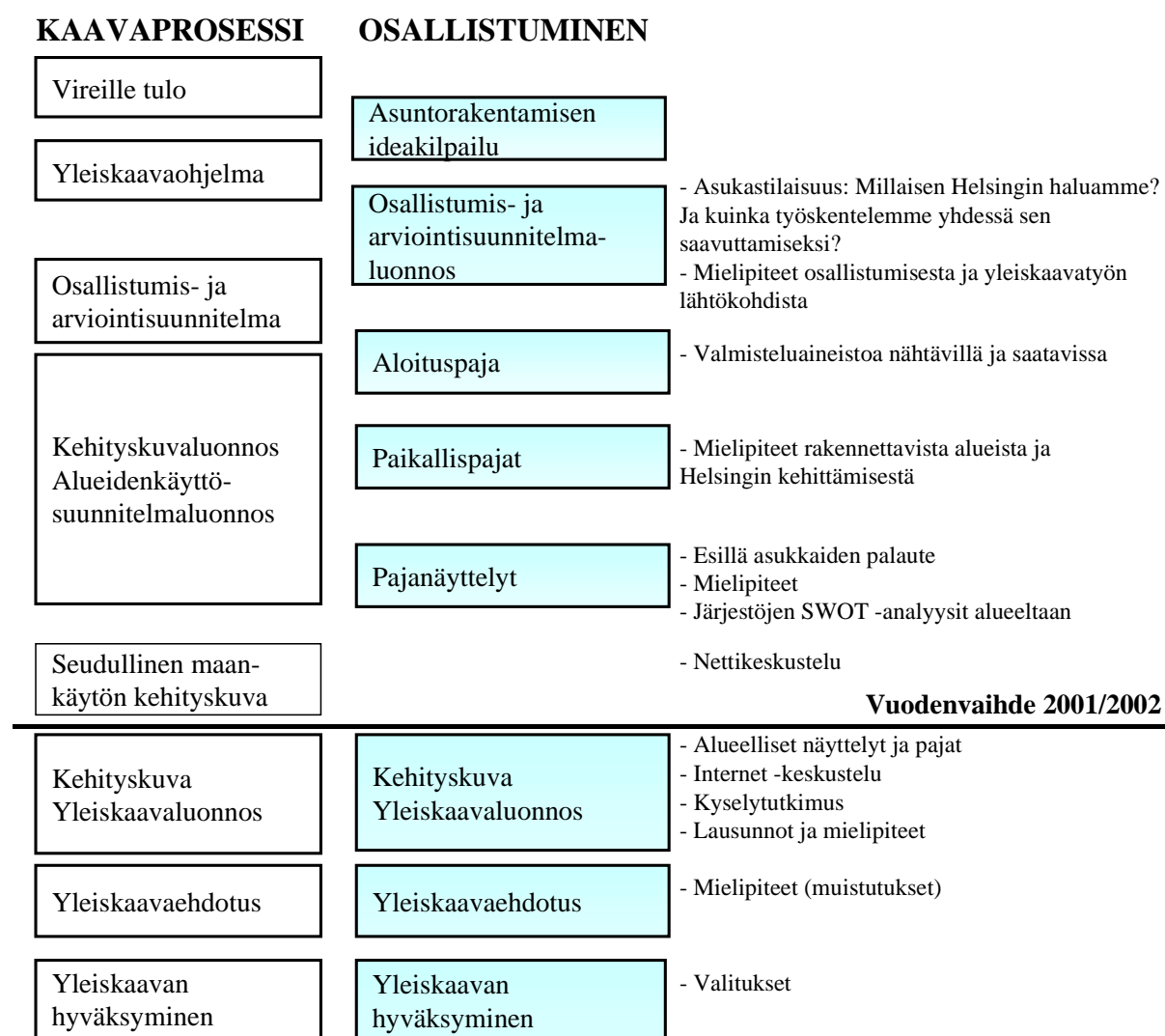
Liikenteen haitat	34
Liikenneyhteydet	34
Metro	38
Kansainvälinen liikenne	41
<b>Asukkaiden näkemyksiä alueiden suunnittelusta</b>	<b>43</b>
<b>Kantakaupunki ja Lauttasaari</b>	<b>43</b>
Kantakaupunki yleensä	43
Kamppi, Töölönlahti, Eteläsatama	43
Merisatama, Munkkisaari, Hernesaari, Melkki, Jätkäsaari	44
Ruoholahti, Salmisaari, Lapinlahti, Taivallahti, Rajasaari	45
Meilahti, Laakso, Niemenmäki	46
Merihaka, Hakaniemi, Kallio, Alppila, Sörnäinen, Vallila,	
Sompasaari, Kyläsaari, Arabianranta, Käpylä, Koskela, Pasila	47
Lauttasaari	50
Suomenlinna	57
<b>Läntinen ja pohjoinen Helsinki</b>	<b>58</b>
Lehtisaari	58
Munkkiniemi, Tali, Pikku-Huopalahti, Pajamäki, Haaga,	
Pitäjänmäki, Lassila, Konala, Hakuninmaa	62
Malminkartano	64
Maunula	67
Pakila, Oulunkylä, Paloheinä, Tuomarinkylä, Tuomarinkartano	68
<b>Koillinen Helsinki</b>	<b>69</b>
Viikinmäki, Viikki	69
Pukinmäki, Savela, Pihlajamäki, Malmi	71
Tattarisuo, Tapanila, Heikinlaakso, Puistola, Tapulikaupunki, Suutarila	74
<b>Itäinen Helsinki</b>	<b>77</b>
Kulosaari, Kivinokka	77
Herttoniemenranta, Herttoniemen teollisuusalue, Roihuvuori,	
Tammisalo, Roihupelto	77
Itäkeskus, Puotila, Vartiokylä, Vartioharju, Myllypuro, Kivikko	78
Vuosaari	79
Vartiosaari	83
Laajasalo	85
Jollas, Santahamina, Vallisaari	88
<b>Liitteet:</b>	
<b>Liite 1</b> Helsingin Yleiskaava 2002. Tähänastiset vaiheet sekä nykytilanne ja tulevat vaiheet.	89
<b>Liite 2</b> Luettelo yhdistyksistä ja yhteisöistä, jotka ovat esittäneet näkemyksiä Yleiskaava 2002:n valmistelua varten.	92
<b>Liite 3</b> SWOT -analyysitaulukot	94

## JOHDANTO

### HELSINGIN YLEISKAAVA 2002

Kaupunginvaltuusto ja –hallitus totesi vuonna 1996, että Helsinkiin on syytä alkaa laatia uutta yleiskaavaa. Yleiskaava 2002 on edennyt marraskuun lopussa 2001 luonnosvaiheeseen. Luonnoksen käsittely kaupunkisuunnittelulautakunnassa alkaa 13.12.2001. Tarkoituksena on, että se esitellään kaupunkilaisille ja muille osallisille vuoden 2002 alussa.

Yleiskaavaprosessi on esitetty seuraavassa kuvassa. Vasemmalla puolella kuvataan kaavaprosessi ylhäältä alaspäin etenevänä. Harmaissa laatikoissa on kuvattu se, kuinka asukkaat ja yhteisöt ovat voineet osallistua kuhunkin kaavavaiheeseen. Yksityiskohtaisesti yleiskaavan vaiheet on esitetty liitteessä 1 tämän raportin lopussa.



Luonnosvaiheen osallistuminen alkuvuodesta 2002 koostuu useasta osasta. Yleiskaavan valmistelusta ja luonnoksen sisällöstä jaetaan tietoa tiedotuskanavia käyttäen ja alueellisten kaavanäyttelyiden avulla. Asukkaille tarjotaan tilaisuus ryhmäkeskusteluun ja mielipiteen muodostamiseen luonnosvaiheen kahdeksassa paikallispajassa ja internetin keskustelupalstan välityksellä ([www.hel.fi/ksy](http://www.hel.fi/ksy), Valmisteilla oleva yleiskaava). Niitä asukkaita varten, jotka eivät tule järjestettyi-

hin tilaisuuksiin, on käynnissä 1000 helsinkiläisen otokseen perustuva kyselytutkimus. Tutkimuksen teemoina ovat mm. tietämys Helsingistä ja kaavoituksesta, osallistumishalukkuus sekä asuinalueeseen liittyvät kysymykset.

Osallistumistilaisuuksista ja lausunnoista saadun palautteen sekä jatkoselvitysten ja -suunnittelun perusteella valmistellaan yleiskaavaehdotus niin, että kaupunkisuunnittelulautakunta voi käsitellä sen viimeistään elokuussa 2002. Lautakunta lähettää sitten ehdotuksen kaupunginhallitukselle esittäen, että yleiskaavaehdotus asetetaan julkisesti nähtäville ja että ehdotuksesta pyydetään lausunnot.

Nähtävillä olon ja lausuntojen jälkeen kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelee saadut muistutukset ja lausunnot sekä yleiskaavaehdotuksen vuodenvaihteessa 2002/2003. Aikataulun mukaan ehdotus etenee alkuvuodesta 2003 kaupunginhallituksen kautta kaupunginvaltuustoon niin, että kaupunginvaltuusto voi hyväksyä yleiskaavan toukokuussa 2003.

## RAPORTIN TARKOITUS JA LUKUOHJE

Käsillä oleva raportti on yhteenveto Yleiskaava 2002 luonnoksen valmistumiseen mennessä (marraskuun 2001 puoliväli) saaduista asukkaiden,<sup>1</sup> yritysten ja yhteisöjen<sup>2</sup> mielipiteistä. Raportti muodostaa yhdessä Yleiskaava 2002 luonnoksen kanssa Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston vastauksen saatuihin mielipiteisiin. Raportin runkona on vuonna 2000 kirjoitettu yhteenveto asukkaiden esittämistä näkemyksistä.<sup>3</sup> Raportin *kursiivilla* kirjoitetut osat ovat tiivistelmiä vuoden 2000 kesäkuun jälkeen asukkailta, yrityksiltä ja yhteisöiltä saapuneesta palautteesta. Tämä uusi palaute on sijoitettu kunkin luvun loppuun. Vastineet on kirjoitettu lukujen tai alalukujen loppuun otsikon **Vastine** alle.

Raportin ensimmäinen osa käsittelee Yleiskaava 2002:n lähtökohtia. Osaan on koottu mielipiteet ja vastineet muun muassa väestönkasvusta, Helsingin kehittämisestä, uusien asuinalueiden sijoittamisesta, viheralueista ja rannoista. Tässä osassa on pääosa liikennettä koskevista näkemyksistä.

Osaan kaksi on koottu näkemykset ja vastineet, joissa käsitellään kaupunginosia tai muita niitä pienempiä nimettyjä kohteita. Ne on esitetty siten, että kantakaupungin jälkeen tulevat läntisen ja pohjoisen, seuraavaksi koillisen ja viimeisenä itäisen Helsingin kaupunginosat.

Liitteessä kaksi on luettelo yhdistyksistä, jotka ovat esittäneet mielipiteensä yleiskaavasta.

Liitteessä kolme ovat yhteenvetotaulukot yhdistysten ja kaupunkilaisten laatimista SWOT -analyysistä. Yhteenvedot on julkaistu jo aiemmin raportissa Asukkaiden yleiskaava.

---

<sup>1</sup> Tässä raportissa *asukas* -termiä on käytetty väljässä merkityksessä. *Asukkailla* tarkoitetaan yksittäisiä henkilöitä ja/tai kansalaisjärjestöjä, esimerkiksi asukas yhdistyksiä, seuroja ja luonnonsuojelujärjestöjä. Alueella asuvien lisäksi *asukkaat* voivat olla muun muassa ympäristön käyttäjiä, alueella työssä käyviä tai muita, joiden oloihin kaavalla saattaa olla huomattavaa vaikutusta.

<sup>2</sup> Yhteisöllä tarkoitetaan tässä mielipiteitään ilmaisseita julkisia organisaatioita ja näiden sekä yritysten edunvalvontaa harjoittavia yhdistyksiä ja seuroja.

<sup>3</sup> Helsingin yleiskaava 2002, Osallistuminen ja arviointi, Asukkaiden yleiskaava. Yhteenveto asukkaiden esittämistä, yleiskaavaa koskevista näkemyksistä vuoden 1999 alusta vuoden 2000 kesäkuun loppuun. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiä 2000:1, 13.10.2000.



## ASUKKAIDEN JA YHTEISÖJEN NÄKEMYKSIÄ YLEISKAAVAN LÄHTÖKOHDISTA

### HELSINKI JA SEUDUN KEHITTÄMISTAVOITTEET

#### Pääkaupunkiseudun vaikutusalueen kehittäminen

\* Pääkaupunkiseudun kasvu- ja kehittämistavoitteissa pitää ottaa huomioon koko maan tasapuoliset kasvu- ja kehittämistavoitteet sekä tavoite luopua kasvusta asumisen ja työssäkäynnin laatua turvaavana tekijänä.

\* Helsinki on ainoa sen mittakaavan kunta Suomessa, että se voi vaikuttaa kansalliseen aluepolitiikkaan. Elämisen edellytyksiä tulee olla muuallakin kuin pääkaupunkiseudulla.

\* Väestönkasvu, asuntojen tarve, liikennesuunnittelu jne. eivät ole vain pääkaupunkiseudun ongelma, vaan ne pitää ratkaista koko Uudenmaan alueella. Asuinrakentamiseen pitää tutkia ratojen varret, uudet pienkaupungit, nauhakaupungit ja niin edelleen.

\* Pääkaupunkiseudun rakentamispaineita pitäisi suunnata laajemmalle alueelle. Helsingin olisi edistettävä pitkän matkan työmatkajoukkoliikennettä kehyskuntiin, esimerkiksi Lahteen ja Lohjalle. Tällöin kaukana olevista keskuksista voisi käydä Helsingissä töissä. Eräs Helsingin uhkista onkin se, että hyvin toimeentulevat ihmiset – ne, joilla on vaihtoehtoja – äänestävät jaloillaan eli muuttavat pois Helsingistä epäviihtyisyyden vuoksi.

\* *Yleiskaava 2002:n lähtökohtana tulee olla Helsingin ja pääkaupunkiseudun kilpailuedellytysten turvaaminen Itämeren piirissä.*

\* *Pääkaupunkiseutua on tarkasteltava kokonaisuutena, ei kunnittain. Esim. länsimetro ja oikorata Lahteen edustavat tätä kokonaisvaltaista ajattelua. Myös asuntorakentamisessa pitäisi nähdä, että maata on ratojen ja pääväylienkin lähietäisyydellä runsaasti, kun ajattelu ulotetaan esim. Kirkkonummelle, Rii-*

*himäelle ja Sipooseen. Helsinki ja pääkaupunkiseutu eivät voi olla maaseutukylän laajennettuja versioita. Aluetta on kehitettävä suurkaupunkimaiseen suuntaan. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että kaikki rakennettaisiin täyteen. Rantojen urbaani käyttö tarkoittaa venesatamia, virkistysalueita, uimarantoja, matonpesupaikkoja, ulkoilualueita, luonnontarkkailupisteitä jne. Osa rannoista on jätettävä luonnontilaisiksi.*

#### Vastine:

Helsinki on osa koko maan taloudellista rakennetta ja maamme ainoana suurkaupunkina sen ehkä tärkein tuotannollinen resurssi. Helsinki itse voi vaikuttaa koko maan elämisen edellytyksiin vain olemalla itse toimiva, tehokas ja kansainvälisesti kilpailukykyinen kaupunki. Tämä edellyttää muun muassa riittävää ja laadukasta asuntotuotantoa.

Liikenneyhteyksien, ennen muuta raideliikenteen kehittäminen niin Uudellemaalle kuin koko Suomeenkin on sekä Helsingin että koko maan edun mukaista.

#### Pääkaupunkiseudun kehittäminen

\* Kehityskuvan pitää alkaa pääkaupunkiseudun tarkastelulla. Näkökulma pois Helsingistä ja tarkastelu pääkaupunkiseudulle.

\* Muuttopainetta on jaettava koko pääkaupunkiseudulle. Kehyskuntien pitää ottaa osa paineesta, kuntarajat eivät saa olla syy maapulaan. Kaavoitusta tulee tarkastella kokonaisuutena ja siinä tulee huomioida Helsingin naapurikuntien tarjoamat, nyt hyödyntämättömät, mahdollisuudet. Helsingistä ei tarvitse mennä kuin 15 km kauemmaksi, kun rakennusmaata löytyy paljon.

\* Helsingin kaupunkisuunnittelun tulee pyrkiä suunnittelussaan mahdollisimman hyvään yhteistyöhön ympäristökuntien kanssa. Yh-

teistyöstä ei saa unohtaa asukkaita eikä demokraattista päätöksentekojärjestelmää.

\* Yleiskaavatyötä voidaan tehdä vain yhdessä muiden pääkaupunkiseudun kuntien kanssa. Kuntien rajoja tuijottamalla ja kilpailemalla veronmaksajista tehdään kaavoituksessa helpposti epämielekkäitä ratkaisuja ja korvaamattomia vahinkoja. Naapurikunnissa rakentaminen tulee sijoittaa raideliikenneväylien ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle.

\* Pitäisi keskustella Helsingin, Espoon ja Vantaan yhdistämisestä.

\* Asukkaiden toivomaa omakoti- ja rivitaloasumista on syytä osoittaa radan varteen nauhakaupungeiksi ja alakeskuksiksi. Esim. Vantaalle, Espooseen ja Sipooseen sopivat tiiviit pientaloalueet. Espoon ja Vantaan jo pilatuille asuinalueille voidaan ohjata muualta maasta ja ulkomailta tänne tulevaa väkeä.

### **Espoo**

- Helsingin ja Espoon yhdistämistä voisi harkita. Espoossa on maata ja alhainen asukastiheys. Helsingissä on osattu paremmin kaupunkirakenteen kehittämisen.
- Helsingin ja Etelä-Espoon yleiskaavaprosessit on yhdistettävä ja keskeytettävä kunnes maakuntakaava tehdään. Jos Espoon suuret asutuskeskittymät toteutuvat ja Helsinki lisää työpaikkaomavaraisuutta suunnitelulla tavalla, on metrosta huolimatta odotettavissa, että autoilu kasvaa. Sisällöntuotannon ammattiteissa ei turvaututa joukkoliikenteeseen. Lisäksi kaupallisten keskittymien vetovoima yhdessä pienten asutusyksiköiden ja riittämättömien vapaa-ajanpalveluiden kanssa lisää auton käyttöä vapaa-ajalla.
- Helsingin ja Espoon tulisi suunnitella yhteinen raja-alueensa yhdessä, esim. Keilaniemi–Otaniemi–Tali–Pitäjämäki.
- Espoossa on järkevää rakentaa tulevan metron varrelle.

### **Vantaa**

- Vantaalla rakentaminen tulee sijoittaa hyvien raide- ja joukkoliikenneyhteyksien varteen.

- Myyrmäkeen ja Länsimäkeen voisi rakentaa lisää.
- Helsingin tulee tehdä yhteistyötä Vantaan kanssa kaavoituksen lisäksi liikennesuunnittelussa.
- Palvelutasoltaan kuihtuneet lähiöt etenkin Vantaalla voisivat saada piristysruiskeen lisäväestä.

### **Sipoo**

- Sipooseen voidaan suunnata asuinrakentamista, koska sinne on olemassa hyvät liikenneyhteydet ja sinne on mahdollista järjestää hyvät joukkoliikenneyhteydet esimerkiksi jatkamalla itämetroa.
- Sipoossa on tilaa ja mahdollisuus rakentaa väljästi ja tasokkaasti vaikkapa pientalo-yhdyskuntia tai ekoalueita.
- Raideliikenne ja rakentaminen Sipooseen on kannatettava vaihtoehto. Itäsalmi- Söderkulla on vain 15 minuutin päässä Herttoniemestä.

### **Kirkkonummi**

- Kirkkonummella on hyvää rakennusmaata ja nopea raideliikenne jo valmiina.

### **Vastine:**

Osittain asukaspalautteesta johtuen laadittiin vuoden 2000 aikana kuntien yhteinen maankäytön kehityskuva, jossa olivat mukana Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa sekä Sipoo. Kuntien yhteinen maankäytön kehityskuva on otettu huomioon Helsingin Yleiskaava 2002 työssä.

On kuitenkin osoittautunut, että yhteistyöllä ei voida omia ongelmia siirtää muiden ratkaistavaksi. Jokaisella on oma vastuunsa seudun kehittämistä ja omat yksilölliset ratkaisunsa asioiden hoitamiseksi.

Seudullinen yhteistyö toimii myös Uudenmaan liitossa parhaillaan laadittavana olevan Uudenmaan maakuntasuunnitelman ja maakuntakaavan valmistelussa sekä YTV:ssä laadittavana olevan pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä PKS 2025 suunnitelman laadinnassa.

## VÄESTÖNKASVU JA HELSINGIN KEHITTÄMINEN

### Väestönkasvu

\* Väestölukujen kehitystä tulee tarkastella koko seudun näkökulmasta. Tavoitteena haalia ”iso potti” väkeä omaan kuntaan on vanhanaikaista ja antaa tälle suunnitelmalle häntäänneen leiman.

\* Väestöennuste on suhteutettava kaupungin toimivuuteen. Kaupungin kehitys on muuta kuin vastaamista kasvupaineisiin. Pyrkimällä ratkaisemaan muuttopaineongelman rakennamme kaupunkimme pilalle.

\* Asukasluvulle olisi asetettava jonkinlainen asukasviihtyisyyden takaava yläraja.

\* Helsingin seudun tulee varautua vain vähäiseen väestönkasvuun. Myös väestömäärän vähenemiseen on varauduttava opiskelijoiden muuttaessa muualle, vanhusten suhteellisen osuuden kasvaessa sekä mahdollisten työmarkkinoiden muutosten myötä.

\* Yleiskaavalla voidaan vaikuttaa kasvuun ja kasvua on pyrittävä hillitsemään aktiivisesti.

\* Kehityskuvassa pitää olla vaihtoehtoisia väestöennusteita, esimerkiksi ”rajoitetaan kasvua” -vaihtoehto.

\* Vaikka Helsinki on pääkaupunkiseudun keskeinen kunta, ei kaupungin väkiluvun kasvua saa keinotekoisesti kiihdyttää voimakkaalla rakentamisella.

\* Väkiluvun kasvu on yksipuolinen elinvoimaisuuden mittari ja se ei itsestään lisää elinvoimaisuutta. Kaivataan laadullisia mittareita hyvinvoinnista.

\* Helsingin asukasmäärätavoite on asetettu liian suureksi, jolloin rakennusmaata pitää hankkia väkisin. Paljon tärkeämpää on parantaa kaupungin nykyistä laatua ja asuinoloja kuin kasvattaa suuresti asukasmäärää, joka johtaa jatkuviin kasvuongelmiin. Esitetyistä

### Väestöennusteet

- Kehityskuvassa ei ole selvitetty väestöennusteiden perusteita. Yleiskaava 2002:n tarpeellisuutta on perusteltu ”pääkaupunkiin suuntautuneella voimakkaalla muuttoliikkeellä 1990-luvulla”. Tämä on tilastotieteellinen kupla, joka johtuu kotikuntalain tuomasta tilastointikäytännön muuttumisesta. Vuodesta 1993 lähtien opiskelijoiden on pitänyt kirjata itsensä pysyvästi täällä asuviksi. Ennen tätä tänne muuttaneet opiskelijat eivät näkyneet tilastoissa täällä asuvina. 47 000 hengen väestölisäyksestä vuosina 1991-1997 ainakin 33 000 oli opiskelijoita. Todellinen väestönkasvu on siis ollut varsin pientä eikä anna aiheutta uuden yleiskaavan laatimiselle.
- Koska ehdotus perustuu virheellisille luvuille, tärkeät näkökulmat puuttuvat, on aloitettava koko suunnittelutyö alusta kaupunkilaisten kanssa.
- Työvoiman kysyntätarpeet ovat ennusteissa erittäin epätarkkoja. Tällä hetkellä ei ole tietoa mihin suuntaan tuotantorakenteen muutos kulkee, mitä informaatioyhteiskunta tulevaisuudessa tarkoittaa sekä taloudellisen kasvun moottorina että työvoimarakenteen uudistajana, miten pitkälle hyvinvointivaltiota voidaan purkaa, löytyykö kompensoivia palveluja ja jos löytyy, mikä on niiden työllistävä vaikutus. Asuntopolitiikan suuntaviivoista ja aikatauluista voidaan puhua vasta, kun näihin kysymyksiin on löydetty vastaus. Miksi lähtökohdaksi on otettu ”tilavaraukset maksimivaihtoehtojen pohjalta”? Yleiskaava 1992 näyttää hyvin kestävän pääkaupungin muutoksen paineet ja on perusta, jolta epävarmaa tulevaisuudenkuvaa voidaan edelleen tarkentaa.
- Väestön kasvuennusteissa nojataan liikaa lineaarisen taloudellisen kasvun malliin. Lineaarista kasvun mallia tulee kritisoida.

kasvuvaihtoehtoista on paras yleiskaava 1992 mukainen kasvuvaihtoehto.

\* Kaupungin virkamiehien esittämä näkemys, että palvelut häviävät ellei kasvua hyväksytä on hyväksi koetun ja tasapainoisen kaupunkirakenteen kannalta kestävä. Jos tälle tielle mennään, mihin asetetaan kasvun rajat.

\* Helsingin kuin koko Suomen väkiluku kääntyy laskuun viimeistään 2020 tienoilla. Väkimäärän yhtä huippua varten ei kannata elintärkeitä lähikeitaita hävittää.

*\* Seudulla on varauduttava pitkään väkiluvun kasvuun. Lisäksi on tärkeää, että maankäytön suunnittelua varten ehdotetaan tilavaraukset tehtävän maksimivaihtoehdon mukaan. Uusia asuntoalueita tulee laajentaa ja tehostaa ennen kaikkea kantakaupungissa ja sen läheisyydessä sekä liikenteellisesti hyvillä paikoilla muualla. Maksimivaihtoehdon mukainen väestönkasvu valittuna oletukseksi voidaan parhaiten turvata asuntojen riittävyys myös siinä tapauksessa, että väestönkasvu olisi huomattavan suuri.*

*\* On luonnollista, että väkiluvun kasvusta merkittävä osa kohdistuu Helsinkiin. Se ei saa olla kuitenkaan itsetarkoitus, vaan osa kasvusta suuntautuu luonnollisesti pääkaupunki-seudun muihinkin kaupunkeihin tai muihin lähikuntiin.*

## Vastine

Helsingin seudun väestönkasvu ilmentää yhteiskuntakehitystä, jonka kieltämiseen Helsingillä ei ole mitään syytä eikä mitään keinoja. Suomen talouden tarvitsemat uudet työpaikat syntyvät suurkaupunkialueella, eikä niiden syntymistä voida eikä haluta estää, vaan pikemminkin tukea.

On myös hyväksyttävää, että ihmiset hakeutuvat Helsingin seudulle työpaikkojen ja paremman toimeentulon toivossa. Helsinki ympäristöineen on monessa muussakin suhteessa hyvä ja tavoittelemisen arvoinen elinympäristö. Suunnittelun tavoitteena ei voi olla muu kuin kaupungin tekeminen entistäkin haluttavammaksi ja antaa ihmisille mahdollisuus asumistoiveidensa toteuttamiseen.

Väestöennusteita laativat asiantuntijat Helsingin tietokeskuksessa, valtion tilastokeskuksessa, Uudenmaan liitossa ja YTV:ssä. Väestöennusteet ovat yhdensuuntaisia.

Informaatioyhteiskunnan tulevaisuus näyttää ehkä epävarmalta nykyisessä suhdannetilanteessa eikä sen todellisia vaikutuksia pitkälläkään tähtäyksellä voida varmuudella tietää. Teknologinen murros on kuitenkin tosiasia, joka tulee jättämään jälkensä yhteiskunnan

toimintaan. Tähänastisen kokemuksen mukaan vaikutus on voimakkaasti keskittävä.

## Helsingin kehittäminen

\* Helsinkiä tulee väestönkasvusta huolimatta rakentaa kaupunkikuvaa eheyttävästi ja kestävä kehityksen hengessä.

\* Väestönkasvu on väärä lähtökohta yleiskaavan laadinnalle. Helsingin suunnittelun pitää lähteä liikkeelle siitä, kuinka paljon Helsinki kestää rakentamista. Helsinkiä pitää kehittää edustavana pääkaupunkina ja hallinnollisena keskuksena sekä matkailukaupunkina. Helsinki on Suomen mainos ulkomaailmaan sekä ulkomaankaupan ja muun kansainvälisen toiminnan keskus.

\* Helsingin kehityksessä etusijalle tulee asettaa kaupungissa jo olevien ympäristö-, terveys- ja työttömyysongelmien sekä sosiaalisten ongelmien ratkaiseminen sekä olemassa olevien asuin- ja työpaikka-alueiden viihtyvyyden lisääminen. Taloudellisten ongelmien ratkaisukeinona ei tule käyttää muuttoliikkeen keinotekoisista kiihdyttämistä, vaan uusia, paikallistason päätöksenteon vahvistamiseen perustuvia säästöjä. Paikallistason aktivoitumisen kautta syntyy taloudellisesti tuottavaa toimintaa.

\* Yleiskaavan lähtökohtina tulee olla selkeä kokonaisnäkemys Helsingin maisemallisista ja kaupunkikuvallisista tavoitteista, kaupunkiympäristön visuaalisen monimuotoisuuden vaaliminen, pyrkimys kaupungin vahvojen puolien vahvistamiseen ja olemassa olevien ongelmien korjaamiseen sekä moniarvoisen kaupungin kehittäminen.

\* Asukasmäärän lisäämisellä ei saa sivuuttaa aiempia suunnitteluperiaatteita ja tuhota olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Lisärakentaminen hyvin harkittuihin kohteisiin yhdessä asukkaiden kanssa on asia erikseen.

\* Suunnittelussa on huomioitava tavallisen arjen toimivuus ja korkealaatuisuus niin, että tavoiteltu kaupunkirakenne mahdollisimman hyvin tukee ja vastaa kuntalaisten arvomaailmaa. Tulee käydä arvokeskustelua.

\* Kenelle Helsinkiä kehitetään, tänne tuleville vai täällä oleville ja mitä helsinkiläinen hyötyy kasvusta? Helsinki ei voi rajattomasti kasvaa niin, ettei sillä olisi haitallisia vaikutuksia ihmisten viihtymiseen ja toimintaan niin vapaa-ajalla kuin työnteossa. Halutaanko Helsingistä halvalla ja nopeasti rakennettu kaupunki, jossa on muutamia "eliittialueita"?

\* Yleiskaavassa on unohdettu pääkaupungin kehittäminen helsinkiläisen näkökulmasta. Suunnittelun keskeisenä vaikuttimena tuntuu olevan paniikinomainen hätä siitä, mihin Helsinki mahdollistaa asumaan kaikki kansalaiset, joiden oletetaan muuttavan tänne.

\* Suunnittelussa pitää kunnioittaa kaupunkikuvallisten arvojen lisäksi luonnonarvoja ja maisema-arvoja sekä huomioida ihmisten sosiaaliset tarpeet. Museovirasto pystyy suojelemaan rakennuskohteita, luonnonsuojelijat luontoa. Kuka suojelee arvokkaita elinympäristöjä?

\* Suunnittelun lähtökohta tulee olla monisukupolvinen asukasysteemi, ei liike-elämä. Liike-elämän tarpeet tulee huomioida, mutta sosiaalisten, terveydellisten ja ympäristöhaittojen määrän vähentäminen on ehdottomana reunaehtona.

\* Helsingin kilpailuvaltti ei voi olla se, mitä kaikki muutkin tarjoavat: kylmä bisnes, liikenne ja ruuhkat, vaan vireä elinkeinoelämä, tasokas asuminen, korkealaatuinen kulttuurielämään ja tiede sekä kaikki tämä tavallisen ihmisen arkeen sujuvasti nivellettynä.

\* *Helsinki on viime vuosina kiitettävästi muuttanut elinkeinopolitiikkansa suuntaa. Elinkeino toiminnan kehittämistä ei tule pitää muusta toiminnasta irrallisena vaan se tulee kytkeä entistä tiiviimmin osaksi suunnittelua ja kaavoitusta.*

\* *Kaupunkisuunnittelulautakuntaan keväällä 2001 tuotu "kehityskuva" ja sen paranneltu versio uusine nimineen ovat uskomaton yritys selittää Helsingin ja pääkaupunkiseudun tulevaa kehitystä. Siinä ovat sekaisin ja naiivisti tulkittuina ja osittain väärin ymmärrettyinä-*

### Kasvun haitat

Kasvun vaikutukset ja haitat on tuotava esiin. Kehityskuvassa kasvun haittoina mainitaan ainoastaan asuntojen hinnan nousu.

Asuntokerroksalan tuntuva lisääminen tuo mukanaan runsaasti ei-toivottuja vaikutuksia, esimerkiksi:

- viheralueet pienenevät, luontoa, rantoja ja merenlahtia rakennetaan, maisema turmeltuu,
- ilmansaasteet ja autoilu lisääntyvät, liikkumisolosuhteet heikentyvät,
- kaupunginosien omaleimaisuus vaarantuu,
- kasvu vaatii investointeja, sillä kadut ja palvelut maksavat,
- rajun kasvun seurauksena tulee sosiaalisia ongelmia ja ongelmia terveyden- ja sairaanhoidon palveluiden järjestämisessä,
- asumisväljyys ei kasva,
- kasvu johtaa hätäpäiseen rakentamiseen,
- lisärakentaminen kiihdyttää muuttoliikettä ja asuntojen hinnat eivät laske,
- nopea kasvu johtaa hallitsemattomiin sosiaalisiin ja ekologisiin ongelmiin.

*kin "uuden talouden", "global cities" –teesien ja individualisoituvan urbanismin selitysmallit. Sekamelskaa täydentävät kömpelöt yritykset kuvata kaupunkikulttuurin muutosta.*

**Kehityskuvaehdotus**

- Ehdotukseen kaivataan tanakampaa näkemystä kaupunkikulttuurisesta näkökulmasta.
- Se on hyvin kielteinen ja kovia arvoja kannattava. Siitä puuttuu ihanteellisuus.
- Se on kasa tilastoja ja väitteitä, joista puuttuvat lähteet ja viitteet. Siinä tulisi olla analyysi tai visio niiden pohjalta. Sen tulisi esittää tavoitellun eikä pakotetun kehityksen periaatteita.
- Se on kokonaisotteeltaan paluuta lyhytnäköiseen, vaihtoehdottomaan teknokratiaan, kuten koko yleiskaava.
- Siinä ei näy koulutus- ja sosiaalipoliittiset kysymykset.
- Siitä puuttuu kommentit työpaikkojen, palveluiden ja asuntojen suhteesta toisiinsa ja millaisia ympäristöjä pyritään luomaan.
- Siinä puhutaan vaan kerrosneliömetreistä, raitteista ja maanteistä. Missä on paremman ympäristön tekeminen eli olemassa olevien yhdyskuntarakenteiden kehittäminen?
- Siitä puuttuu määritelmät, mikä on Helsingin pitkäntähtäimen suunta. Suullisesti on esitetty ”Helsingin halua kasvaa eurooppalaiseksi, merkittäväksi metropoliksi” ja ”sisällöntuotannon eurooppalaiseksi aluekeskukseksi”.

Mikäli Helsinki haluaa Euroopan tason metropoliksi on kehityskuvassa otettava kantaa mm. seuraaviin asioihin:

- Mitä ovat valtakunnan tason ja Helsingin kehityksen vaikutukset toisiinsa?
- Mikä on Helsingin asema pääkaupunkiseudun kehityksessä, sillä Euroopan tasolla ”Helsinki” on sama kuin koko pääkaupunkiseutu työssäkäyntialueineen.
- Mitä merkitsee Suomen sijainti suhteessa Venäjään ja Baltiaan.
- Miten 5 miljoonan asukkaan suomenkielinen kaupunki tulee kasvamaan Euroopan tason vaikuttajaksi? Mistä asukkaat saadaan ja keitä he ovat? Miten rahoitetaan muutto ja ylläpidetään palvelutasoa?
- Miten yhdyskuntarakenteen on kehityttävä vetovoiman säilyttämiseksi tai miten hyödynnetään toimivia kaupunginosarakenteita? Millaisia keskuksia tulevaisuudessa Helsingissä on, koska metropolissa ei voi olla vain yhtä keskusta.
- Mitkä ovat visiot vieraskielisten yhteisöjen syntymisestä – tarvitsevatko he palveluja ja tilavaruuksia?
- Miten kehittyy segregatio pääkaupunkiseudulla.

**Vastine:**

Kehittämisen lähtökohdissa on paljolti otettu huomioon esitetyt kommentit. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti kaupunkia kehitetään niin, että edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä. Helsingin pääkaupunkiasema ja kansainvälinen edustavuus ovat tärkeitä lähtökohtia. Hyvää asuinympäristöä ja laajoja valinnanmahdollisuuksia korostetaan samoin kuin elinkeinoelämän monipuolisuutta.

Yleiskaavan valmistelussa tavoitteena on ollut turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun. Arvokeskustelu on vuorovaikutusprosessin keskeinen osa. Arjen toimivuutta ja elinympäristön laatua koskevat tavoitteet ovat yhdensuuntaisia.

Kasvavassa kaupungissa ei voida yksinomaisena lähtökohtana pitää nykyisten asukkaiden nykyisten ongelmien ratkaisua. Yleiskaava tähtää tulevaisuuteen, jossa elinolojen on oltava hyvät yhtäläillä nykyisille kuin tulevillekin asukkaille.

Kaupungin kasvu asettaa kyllä vaatimuksia suunnittelulle, mutta ei mitään todellisia uhkia. Kuntien yhteisessä maankäytön kehityskuvassa kasvu on nähty voimavarana.

Kehityskuvaehdotusta koskevat näkökohdat ovat paljolti tulleet huomioonotetuiksi Seudullisen maankäytön kehityskuvan valmistelussa. Helsinki pyrkii olemaan kansainvälisessä vertailussa kilpailukykyinen kaupunki omassa kokoluokassaan ja laajemminkin. Tämä nähdään kansallisenakin etuna.

Helsinki on monissa kilpailukykyä ja kehittymisedellytyksiä koskevissa kansainvälisissä vertailuissa noussut kokoluokkaansa ylemmäksi. Kaupungin kasvu tuo paikkakunnalle uutta väkeä ja uusia kulttuurisia piirteitä. Suurkaupungin kulttuurisessa ilmapiirissä segregaaation riski on helpoimmin hallittavissa.

Helsinki on yhä selvemmin laajentunut metropolialueeksi, johon sen naapurikunnat sau-

mattomasti liittyvät. Kuntien yhteisessä maankäytön kehityskuvassa on esitetty seudullinen näkemys, jonka mukaan metropoli-alueen eri osat erikoistuvat ja profiloituvat omaleimaisiksi keskuksiksi ja siten täydentävät ja rikastuttavat seudullista kokonaisuutta.

## ASUNTORAKENTAMINEN JA ASUMINEN

### Kaupunkirakenne ja uusien asuinalueiden sijoittaminen

\* Uudet asuinalueet tulee sijoittaa siten, että ne jäsentyvät arkkitehtonisesti kaupunkikuvaan ja että ympäristön terveellisyys ja viihtyisyys myös jo rakennettujen alueiden osalta paranee.

\* Helsingin erityispiirteitä ja alueiden omaleimaisuutta tulee vaalia.

\* Moni-ilmeisen Helsingin suunnittelun ja rakentamisen perusajatukseksi on hyväksyttävä eri kaupunginosien omaleimaisuuden kunnioittaminen.

\* Helsingissäkin on voitava päättää, että joidakin luontoalueita ja asuinympäristöjä pitää voida säilyttää, vaikka asuntojen rakentamis-paineita onkin. On edesvastuutonta tukkia ja tuhota pysyvästi ainutlaatuisia rakennettua ja rakentamatonta ympäristöä.

\* Pitää olla alueita, joilla voi elää koko elämänsä ja pitää pohtia, miten kehitetään taantuvia alueita.

\* *Keskeisiä uusia asuinalueita tulee tehostaa. Uusia asuinalueita ei tule kuitenkaan sijoittaa yksinomaan metron tai junaradan varteen. Virkistyskäytön kannalta olemattomat viheralueet tulee ottaa asuntokäyttöön. Vaihtoehtona pitää olla myös niiden ottaminen yrityskäyttöön.*

### ”Ei lisärakentamista”

- Seudun asuntotuotannossa pääpaino tulee olla jo olemassa olevien rakennusten perus- ja ulkonäkökorjauksessa sekä muussa asumisviihtyvyyttä edistävässä suunnittelussa.
- Maan rajallisuus tulisi hyväksyä ja sopeuttaa rakentaminen tähän.
- Kaupunkirakenne on nykyisin hyvä. Miksi pitää rakentaa uusi asuinalueita? Uusia taloja voisi korkeintaan rakentaa teollisuuden tai sataman hylkäämälle maalle, mutta niitä ei saa painostaa siirtymään muualle.
- Helsinkiin ei tule rakentaa lisää. Olemassa oleva rakennuskanta säätelee kaupunkiin tulevien määrää luonnostaan. Voimavarat tulee keskittää jo nykyisten asuinalueiden viihtyisyyden lisäämiseen ja ongelmien poistamiseen.
- Tavoitteena tulee olla olemassa olevan asuin-kerrosalan pysyttäminen kutakuinkin nykyisellä tasollaan. Tuleekin suosia saneerausta ja rajoittaa uudisrakentamista uusille alueille.

### Vastine:

Esitettyjä näkökohtia ei voida pitää yleiskaavan lähtökohtina. Yleiskaavassa pyritään varmistamaan asuntotuotannon jatkuminen pitkälle tulevaisuuteen. Nykyisillä helsinkiläisillä on tarvetta asumistasonsa parantamiseen, mikä jo sinänsä edellyttää huomattavaa asuntotuotantoa. Asuntotuotannon rajoittamisella ei voida muuttoliikettä rajoittaa. Muuttoliikkeen jatkuminen johtaisi vain asumisen kallistumiseen ja asuinolojen huonontumiseen. Tutkimuksissa on todettu, että Helsingissä rakennetut uudet asunnot tulevat ensisijaisesti helsinkiläisten käyttöön.

Olemassa olevien rakennusten kunnostaminen ja korjaus on toivottavaa, mutta se ei ole yleiskaavalla ratkaistavia asioita.

### Vastine:

Esitetyt näkökohdat on pääsääntöisesti otettu huomioon yleiskaavaa laadittaessa. Kaupunginosien omaleimaisuuden kunnioittaminen ja jopa korostaminen on eräs seudullisen maankäytön kehityskuvan teemoista. Tämä on kuitenkin ymmärretty niin, että alueita kehitetään näistä lähtökohdista. Esimerkiksi pyrkimys siihen, että voisi asua pidempään, ehkä koko elämänsä samalla alueella edellyttää useimmissa tapauksissa uusien, entistä pa-

rempien ja entistä isompien asuntojen tarjoaa vanhan asutuksen sekaan tai sen tuntumaan. Yleiskaavassa osoitetaan laajoja luontoalueita virkistykseen ja suojeluun.

### Tiivistäminen

- Kohtuullinen lisärakennusmäärä saadaan hyvin aikaiseksi jo nykyisten rakennusalueiden tiivistämisellä ja mieluummin vaikka rakennusten korkeuden lisäämisellä, kuin luonnonarvojen tuhoamisella.
- Kaupunkirakennetta voidaan tiivistää, mutta ei ehdoilla millä hyvänsä. Merellisen ympäristön systemaattinen tuhoaminen ja laajat merenpohjan täyttämiset soivat kaupunkilaisten luontokäsitystä ja oikeudentajua vastaan. Huono rakennuspohja tietää aina kallista rakentamista. Uusia merenranta-asuntojen tehorakentamisella yritetään luoda uusia eliittialueita.
- Vanhojen alueiden tiivistäminen voi johtaa maisemien tukkoon rakentamiseen ja vanhojen kaupunginosien ominaislaadun ja luonteenomaisten piirteiden katoamiseen.
- Täydennysrakentaminen voidaan hyväksyä vain, jos se eheyttää kaupunkirakennetta palvelutasoa parantamalla. Tällöinkään asuinalueiden luonnetta ei saa oleellisesti muuttaa. Esimerkiksi pientaloalueen keskelle tai reunalle ei pidä rakentaa isoja kerrostaloja. Vanhoilla asuinalueilla rakennustehokkuus ei saisi juurikaan ylittää ympäröivien alueiden tehokkuuksia, jotta alueen rakennetun maiseman omaleimaisuus, miljöötyyppi ja asumisen laatu säilyvät. Tiivistäminen voi aiheuttaa asukkaille vierauden tunnetta ja paikallisidentiteetin heikentymistä.
- Mahdollisen vähäisen uuden rakentamisen tulee olla pientalovaltaista täydennysrakentamista sellaisille alueille, joissa rakentamisesta päästään yhteisymmärryksen alueella jo asuvien asukkaiden kanssa. Pientaloalueet suunnitellaan yhteistyössä alueella jo olevien ja mahdollisuuksien mukaan myös uusiin taloihin muuttavien asukkaiden kanssa.

**Keskustan tiivistämistä** pitää välttää liikenne-, terveys-, melu- ja epäviihtyisyysongelmien vuoksi. Helsingin niemeen ja saariin saattava vain pienimuotoista harkittua täydennysrakentamista.

**Rakentamalla raideliikenneväylien varsille** ehkäistään yksityisautoistumista ja vältetään liikenneuhkilta. Alueilla peruspalvelut on jo usein olemassa mutta, asumisen tiivistämisellä saadaan niille myös erikoispalveluja. Rakentaminen raideliikenteen varteen on tärkeää myös siksi, että pääratana on aikoinaan tehty suuria investointeja.

**Rakennettaessa joukkoliikennereittien varsille** ei tarvitse rakentaa ja ylläpitää uusia teitä. Joukkoliikenne voi menestyä vain jos kuljetettavia riittää. Kestävän kehityksen mukainen rakentaminen tarkoittaa sitä, että tehokas rakentaminen kohdistetaan joukkoliikenteen asemien vaikutusalueelle sekä luonnon- ja maisemallisilta ominaisuuksiltaan ”vähemmän arvokkaille” alueille.

**Nykyiset satama-alueet** ovat jo rakennettuja alueita ja rakentamalla niihin säästetään viheralueita rakentamiselta. Alueita rakennettaessa tulee huomioida olemassa olevan rakenteen mittakaava ja kaupunkikuva. Sekä uudella että vanhalla alueella tulee säilyttää viherys ja kävelytilaa.

**Lähiöiden täydennysrakentamisella** voidaan turvata alueiden peruspalvelut, lähiöiden kaupunkikuva uudistuu ja lähiöiden maine voidaan palauttaa. Lisäksi alueiden väestöraenne monipuolistuu, kun nuoret voivat pysyä alueella perustaessaan perheen.

**Tiiville esikaupunkialueille**, joilla on vähän virkistysalueita ei pitäisi enää rakentaa.

**Ostoskeskusten lähialueille** rakennetut asuintalot tukevat lähipalvelujen säilymistä ja elävöittävät aluetta. Samalla ostoskeskusten yleisilmettä ja palveluja tulee kohentaa niin, että huomioidaan ryhmät, jotka palveluja erityisesti tarvitsevat.



**Pientaloalueiden täydennysrakentamisella** voidaan turvata alueiden peruspalvelujen säilyminen sekä saada alueelle erikoispalveluja. Alueiden väestörakenne monipuolistuu, kun nuoret voivat pysyä alueella.

**Valmiita viihtyisiä pientaloalueita** ei pidä tiivistää, vaan niiden viihtyisyys pitää säilyttää. Alueiden liikenneverkkoa ei ole suunniteltu suuremmalle liikennemäärälle ja pysäköinnistä tulee ongelmia.

**Rakentamattomat ja pienet hoitamattomat tontit** pitää käyttää asuinrakentamiseen, koska tonteille on jo kunnallistekniikka valmiina.

**Käytöstä poistettavat liikenneväylille** voisi rakentaa asuntoja. Tai tiet ja raiteet voivat kulkea talojen alla tunneleissa.

**Vanhojen teollisuusrakennusten** asuinikäyttöön saamista tulee tutkia.

**Parkkipaikka-alueiden tilalle asuinrakennuksia**, onhan tämä ihmisten kaupunki eikä autojen.

**Lauhdelämpöputkiston alueelle** on sijoitettava asutus.

**Pienille alueille sinne tänne** voidaan rakentaa esimerkiksi pienkerrostaloja.

#### **Vastine:**

Kaupunkirakenteen tiivistämistä pidetään yleisesti toivottavana ympäristöllisistä ja liikenteellisistä syistä. Tiivistäminen kuuluu myös yleiskaavan suunnitteluperiaatteisiin, mutta yksinään se ei riitä. Merkittävä osa rakentamisesta ehdotetaan suunnattavaksi uusille tai uudelleen rakennettaville alueille.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen ei ole yksiselitteinen toimintatapa, vaan sitä sovelletaan tapauskohtaisesti harkiten ja ympäristö huomioon ottaen oli sitten kysymyksessä keskusta, lähiö tai pientaloalue.

Joukkoliikenne ja raiteet ovat kaupunkirakenteen kehittämisen selkäranka. Uudet kau-

punginosat rakentuvat raideliikenteen ja joukkoliikenteen varaan. Kaupunkirakenteen tiivistäminen joukkoliikenteen vaikutusalueilla on tavoitteiden mukaista.

Lähiöiden täydennysrakentamisen tarkoituksena on helpottaa asuntoalueiden palvelujen ylläpitämistä. Tarkoituksena on myös monipuolistaa asutokantaa ja siten helpottaa ihmisten mahdollisuuksia löytää uusi asunto omalta alueeltaan. Pientaloalueiden täydennysrakentamisella voidaan lisätä pientaloasuntojen tarjontaa.

Ehdotettuja tapoja voidaan soveltaen käyttää tiivistämisessä. Yleiskaavassa esitetään joidenkin liikenneväylien kattamista. Kaukolämpöverkosto kattaa käytännöllisesti katsoen koko kaupungin alueen.

#### **Asuntoalueiden viihtyisyys ja laatu**

\* Seudun asuntotuotannossa pääpaino pitää olla asumisviihtyisyyttä edistävässä yhdyskuntasuunnittelussa. Kaupunkisuunnittelussa etusijalle asetetaan jo olevien ympäristö-, terveys-, ja sosiaalisten- ja työttömyysongelmien ratkaiseminen sekä jo olemassa olevien asuin- ja työpaikka-alueiden viihtyisyyden lisääminen. On tärkeää rakentaa helsinkiläisille viihtyisiä elinympäristöjä, joten on luovuttava liian tiiviistä rakentamisesta. Katuja ja maisemaa ei saa rakentaa umpeen, vaan kortteleihin tulee jättää puistikoita, toreja yms. kaupunkikuvaa rikastuttamaan.

\* Alueiden käyttösuunnitelma luonnoksessa esitetyillä tehokkuuksilla haluttujen alueiden houkuttelevuus tulee laskemaan kun täydennysrakentaminen pilaa nimenomaan alueiden houkuttelevat ominaisuudet.

\* Miten suuret tehokkuudet nostavat asumisen laatua? Miten huolehditaan tehokkuuden viereen jäävien aikaisemmin rakennettujen alueiden infrastruktuurista ja attraktiivisuudesta? Mitä uusia sosiaalisia ongelmia tästä politiikasta syntyy? Uusia alueita kaavoitettaessa on tutkittava energian säästämahdollisuudet ja laajemmat alueelliset yhteydet sekä

sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristövaikutukset.

\* Pitää miettiä, haluaako kukaan ”normaalia tehokkaampia pientaloalueita” eli 300 m<sup>2</sup>:n tontteja.

\* Kaupunkiympäristön visuaalista monimuotoisuutta tulee vaalia: tiet on linjattava ja talot sijoitettava luonnollisten maastomuotojen mukaan ilman, että esimerkiksi kallioita räjäytetään.

\* Laadukas rakentaminen on sitä, että vanhuksat ja lapset huomioidaan. Sellaisella alueella, jossa lasten on hyvä olla, viihtyvät kaiken ikäiset.

\* Asumisviihtyisyyttä tuovat esimerkiksi pientalot, viheralueet ja niiden jatkuvuus, palvelut ja monimuotoisuus.

\* Asumisen laatutasoa parannetaan mm. paikallistason toimintaa tukemalla, asumiskäsitteen laajentamisella oman asunnon seinien ulkopuolelle, ja huomioimalla suurasuntokuntien tarpeet peruskorjaus- ja (suunnitellussa vähisessä) lisärakentamistyössä.

\* Avaruus ja valoisuuden säilyttäminen on tärkeää.

### **Vastine:**

Asuntotuotannossa ja asuntoalueiden suunnittelussa tavoitteena on asumisviihtyisyyden edistäminen. Tämä koskee sekä nykyisiä että uusia alueita. Ympäristö-, terveys-, sosiaalisten- ja työttömyysongelmien ratkaiseminen koskee koko kaupunkiyhteiskunnan tulevaisuutta, eivätkä ne ole ratkaistavissa pelkästään nykyisten työpaikka- ja asuinalueiden puitteissa.

Tiivis rakentaminen ei ole viihtyisyyden este. Puistikot ja torit kuuluvat myös tiiviiseen kaupunkirakenteeseen, eivätkä tehokkuus ja houkuttelevuus ole toisiaan poissulkevia käsitteitä.

Tehokas rakentaminen on kaupungille ominaista. Se antaa mahdollisuuden monipuolisille palveluille, joukkoliikenteen järjestämiselle, keskitetyille energihuollon ratkaisuille ja energian säästämiseksi. Sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristövaikutukset arvioidaan osana kaavoitusprosessia.

Yleiskaavassa ei määritellä tonttikokoa eikä teiden linjausta maastossa. Kaupunkiympäristön monimuotoisuus, viheralueiden jatkuvuus sekä lasten ja vanhusten huomioon ottaminen ovat osa normaalia suunnittelukäytäntöä samoin kuin valoisuuden huomioon ottaminen. Paikallistason toiminta on kannattavaa. Suurasuntokuntien tarpeita voidaan ottaa huomioon täydennysrakentamisessa ja, niin kuin kehityskuvassa ehdotetaan, rakentamalla uudentyypisiä kaupunkipientaloja.

### **Rakennusten korkeus**

- Rakennukset eivät saa olla niin korkeita, että kadulle paistaa aurinko vain kesällä.
- Uudisrakentamisessa on siirryttävä nykyistä pienimittakaavaisempiin taloihin. Tämä parantaa jalankulkuympäristön laatua, koska katujen kuilumaisuus vähenisi ja niiden pienilmasto paranisi.
- Pitää selvittää lisäkerrosten rakentamismahdollisuus. Lisäkerroksilla voidaan rahoittaa hissirakentamista ja saadaan vanhoihin lähiöihin isoja asuntoja sekä niiltä puuttuvaa ostovoimaa.
- Se mitä rakennetaan, pitää rakentaa tehokkaasti eli tehdään korkeita taloja.
- Jos väljälle kerrostaloasumiselle ei ole edellytyksiä, niin sitten rakennettakoon erittäin tehokkaasti. Talot voisivat olla useita kymmeniä kerroksia korkeita lasitorneja. Riittävän suuri asukastiheys takaa sen, että myös talojen ulkopuolella on elämää. Tornitaloissa on kyllä riskinsä sillä, jos alue tehdään väärin, se on vaarassa slummiutua.

### **Vastine:**

Helsinki on säilyttänyt silhuettinsa horisontaalisena ja siitä on tullut kilpailutekijä. Korkeaa rakentamista ei ole suosittu. Uudenlaista

korkeaakin rakentamista kaupungissa voitaisiin kokeilla, mutta paikan suhteen on oltava tarkka. Rakennusten korkeus ja rakentamisen tehokkuus sovitetaan tapauskohtaisesti. Mitäkaava noudattaa ympäröivien kaupunginosien mittakaavaa. Lisäkerrosten rakentaminen voi tulla kysymykseen tiivistämisen keinona.

### Asumisväljyys

\* Viihtyisää ja monipuolista asuinympäristöä ei voi korvata lisäneliöillä. Tärkeä asumisviihtyisyyteen vaikuttava tekijä on asuinymppäristön väljyys. Asumisväljyyden lisäys tarkoittaa tasaisella väestönkasvulla aina ulkoisen väljyyden kaventumista. Asumisväljyyden laskentaperusteissa tulisikin huomioida myös riittävä ulkoinen väljyys osaksi asumisen laatutasoa.

\* Väljyyskehitys ei ole välttämätöntä etenkin kantakaupungin alueella, sillä eikö Helsinkiin muutettaessa tulisi tiedostaa asumisväljyyden pieneneminen kaupunkiasumiseen kuuluvana ominaisuutena? Asumisväljyys on nimenomaan haja-asutusalueiden ylellisyys.

\* Asumisväljyyden kasvattaminen ei ole kestävä kehityksen mukaista, koska rakentamiseen joudutaan ottamaan luontoalueita, mikä tuhoaa luonnon monimuotoisuutta ja kasvihuonekaasupäästöt asukasta kohden lisääntyvät. Asumisväljyyden kasvattaminen on näin ollen vastoin Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymiä kestävä kehityksen tavoitteita.

\* Suurin osa esillä olleesta rakennustarpeesta johtuu henkilökohtaisen asuinpinta-alan kasva(tta)misesta. Perustelut asumisväljyyden kasvattamiseksi ja siten rakentamisen lisäämiseksi ovat outoja ja epäloogisia. Perhekoon pieneneminen ei johda asumispinta-alan tarpeen kasvamiseen vaan se voi lisätä mahdollisuutta hankkia suurempi asunto. Kehityksuvassa suunnittelu perustuu 1-2 hengen asuntokuntiin, mutta asumisväljyyden tavoitteena on 40 neliometriä henkilöä kohden. Eikö näiden välillä ole ristiriita? Mihin ihminen tarvitsee 10 m<sup>2</sup> lisätilan entisen 34 m<sup>2</sup> (keskimääräinen asumisväljyys) lisäksi? Ei ole realistista odottaa, että asuinpinta-ala kasvaisi 40

neliöön henkeä kohti, sillä kilpailu asunnoista pitää asumiskustannukset niin suurina, ettei se ole ihmisille taloudellisesti mahdollista.

\* Helsingin ”ahtaaseen asumiseen” ja asumisväljyyden vertaamiseen muihin maihin tulee suhtautua kriittisesti. Helsinki on kaupungistunut viimeiseksi ja asuntokanta on kerrostalovaltaisempaa kuin muissa Pohjoismaiden pääkaupungeissa. Täällä on runsaasti yksiöitä. Asumisväljyyden laskutavasta riippuen se saadaan näyttämään joko ahtaalta tai väljältä. Esimerkiksi asumisväljyydeksi voidaan saada jopa 35,5 m<sup>2</sup> kun sen laskennassa käytetään asuntoväestölukua eikä väkilukua.

\* Asumistason parantaminen voi olla myös tiiviin yhteisöllisen asumisen mahdollistamista. Esimerkiksi rintamamiestaloja voitaisiin muuttaa yhteisöasumiseen sopivaksi. Tällainen asumismuoto on edullista ja sopii opiskelijoille. Lisäksi se tukee paikallisidentiteettiä ja paikallisten ongelmien ratkaisua.

### Vastine:

Asumisväljyyden kehitys ei ole yleiskaavalla säädeltävä asia, vaan osa normaalia yhteiskunnallista kehitystä, joka yleiskaavassa on otettava huomioon. Ihmisillä on tarve parantaa asunolosuhteitaan ja osa taloudellisesta kasvusta on aina käytetty tähän tarkoitukseen. Elintason nousu ilmenee paljolti asumisolosuhteiden paranemisena.

Helsingissä asutaan muuta maata ahtaammin. Se ei kuitenkaan ole tavoitteiden mukaista, vaan johtuu asuntopulasta ja asuntojen kalteudesta. Asuntotuotannon tasosta lähivuosisi on päätetty asunto-ohjelmassa. Kaupunginvaltuuston hyväksymien yhteisstrategioiden mukaan kaupunki varautuu kasvun seurauksiin. Yleiskaavalla luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä.

Yleiskaavalla ei oteta kantaa siihen, mikä on kullekin riittävä tai mahdollinen väljyys taikka sopivin asumismuoto. Vertailuilla muihin maihin on merkitystä maailmassa, jossa kau-

pungit entistä enemmän kilpailevat keskenään. Kaupungin menestymisen ehtona on jatkuva ja laadukas asuntotuotanto.

### Asuntokuntakoko, asuntotyypit

\* Helsingissä tarvitaan suurempia asuntoja ja niitä saadaan vain uudisrakentamisen kautta. Toisaalta ikärakenteen muutos vapauttaa isoja asuntoja.

\* Asuntokuntakoko pienenee koko ajan, joten ikärakenteesta johtuva asuntokierto ei ole tarpeeksi nopeaa.

\* Tavoitteeksi tulee asettaa suurasuntokuntien osuuden lisääntyminen. Vanhojen rakennusten peruskorjauksessa ja uusien pientalojen rakentamisessa pyritään voimakkaasti pois yksipuolisesta pienasuntokuntien lisääntymisen kehityksestä, jotta vältettäisiin epäterve sosiaalinen rakenne.

\* Rakennetun ympäristön kehittämiseksi on kehitettävä tukijärjestelmä omistusasuntokannan uudistamisen tueksi. Tällä ei tarkoiteta kaupunkikuvan muuttamisen tukemista, vaan asuntokannan pitämistä suosittuna.

\* Asuntotyyppivalikoimaa on syytä monipuolistaa, sillä on asuntoja, jotka eivät istu perinteiseen kerrostalo, rivitalo, omakotitalojatotteluun.

### Vastine:

Yleiskaavassa tähdätään mahdollisimman monipuoliseen asuntojen tarjontaan. Vaikka kehitys näyttää kulkevan kohti yhä pienempiä asuntokuntia, on tavoitteena monipuolinen asukasrakenne. Koska monet kaupungin vanhat asuntoalueet ovat pienasuntovaltaisia, merkitsee tämä erityisesti täydennysrakentamisessa painottumista suurempiin asuntoihin. Myös pyrkimys uudentyypisten kaupunkientalojen rakentamiseen tarjoaa mahdollisuuksia suuremmille asuntokunnille.

### Asumisen kalleus

\* Tuottamalla kehityskuvan kaltaisia dokumentteja Helsingin kaupunki provosoi asun-

tojen hintojen nousua ja kallista rakentamista. On muitakin asuntopoliittisia keinoja vaikuttaa alueiden houkuttelevuuteen, kuin täyttää merenlahdet ja rakentaa rannat tehokkaasti. Kallein ei tarkoita samaa kuin halutuin. Meillä on olemassa tutkimus asuntoalueiden polari-soitumisesta viime vuosina antaa ankean kuvan nykyisenkin asuntopoliittikan tavoitteista.

\* Asumisen kalleutta pitää vähentää lisärakentamisesta pidättäytymällä ja estämällä hintakehitystä kiihdyttävien ”houkuttelevien” ja mahdollisesti muusta toiminnasta vapautuvien alueiden (esim. satamat) varaamiseen muuhun kuin virkistyskäyttöön.

\* Ajatus, että lisärakentaminen pitää pääkaupunkiseudun hintakehityksen aisoissa on pääläällä.

\* Tarkoittaako asuntotuotannon lisääminen kalliilla alueilla sitä, että ne halutaan pilata?

\* Kalliiden alueiden rakentaminen tarkoittaa sitä, että vähävaraisia ei haluta Helsinkiin.

\* Pyritään tukemaan asumisen kalleuteen liittyviä valtion toimivallan piirissä olevien säätelykeinojen käyttöönottoa. Yksi keskeinen keino pääkaupungin asuntojen hintojen hillitsemiseksi on tasapuolinen aluepolitiikka ja asumisen ja työssäkäynnin mahdollistaminen muualla kuin Helsingissä.

*\* Asuntotuotannon lisääminen on kannatettavaa. Hintasäänneltyä asuntotuotantoa suhteessa koko tuotannon lisäykseen ei välttämättä pidä lisätä.*

### Vastine:

Myös uudessa maankäytön kehityskuvassa luonnostellaan menestyvää ja kilpailukykyistä kaupunkia, jossa on tarjolla haluttuja asuin-ympäristöjä sekä niin sanotuille osaajille että tavallisille kaupunkilaisille.

Vapaassa markkinataloudessa hinnat edelleen määräytyvät kysynnän ja tarjonnan perusteella. Vain ylläpitämällä riittävää tai edes kohtuullista asuntojen tarjontaa, voidaan hin-

takehitystä hillitä. Hintakehitystä hillitsee myös se, että tarjontaa on kaupunkirakenteen kannalta parhailla, keskeisillä alueilla.

Asuntotuotannon lisääminen kaupunkirakenteen kannalta parhailla alueilla ei tarkoita niiden pilaamista, vaan yleensä toisarvoisessa käytössä olevien alueiden saattamisesta niiden arvon mukaiseen käyttöön. Riittävä asuntojen tarjonta mahdollistaa kaikenlaisten, myös vähävaraisten ihmisten asumisen Helsingissä.

Yleiskaavassa ei oteta kantaa valtiovallan taloudelliseen sääntelyyn tai aluepoliittisiin toimiin. Helsinki voi vaikuttaa koko maan menestykseen olemalla mahdollisimman tehokas ja kilpailukykyinen kansainvälisillä markkinoilla.

### Segregaatio

\* Kehityskuvassa tulisi tarkastella myös sosiaalista kestävyyttä.

\* Kehityskuvassa on tuotava paremmin esiin sosiaaliset kysymykset kuten asuntotuotannon jakautuminen, syrjäytyminen ja ulkomaalaiset.

\* Sosiaalisen asuntotuotannon tasosta pitää huolehtia. Lisärakentamisen sijaan kaupungin tulee vuokrata asuntoja yksityisiltä asunnon omistajilta sekä tarkistaa nykyisten asuntotuotannon tulo- ym. rajojen ajanmukaisuus. Maahanmuuttajien asunto-oloja suunniteltaessa tulee pyrkiä yhteistyöhön muiden hallintokuntien, maahanmuuttajien ja kaupungin muun väestön kanssa.

\* Vuokra-asumista ei saa luokitella ”sosiaalisesti asuntotuotannoksi”. Aiemmin vuokra-asuminen oli yleistä.

\* Maahanmuuttajien asunto-oloja suunniteltaessa pitää pyrkiä monihallintokuntaiseen yhteistyöhön sekä yhteistyöhön maahanmuuttajien ja kaupungin muun väestön kanssa.

\* Sosiaali- ja terveystieteiden virkamiehet on otettava mukaan suunnitteluun, sillä heillä on paras näkemys segregaatioon liittyvistä asioista.

\* Kehityskuvan tavoite ”sijoitetaan sosiaalista asuntotuotantoa myös keskeisille alueille” saa aikaan sen, että kaikista alueista luodaan sellaisia, ettei niissä kukaan viihdy.

\* Kehityskuvan ilmaus ”vältetään syrjemmässä olevia kerrostalolähiöitä” pitää muuttaa ”ei rakenneta”.

\* Tulee huomioida viimeaikaisin tutkimustieto

### Vastine:

Yleiskaavan tarkoituksena on luoda edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistää ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävästä kehityksestä. Tästä syystä esimerkiksi asuntojen tarjonnassa pyritään mahdollisimman suureen monipuolisuuteen.

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

Suunnittelussa pyritään kiinteään yhteistyöhön eri hallintokuntien kanssa samoin kuin kaupunkilaisten ja kaupungin eri väestöryhmien kanssa.

## TYÖPAIKAT JA TOIMITILAT

### Työpaikkakehitys

\* Kehityskuvasta puuttuu kokonaan ”pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen tarkastelutaso”, jolloin uuden tiiviimmän rakentamisen vaihtoehtoiset sijoituspaikat voisivat olla 50 km:n säteellä. Myös liikenteen haitta-vaikutukset ja skenaariot muuttuvat kun perspektiiviä muutetaan työssäkäyntialueen ja vuosien suhteen.

\* Kuntien välisessä kilpailussa Helsingin valttina on sen vakaus huolehtia täällä jo olevien toimipaikkojen pysyvyydestä ja vapaana olevan toimitilatarjonnan monipuolisuus.

\* Pääkaupunkiseudulle ei pidä kaavoittaa liikaa yritysten toimitiloja. Miksi Helsinkiin pitää tulla niin paljon työpaikkoja? Eikö hallinto- ja koulukaupungin imago riitä?

\* Helsingin työpaikkamäärän kasvuun pitää pyrkiä Helsingissä jo olevien työttömien näkökulmasta ja tukea heidän työllistymisen vaatimia tilaratkaisuja.

\* Kehityskuvassa sanotaan, että Helsingin työpaikkaomavaraisuus on jo 134,5 % (1996) – eikö tämä jo riitä?

\* Helsingin työpaikkamäärää ei pidä kasvat-  
taa 370 000:nteen eli vuoden 1988 huippu-  
tasoon. On muistettava, että kaupunkisuun-  
nittelun keinoin pystytään työmarkkinoiden  
kehitykseen vaikuttamaan vain osittain.

\* Koska yleiskaavan 1992 jäljiltä on runsaasti rakentamatonta toimitilapotentiaalia, ei lisätä tätä, vaan tutkitaan, voisiko osasta tätä potentiaalia luopua virkistysalueiden hyväksi.

\* Helsingin tulee säilyttää ja kehittää monipuolista elinkeinorakennetta monine toimialoineen ja yritystyypeineen. Kun etätyön lisääntymiseen varaudutaan, jää osa nykyisestä toimitilakapasiteetista käyttämättä. Tulee tukea tieteen, taiteen ja pienyritystoiminnan vaatimia tilaratkaisuja. Kaupungin omien toimitilojen, sairaaloiden, päiväkotien, van-

husten palvelukotien jne. kuntoon ja viihtyisyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota niin asukkaiden kuin käyttäjien kannalta.

\* Miksi telematiikka ja etätyö on rajattu kehityskuvasta pois? Tietotyö ja muiden etätöiden vaikutus muuttoliikkeeseen ja toimitilakapasiteetin tarpeeseen tulee ottaa huomioon.

\* *Asunto- ja työpaikkarakentamisessa tulee pyrkiä mahdollisimman hyvään tasapainoon. Se tarkoittaa käytännössä työmatkojen lyhenemistä ja liikenteen kasvun hidastumista. Asuntorakentamisen ei tule tukeutua yksinomaan metroon tai junaliikenteeseen.*

\* *Rakentamatonta toimitilapotentiaalia ei tule muuttaa asuinkäyttöön. Päinvastoin toimitilatarjontaa tulee lisätä, jotta yritysten toimintaedellytykset pystytään turvaamaan entistä paremmin.*

### Vastine:

Seudullinen tarkastelu on otettu mukaan yleiskaavatyöhön. Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa ja Sipoo ovat laatineet kuntien yhteisen maankäytön kehityskuvan, joka osaltaan otetaan huomioon Helsingin yleiskaavatyössä.

Helsinkiä tarkastellaan myös laajemmassa maantieteellisessä yhteydessä suhteessa lähimpiin suuriin kaupunkeihin Suomessa ja naapurimaissa.

Helsinki on Suomen ainoa suurkaupunkialue, ja nykyaikaisessa taloudessa uusia toimialoja ja uusia työpaikkoja syntyy lähinnä vain suurkaupunkialueilla. Kun halutaan myös tulevaisuudessa huolehtia taloudellisesta toimeentulosta ja hyvinvoinnin edellytyksistä, on varauduttava uusien työpaikkojen tarpeisiin. Nykyisistä työpaikoista huolehtiminen ei riitä.

Yleiskaavan työllisyyttä edistäviä vaikutuksia ei voida suunnata erityisesti nyt työttömänä oleville. Asuntoalueiden kehittämisessä tavoitteena on monipuoliset kaupunginosat, joissa muun muassa tilatarjonnalla pyritään

luomaan edellytyksiä työpaikkojen syntymiselle.

Työpaikkaomavaraisuus osoittaa sen, että työpaikat keskittyvät kaupunkeihin ja kaupunkikeskuksiin. Tämä on Helsingin vahvuus. Työpaikkamäärä on jo ylittänyt aikaisemman huippunsa. Elinkeinotoimintojen tulevaisuuden tarpeisiin on varauduttava.

Helsingin elinkeinopoliittisen ohjelman mukaan kaupungin tavoitteena on monipuolisen elinkeinorakenteen säilyttäminen ja kehittäminen. Tähän pyritään myös yleiskaavassa.

Tietoyhteiskunnan vaikutukset kaupunkiympäristöön on nostettu yleiskaavatyössä keskeiseen asemaan. Helsinki on informaatio- ja kommunikaatioteknologian kaupunki. Etätyö on mahdollisuus, joka heijastuu keskuksesta ympäristöön.

### **Työpaikkojen ja toimitilojen sijainti**

\* Liiketilojen ja asuintilojen sekoittuminen on taattava. Uusia mahdollisuuksia on esimerkiksi vanhusten asumisen järjestäminen hissillisiin taloihin, joiden alakerrassa on yksityisiä pesuloita, ruokapalvelua tms.

\* On vältettävä ”pelonkortteleiden” muodostumista. Suuret työpaikkarakennukset asukkaiden kulkureiteillä pakottavat auton käytön iltaisin, esimerkiksi Lauttasaaren teollisuusalueen sekoittumattomat korttelit.

\* Pitää tutkia, mitä hyötyä saadaan, jos ei enää tehdä erillisiä toimisto-, liiketila- ja teollisuusalueita, vaan kyseiset toiminnot sijoitetaan asuinrakennusten alimpiin kerroksiin. Pidemmällä tähtäyksellä kaupunkikuva elävöityy, asuntoja saadaan lisää ja matkustamisen tarve vähenee.

\* Työpaikkoja ja asuinalueita ei tule liiaksi eristää omiksi alueiksi. Sääli, että satama siirtyy. Laivojen lastausta oli kiva katsella.

\* Toimitilojen hintojen vakaana pysymiseen vaikuttaa mm. etätyön ja etätyökeskusten sijainti muualla kaupunkialueella kuin ydinkes-

kustassa. Lähiössä olevien toimitilojen ja yritysten kannattavuutta tulee vahvistaa tukemalla kulutustottumuksia paikallisliikkeiden suuntaan.

\* Liikenteen vähentäminen edellyttää, että työpaikat saadaan lähelle.

\* Työpaikkaomavaraisuuden lisääminen etelärannikolla lisää liikenneongelmia. Suunnittelualueeksi on otettava koko pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue, jolloin voidaan olemassa olevia raideliikenneyhteyksiä hyödyntäen saada valtakunnallisen alueiden käytön kannalta tasapuolisempia tiheän asutuksen keskuksia. Nyt luodaan kasvupohjaa kymmeniksi vuosiksi. Pitää päättää, missä tiheä asutus ja yritystoiminnan laajeneminen on myös 50 vuoden päästä.

\* Helsingin tulee huolehtia keskustan työpaikka-alueiden kehittämisestä, mutta niitä ei saa arvostaa suhteettomasti yli muiden alueiden. Pitää tutkia uuden, liike- ja työpaikka-elämältään vireän keskustan luomista ydinkeskustan ulkopuolelle. Vajaakäytössä olevien toimitilojen vuoksi uusia laajennuksia keskustan toimitiloille ei tarvita.. Osa keskustan toimipaikoista voitaisiin siirtää hyvien joukkoliikenneyhteyksien päähän muualle.

\* Tuetaan lähiöissä olevien toimitilojen ja yritysten kannattavuutta tukemalla kulutustottumuksia paikallisliikkeiden suuntaan.

\* Työpaikkojen saaminen kauemmas keskustasta on hyvä, mutta asunnoille sopivia tontteja ei saa varata pienteollisuudelle, jolloin asuntorakentamista pakotetaan viheralueille.

\* Pääteiden varsille kannattaa sijoittaa liike- ja toimistorakennuksia, sillä ne toimivat tehokkaana melusteenä asutukseen päin.

\* Raideliikenteen varsille ei pidä rakentaa asuntoja, vaan liike- ja toimistotiloja. Näin parannetaan kaupunkikuvaa ja lyhennetään työmatkoja. Toimistorakennukset rakennetaan valleiksi asuinalueiden ja väylien väliin.

\* Toimitiloja on kaavoitettava varsinkin itäisen ja koillisen suurpiirin raideyhteyksien ääreen (vertaa suurpiirien työpaikkaomavaraisuus ja työttömyys).

\* Teollisuutta voidaan sijoittaa Kehä III:n ulkopuolelle.

\* Teollisuudelta vapautuville alueille voidaan rakentaa asuntoja.

\* Ei saa liikaa muuttaa vanhoja pienteollisuuden ja korjaamojen käytössä olevia taloja asuinrakentamiseen, koska niiden on tärkeä säilyä lähellä käyttäjiä. Pk -yritykset tarvitsevat edullisia tiloja pystyäkseen toimimaan.

*\* Työpaikka-alueita tulee kehittää tasapuolisesti kaupungin eri osiin. Sekä Itä- että Länsi-Helsingissä tulee olla työpaikka-alueiden lisäksi myös riittävästi asuntotuotantoa. Uusien toimitilojen painopistealueiksi pitää lisätä kaupungin omien alueiden lisäksi myös yksityisessä omistuksessa olevia alueita. Tyypillinen tällainen alue on mm. Vuosaarella.*

#### **Vastine:**

Kehityskuvassa on esitetty pyrkimys kohti monipuolisia kaupunginosia, joissa asuminen ja työ lomittuvat. Yleiskaavalla ei kuitenkaan voida puuttua rakennuskohtaisiin ratkaisuihin. Toimintojen sekoittuminen voi koskea vain osaa työpaikoista. Jatkossakin tulee olemaan erillisiä teollisuudelle ja työpaikoille varattuja alueita.

Lähiöiden monipuolistamisella ja tilatarjonnalla ajatellaan olevan myönteisiä vaikutuksia etätyön mahdollisuuksiin, kulutustottumuksiin ja liikenteeseen. Yleiskaavassa tavoitellaan keskitettyä kaupunkirakennetta, joka koko kaupungin mittakaavassa vähentää liikennettä.

Tavoitteena ei ole työpaikkaomavaraisuuden lisääminen etelärannikolla, mutta kylläkin edellytysten luominen uusien työpaikkojen syntymiselle. Kaupungin tulee myös pitämällä tähtäimellä tarjota toimeentulon edellytykset nykyisille ja tuleville asukkailleen.

Tarkastelua on laajennettu koko pääkaupunkiseudulle muun muassa kuntien yhteisessä maankäytön kehityskuvassa.

Yleiskaavassa pyritään huolehtimaan keskustan kehittämisestä. Keskustatoiminnoille varataan alueita myös muualta kaupungin alueelta. Teollisuudelta tai muilta toiminnoilta vapautuvien alueiden käyttö harkitaan tapauskohtaisesti. Asuntojen lisäksi tarvitaan tiloja erilaisten työtoimintojen käyttöön. Meluntorjuntaa voidaan toteuttaa myös rakennusten sijoittelulla.

Sekä asuntojen että työpaikkojen rakentamista pyritään keskittämään raideliikenteen varteen. Kehityskuvassa on erityisesti haluttu painottaa työpaikkojen saamista itäisiin kaupunginosiin.

## **ENERGIALAITOKSET JA VARIKOT**

\* Velvoitevarastointien siirtyessä kantakaupungista, tulee tutkia alueiden merkitsemistä virkistyskäyttöön. Kantakaupungin lämpövoimalaitosten alueet tulee suunnitella erityisen huolellisesti: Koska tarvetta lisärakentamiselle ei ole, vältetään tarpeettomasti ”ajamasta” laitoksia pois vakiintuneilta paikoiltaan kantakaupungista. Jos siirrot ovat tarpeellisia, muista syistä kuin siitä, että niitä tarvitaan asuinrakentamiseen, luotettavilla tahoilla tulee selvittää siirtojen todelliset kustannukset. Laitosten siirtyessä selvitetään mahdollisuudet rakennusten uusiokäyttöön omilla paikoillaan ja esim. kulttuurikeskusten perustamiseen niihin.

\* Pitää pyrkiä eri voimalaitosten roolin selkeyttämiseen seututasolla.

\* Varikkojen tarvitsemasta tonttialasta neuvotellaan niistä vastaavien hallintokuntien ja varikkoalueiden lähialueilla asuvien kanssa. Mikäli alueita pienennetään, tulee huomioida alueilla mahdollisesti olevat vanhat, vaikka ei välttämättä rakennustaiteellisessa mielessä arvokkaat, rakennukset ja niiden säilyttäminen tuttuina maamerkkeinä. Alueiden uutta käyttöä suunniteltaessa otetaan huomioon aluei-



den ympäristön avaruutta lisäävä merkitys ja pyritään sen säilyttämiseen. Myös mahdollisuudet alueiden varaamiseksi virkistyskäyttöön tai esim. tiede- tai taidekeskuksiksi selvitetään.

#### **Vastine:**

Näillä näkymin ei lämpövoimalaitoksia olla siirtämässä nykyisiltä paikoiltaan. Voimaloiden käyttöön varattua aluetta tarkistetaan niin, että tulevaisuudessa vapautuu alueita myös muuhun yhdyskuntarakentamiseen. Kivihiilen velvoitevarastointi on sijoitettu Vuosaaren voimaloiden yhteyteen. Uudenmaan liitto on laatinut energiahuollon seutukaavan, joka on ympäristöministeriön vahvistama.

Yleiskaavatyössä tullaan selvittämään varikkojen tilantarvetta ja sijoittumista. Vapautuville alueille määritellään uusi käyttö, joka yleensä on muuta yhdyskuntarakentamista.

## **PALVELUT**

\* On selvittävä, mitä asuntorakentaminen merkitsee julkisten palvelujen rakentamistarpeelle ja alueen kaupallisten palvelujen tarjontaan. Palveluilla voidaan lisätä asuinalueiden houkuttelevuutta. Pitää sijoittaa eri elämänvaiheessa olevia ihmisiä samaan paikkaan, näin vältetään palveluihin kuten päivähoitoon kohdistuvia paineita. Y-tonttivarantoa pitää jättää tulevaisuuteen. Kaupunki rakentuu hitaasti ja tarpeet muuttuvat ajan kuluessa.

\* Paikalliset ostoskeskukset ovat hätää kärsimässä. Yleiskaavasunnittelussa pitäisi ottaa periaatetasolla kantaa siihen, miten olemassa olevia liikekeskuksia kehitetään. Lähiöiden ostoskeskukset ovat parhailla paikoilla usein hyvien liikenneyhteyksien varrella. Ne on rakennettu alhaisella tehokkuudella. Taantuvat liikekeskukset lisäävät kauppa-asiointiliikennettä. Lähipalvelujen runsaudesta ja kilpailukyvystä on pidettävä huoli luomalla asuinalueille hyvä jalankulkuympäristö sekä runsaat lähiharrastusmahdollisuudet.

\* Myös vanhoilla asuinalueilla tulisi säilyttää peruspalvelut, koska niiden hiipuminen näivettää ja yksipuolistaa asuinympäristöä.

\* Vanhojen lähiöiden maineenpalautus on tärkeää. Niihin voisi sijoittaa tasokkaita kouluja, joiden ansiosta lähiönuoriso pysyisi kotilähiössään.

\* Pikkukauppojen ja palvelujen katoaminen on huolestuttavaa.

\* Yleiskaavatyöstä on unohdettu päivähoito, koulut ja sosiaaliset kysymykset ylipäätään.

\* Uudisrakennuksiin pitää kaavoittaa kivijalkamyymälöiden lisäksi vanhusten asuinyhteisöjä ja lastentarhoja.

#### **Vastine:**

Yleiskaavan suunnitteluperiaatteena on laadukkaiden palvelujen luominen kaikille asuinalueille niin, että niillä on pitkällä tähtäyksellä hyvät toimintaedellytykset. Tämä edellyttää riittävää asukasmäärää. Kaupallisten ja julkisten palvelujen sijoittaminen lähemmäksi edesauttaa tavoitteen toteutumista samoin kuin joukkoliikenteen ja katuverkon järjestelyt.

Yleiskaavassa tullaan esittämään keskusverkko, joka paljolti määräytyy kaupallisten palvelujen toimintaedellytysten mukaan. Kartalla esitetään kuitenkin vain suurimmat keskuskeskukset ja julkisista palveluista eniten tilaa vaativat laitokset.

Palveluverkon hienojakoisuuden takia suuri osa palvelutarjonnasta jää esittämättä yleiskaavakartalla. Näitä koskien esitetään yleisiä suunnitteluperusteita. Ostoskeskuksia voidaan tukea muun muassa täydennysrakentamisella. Rakennuskohtaisiin ratkaisuihin ei yleiskaavalla puututa.

## RAKENNETUN YMPÄRISTÖN SUOJELU

\* Käydään läpi yleiskaava 1992:n rakennus-suojelutavoitteet. Siihen lisättäväksi tulisivat ainakin historialliset puistot, modernit rakennukset ja kaupunkikuvallisesti tärkeät maisemakohdat sekä muut ympäristökokonaisuudet.

\* Esteettisesti arvokasta vanhaa rakennuskantaa ei saa enää hävittää. Rakennusten purkaminen on alistettava julkiselle keskustelulle.

\* Kun vanhaa rakennuskantaa esitetään purettavaksi, pitäisi hankkeesta julkistaa kaupunkikuvallinen monimuotoisuusanalyysi, joka sisältäisi värikuvat näkymistä ennen rakennuksen purkamista sekä suunnitellun uudisrakennuksen valmistuttua.

### Vastine:

Yleiskaavassa tullaan ottamaan esiin kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävät aluekonaisuudet. Yleiskaavaluonnoksessa tarkastellaan myös modernin rakennusperinnön suojelua. Nämä kohteet sijaitsevat etupäässä esikaupunkialueilla. Yleiskaavan kulttuurihistorialliset tarkastelut kattavat myös historialliset puistot. Rajaukset voidaan yleiskaavassa esittää vain yleispiirteisesti. Yksittäisiä rakennuksia koskevat kannanotot tulevat esiin yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.

Rakennusten purkamisesta on maankäyttö- ja rakennuslaissa omat säädöksensä. Yleiskaavaan ei tässä vaiheessa ole tarkoitus sisällyttää erityisiä rakentamisen purkamista koskevia kieltoja.

## YMPÄRISTÖNÄKÖKOHDAT

\* Ympäristönäkökohtia ja Helsingin laajaa luontoinvestointiaineistoa ei ole otettu huomioon riittävästi yleiskaavan valmisteluaineistossa. Tarvitaan alan asiantuntijoiden selvityksiä siitä, miten suunnitelmien mukainen

rakentaminen vaikuttaisi luonnon monimuotoisuuteen Helsingissä. On selvítettävä matalikkojen täyttämisen vaikutukset meriekosysteemeihin.

\* Yleiskaavavalmistelussa ei luonnon monimuotoisuutta ole huomioitu. Viheralueet ovat keskeisiä luonnon monimuotoisuuden ylläpitäjiä Helsingissä. Yleiskaavan kehityskuvan tavoitteissa on mainittava luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen. Näin siinä on yhteensoveltuvuutta Helsingin ympäristöohjelman ja kansainvälisten sopimusten kanssa. Entisten luontoalueiden ja luonnonrantojen ”tilalle” rakennetut puisto- ja viherverkostot eivät (kaupunkiluontona) lisää luonnon monimuotoisuutta. ”Villejä” luontoalueita ei voi korvata rakennetuilla virkistysalueilla.

\* Luontoalueiden arvoja on selvítettävä ja tulokset on huomioitava. Lähtökohtana tulisi olla, että arvokkaiden luontoalueiden luonnetta ei muuteta. Näitä alueita ei myöskään saa pienentää tai pirstoa niin, että eliömaailman säilyminen vaarantuu.

\* Kehityskuvassa tulee kiinnittää huomiota Helsingin ja Itämeren erittäin vaikeisiin ympäristökysymyksiin, joiden ratkaiseminen jälkipolvien hyväksi ei ole mahdollista kasvua (asukkaiden, liikenteen, ympäristöongelmien, rakentamisen) kiihdyttävillä suunnitelmilla.

\* Suunnitelmista pitää tehdä ympäristö-, sosiaalisten sekä terveydellisten vaikutusten arviointi ulkopuolisella, mahdollisesti maamme ulkopuolisella arvioitsijalla.

### Vastine:

Helsingin luonnon erityispiirteitä kartoitettaessa on ollut käytettävissä Helsingistä viime vuosina kerätyt laajat kasvillisuus-, linnusto- ja muut luontoinventoinnit.

Luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi on luonnoksessa osoitettu mm. rauhoitetut ja rauhoitettavat luonnonsuojelualueet, Natura 2000 -verkoston kohteet samoin kuin Helsingin ekologisesti tärkeät laajat yhtenäiset sormimaiset viheralueet, kaupunginosapuistot

sekä näitä yhdistävät poikittaiset viheryhteydet. Saariston ja merialueiden osayleiskaavassa luonnonsuojeluun merkityt saaret on myös yleiskaavaluonnoksessa merkitty suojeltaviksi.

Ympäristönäkökohdat otetaan laajasti huomioon Helsingin yleiskaavatyössä sekä kasvihuonekaasupäästöjen että luonnon monimuotoisuuden kannalta. Molemmat näkökohdat ovat mukana kehityskuvassa.

Helsingin ympäristön tila on jatkuvasti parantunut kaupungin kasvusta huolimatta. Infrastruktuuria kehittämällä voidaan hallita yhä useampien ihmisten kuormittavaa vaikutusta ja siten muun muassa edelleen vähentää Itämeren kuormitusta. Itämeren tilan parantaminen edellyttää myös kansainvälistä yhteistyötä.

Yleiskaavan vaikutukset tullaan arvioimaan monipuolisesti ja arviointiin osallistuu myös kaupunkisuunnitteluviraston ulkopuolisia tahoja.

## VIHERALUEET JA PUISTOT

\* Kehityskuva 1999 antaa hyvin ristiriitaisen kuvan Helsingin kaupungin suhteesta viheralueisiin. Suurin ristiriita on merellisen ympäristön säilyttämisen ja tehorakentamisen periaatteiden välillä. Uusi tehorakentaminen kovine asukasmäärän kasvutavoitteineen edellyttää viheralueiden lisäämistä niiden supistamisen sijasta. Viheralueiden määrätavoite asukasta kohden pitää olla edelleen kohtuullisen kokoinen.

\* Viheralueiden määrästä ja laadusta tulee käydä laajaa keskustelua kaupunkilaisten ja kaupungin viherosaston sekä ympäristökeskuksen kanssa viherosaston metsänhoitosuunnitelma huomioon ottaen. Mikäli jokin minimiraja viheralueiden määrälle asukasta kohti halutaan asettaa, sen tulee olla riittävän korkea.

\* Viheralueiden pelastamiseksi on yleiskaavassa otettava aikaisempaa lujempi ote niin, että ne ovat kyllin laajoja, pysyvät terveisinä ja

että jatkuvuus alueelta toiselle suojellaan. Ekologisessa mielessä tarvitaan riittävän laajoja ja yhtenäisiä viheralueita turvaamaan lajien liikkuminen, leviäminen ja menestyminen Tulee jatkaa seutukaavan perinnettä.

\* Puistot kuuluvat Helsinkiin ja ne ovat tärkeitä kaupunkikuvalle. Helsingin vihreä ja avara luonne on säilytettävä.

\* Olemassa olevat viheralueet tulee suojella ja niitä tulee kehittää yhteistyössä alueen asukkaiden kanssa. Virkistys- ja viheralueita ei tule ottaa rakentamiskäyttöön.

\* Viheralueiksi tulee osoittaa vihersormet, niitä yhdistävät poikittaislinjat sekä rannat. Näiden alueiden kehittämisessä tulee olla tiiviissä yhteistyössä kaupungin rakennusviraston viherosaston kanssa.

\* Kaikki viheralueet, joilta on yhteys laajempiin viheraluekokonaisuuksiin, tulee säilyttää. Virkistysalueet ja puistot ovat erityisen tärkeitä tiiviisti rakennetuilla alueilla. Tulevaisuuden näkymä ei saa olla sellainen, että asukkaat joutuvat autolla jahtaamaan luonnonrauhaa satojen kilometrien päästä.

\* Täydennysrakentaminen ja lähiluonnon säilyttäminen ovat ristiriidassa keskenään. Jos vanhojen kaupunginosien ”aukkopaikat” ja ”joutomaat” rakennetaan täyteen, ei mitään lähiluontoa enää jää. Lähiviheralueita käyttävät erityisesti vanhukset, lapset ja muut sellaiset ihmiset, jotka eivät pääse kauempana oleville viheralueille. Väestön ikääntyminen lisää

### **Kehityskuvassa mainitut ”lähes olemattoman käytön viheralueet”:**

- Vaikka ne eivät ole aktiivisessa virkistyskäytössä, niillä voi olla merkittävä kaupunkikuvallinen, maisemallinen tai ekologinen merkitys.
- Ne voivat olla tärkeitä lapsille, nuorille, ympäröiville kouluille tai päiväkodeille.
- Niiden vähäinen virkistyskäyttö voi johtua niiden huonosta kunnosta.
- Osa näistä alueista tulee rakentaa puistoksi tai viheralueeksi ja osa tulee jättää luonnontilaiseksi.

lähiviheralueiden tarvetta. Arkiympäristössä myös autottomilla tulee olla mahdollisuus elävään luontokokemukseen.

\* Suunnittelussa tulee huomioida maisemalliset arvot ja pyrkiä korostamaan niiden oma-leimaisuutta. Asukkaiden ikkunasta nykyisin avautuvat näkymät tulee säilyttää tai jopa parantaa. Tulee huomioida, että asuntoihin ja toimitiloihin tulee riittävästi valoa.

\* Otettaessa virkistysalueita rakentamiseen, kasvaa paine jäljellä olevilla alueilla. Alueiden käyttösuunnitelmaluonnoksessa on rakentamisalueiksi otettu runsaasti viheralueita, joilla on merkittävä virkistysarvo sekä alueita, jotka ennemminkin soveltuisivat suojelualueiksi.

\* Yleiskaava 92:ssa vahvistetut viheralueet on säilytettävä. Lisäksi tulee tutkia joidenkin muuhun käyttöön osoitettujen alueiden muuttamista virkistyskäyttöön esimerkiksi Keskuspuiston laajentamista ratapihoille.

\* Luonnonsuojelualueiden suojavyöhykkeet olisi hyvä merkitä yleiskaavaan, jotta ne eivät jää rakentamisen puristuksiin.

\* Yhtään tärkeää luontoaluetta ei saa enää tuhota. Luonnonkallioita ei saa tuhota, koska uusia ei voida tehdä.

\* Päiväkotien, koulujen ja lapsivaltaisten alueiden pihojen ja puistojen suunnittelussa tulee

jättää myös monimuotoisempaa luontoa ja seikkailumaastoa tutustuttavaksi ja koettavaksi.

### Vastine:

Helsinkiin on suunniteltu ja toteutettu kaupunkirakenne, jossa laajat säteittäiset viheraluekokonaisuudet ulottuvat kaupungin keskustaan ja jäsentävät kaupunkirakennetta. Laajoja viheralueita täydentää kaupunginosapuistojen muodostama verkosto, joka kattaa koko Helsingin. Kaupunginosapuistot ovat kaupunginosan keskellä tai kaupunginosien välissä sijaitsevia laajahkoja puistoalueita, jotka sisältävät ensisijaisesti lähialueiden asukkaita palvelevia luonto-, toiminta- ja kulttuuriympäristöjä. Ne myös ylläpitävät paikallista luonnon monimuotoisuutta. Nämä periaatteet ovat myös yleiskaavaluonnoksen periaatteena.

Laajat viheralueet ja kaupunkipuistot yhdistetään toisiinsa poikittaisilla viherväylillä. Tämä rakenne antaa mahdollisuuden toimivaan pääulkoilutieverkostoon. Viheralueet ovat näin osana jokapäiväistä toimintaa ja kaupunkielämää.

Määrällistä normia ei ole tarkoitus asettaa. Kaupunkirakenteen tiivistyessä kiinnitetään lisääntyvää huomiota puistojen ja virkistysalueiden laatuun ja monipuolisiin käyttömahdollisuuksiin.

Luonnoksen merkittävimmät rakennusalueet ovat ennestään rakennettua maata, joka otetaan uuteen käyttöön. Kaikki rakentamaton maa ei ole virkistyskäytön kannalta tarpeellista ja sen osittaisella käytöllä rakentamiseen voidaan monissa tapauksissa parantaa ympäristöä ja asuinolosuhteita. Viheralueiden määrän vähenemistä korvataan laatua parantamalla. Tärkeät luontoalueet säilytetään ja suojelualueet merkitään yleiskaavaan.

Yleiskaavaluonnoksen asumiseen merkityt alueet sisältävät alueiden sisäiset puistot, jotka ovat muun muassa lasten ja vanhusten käytettävissä. Ne osoitetaan yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.

### Viheralueet

- ovat tärkeitä Helsingin identiteetille, imagolle ja kaupunkikuvalle,
- ovat ihmisille tärkeitä, niihin ollaan kiintyneitä ja niillä on hyvä vaikutus esimerkiksi mielen-terveydelle,
- suovat hiljaisia paikkoja, joissa voi rentoutua rauhassa vastapainoksi vilkkaalle kaupunkielämälle,
- toimivat tuulensuojina, luonnollisina meluvalleina ja suojavyöhykkeenä liikenteelle, sitovat pölyä ja saasteita.
- ovat kaupungin keuhkot ja niiden merkitys ilman puhtaudelle on suuri.

## Keskuspuisto

\* Keskuspuistoon tulee liittää myös ne alueet, jotka virkistyskäytön myötä ovat tulleet miellettyiksi siihen, vaikka ne eivät osayleiskaavassa siihen kuuluisikaan. Kaikkea rakentamista, myös teknistä, tulee välttää. Keskuspuiston ainutlaatuisuudesta merkitystä pitää tukea kaikin mahdollisin keinoin. Keskuspuistotyöryhmän kokoonpanoa pitää laajentaa kansalaisjärjestöjen suuntaan.

\* Keskuspuisto on suojeltava kokonaan, muuten sitä on helppo nävertää pikkuhiljaa.

\* Keskuspuistoa ei saa millään perusteella kaavoittaa rakennuskäyttöön. Puisto on koko pituudeltaan asukkaiden elintärkeä lähilenkkeilyalue, jonka kuormitus asutuksen lisääntyessä on jatkuvasti kasvanut ja kasvaa lisää Keski-Pasilan ja Ilmalan lisärakentamisen myötä.

\* Keskuspuisto on tärkeä ulkoilualue. Siellä on mukava lenkkeillä, sienestää ja marjastaa. Lapset voivat tutustua luontoon ja metsään. Alue on satojen tuhansien helsinkiläisten ulottuvissa kävely- tai pyöräilymatkan päässä. Sinne pääsee hyvin ilman omaa autoa. Alue on käytettävissä silloinkin, kun on vähän vapaa-aikaa. Talviaikana Paloheinä on ehkä maailman käytetyin hiihtoalue. Keskuspuisto lisää liikenneturvallisuutta, kun kevytliikenteen ei tarvitse kohdata autoliikennettä.

### Vastine:

Keskuspuisto on säilytetty koskemattomana yleiskaavaluonnoksessa. Keskuspuistoa vahvistaa etelässä keskustan kulttuuripuisto ja pohjoisessa siihen liittyy saumattomasti Helsingin puisto.

## Jokilaaksot

**Keravanjoen ranta** tulee kokonaan säilyttää rakentamattomana. Sen arvoja ovat hienot maisemat ja monimuotoisuus. Alueella on todella suuri merkitys virkistysalueena.

**Vantaanjokilaakso** tulee säilyttää rakentamattomana, koska rannat ovat luonnon las-

tenhuoneita eli ekologisesti tärkeitä alueita. Joenvarret ovat myös kulttuurihistoriallisesti tärkeitä paikkoja. Helsingin syntykoti sijaitsee sen varrella.

**Mätäjoen laakso** tulee säilyttää rakentamattomana virkistysalueena.

### Vastine:

Helsingin kaavoituksessa noudatettujen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti rannat osoitetaan yleiseen virkistyskäyttöön. Tämä koskee myös jokien rantoja.

## Kansallinen kaupunkipuisto / Helsingin puisto

\* Yleiskaavassa tulee selvittää uuden rakennuslain mukaisen kansallisen kaupunkipuiston perustamista Helsinkiin huomioiden poliittisten päättäjien antama evästys, jonka mukaan Keskuspuiston tulisi siihen ainakin kuulua.

\* On huolestuttavaa, että pääkaupunkiseudun ranta- ja viheralueet häviävät nopeasti ja rappeutuvat samanaikaisesti, kun niiden tarve ja arvostus ovat selvässä kasvussa. Yksi vahvimista keinoista säilyttää ja ylläpitää alueen vielä olemassa olevia luonto- ja kulttuuriarvoja on kaupunkipuistoketjun perustaminen seudulle. Kokonaistavoitteena tulee olla koko seuturannikon mittainen kansallinen kaupunkipuistoketju, jossa saari- ja ranta-alueet säilytetään yleisessä käytössä ja josta työntyy viherkäytäviä kaupunkirakenteen sisään.

\* Luonto- ja kulttuuriarvot on turvattava Espoon, Helsingin, Vantaan ja Kirkkonummen yhteisellä kansallisella kaupunkipuistolla, jota täydentävät jokilaaksot. Puisto varmistaa seudun keskeisen ja leimallisen arvon – luonnonmukaisten rantojen – säilymisen. Suomella on Euroopan kaunein pääkaupunkiseutu, jossa asutus, meri ja metsä lomittuvat ainutlaatuisella tavalla. Mereltä tulijaa tervehtivät peruskalliosaaret, joiden taakse on rakennettu pääpiirteissään yhä luonnon luoman rantaviivan kumppaneiksi. Lukuisat merenlahdet peilailevat asutuksen lomassa. Espoonlahti ja Vanhankaupunginlahti ulottuvat

myös syvälle seudun historiaan, sillä Espoo ja Helsinki perustettiin näihin lahtiin yhä vanhan kulttuuri- ja luonnonmaiseman lomitse laskevien Vantaan- ja Espoonjoen huomaan. Yhteyden maamme suuriin metsiin luovat Helsingin ja Espoon keskuspuistot. Yhteinen kansallinen kaupunkipuisto mahdollistaa luontevan liikkumisen viherväyliä pitkin kunnasta toiseen. Kaupunkipuisto turvaa kaavaratkaisuja paremmin korvaamattomien luonto- ja kulttuurikokonaisuuksien säilymisen.

\* Jo hyvään alkuun saatua Helsinki-puiston suunnittelua tulee jatkaa niin nopeasti, että se voitaisiin huomioida jo uudessa yleiskaavassa. Helsinki-puistoa tulee pitää minimitavoitteena, jonka rinnalla on aloitettava Helsingin läntisten lahtien ja rantojen (Töölönlahti – Seurasaarenselkä – Laajalahti – Lehtisaarenselkä) suunnittelu siten, että perustaksi otetaan kaupunkipuistotavoite rakentamis- ja ti-

#### **Ehdotuksia kansalliseksi kaupunkipuistoksi:**

- Keskuspuisto
- Kivinokka
- Vantaanjoen varret
- Kartanomiljööit (Kumpula, Pukinmäki, Tuomarinkylä, Herttoniemi)
- *Haltiala*
- *Viikin alueet*
- *Vanhankaupungin alue*
- *Töölönlahden ympäristö*
- *Hesperian puistovyöhyke*
- *Kauppatori*
- *Esplanadi*
- *Tähtitorninpuisto*
- *Kaivopuisto*
- *Merisatama*
- *Hernesaaren puistoranta*
- *Lapinlahden sairaala-alue*
- *Hietaniemi–Taivallahti–Rajasaari*
- *Seurasaari ja Seurasaarenselkä*
- *Meilahden huvila-alue*
- *Pajamäen Patterimäki*
- *Talin siirtolapuutarha*
- *Mätäjoen varsi*
- *Kartanomiljööit (Tali, Kumpula, Pukinmäki, Tuomarinkylä, Herttoniemi)*

vistämistavoitteen sijaan. Itäisen Helsingin, erityisesti Vuosaaren, rakentaminen on kasvattanut alueen asukaslukua samanaikaisesti kun virkistysalueet ovat vähentyneet. Vartiosaaren - Kallvikin – Uutelan alue saarineen on ehdottomasti turvattava itäisen Helsingin asukkaiden luonto-, virkistys-, ja ulkoilualueiksi laajentamalla Helsinki-puistoa itään.

\* Kansallisen kaupunkipuiston kriteerit täytävä puistoalue voitaisiin muodostaa alkaen Lapinlahden sairaala-alueelta, käsittäen Hietaniemen hautausmaat, Hietaniemen hiekkarannan, Taivalsaaren, Sibeliuspuidon, pääministerin ja presidentin asunnot, Seurasaaren, Meilahden ranta- ja huvila-alueet ja Munkkiniemen rannan Taivallahdella, josta alue jat-

#### **Ehdotuksia merelliseksi kaupunkipuistoksi:**

- Vuosaaren niemet (Uutela, Kallahdenniemi, Ramsinniemi)
- Vartiosaari
- Villinki
- Itä-Jollas
- Hevossalmi
- Kruunuvuori
- Mustikkamaa
- Korkeasaari
- Suomenlinna
- Kaivopuisto
- Harakka
- Pihlajasaari
- Melkki
- Lauttasaaren kärjet
- Koivusaari
- *Stansvik*
- *Santahamina*
- *Kuninkaansaari*
- *Vallisaari*
- *Vasikkasaari*
- *Kuivasaari*
- *Isosaari*
- *Useita pienempiä ulkosaaria ja luotoja*
- *Tervasaari*
- *Mustasaari*
- *Seurasaari ja Seurasaarenselkä*
- *Ramsaynranta*
- *Munkkiniemen ranta*
- *Pikku-Huopalahti*

kuisi Espoon viher- ja vesialueisiin. Tämä alue liittyisi Hesperian esplanadin kautta pohjoiseen, käsittäen Töölönlahden molemmat rannat, muuttuen Keskuspuistoksi Laakson kentän jälkeen. Idässä alue liitetäisiin sillalla tai tunneleilla Tokoinrantaan, Kaisaniemeen ja Alpilaan.

\* Helsingin ainutlaatuinen rannikko tarvitsee turvakseen ja kehittyäkseen kaupunkipuisto -statuksen. Helsinkiin tulisi muodostaa sekä metsällinen että merellinen kaupunkipuisto, jotka edustavat hyvin sen luonnetta ja tarjoavat asukkaille monipuoliset virkistysmahdollisuudet.

\* *Helsingipuistoksi sopii Länsi-Helsinkiin sijoittuva kokonaisuus, johon kuuluvat mm. Pajamäen Patterimäki, Talin siirtolapuutarha, Mätäjoen varret ja Talin kartanopuisto kenttineen.*

\* Kansalliseksi kaupunkipuistoksi sopii alue, johon kuuluisivat mm. Esplanadin puisto, Tähtitorninpuisto, Kaivopuisto, Merisatama, Munkkisaari, Lapinlahden kautta Taivallahteen ulottuva puistovyöhyke sekä Laajalhti ympäristöineen.

#### **Vastine:**

Yleiskaavatyön osana suunnitellaan Helsingipuistoa. Sen taustana ovat maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kansallisen kaupunkipuiston kriteerit, jotka koskevat alueen sisältöä, laajuutta, eheyttä, ekologisuutta, jatkuvuutta ja kaupunkikeskeisyyttä. Tarkoitus on varata kriteerit täyttävä alue kaavoituksen keinoin. Puiston on kaavailtu ulottuvan Helsingin edustan merialueelta Vantaanjoen vartta Haltialaan, jossa se yhtyisi Keskuspuistoon. Puistoon sisältyy sekä mereinen että metsäinen elementti.

Suuri osa kansalliseksi kaupunkipuistoksi tai Helsingipuistoksi ehdotetuista alueista sisältyy joko Helsingipuistoon tai muihin laajoihin vihersormiin, jotka ulottuvat merenrannasta kaupungin rajalle. Yleiskaavassa myös nämä laajat viheralueet on varattu virkistyskäyttöön.

Saariston merkitystä uudessa yleiskaavassa korostetaan saariston osayleiskaavassa osoitettujen periaatteiden mukaisesti

## **RANNAT, SAARET JA MEREN TÄYTÖT**

### **Rannat**

\* Helsingin merellisyyttä, saaristoa ja luonnonmukaisia rantoja sekä niihin liittyviä luonto- ja kulttuuritekijöitä tulee arvostaa ja Yleiskaava 2002:n asiakirjoissa esitettyihin lukuisiin luonnoltaan ja maisemiltaan sekä kulttuuriympäristöltään arvokkaiden uhanalaisten rantojen rakennuskohteisiin on otettava kielteinen kanta. Rannikon ja saariston olosuhteet edellyttävät pitkällä aikavälillä siellä jo asuvien ja muiden kaupunkilaisten kulkuyhteyksien ja muiden palveluiden turvaamista. Nämä alueet eivät kestä sellaisia rakentamispaineita, joita Yleiskaava 2002:n valmisteluaineistossa on esitetty.

\* Helsingin merellistä kaupunkikuvaa ei ole syytä rikkoa. Harkitsemattomalla lisärakentamisella voidaan menettää puhtaan, raikkaan ja merellisen pikkukaupungin viehättävä olemus. Täyttömaat ja rantarakentaminen ovat osa uutta kehityskuvaa, vaikka kaupungin asukkaiden arvomaailmassa rannat ovat Helsingin tunnuspiirteitä, joita pitäisi vaalia.

\* Helsingin rikkaus ovat rantamaisemiin kuuluvat saaret, luodot, niemet ja lahdet sekä hiukan suuremmat vesialueet selkineen. Ranta-alueittemme arvoa nostaa niiden monipuolisuus, kasvillisuus sekä eläimistö. Luonnon

#### **Luonnontilaiset rannat**

- ylläpitävät luonnon monimuotoisuutta,
- ovat ekologisesti tärkeitä,
- ovat arvokasta luontoa, sillä siellä on erityistä kasvillisuutta ja linnustoa,
- ovat tärkeitä, koska kasvillisuus toimii luonnollisena tuulensuojana ja sitoo ravinteita suojaten siten vesistöjä rehevöitymiseltä,
- ovat maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaita,
- ovat virkistysalueina tärkeitä,
- ovat tärkeitä matkailun kannalta.

muovaama rantaviiva, pinnanmuodot ja rantojen maaperä mm. paljas peruskallio, ovat ainutlaatuisia aarteita, jotka tulee säilyttää tuleville sukupolville. Helsingin rantojen kaltaista merellistä ympäristöä ei löydy muista Suomen tai Euroopan pääkaupungeista.

\* Rannat tarjoavat ihailtavaksi monia maisematyyppisiä, avomerestä aina jokimaisemaan. Luodot, saaret, niemet ja lahdelmat antavat monipuolisia mahdollisuuksia virkistäytymiseen. Veneily, purjehdus, purjelautailu, soutu, melonta, uinti ja kävely ovat suosittuja vapaa-ajanviettopaikoja. Suuri osa kaupunkilaisista nauttii luonnosta asuinympäristössään.

\* Rantojen rakentaminen heikentää Helsingin viihtyisyyttä koko kaupungin mittakaavassa, koska niiden rakentaminen yksityistää rantoja ja ryöstää merellistä maisemaa.

\* Vetovoimatekijöitä kuten rantoja ei tule metropolikehityksessä tuhota vaan niitä pitää vaalia. Rantatontteja ei jatkossa riitä luoville nouseville kyvyille, sisällöntuotanto elää yllätyksellisyydestä ja villistä vapaudesta – ei keskiluokkaisesta rivitalokulttuurista.

\* Rannat tulee varata ainoastaan ulkoilu- ja virkistyskäyttöön arvottaen ne samalla tärkeiksi kaupunkikuva- ja maisematekijöiksi.

\* Kehityskuvan periaate, ”merellistä ulkoilukäyttöä parannetaan ja helpotetaan”, on erittäin kannatettava. Periaatteen vastaisesti alueiden käyttösuunnitelmassa rakentamiseen on osoitettu paljon luonnontilaista merenrantaa. Kehityskuvaluonnoksessa tulisi ottaa lujasti kantaa rantojen rakentamattomuuden ja maisema- sekä kulttuuriperimän jälkipolville siirtämisen puolesta.

\* Kaupungin merimaisemien laajaa näkyvyyttä tulee vaalia kaupungin keskeisenä matkailunähtävyytenä ja asukkaiden viihtyvyyttä lisäävänä tekijänä. Merimaisemia ei saa peittää uusilla rakennusmassoilla. Näkymät merelle on säilytettävä. Jos rannoille rakennetaan, pitää rakentamisen olla matalaa ja näkymien väljiä. Rantakaistaleet pitää jättää mahdollisimman leveiksi. Miksi Helsingin

pitää kasvaa merelle päin? Miksi kasvua ei voi suunnata ”metsiin”?

\* Rannat ja saaret ovat oleellinen osa pääkaupunkiseudun merellistä maisemaa sekä mantereelta että mereltä päin katsottuna. Luonnontilaiset rannat ovat jo nyt harvinaisia kaupunkilaisten ylpeyden aiheita. Rantoja on rakennettu niin pitkälle, että rannoille pääsy on vaikeutunut ja rantamaisema on paikallisesti turmeltunut. Merentäytöistä ja rantoja sulkevasta rakentamisesta on luovuttava ja nykyistä rantaviivaa ei saa muuttaa. Erityisen arvokkaita ovat vielä pääasiallisesti luonnontilaisina säilyneet rannat ja saaret. Sen sijaan, että uutta asutusta ohjattaisiin rannoille ja saarille, tulisi parantaa kaupunkilaisten pääsyä niille. Jo tehdyillä täytöillä turmeltuneet rannat tulisi kunnostaa ja luonnonmukaistaa.

\* Rakentaminen raskaasti alkuperäisestä maisemasta ja maastosta lainkaan välittämättä on paitsi ekologisesti tuhlailtavaa ja taloudellisesti kallista myös kaupunkisuunnittelullisesti virhe, jota luultavasti tullaan katumaan.

\* Pilaantuneet ranta- ja vesi-alueet tulee kunnostaa laadukkaiksi virkistysalueiksi.

\* Yleiskaavaehdotuksessa ehdotettujen rakentamisalueiden joukossa esiintyy sellaisia merenrantatyyppisiä, jotka luonnonsuojelulain (1997) mukaan on otettava maankäytön suunnittelussa huomioon.

\* Rannat ovat luonnonmukaisina kaupunkilaisten käytössä monin verroin arvokkaampia kuin rakennettuina. Onko varaa huonontaa nykypäivän asukkaiden ympäristöä? Massiivisesta rantarakentamisesta on kestävä kehitys kaukana. Luontoalueita emme saa enää koskaan takaisin.

\* Helsingin kaupunki on viime vuosina kiihtävästi kunnostanut ja rakentanut ranta-alueitaan. Uusista hyvistä rannalle toteutetuista asuntoalueista on erinomaisia esimerkkejä: Ruoholahti, Pikku-Huopalahti, Herttoniemenranta, Vuosaari ja Arabianranta. Kaitteille näille alueille on yhteistä, että ne parantavat rakentamista edeltänyttä tilannetta. Täl-



laisia alueita on Helsingissä vieläkin asuntokäyttöön otettavaksi esimerkkeinä Jätkäsaari, Sompasaari ja Laajasalon öljysatama-aluekin. Sen sijaan alueiden käyttösuunnitelmaehdotuksessa esitetyistä monien luonnontilaisten rantojen, saarien ja salmien täyttämistä ja rakentamista tulee ehdottomasti luopua. Helsingin merellinen sijainti on ainutlaatuinen. Sen suomat virkistäytymismahdollisuudet tulee turvata kaikille helsinkiläisille.

### **Saaret**

\* Yleiskaavan tarkistustyön periaatteena tulee olla nykyisten saarien säilyttäminen saarina, niitä ei rakenneta, vaan ne varataan kaupunkilaisten yhteiseen ja yleiseen käyttöön. Santahamina voisi olla ainoa poikkeus tästä. Periaate tarkoittaisi sitä, että saarien muuttamisesta niemiksi (mm. Hatut ja Lammassaari) laajentamisesta rakenusmaaksi (mm. Rajasaari ja Koivusaari) tai rakentamisesta (Vartiosaari) luovutaan lopullisesti.

\* Helsingin saaristo pitää säilyttää kaupungin asukkaiden virkistyskäytössä ja kehittää sen käyttöä tässä tarkoituksessa. Esimerkiksi Tukholma on ymmärtänyt saaristonsa merkityksen asukkailleen ja turisteille.

\* Saaret hyvien julkisten veneysteiksien päähän ja virkistyskäyttöön. Saaret ovat Helsingin se jokin, upein rikkaus. Saaret ovat mahdollisia virkistysalueita ja siksi niille pitää kaikkien päästä. Saarille ei ole järkevää rakentaa asuntoja, koska liikenteen järjestäminen niille on vaikeaa.

\* Saarten käyttötarkoitus voi vaihdella eli saarten profiloitumista tulisi kehittää. Saarten virkistyskäytön kehittäminen tulee tapahtua kunkin saaren ominaispiirteitä kunnioittaen. Jokaiseen saareen ei tarvita rakennettuja virkistyspalveluja, vaan käyttö voi olla retkeilylisempää.

### **Merensäätöt**

\* Asutuksen tulisi laajentua pohjoiseen, ei etelään merensäätölle.

\* Kasvuun ei kannata varautua suurille täyttömaille perustuvilla ratkaisuilla, sillä kasvun jäädessä toteutumatta luontoon on koskettu rajulla tavalla perusteettomasti.

\* Jos merensäätöt ovat aivan välttämättömiä, on täyttöalueet sijoitettava jo aiemmin täytettyjen alueiden lisämaaksi – ei missään tapauksessa luonnontilaisille rannoille ja matalille merialueille, jotka ovat merensäätöekologian ja maiseman kannalta merensäätöalueet. Ainakin Koivusaaren, Lautasaaressa eteläkärjen ja Laajasalon öljysataman eteläpuolen täyttöalue-esitykset on ehdottomasti poistettava kaavasta. Kantakaupungin alkuperäisestä rantaviivasta ei ole jäljellä kuin muutamia kymmeniä metrejä. Täyttömaiden ranta-alueet ovat luonnottoman tasaisia, kun taas luonnolliset korkeuserot luovat edellytykset asukkaiden ja ympäristön kannalta ilmeikkäälle ja vaihtelevalle kaupungille. Elottomia kivi- tai betonipenkereitä ei enää tarvita. Tavoitteena pitää olla vanhojenkin täyttöalueiden rantaviivan luonnontilaisuuden säilyttäminen rantojen ja niiden edustojen loiventamisella, suoraviivaisuuden poistolla sekä kasvillisuusvyöhykkeen luomisella.

\* Kauniin, viihtyisän merensäätöalueen ja täyttömaan päälle rakennettava korkea talomuri edustavat 70-lukulaista ajattelutapaa: maisemallisesti parhaat paikat rakennetaan, vaikka ne tulisi päinvastoin säilyttää luonnontilaisina nopeasti kasvavassa ja tiivistyvässä suurkaupungissa, jossa asukkaat kipeästi tarvitsevat henkireikiä.

\* Mahdollinen lisätyttö tulee suunnitella huolellisesti.

### **Vastine:**

Helsingin merensäätö on keskeinen kaupungin imagotekijä myös kansainvälisesti. Sitä korostetaan myös kehityskuvassa ja yleiskaava-alueuunnoksessa. Monet rakenteilla olevat uudet kaupunginosat ovat merensäätöalueiden rannalla.

Yleiskaava-alueuunnoksen laajimmat uudet asuntokäyttöaluevaraukset ovat rannoilla, satamalta vapautuvat alueet Jätkäsaareissa ja Sompasa-

ressa ja öljysatamalta vapautuva alue Laajasalossa. Yleiskaavassa noudatetun periaatteen mukaisesti myös näiden alueiden rannat osoitetaan virkistykseen. Näin ennestään suljetut ranta-alueet saadaan kaupunkilaisten käyttöön.

Helsingissä on runsaasti virkistyskäytössä olevaa rantaa ja luonnonrantaa, jotka yleiskaavaluonnoksessa säilytetään. Saariston merkitystä korostetaan saariston yleiskaavassa osoitettujen periaatteiden mukaisesti. Merkittävä osa luonnonsuojelulain mukaisista alueista ja kohteista sijaitsee rannoilla.

Laajoista täydyistä Lauttasaaren etelä- ja pohjoispuolella sekä Vasikkasaaren pohjoispuolella on luovuttu. Koivusaaren esitetään yleiskaavaluonnoksessa merkittävämpää täydyä kuitenkin niin, että merenrantaniitty säilytetään. Vartiosaari osoitetaan yleiskaavaluonnoksessa virkistyskäyttöön.

## LIIKENNE JA LIKKUMINEN

### *Liikenteen kehittäminen*

*\* Liikenneasioita tulee kehittää YTV:n johdolla valmistellun pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän mukaan. Tämä tarkoittaa mm. Kehä II:n sisällyttämistä Yleiskaava 2002:een. Lähtökohtana tulee olla, että liikennejärjestelmiä kehitetään kaikkien liikennemuotojen osalta. Myös tavaraliikenteen tarpeet ovat oleellinen osa elinkeinoelämän toimintaa.*

### **Yksityisautoilu ja joukkoliikenne**

\* Esitetyt liikenteen ennusteet ja suunnittelu pohjautuvat yksityisautoilun tukemiseen, sillä joukkoliikenteen suhteellisen osuuden säilyminen tarkoittaa yksityisautoilun lisääntymistä. Joukkoliikenteen osuuden kasvattamiseen olisi otettava kunnianhimoisemmat tavoitteet. Yleiskaavassa on varauduttava myös siihen, että liikkumistavat voivat muuttua "parempaan" suuntaan.

\* Suunnittelun tavoitteeksi pitää ottaa henkilöautoilun väheneminen, sillä autoilu heikentää kohtuuttomasti Helsingin viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Suuri enemmistö on aina liikkunut muilla kulkuvälineillä kuin henkilöautolla.

\* Lisääntyvää joukkoliikennemyönteistä ilmapiiriä tulee vahvistaa joukkoliikennettä suosivin liikennejärjestelmin. Joukkoliikenteen suhteellista osuutta ajetuista ajoneuvo-matkoista tulee lisätä. Se on tärkeää, koska näin seudun liikkumisolosuhteet pysyvät kohtuullisena ja ilmanlaadulle asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa. Valtion rahoitusosuutta joukkoliikenteen parantamisessa pitää pyrkiä nostamaan. Raideliikenteen suuriin investointeihin ei tule edes suunnitelmata-solla ryhtyä ennen rahoituksen selviämistä.

\* Yksityisautoilun kasvua voidaan hillitä joukkoliikennettä kehittämällä, sen houkuttavuutta lisäämällä ja suosimalla sille sopivaa kaupunkirakennetta. Kaupunkiseutu voi rakenteellaan minimoida fossiilisten polttoaineiden kulutusta. Metropolin etu on julkisessa liikenteessä. Sen suuret liikennevirrat voidaan hoitaa sähköisin liikennevälinein. Sen on oltava muodoltaan kompakti ja se tarvitsee ko-koansa vastaavan selkeän liikenneverkon.

\* Erityisesti Kehä I:n sisällä pitää satsata joukkoliikenteeseen ja kevyen liikenteen kehittämiseen. Niukat voimavarat on satsattava sinne, mistä niille saadaan suurin hyöty, eli joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittämiseen.

\* Raideliikennettä tulee tehostaa ja liityntäliikennettä kehittää. Liikenteen tulisi perustua julkiseen liikenteeseen.

\* Mikäli liikennealueita supistuu käytöstä, tulee näiden alueiden soveltumista tutkia virkistyskäyttöön tai maisemallista avaruutta tuovaan käyttöön.

\* Kehityskuvan arvio autottomien ruokakuntien vähentymisestä on ristiriitainen väestön ikääntymisen kanssa.

\* Helsinki voi vaatia lähikuntia parantamaan omaa Helsinkiin suuntautuvaa joukkoliikennettä, jolloin yksityisautoilun vähentyessä pysäköintitilanne keskustassa helpottaa.

\* Julkinen liikenne on hyvin järjestetty. Sen nopeuttamiseksi tulisi selvittää bussien ja raitiovaunujen automaattinen tunnistusjärjestelmä, jotta turhalta liikennevaloissa seisomiselta vältyttäisiin.

### **Kevytliikenne**

\* Kehityskuvasta on unohtunut kevytliikenne kokonaan pois.

\* Keskustaan on saatava kattava kävely- ja pyöräilyverkosto esim. katkaisemalla henkilöautoilta läpikulkumahdollisuuksia. Pyörätieverkostoa voi lisätä rautateiden varsilla.

\* Pyörillä pitäisi olla oma, korkeuden ja värityksen osalta jalkakäytävästä ja muusta ajoradasta selvästi erottuva kaistansa.

\* Keskustassa jalankulku on vaikeutunut pyöräteiden rakentamisen tai erottamisen vuoksi. Pyörätiet eivät ole keskustassa niin tarpeellisia, jos autojen ajonopeudet on pudotettu 20 – 40 km/h. Pyörä kuuluu ajoneuvojen joukkoon.

\* Lasten tarpeet pitää huomioida esimerkiksi kevyen liikenteen väylien on oltava erilliset jalankulkuun nähden ja lasten kulkupaikoissa pitää olla liikennevalot.

\* Koillis-Helsingissä on hoidettava kevyen liikenteen väylien jatkuvuus siten, että jalankulkijoille on omat kaistat.

\* Pyörätiet Malminkartanosta Myyrmäkeen kiertävät nykyään ties missä. Pohjois-Malminkartanosta Myyrmäkeen tulisi rakentaa kevyen liikenteen väylä radan varren itäpuolelle.

### **Työmatkaliikenne**

\* Työmatkaliikenteeseen on odotettavissa muutoksia, kun työajat monipuolistuvat ja ruuhkahuiput laimenevat.

\* Työmatkaliikennettä tulee ohjata mahdollisuuksien mukaan joukkoliikenteeksi.

\* Joukkoliikenneyhteydet pitää olla hyvät myös epätyypillisinä työaikoina (muulloin kun 8-16).

\* Etätöiden vaikutus tulisi huomioida myös liikenteen suunnittelussa.

\* Miksi telematiikan kehitys on jätetty liikennetarkastelusta pois?

### **Pysäköinti ja autoilumaksut**

\* Pitää pyrkiä omalla autolla pendelöivien kuntarajalle pysäköimiseen sekä vähentää tuntuvasti keskustan pysäköintipaikkoja.

\* Kantakaupungissa ja muilla hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueilla pysäköintipaikanormit tulisi olla alhaisemmat kuin säännökset edellyttävät. Pysäköintipaikkojen ei tarvitse olla pysäkkejä lähempänä.

\* Pysäköintipolitiikka ei ole asukasystävällistä, vaan suosii ulkokuntalaisia.

\* Liikenteen solmukohtiin on tehtävä kunnan pysäköintialueet esimerkiksi Herttoniemeeseen ja Roihuvuoreen, jotta pääsee sujuvasti vaihtamaan joukkoliikennevälineisiin.

\* Pysäköintimaksujen pitää olla korkeampia. Henkilöautojen pitää maksaa käyttämästään katutilasta. Autoilun kulut pitää kohdistaa autoileville.

\* Autoille on rakennettava monikerroksisia maksullisia parkkihalleja.

\* Helsingin katutullit on otettava tarkasteluun.

\* Katutullit otettava käyttöön keskustaan.

\* Tietullit pitää olla yleisperiaatteena joka puolella tai ei missään.

### **Vastine:**

Pääkaupunkiseudulla on kattavat liikennepoliittiset tavoitteet, joita on hyväksytty eri yhteyksissä poliittisessa päätöksenteossa. Jo

yleiskaava 1992:n keskeisissä periaatteissa todettiin, että liikennejärjestelmää kehitetään kaikki kulkumuodot huomioon ottaen siten, että tuetaan kaupunkirakenteen kehittämissuunnitelmia ja ympäristöä säästävän liikenneskulttuurin syntyä. Tavoite on edelleen ajankohtainen ja kasvun olosuhteissa entistä tärkeämpi. Myös pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien (PLJ) yhteydessä on hyväksytty liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet. Yhdyskunnan autosidonnaisuutta ei lisätä. Mm. joukkoliikenteen suhteellinen osuus ajoneuvomatkoista pyritään säilyttämään. Kehitys onkin ollut viime vuosina tämän mukaista.

Pääkaupunkiseudun yhteisesti laaditut liikenteen ennusteet perustuvat laajaan liikkumisen nykytodellisuuden tuntemiseen sosioekonomisine ym. taustatietoineen. Tämän tiedon pohjalta on kehitetty ennustemallit. Ennusteissa otetaan huomioon myös mm. oletetut maankäytön ja liikenneverkon muutokset. Viimeisimmät ennusteet on tehty 20–25 vuodeksi eteenpäin. Ennustemallit, jotka perustuvat nykyiseen käyttäytymiseen, eivät ota huomioon liikkumiskulttuurin mahdollisia muutoksia, jotka perustuvat esim. asenteiden muutoksiin ympäristökysymyksissä. Tässä mielessä ennusteet ovat trendiennusteita. Ennusteet ovat kuitenkin vain yksi osa suunnitteluprosessia eivätkä yksisilmäisesti määrää suunnitteluratkaisua. Suunnittelu on päämäärätietoista ja lähtee siitä, että tehdään asioita, jotka toteuttavat asetettuja tavoitteita. Tällöin pyritään myös arvioimaan, miten liikkumiskulttuuri voisi muuttua tulevaisuudessa ja miten telematiikan kehitys ja etäläsnäolo (mm. etätyö) vaikuttavat yhteiskunnan rakenteisiin ja liikkumiseen. Tulevaisuus on epävarmaa ja sen "ennustaminen" vaikeaa, kuten viime aikojenkin tapahtumat maailmalla osoittavat konkreettisesti. Tulevaisuuteen voidaan kuitenkin vaikuttaa. Tämä on myös yleiskaavan tarkoitus. Yleiskaavaan liittyvässä toteuttamissuunnitelmassa otetaan kantaa mm. millä ensisijaisilla toimenpiteillä tavoiteltavaan tulevaisuuteen pyritään. Kaikista hyvistä tavoitteista ja ajatelluista toimenpiteistä huolimatta tulevaisuus voi olla

hyvin paljon tavoitteista poikkeava.

Yleiskaavatyössä on kiinnitetty erityistä huomiota kaupunkirakenteen- ja liikennejärjestelmäratkaisuihin, jotka tukevat asetettujen liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttamista. Tällainen keskeinen ratkaisu on kantakaupungin raideliikenteen tavoiteverkko. Kevyt liikenne on liikkumisen pääliikennemuoto, joka liittyy yleensä osana kaikenlaiseen matkanteeseen. Yleiskaavan yleispiirteisyydestä johtuen esim. kevyen liikenteen laaja raitisto ei näy yleiskaavassa yhtä konkreettisesti kuin esimerkiksi muu pääväylästä. Kevyt liikenne näkyy mm. liikennepoliittisena julistuksena esim. keskustan kävelyalueen laajentamissuunnitelmien ja kaupunkirakenteen vihersormijärjestelmänä. Helsingissä on olemassa erilliset pääraittisuunnitelmat, joita pyritään toteuttamaan määrätietoisesti.

Helsingillä on voimassa pysäköintinormit, jotka ottavat huomioon kantakaupungin alhaisemman autoistumisen ja ovat työpaikka-alueilla erilaiset sen mukaan missä alue sijaitsee ja ollaanko raideliikenneasemien ympäristössä vai ei. Helsinki on harjoittanut määrätietoista pysäköintipolitiikkaa liikennepoliittikan osana. Tästä on konkreettisenä osoituksena se, että keskustan liikennemäärät ovat pysyneet vuosikymmeniä lähes samana. Helsingillä on mahdollisuus säädellä henkilöautoliikennettä keskustassa yleisillä alueilla pysäköintipaikkamääriä säätelämällä ja tariffipolitiikalla. Liityntäpysäköinnin lisäämisellä pyritään täydentämään järjestelmää. Yksi keskeinen ongelma on se, että raideliikenneasemien ympäristön maan arvo on korkea ja lähes kaikki halpa tasopysäköintimahdollisuus on jo käytetty loppuun. Uusien paikkojen järjestäminen tulee täten entistä kalliimmaksi.

Pääkaupunkiseudun pääliikenneverkon toteuttamiseen on käytetty viimeisen 10 vuoden aikana keskimäärin 650-700 miljoonaa markkaa vuodessa. Rahoitus on jakautunut suunnitellun tasan valtion ja kuntien kesken. Helsingin osuus on ollut noin neljännes eli noin 170 miljoonaa markkaa vuodessa. Pääliikenneverkkoa koskevia suunnitelmia ja ideoita on niin paljon, että niiden toteuttaminen vallin-

neella rahoitustasolla veisi 50 vuotta. Periaatteessa rahaa siis tarvittaisiin lisää. Pelkillä investoinneilla ei jatkossakaan liikenneongelmia pystytä ratkaisemaan vaan pitäisi päästä entistä enemmän muuhun "liikenteen ja maankäytön hallintaan". Kunnilla on ollut tavoitteena siirtää rahoitusvastuuta enemmän valtiolle, valtiolla päinvastoin. Riittämättömäksi katsottujen rahoitusresurssien lisäämiseksi on tutkittu uusia rahoituskeinoja. Niiden käyttöönotolle laajassa mitassa ei ole ollut riittäviä poliittisia edellytyksiä. Yleiskaavan suunnitteluratkaisussa pyritään ottamaan huomioon entistä enemmän rajalliset rahoitusresurssit. Vähä resursseja kohdennetaan toteuttamissuunnitelmassa kehittämistavoitteiden toteutumista edistäviin kohteisiin, erityisesti joukkoliikenteeseen. Toisaalta yleiskaavan keskeinen kaupunkirakenneratkaisu, kantakaupungin raideliikenteen tavoiteverkko, ja siihen liittyvä vahva kantakaupunki Laajasalo–Santahamina -maankäyttövisioineen tuovat kuitenkin mukaan uuden vuosikymmeniä kestävä rahoituskohteen.

### **Liikenteen haitat**

\* Kuinka yleiskaavassa aiotaan ratkaista liikenteen aiheuttamien päästöjen vähentäminen? Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ei ole mahdollista, mikäli henkilöautoilun annetaan kasvaa. Melua pitää vähentää esimerkiksi rakentamalla väylien varsille. Sen lisäksi, että kiinnitetään huomiota paikalliseen ympäristön laatuun tulee muistaa myös globaalit ympäristöongelmat ja Suomen kansainväliset velvoitteet niiden ehkäisemiseksi.

\* Haittana pitää huomioida myös katupöly, joka sisältää hiekkaa, nastametallipölyä, asfalttia ja muita epäterveellisiä aineita. Sen torjuntaan auttaa liikenteen vähennys sekä suolauksen, hiekoituksen ja nastojen kieltäminen. On puututtava myös typen oksideihin.

\* Liikenteen ja asumisen päästöjen osalta on tehostettava toimenpiteitä kansainvälisten sopimusten täyttämiseksi tavoitteena sopimustavoitteiden saavuttaminen.

\* Tutkimukset hiilidioksidipitoisuuksien ja päästöjen laskusta ottavat huomioon liian pienen työssäkäyntialueen ja liian suppeat maankäytön vaihtoehdot.

### **Vastine:**

Liikkuminen ja liikennejärjestelmän ylläpito aiheuttaa kustannuksia, onnettomuuksia ja ympäristöhaittoja. Siksi järjestelmää ohjataan liikennepoliittisin ratkaisuin haitattomampaan ja kokonaistaloudellisempaan suuntaan. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen lyhentää matkoja ja vähentää henkilöautoriippuvuutta. Nämä ovatkin keskeisiä yleiskaavan pyrkiä.

Liikenteen aiheuttamat päästöt vähenevät teknisen kehityksen ansiosta. Pääkaupunkiseudun ennusteiden mukaan hiilidioksidi ei kuitenkaan vähene. Hengitysilma paranee. Hiukkaset, erityisesti hienojakoinen leijuva pöly, jäävät edelleen ongelmaksi. Typen oksidien vähenemisestä huolimatta myös tyyppi säilyy edelleen ongelmana ilmassa tapahtuvien mutkikkaiden kemiallisten prosessien vuoksi. Liikenteen haittojen torjumiseksi tehdään pääkaupunkiseudulla paljon työtä. Yleiskaavalliset ratkaisut vaikuttavat osaltaan haittojen hallintaan strategisella tasolla.

### **Liikenneyhteydet**

#### **Keskustan liikenne**

\* Keskustan parkkiluolat ja ostoskeskukset lisäävät autoliikennettä. Autokannan kasvattaminen ei ole toivottavaa, koska uudet autot eivät tule mahtumaan kaduille ja pysäköintialueille. Liikenteen alueita on muutettava asumiseen tai puistoiksi.

\* Jos keskustatunneli päätetään rakentaa, pitäisi tunnelin suuaukko sijoittaa kaavailtua vaihtoehtoa idemmäksi, Kulosaaren sillan tuntumaan. Tällöin Sörnäisten rantatien massiivinen henkilöautoliikenne ei pilaisi Suviлахden, Näkinpuiston ja Merihaan sekä tien toiselle puolelle suunniteltujen uusien asuntoalueiden asukkaiden ympäristöä. Sörnäisten

rantatietä myötäilevä pyöräväyläkin muuttuisi nykyistä houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi.

\* Keskustatunneliin ei pidä päästä muualta kuin sen päistä ja maanalaisilta pysäköintipaikoilta. Muuten se syöttää vain lisää autoja jo nytkin ylikuormitettuun keskustan katuverkkoon. Tunnelin ja maanalaisten pysäköintitilojen rakentamisen ainoa järkevä perustelu voi olla vain autojen asteittainen vähentäminen ja lopulta poistaminen ydinkeskustasta, ei niiden lisääminen siellä.

#### **Vastine:**

Harjoitetun liikennepolitiikan vuoksi keskustan liikenne ei ole kasvanut vuosikymmeniin. Tähän pyritään myös jatkossa. Keskustatunnelilla ei ole tarkoitus lisätä keskustan läpiajoa, vaan siirtää nykyistä läpiajoliikennettä katutasosta tunneliin. Myös suurten pysäköintilaitosten yhteydet pyritään saamaan pois katutasosta. Näin luodaan edellytyksiä keskustan kävelyalueiden laajentamiselle. Keskustatunnelin suunnitelmat tulevat kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn alkuvuonna 2002.

#### **Hakamäentie ja Pasilanväylä**

\* Hakamäentien ajokaistoja tulisi vähentää sen sijaan, että niitä lisätään. Ainakin Keskuspuiston siltojen osalta työ tulisi merkittävästi halvemmaksi. Lisäksi Keskuspuisto ei olisi taas remontissa ja ruhjottavana, ulkoiluväylät eivät olisi vuosia poikki eikä sillat olisi niin lohduuttoman pitkät ja kolkot alitettavaksi.

\* Pasilanväylä tarvitaan vain, jos halutaan tukea yksityisautoilua.

#### **Vastine:**

Hakamäentie on suunnitellun Pasilanväylän 1. rakennusvaihe. Sen suunnitelmat ovat valmiit ja Helsinki on varautunut rahoituksessa sen toteuttamiseen. Rakentaminen alkaa, kun valtion osuus rahoituksesta on kunnossa.

#### **Kehä II**

\* Kehä I:n parantaminen ja uudet poikittaiset pääväylät, Pasilanväylä ja Kehä II, keventävät muun katuverkon liikennepainetta, kun läpikulkeva liikenne poistuu. Nykyinen liikenneverkko ei riitä, kun autoliikenne kasvaa.

\* Kehä II on tarpeeton, sillä se vain lisää yksityisautoilua ja sitä kautta melua ja saasteita. Kehä I ja III ovat tarpeeksi lähellä toisiaan, väliin jäävän alueen rikkominen pilaa asumisympäristön. Alueella pitää kehittää raide-liikennettä ja parantaa poikittaista joukkoliikennettä.

\* Ylimoitettusta Kehä II suunnitelmista on luovuttava ja tien tehoa olisi laskettava tultaessa Hämeenlinnantielle. Muuten se luo turhia odotuksia tien jatkamiseksi itään, läpi Keskuspuiston parhaiden osien. Kehä II ei hyödytä Helsingin kaupunkia ja se rikkoo erään kauneimmista maisemakokonaisuuksista Kaarelan alueella. Tietä haluavat ensisijaisesti Espoo ja Vantaa.

\* Kehä II:n kaikki linjausvaihtoehdot lisäävät lähialueen liikennehaittoja tuomatta oleellista parannusta liikenneongelmiin.

\* Kehä II:n linjaus läpi Malminkartanon ja Kaarelan arvokkaan alueen on irvokasta piittaamattomuutta ympäristöstä ja asukkaista. Helsinki on tehnyt periaatepäätöksen kieltää Kehä II:n linjauksen alueensa kautta. Nyt kuitenkin ollaan sumputtamassa Kaarelan alue Kehä II:n ja Hämeenlinnantien väliin.

*\* Kehä II:sta ei tule ottaa yleiskaavaan. Kaa-va tulee toteuttaa niin, ettei Kehä II:ta jatketa vanhan Turuntien yli Helsingin alueelle. Yleiskaavaehdotuksessa esitetyn Kehä II -linjauksen kohdalle jäävät alueet on muutettava puisto-, virkistys-, ja asuinalueiksi. Teiden ja risteyksien rakennustarpeet kasvavat kohtuuttomiin mittoihin, jos kaupunkirakenne alistetaan paisutetun työmatkaliikenteen ruuhkahuippuihin. Kehä II -tien rakentaminen vaikeuttaa kevyttä liikennettä, pakottaa pidempään autoliikkumiseen, lisää liikennettä ja toteuttaa Tielaitoksen omat ennusteet lii-*

*kenteen kasvusta. Suunnitelmat perustuvat autoliikenteen rakenteelliseen kasvattamiseen. Tästä esimerkkinä se, että suunnitelmiin ei vielääkään kuulu junayhteys lentoasemalta rataverkkoon, mitä on pidettävä erityisenä puutteena. Pääkaupunkiseudun tulisi panostaa ekologisiin ja taloudellisesti kannattaviin tietoliikennetkaisuuihin.*

#### **Vastine:**

Kehä II:n jatke Hämeenlinnanväylälle on mukana YTV:n hallituksen 19.2.1999 yksimielisesti hyväksymässä PLJ 1998:ssa yleisenä tienä. Siksi se on otettu uudelleenarvioinnin kohteeksi yleiskaavatyössä. Väyläratkaisu on sopeutettu suunniteltuun maankäyttöön ja kaupunkiympäristöön ja otettu samalla huomioon sekä Kehä II:n rooli päätieverkossa että pyrkimys tilaa säästäviin ratkaisuihin. Siksi Kehä II on yleiskaavassa pääkatuluokassa ja sijoitettuna tunneliin Vihdintien ja Martinlaakson radan välillä. Ajatuksesta jatkaa Kehä II Hämeenlinnanväylältä itään on pääkaupunkiseudulla luovuttu jo 10 vuotta sitten ja yksityiskohtainen kaavoitus on myös edennyt tämän tosiasian pohjalta.

#### **Lahdentien liittymät**

\* Porvoon ja Lahdenväylän uudella liittymällä Tattarisuolla pystytään siirtämään raskasliikenne pois paikallisesta verkosta ja Tattarisuo saadaan suoraan pääväyliin. Liittymä myös kerää läpiajoliikenteen pois pikkuteiltä. Vai-  
kutukset ulottuvat aina Pihlajamäkeen asti.

\* Liittymä Viikistä pohjoiseen Lahdentielle on hyvä, koska nyt joudutaan ajamaan pitkiä kiertoteitä.

#### **Vastine:**

Tiehallinto ja Helsingin ja Vantaan kaupungit ovat tehneet ko. väylien kehittämiselvityksen, joka on juuri valmistumassa. Sen tulokset näkyvät yleiskaavaluonnoksessa. Malmin uusi liittymä Lahdenväylälle on tarkentunut suunnitelmassa Kivikon liittymän ja Porvoonväylän liittymän välille. Se on Malmin lentokenttäalueen suunnittelulle keskeinen lähtö-

kohta. Malmin ympäristön pääkatuyhteyksiä täydentävät lisäksi Suurmetsän uusi liittymä Suurmetsäntien kohdalla ja Jakomäen liittymän uudet rampit itään Porvoonväylälle. Viikin liittymä säilyy yleiskaava 1992:sta poiketen nykyisellä paikallaan. Vantaalla päätieverkon yhteyksiä täydentää Länsimäentien uusi liittymä länteen, mikä palvelee myös osin Helsingin yhteyksiä. Kaikkiin päätiestön uusiin liittymiin ja osin niiden ulkopuolelle tulee tehtyjen kehittämissuunnitelmien mukaan linja-autopysäkit.

#### **Tuusulanväylä**

\* Tuusulanväylä pitää kääntää radanvarren asemesta Veturitien jatkeeksi. Nykyisin Mäkelänkadun liikennesäätös on liikaa Käpylän, Itä-Pasilan ja Vallilan asutukselle. Uusi liikennejärjestely on myös kestävä kehityksen mukainen ja vapauttaisi Mäkelänkadun kolmannen kaistan tonttimaaksi.

#### **Vastine:**

Tuusulantien kääntämisestä Veturitielle on olemassa useita alustavia suunnitelmia. Ratkaisu on erittäin kallis, koska Asesepäntien liittymä jouduttaisiin rakentamaan kokonaan uudelleen ja rakentamaan pitkä silta rautatiealueiden yli. Potentiaaliselle tielinjalla ei toistaiseksi ole huomattavia rakenteellisia esteitä ja niitä pyritään välttämään jatkossakin. Tuusulantien kääntämisellä ei voida tyhjentää Mäkelänkatua liikenteestä. Mahdollisesti vapautuvaa kaistaparia ei voida käyttää tonttimaana. Mikäli Mäkelänkadulla voitaisiin vähentää yhden kaistat, suurin hyöty voitaisiin saada Elimäenkadusta kaakkoon, josta puuttuu pyörätiet.

#### **Uusi väylä Espoosta Töölöön**

\* Espoon ja Töölön väliin tarvitaan ainakin yksi suuri liikenneväylä Lauttasaaresta Haagan suuntaan. Se on helpompi rakentaa uusille saarille ("Nörttisaaret"), kuin jo rakennetuille alueille. Koivusaari on helpompi lähtöpiste kuin Katajajarju niin kauan kun Koivusaaren ei ole sijoitettu uutta asuntoaluetta.

**Vastine:**

Helsingillä ja Espoolla ei ole olemassa tällaisia suunnitelmia eikä ajoneuvoliikenteen kapasiteetin lisäys uusien väylin tällä suunnalla ole tarpeen. Sitä vastoin on käynnissä Länsimetron tarve- ja toteuttamiskelpoisuusselvitys.

**Raitiovaunuyhteydet**

\* Pakilan raitiotie vähentäisi autoliikennettä ja parantaisi alueen joukkoliikenneyhteyksiä, sillä alueella on huonot bussiyhteydet.

\* Raitiovaunu kulkemaan Oulunkylään.

\* Viikin ratikka (Viira) jatkeineen on kestävä kehitystä, koska ratikka vähentää autoliikennettä. Lisäksi raitiovaunu on mukava.

\* Jatkamalla raitiovaunulinja 4:ää Herttoniemeen Herttoniemenranta ja Kulosaari liittyvät kantakaupunkiin. Metro ei palvele vaikutusalueella asuvaa lähes 30 000 ihmistä. Laivaliikenteen poistuessa Sörnäisistä, on mahdollista rakentaa silta, joka pystyy raitioliikenteen lisäksi välittämään kevyen liikenteen ja hälytysajoneuvot.

**Vastine:**

Helsingin raitiotiejärjestelmän ominta aluetta on kantakaupunki, jossa se tulee laajenemaan nykyisestäään. Eräitä jatkomahdollisuuksia on tutkittu kantakaupungin reuna-alueella mm. noin viisi vuotta sitten päättyneessä Kanjo -projektissa. Esikaupunkiliikenteeseen ja sen pitkille matkoille nykyinen kalusto ei sovi kovin hyvin mm. kapeutensa ja istumapaikkojen vähyyden vuoksi. Yleiskaavassa on esitetty huomattavia raideratkaisuja Helsinkiin.

**Poikittaisyhteydet**

\* Malmilla on parannettava ja nopeutettava poikittaisyhteyksiä. Kehä I:lle bussikaistat kaikkiin kohtiin. Jokerirata linjataan kulkemaan Malmin kautta, koska Malmi on junan

keskusasema. Jokerirata tehdään nopeaksi raideradaksi.

\* Poikittaisliikenteen parantaminen välillä Itäkeskus – Viikki – Veräjämäki – Oulunkylä pitää toteuttaa olevaa rata pitkin ”sukkula” – liikenteenä tai osana Jokeria. Näin Oulunkylä ja Viikki yhdistyisivät luontevasti Itäkeskuksen liike-, toimitila ja kulttuurikeskukseen.

**Vastine:**

Pääkaupunkiseudulla poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen on merkittävä haaste, koska poikittaisyhteyksillä joukkoliikenteen osuus on alhainen. Jokeri on tärkeä askel tässä kehitystyössä. Vaikka Jokeri ei kulje Malmin kautta se parantaa oleellisesti myös Malmin yhteyksiä tarjotessaan runkolinjaluonteensa mukaisesti hyvin järjestettyjä vaihdollisia yhteyksiä kaikilta Malmin säteittäisiltä linjoilta.

**Itäväylä**

\* Yhdyskatu Itäväylältä Kehä I:lle on kallis. Onko hyvä rakentaa kallion läpi? Yhdysväylä tuo paljon liikennettä ja saasteita Viikkiin.

\* Yhdysväylä Itäväylältä Kehä I:lle on tärkeä autoileville tammisalolaisille ja laajasalolaisille.

\* Kehä I:tä ja Itäväylää tulee kehittää Turunlinnantielle asti, koska siellä liikenne ei vedä.

\* Länsimäentie olisi pitänyt rakentaa vasta kun Itäväylä on sillä alueella nelikaistainen.

\* Itäväylä pitää tehdä nelikaistaiseksi Riskutien kohdalta itään päin, koska liikenne väylällä kasvaa, siellä ajetaan kovaa ja ylitysmahdollisuuksia on vähän. Siksi liikkuminen ei ole turvallista.

\* Yleiskaavassa tulee huomioida kasvava liikenne Sipoon suunnasta. Itäkeskuksen ja Puotilan alueella osa matkustajista siirtyy joukkoliikenteen käyttäjiksi, joten näillä alueilla pitää varautua pysäköintitiloihin.



\* Yhteys Roihupellon kautta pohjoiseen on toteutettava, sillä se keventää merkittävästi Itäkeskukseen matkaavien ruuhkia.

\* Itäkeskuksen eritasoliittymä tulee rakentaa siten, että toinen suunta on maan alla. Nykyinen tasoristeys on niin ruuhkautunut, että se on vaarallinen. Ruuhka tuottaa myös enemmän saasteita kuin sujuva liikenne. Liittymän liikenteelle varattua osuutta voi myös pienentää, mikä vapauttaa aluetta muuhun käyttöön.

#### **Vastine:**

Yhdyskatu Itäväylä–Kehä I on strategisesti tärkeä pääliikenneverkossa. Se on mm. 2,6 km lyhyempi yhteys Itäväylältä Kehä I:lle kuin yhteys Itäkeskuksen kautta, missä liikenne muutoinkin kasvaa voimakkaasti. Yhdyskadun ansiosta investointitarve tällä reitillä samalla vähenee ja myöhentyy. Eritasoliittymille on kuitenkin olemassa tilanvaraukset Kehä I:n itäosassa. Yhdyskatu vähentää Viikin paikalliskeskuksen ja Pihlajamäentien läpiajoa, mikä jo nyt koetaan ongelmaksi. Yhdyskadun liittymä Kehä I:een ja siihen liitettävään Latokartanonkaareen on tärkeä jo lähitulevaisuudessa, kun Viikin rakentamisen painopiste siirtyy pohjoisemmas. Sipoon suunnasta on mahdollisuus vaihtaa Itämetroon. Vuosaaressa on tyhjillään satoja liityntäpysäköintipaikkoja. Myös pääväylien yhteyteen on mahdollista suunnitella liityntäpysäköintipaikkoja. Tällainen paikka on esim. Lahdenväylän Malmin uusi liittymä, josta jatkossa on hyvät bussiyhteydet Helsingin keskustaan.

#### **Itäväylän kattaminen Kulosaaressa**

\* Kulosaareen ei tule tehdä tunnelia tai siltaa, sillä se on bisnes, jossa ympäristöseikat eivät paina.

\* Kulosaaren kohdalla Itäväylä on laitettava kannen alle, koska näin saadaan lisää aluetta asuinrakentamiseen.

\* Itäväylän lisäksi metro tulisi kaivaa tunneliin Kulosaaren kohdalla. Näin Kulosaaren

yhdyskuntarakenne saadaan yhtenäiseksi ja alue toimivaksi. Se olisi myös esteettisesti hyvä ratkaisu.

#### **Vastine:**

Nykyisten väylien siirto maan alle on perusteltua, jos syntyvällä tonttimaan arvolla voidaan kattaa huomattava osa rakennuskustannuksista ja samalla vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja. Muussa tapauksessa se ei yleensä ole mahdollista rahoitusresurssien puutteen vuoksi. Kulosaareissa on tehty väylien tunnelointisuunnitelmia. Yleiskaavatyössä on arvioitu, että riittävän tehokkaalla maankäyttöratkaisulla Itäväylä olisi vietävissä tunneliin, mutta lisäarvo metron tunneloinnista ei olisi riittävä.

#### **Laajasalon suunnan liikennejärjestelyt**

\* Odotusajat ja jonot aamuisin Itäväylän suuntaan välillä Laajasalon silta - Itäväylä ovat kohtuuttoman pitkiä. Herttoniemen liikenneympyrän ruuhkaisuutta voidaan ohittaa rakentamalla jo kaavailtu Laajasalon suunnan ja Itäväylän yhdistävä tunneli.

\* Laajasaloon saatava hyvät joukkoliikenneyhteydet, joko metro tai muu raideyhteys.

\* Julkista liikennettä Laajasalosta metroasemalle tulee edelleen kehittää.

#### **Vastine:**

Laajasalon suunnan metrokysymystä on yleiskaavaluonnoksessa kuvattu osana kanta-kaupungin raideliikenteen tavoiteverkkoa. Kaupunkisuunnitteluvirastossa on parhaillaan laadittavana Linnanrakentajantien liikennejärjestelysuunnitelma, jossa tutkitaan mm. ajoneuvoliikenteen toimintaedellytysten turvaamista tulevaisuudessa.

#### **Metro**

– Ranta-alueille suunniteltuja metroyhteyksiä voi jatkossa hyödyntää tehokkaasti vain täyttöalueita lisäämällä. Metroyhteydet on suunniteltava sinne, missä laajenemisenvaraa on vielä sadan vuoden ai-

kana luonto- ja kulttuuriarvoja tuhoamatta. Suunniteltujen linjauksien vaikutusalue on etelässä jo valmiiksi vedessä. Metro, jota ei voi syöttää liittynällä kaikista suunnista on huono ratkaisu.

- Helsingin metroverkko on rakennettava tiheäksi, sillä metro tuottaa vain murto-osan henkilöautoilun tuottamista ympäristöhaitoista matkustajaa kohti laskettuna. Lisäksi metro vaatii vähemmän tilaa: Helsingin kaksiraiteinen metrorata kuljettaa Kulosaaren sillan kohdalla yhtä paljon matkustajia kuin Kehä I:n vilkkain kuusi-kaistainen osuus.
- Suutarilaan pitää saada metro.
- Kehä I:n ja Kehä II:n yhteyteen sopisi metro.

### **Metro Laajasalosta Santahaminaan**

- On monin tavoin kyseenalainen hanke ja se ei palvele Laajasaloa yhtään paremmin.
- Yhteyttä ei tarvita, koska itään kulkee jo metro, metrolinja meren alle rakennettuna on riski ja jäädytysysteemi on kallis rakentaa,
- Yhteys on kallis ja tarpeeton.
- Metro Laajasaloon on kallis ja lisää paineita rakentaa viheralueille.

### **Länsimetro**

- Helsingistä länteen on saatava pikaraitiotie tai metro, sillä bussiruhka länteen on karkea.
- Länsimetro on tärkeä pääkaupunkiseudun kokonaisuuden kannalta. Autoilla ei tarvitsisi tulla enää keskustaan, vaan ne voisi jättää metroasemille kaupungin ulkopuolelle. Länsimetro on pitkällä tähtäimellä tärkeä hanke ja se palvelee kasvavaa Espoota, jossa löytynee rakennusmaata. Metrolla voidaan säästää maata. Metro on ekologinen hanke.
- Metro on jatkettava Otaniemeen asti, koska seudun itäisistä kaupunginosista ei ole toimivaa joukkoliikennettä Otaniemeen ja näin itäiset kaupunginosat jäävät yhä enemmän jälkeen informaatioyhteiskunnan kehityksestä. Espoon metron tueksi tarvitaan ehkä satatuhatta asukasta lisää.

”Nörttisaarien” suunnitelma tuo esiin uuden vaihtoehdon. Metro voitaisiin suunnata Tapiolasta Otaniemen, Tavisalon ja Munkkiniemen kautta Töölöön. Myös Lehtisaareissa tulisi olla metroasema.

- Miksei voimakkaammin ole esillä Töölön kautta kulkeva vaihtoehto, jonka etuna olisi tiivis asutus metrolinjauksen molemmin puolin?
- Metrolinjan jatkaminen Mannerheimintien suuntaan esimerkiksi Töölö – Meilahti - Pikku-Huopalahti - Munkkivuori - Munkkiniemi vähentäisi liikennettä Mannerheimintiellä. Liikenne suuriin tilaisuuksiin Finlandiatalolle, Ooppera-taloon, Olympiastadionille, uudelle jalkapallostadionille ja jäähallille voitaisiin hoitaa nykyistä huomattavasti paremmin julkisella liikenteellä. Metro parantaisi liikenneyhteyksiä myös Meilahden sairaalan alueella, Pikku-Huopalahdessa, Munkkivuoresa ja Munkkiniemessä. Nykyiset asukkaat riittäisivät metrolinjan käyttäjiksi. Espoolaiset voisivat jatkaa linjaa Munkkiniemestä Espooseen esimerkiksi Leppävaaraan ja Tapiolaan.
- Länsimetron linjaus Espooseen pitää tehdä Munkkiniemen tai Lauttasaaren ja Lehtisaaren kautta ja poistaa Koivusaaren linjaus. Metron suuntaaminen merelle ja saarille on kummallista ja kallista näperelyä. Luontevinta olisi kuiva maa, jonne seudun pääasiallinen kasvu on suunnattava.
- Eivätkö Jätkäsaaren 12000 asukasta tarvitse omaa asemaa?
- Miksi metroradan pitää mennä sekä maan alla että päällä? Voisihan sen laittaa kulkemaan ainakin osittain niin sanotusti ilmasiltana.

### **Länsimetro Lauttasaareissa**

- Metrolinjan jatkaminen Ruoholahdesta Lauttasaaren kautta Espooseen on otettu esiin perusteena Koivusaari - Hanasaari hankkeelle (ja päinvastoin). Alueella ei nykyisin ole metroaseman kustannusten edellyttämää asutusta. Koivusaaren ja Karhusaaren kautta kulkevan linjausehdotuksen ja Koivusaaren aseman merkit-

tävänä ongelmana on vaaditun tehoraikentamisen keskittäminen sille täysin sopimattomille ranta-alueille. Linjauksen kulku maan päällä Koivusaaren, Hanasaaren ja osin vielä Karhusaarenkin kohdalla, Länsiväylän eteläpuolella on erityisen huono. Se johtaisi mm. Karhusaaren ulkoilupuiston ja uimarannankin ympäristön ja maiseman pilaamiseen. Sen lisäksi Karhusaaren kartano jäisi eristyksiin metroradan ja Länsiväylän väliin. Kun metro kuitenkin kääntyisi kohti Otaniemeä, Karhusaaren uhraaminen ei ole mitenkään perusteltua.

- Koivusaaren metroasema on tarpeeton, sillä tähän miljööseen sopiva asukasmäärä ei ole riittävä peruste kalliin aseman rakentamiselle. Lauttasaari ja sen 18 500 asukasta eivät välttämättä metroa tarvitse.
- Länsimetro voidaan rakentaa, mutta Koivusaaren pysäkkiä ei tarvita. Yksi metroasema Lauttasaareissa riittää.
- Länsimetron rakentamiselle pitää asettaa seuraavat tavoitteet: julkisen liikenteen palvelutaso ei saa laskea, metrolla ei saa olla haitallisia ympäristövaikutuksia (kaupunkikuva ja maisema), metrolla tulee olla positiivisia vaikutuksia Lauttasaaren yhdyskuntarakenteen kannalta ja sen tulee luoda uusia toiminnallisia mahdollisuuksia. Vattuniemen työpaikka-alue tulee ottaa huomioon metroasemien sijoittelussa.
- Koivusaaren metroperustelut ihmetyttävät. Miksi koivusaarelaiset eivät käyttäisi autoa? Metron tarpeellisuutta ei voi perustella lauttasaarelaisten käytöllä vaan Espoon liikenteellä. Miksi lauttasaarelaisten tulee maksaa asuinalueensa viihtyisyydellä siitä, että espoolaiset ymmärtäisivät jättää autonsa kotiin?
- Metron laaja kannatus Lauttasaareissa pohjautuu pääasiassa toiveeseen, että Lauttasaaren läpikulkuliikenteen aiheuttamat haitat pienenisivät.
- Lauttasaaren osalta pitää metrokysymystä pohtia koko saaren näkökulmasta. Pääperiaatteena pitäisi olla metron käyttämisen maksimoiminen jo alueella asuvien asukkaiden näkökulmasta. Kun tätä ongelmaa ei pohdita ensisijaisena kysymyksenä,

Helsingin kaupunki provosoi lauttasaarelaisissa tarpeetonta vastarintaa metroa kohtaan. Se ei kai ole uuden liikennesuunnittelun tarkoitus.

- Länsimetro on liikennepoliittinen ratkaisu, jolla yritetään ratkaista Espoon hajanaisen yhdyskuntarakenteen ja sen aiheuttaman Helsingin alueelle tunkeutuvan yksityisautoilun ongelmia. Lauttasaaren merellisen ympäristön uhraaminen tälle poliitikalle on kohtuutonta. Se ei vähennä metron kustannuksia, sillä ongelman perimmäinen syy ei ole Helsingin alueella. On keinotekoista perustella metroaseman kustannuksia tällä tavalla.
- Metrolinjaus Ruoholahdesta Lauttasaaren kautta Espooseen ei ole huonompi ajatus, mutta Koivusaaren pysäkki ja sinne rakentaminen tekee sen huonoksi. Metro ei saa oleellisesti muuttaa alueen yleisilmettä. Radan vetäminen meren päällä Hanasaaresta Karhusaareen polkee alleen kaikki arvot luonnonmukaisesta ympäristöstä. Metro pitää viedä maan (meren) alle vähintään Kehä I-liittymän tienoille. Metron käytön kannalta rata on ulotettava riittävän kauas Espooseen. Radan jatkaminen vain Lauttasaareen ei tuo paljoakaan lisää käyttöä, sillä nykyiset bussiyhteydet Lauttasaaresta keskustan suuntaan ovat riittävät.
- Länsiväylästä tulee meluaidoista huolimatta nyt jo liikaa melua. Mikäli länsimetro rakennetaan, sen pitäisi meren ja saaristomaiseman kohdalla kulkea maan alla.
- Metroyhteys Lauttasaareen ei paranna kulkuyhteyksiä, sillä alueella on jo toimivat linja-autoyhteydet. Metron myötä kulkuyhteydet itse asiassa huononevat ja hidastuvat, kun välinettä täytyy vaihtaa.
- *Helsinginkin suosittama vaihtoehto 2A vaikuttaa kokonaisuutena parhaalta. Koska kuitenkin Koivusaarta ei tule rakentaa, myös metron pysäkki siinä on tarpeeton. Tuleekin harkita vaihtoehdon 1A linjausta, jossa on metroasema Keilalahdessa, jotta myös Länsiväylän lähelle tulee metropysäkki.*
- *Länsi-Helsingin ja Espoon joukkoliikennesuunnitelmat ovat Helsingin osalta täy-*

*sin metron varassa, vaikka Espoo tutkii myös kevytraitotietä ja bussiliikenteen uusia mahdollisuuksia. Erityisesti Lauttasaaren osalta merentäyttöihin perustuvat rakentamiskohteet perustuvat metron varaan. Kun yleiskaavassa länsimetroa tarjoillaan ainoana joukkoliikennetarkoituksena, nousee esiin kysymys, miten yleiskaavan tavoitteet muuttuvat, jos Espoo päätyy muihin ratkaisuihin.*

*Rakennetaan uusi metrolinja linjauksella: Katajanokka (Wanha satama) - Viiskulma (Eira/Ullanlinna) - Kamppi - Töölö (Töölön tori) - Meilahti (Tullinpuomi) - Pasila (Pasilan asema) - Kumpula/Arabia (Hämeentien ja Kustaa Vaasan tien risteys) - Viikki*

*Vaihtoehtoisesti, jos Länsisataman/Jätkäsaaren rakentaminen toteutuu, voisi risteysaseman nykyisen metron kanssa tehdä Ruoholahteen ja lisätä uuteen linjaukseen aseman Länsisatamaan. Jos metrotunnelin rakentaminen Eteläsataman ali Katajanokalle on epärealistinen, voisi 'C-linjan' eteläinen pää olla Olympiaterminaali. Uudella metrolinjauksella olisi saavutettavissa ainakin seuraavia hyötyjä:*

*- Autoliikenteen väheneminen kantakaupungissa, kun osa eteläisten kaupunginosien työmatkaliikenteestä siirtyy joukkoliikenteeseen ja vastaavasti asiointi kaupungin eteläosassa helpottuu,*

*- Nykyisen joukkoliikenteen, erityisesti Töölön suunnan raitiovaunujen kuormitus tasoittuu,*

*- Liittymäkohdat Kamppi (länsi- ja itäsuunnan joukkoliikenne), Tullinpuomi (Mannerheimintie), Pasila (junaratat) ja Arabia (Lahden ja Porvoon moottoritiet) parantavat oleellisesti liittymäliikennemahdollisuuksia ja näin vähentävät autoliikennettä kantakaupungissa,*

*- Ehdotettu linjaus tukee merkittäväällä tavalla tulevaisuudessa rakennettavien uusien asuntoalueiden (Viikki, Arabianranta, Keski-Pasila, Länsisatama) joukkoliikennetarkoituksia,*

*Uusi linjaus mahdollistaa metrolinjan jatkokohityksen tulevaisuudessa esimerkiksi*

*Meilahdesta tehtävällä haarautumalla Meilahti - Munkkiniemi - Etelä-Haaga - Pitäjämäki.*

### **Vastine metroa koskeviin mielipiteisiin:**

Länsimetroa on suunniteltu pitkään. Se sisältyy yleiskaava 1992:een. Länsimetron tarkempi tarve ja toteuttamiskelpoisuus selvitys on parhaillaan käynnissä Helsingin, Espoon ja Liikenne- ja viestintäministeriön yhteistyönä. Länsimetro on luonnollinen metroverkon seuraava vaihe, jos myönteinen päätös syntyy Espoossa. Jos Koivusaari rakennetaan tehokkaasti, luonnollinen joukkoliikennedyhteys on rakennettava metro. Koivusaaren rakentamista perustelee yleiskaavan kaupunkirakennetarkoituksella kasvun vastaanottamiseksi.

Metro vaatii riittävän maankäyttöpohjan eikä tule pääkaupunkiseudulla kysymykseen poikittaissuunnassa. Säteittäissuunnassa siihen liittyy aina liityntäliikennejärjestelmä asemien kävelyetäisyyden ulkopuolelta. Vaikka Laajasalo- Santahamina- alueen maankäyttövisio ei takaa metroon Itämetron kaltaisia matkustajamääriä, metro on välttämätön vision toteuttamiseksi alueen maantieteellisen sijainnin vuoksi. Metro tarjoaa myös pääkaupunkiseudulla poikkeuksellisen suuret hyödyt lyhentäessään matka-aikaa oleellisesti Helsingin keskustaan, josta on myös hyvät yhteydet koko pääkaupunkiseudulle. Toista metrolinjaa esitettyssä muodossa perustelee myös se, että se on oleellinen osa kantakaupungin joukkoliikennejärjestelmää.

### **Kansainvälinen liikenne**

\* On rakennettava meren alla kulkeva Euro-rata Tallinnasta Porkkalaan. Porkkalasta rata jatkuisi Etelä-Espoosta Lauttasaaren teollisuusalueelle, Jätkäsaaren ja Munkkisaaren ali Pasilaan Pisara-ratana, josta yhteydet lentokentälle ja Pietariin Suomenlahden kautta.

\* Helsingin ja Tallinnan välille ei tule rakentaa tunnelia. Merimatka on miellyttävä ja tulee varmasti halvemmaksi kuin matkustaminen tunnelissa.

*\* EU:n, Baltian ja Itäisen Keski-Euroopan kehitykseen ja talouskasvuun osallistuminen täysimääräisesti edellyttää, että Suomella on rautatietunneliyhteys Suomenlahden poikki. Sen lisäksi Helsingistä on rakennettava Varsovaan ja Pietariin uudet suurnopeusradat.*

*\* Helsingin ja Tallinnan välille on rakennettava tunneli. Matkustajien ja rahdin määrä kasvaa. Talvimerenkulun hankaluuksien voittaminen ja matka-ajan lyhentäminen junalla tunnelin linjauksesta riippuen alle tunnin merkitsee, että kaupungit ovat toistensa työssäkäynti-, asumis-, ja asiointietäisyydellä. Mikäli tunneli tehdään Porkkalasta, (rakennuskustannuksiltaan halvin), on kaksoiskaupungin synergia suurimmillaan, koska Kirkkonummi ja Espoo ovat yhdysradan varrella. Viron puolella vastaava etu saadaan Vimsin ja Maardun kuntien kehittymispotentiaalilla.*

**Vastine:**

Ei ole olemassa maidenvälisiä, valtakunnallisia tai maakunnallisia tavoitteita, suunnitelmia, aiesopimuksia tai päätöksiä, joiden perusteella mm. Helsingin ja Tallinnan välinen tunneli olisi katsottu tarpeelliseksi ottaa aktiivisen suunnittelun kohteeksi Helsingin yleiskaavatyössä. Aihe on ollut esillä Helsinki-Tallinna Euregio -yhteistyön visioissa.

## 2. ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ ALUEIDEN SUUNNITTELUSTA

### KANTAKAUPUNKI JA LAUTTASAARI

#### *Kantakaupunki yleensä<sup>4</sup>*

\* Helsingin keskustaa ei saa tukkia suurilla rakennusmassoilla. Lähiluonto on kantakaupungissakin säilytettävä. Kaunis keskusta on rauhoitettava autoilta ja ydinkeskustan tulee olla kävelyaluetta. Keskustassa pitää olla toimintoja niin kaupunkilaisille kuin turisteillekin, esimerkiksi rannat ja uiminen on käytämätön matkailupotentiaali.

\* Kantakaupungin rakentamiskaupat on jo käytetty. Alueiden varaaminen sieltä täältä ei auta, vaan pahentaa kaupungin ongelmia.

\* Kantakaupunkia voisi tiivistää tasokkaasti, esimerkiksi pitäisi tutkia ullakkorakentamismahdollisuuksia.

\* Kantakaupunkiin ja sen läheisiin alueisiin sopivat umpikorttelit, jotka suojaavat hyvin melulta ja joiden pihat sopivat esim. lapsille.

\* Kantakaupunkiin on järkevää rakentaa suhteellisen pieniä asuntoja.

\* Keskustan kaikki jäljellä olevat puistot ja aukiot ovat kaupunkilaisten ja täällä muuten liikkuvien viihtyvyyden kannalta kallisarvoisia ja korvaamattomia.

\* Keskustan tiivistämistä pitää välttää keskustan nykyisten liikenne-, terveys-, melu-, ja epäviihtyvyyden ongelmien vuoksi.

Vastine:

Kantakaupunkiin osoitetut uudet rakentamisalueet mitoitetaan ympäröivien alueiden antamasta lähtökohdasta. Kantakaupungin puistoalueet säilytetään pääsääntöisesti puisto-

toalueena ja alueelle on osoitettu lisää virkistysalueita mm. vapauttamalla rakennettuja satama- ja teollisuusranta-alueita myös virkistyskäyttöön. Kantakaupunkiin tarvitaan kaikenkokoisia asuntoja lisää.

#### **Kamppi, Töölönlahti, Eteläsatama**

**Kamppi-Töölönlahden alueelle** ei saa rakentaa, vaan keskustan sisäinen maiseman avaruus ja pitkät näkymät pitää säilyttää, koska se on historiallisesti aina kuulunut Helsinkiin. Kansallismaisemaa ei saa tuhota. Kampin kenttä on aina ollut avoin. Keskustassa ei pitäisi rakentaa Pikku Parlamentin tonttia, Töölönlahden rantaa, Kiasman lähiympäristöä, Kaisaniemeä eikä Tokoin puistoa. Töölönlahden ja Kampin alueen järkyttävät ympäristöön sopimattomat rakennusmassat ovat jo peruuttamattomasti pilanneet kaupunkikuvaa. Onko Arkadiankadulta todella suljettava näköyhteys Eduskuntatalolle? Töölönlahden rannoille vain viheralueita ei rakennuksia radan varteen. Miksi Postitalo tai Rautatieaseman kaltaisen arvorakennus latistetaan kirjavien uudisrakennusten varjoon?

**Mannerheimintien ja Töölönlahden välinen alue Töölönlahden eteläpäässä** on joutomaata, jonne voi rakentaa asuntoja ja toimitiloja.

**Töölönlahdelle** kaavaillut toimistotilat ja asunnot yksityistäisivät alueen ja muuttaisivat lähiöpuistoksi kaupungin keskeisimmän yhteisen viheralueen.

**Kiasman viheriöltä Töölönlahdelle** saakka on säilytettävä yhtenäisenä viherväylä kävelyraiteineen ja oleskelualueineen. Se on tärkeä ilman laadun, maisema-arvojen ja viihtyvyyden kannalta.

**Kampin metroasema** tulisi säilyttää arvokkaana rakennuksena, joten ei lisärakentamista tälle tontille.

<sup>4</sup> Keskustan liikennettä koskevia näkemyksiä on luvussa Liikenne ja liikkuminen.

**Linja-autoasemaa** ei pidä rakentaa tukkoon. Alueella pitäisi olla aukio postitalolta met-roasemalle.

**Nykyinen rautatieura Ruoholahdesta eduskuntatalolle** voitaisiin rakentaa kanavaksi, joka päättyy Töölönlahdelle.

**VR:n makasiinien aluetta** ei saa rakentaa, koska rakennuksissa on mielenkiintoisella tavalla vaikutteita eri tyyli-suunnista. Ne ovat erinomainen paikka yleisötilaisuuksille ja musiikkitalolle löytyy toinen paikka.

**Pikkuparlamentin puistoa** ei tule rakentaa, koska eduskunnalle löytyy lisätilaa lähistöllä olevista valmiista rakennuksista ja keskustassa on vähän puistoja. Lisäksi kaupunkimaisema Töölönlahden suuntaan muuttuu suljetuksi, ahtaaksi, massiiviseksi ja rumaksi ja koko Kampinkentän, postin ja eduskuntatalon ympäristö on vaarassa tulla liian tiiviisti rakennetuksi.

**Radan varren alkupäähän rautatieaseman tuntumaan** ei pidä rakentaa, koska tällä hetkellä Siltasaaren suunnasta Töölönlahdelle Finlandia-talon tuntumaan avautuu upea kansallismaisema, joka pitää säilyttää. Poistamalla radanvarren rakennuspaikat saadaan suurempi ja toimivampi puisto. Rakentaminen pilaisi Töölönlahden eteläpuolen lopullisesti.

**Pohjoisesplanadi** on suljettava liikenteeltä, koska ydinkeskusta kaipaa selkeätä ”keskipistettä”, joka voisi olla laajennettu Esplanadin puisto.

**Eteläsataman** matkustajalivaliikenne tulee siirtää Sompassaareen ja eteläsataman alue tulee sijoittaa asumista ja pienvenesatamatoimintoja. Yleiskaavassa tulee arvioida uudelleen matkustajasatamatoimintojen sijaintia, sillä suuret matkustajalautat tuovat tullessaan runsaan rekkaliikenteen.

**Matkustajasatamaa** ei saa siirtää pois eteläsatamasta sen sijaan tavaralivaliikenne voidaan siirtää Sompassaareen.

#### **Vastine:**

Kamppi-Töölönlahti alueen käsittely noudattaa Kamppi-Töölönlahden osayleiskaavan, Yleiskaava 1992:n ja niitä tarkentavien asemakaavojen ja asemakaavavalmistelutöiden periaatteita. Alueelle tulee aukioita, puistoja, toimitilarakentamista ja myös asuntoja.

Pohjoisesplanadiin liittyvä asia kuuluu yksityiskohtaisen suunnittelun piiriin.

Jätkäsaareen, Eteläsatamaan ja Katajanokalle on osoitettu liikennealuevaraukset matkustajasatamatoimintaa varten. Tavarasatamat siirretään Vuosaareen.

#### **Merisatama, Munkkisaari, Hernesaari, Melkki, Jätkäsaari**

**Merisatamaan** ei pitäisi rakentaa.

**Merisatamaan** on rakennettava korttelirivi Merikadun eteläpuolelle.

**Munkkisaaren ranta** tulee säilyttää väljänä kaikkien helsinkiläisten (nykyisten ja tulevien) virkistys- ja urheilualueena. Kantakaupungin niukkoja viheralueita ei saa vähentää. Ullanlinnan peruspiiriin luetaan ulkoiluun soveltumattomia alueita, kuten hautausmaat ja saaret. Kaivopuisto on jo nyt ylikuormitettu. Tilannetta helpottamaan pitää säästää jokainen vihreä kaistale eteläisen Helsingin tiiviimmin rakennetuissa kaupunginosissa.

**Munkkisaari - Hernesaari** alueen yli avautuu ainutlaatuinen merinäköala, joka on myös jatko eteläiselle rannalle ja siksi tärkeä virkistysalue. Vanha puhdistamo sopisi liikuntatilaksi.

**Hernesaarella** tulisi huomioida umpikeskustan yhteys merelle Tehtaankadulta merelle kulkevana puistikkona.

**Melkki** tulee säilyttää yleisessä virkistyskäytössä ja sinne pitää olla veneilijöille rantautumismahdollisuus.

**Jätkäsaari** soveltuu rakentamiseen, koska alueen nykyinen toiminta on väärässä paikassa, se aiheuttaa liikenneongelmia ja se on rumaa ja saastuttavaa. Alueella on puutetta asuntotonteista, palvelut ovat lähellä ja alueelle on hyvät liikenne- ja joukkoliikenneyhteydet. Asuinrakentaminen sopii alueelle myös kaupunkikuvallisista syistä. Ottamalla käyttöön jo rakennettuja alueita säästyy virkistysalueita rakentamiselta. Rakentamisen jälkeen rannat tulee olla kaikkien käytössä. Kärki pitää jättää rakentamatta.

#### **Vastine:**

Merisatama ja Munkkisaaren rakentamaton osa on osoitettu kaupunkipuistoalueeksi. Vanha puhdistamoalue on merkitty yleiskaavan valmisteluperiaatteiden mukaisesti (uusi rakentaminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palvelujen varaan sekä pääsääntöisesti kertaalleen rakennetuille alueille) kerrostaloalueeksi. Melkki on merkitty virkistysalueeksi ja ekologiseksi kokeilualueeksi. Jätkäsaari on merkitty kerrostaloalueeksi, jossa on sekä asunto- että työpaikkarakentamista. Jätkäsaareen on osoitettu laaja kaupunkipuistoalue, periaatteella, että rannat varataan kaikkien käyttöön. Matkustajasatamatoiminnot säilyvät Jätkäsaaressa.

#### ***Ruoholahti, Salmisaari, Lapinlahti, Taivallahti, Rajasaari***

**Ruoholahtea** tulee kehittää voimakkaasti asumisviihtyvyyden suuntaan alueiden nykyinen ahtaus ja liikennemäärät huomioiden. Uusia rakentamisalueita ei näille alueille ehdoteta kaavoitettavaksi.

**Ruoholahden pohjoiskärjestä** puolet voisi rakentaa.

**Salmisaari** sopii asuin- tai toimistorakentamiseen, koska se sijaitsee metroaseman vieressä.

**Lapinlahden alue** on kokonaisuudessaan säilytettävä nykyisessä käytössä. Ei täyttöä rannoille. Arvokasta puistoa tulee vaalia ja hoitaa tärkeänä Helsingin erityispiirteenä.

**Hietaniemeen ja Taivallahteen** ei saa rakentaa.

**Taivallahdelle** kaavailtu hotelli on erittäin suuri virhe. Uimaranta-alue on jo nykyisellään liian ahdas ja Taivalsaaren kärki on alun perin kai varattu viheralueeksi ja uimarannan laajennusvaraksi.

**Taivalsaaren niemelle** on perusteltavissa vain 2-kerroksinen paviljonkimainen rakentaminen.

**Koko Seurasaaren selän itäranta** (mukaan lukien Lapinlahden alue ja Hietaniemi) on yhtenäinen ja monipuolinen ranta-alue, joka tulee säilyttää puistoalueena.

**Taivallahden ja Rajasaaren** rakentaminen vähentäisi olennaisesti virkistymismahdollisuuksia ja viihtyvyyttä tiukkaan rakennetussa Töölössä. Liikenne on jo nyt liiallista, lisää autoja ei tarvita. Vanhat, vammaiset, lapset, autottomat, mökittömät tarvitsevat puistot, viherpläntit, rannat omalle alueelleen kävelyetäisyydelle. Kylpylähanke on uskomattoman julkea. Viheralueena aluetta voidaan ”parantaa” hyvin halvalla.

**Rajasaaressa** on soutu- ja melontakeskus ja salmessa vilkasta melonta- ja venetoimintaa. Suojaisa salmi on hyvä harjoittelupaikka esimerkiksi koululaisille. Rajasaaressa nykyisin sijaitsevat toiminnot - Virusteatteri, koirien ulkoilupuisto, venesatama ja talvitelakointialue - tulee säilyttää. Lumenkaatoalue ja entinen vedenpuhdistamon alue pitää siistiä ja kunnostaa. Eikö Rajasaari ole tullut kaupungin omistukseen testamentilla, jonka ehtona oli, että saareissa on koirien ulkoilualue? Rajasaari on ainoa saari, jonne pääsee ilmaiseksi ja koirien kanssa. Aiotaanko vähäisellä, luultavasti kalliilla luksus-rakentamisella pilata luonnonarvoja tulevilta sukupolvilta? Kalliiselle saarelle rakentaminen ja voimalinjojen siirtäminen tulevat kalliiksi.

**Rajasaaren täyttömaa-alueet**, joilla on vuosia toiminut pienvenesatama ja lumenkaatopaikka ovat suurelta osin maaperältään saastuneita. Voidaanko alueelle rakentaa asuntoja? On



syitä tutkia millaisia raskasmetalleja ja muita myrkyllisiä aineita saarella toimiva jätevedenpuhdistamo on laskenut Rajasaaren ja rantavesien pohjiin. Maantäytöt saavat päästöt todennäköisesti liikkeelle. Veden laatu heikkenee vuosiksi mutaisen pohjan lähtiessä liikkeelle. Tämä vaikuttaa kalakantaan sekä alueen virkistyskäyttöön. Rannan liikenneyhteydet eivät kestä lisäasutusta ja saaren kulkuyhteydet eivät riitä uudelle asutukselle. Uudet yhteydet tulevat kalliiksi.

**Rajasaaren** rakentamishdotus kertoo siitä, miten kaupungin merellisyys voidaan syjäyttää ja ymmärtää täysin väärin. Jo pelkkä ehdotus Rajasaaren rakentamisesta on kaupunkilaisia syvästi loukkaava. Pääministerin kesäasunnon ja soutustadionin välinen kaunis rantamaisema Töölössä on yksi Helsingin ainutlaatuisimpia maisemia, jota ihailevat vuosittain kymmenentuhannet Sibeliuksenmuistia katsomaan tulevat turistit.

**Rajasaaren** voi rakentaa.

**Merikannontien** merellistä rantavyöhykettä ei saa tärvätä. Koko rantavyöhyke tulee säilyttää nykyisenkaltaisessa kevyesti rakennetussa yleisessä vapaa-ajan käytössä. Rajasaaren esitetty rakentaminen on maisemallisesti tuhoisa Seurasaarenselän muilta rannoilta että erityisesti Merikannontieltä käsin, missä avoin maisema katoaisi veden päälle kaavaillun asuntomuurin taakse ”yksityiskäyttöön”.

**Seurasaaren vesistön aluetta** pitää kehittää virkistysalueena. Alueelle rakennettaessa tulee huolehtia, ettei alueen luonnontilainen olemus muutu ja liikunta- ja virkistysmahdollisuudet kärsi. Alue on Keskuspuistoon verrattavissa oleva virkistysalue. Aluetta käytetään melontaan, soutuun, veneilyyn, kalastukseen ja uintiin. Alueen rannoilla toimii useita kesä- ja talvikauden virkistys- ja liikuntakäyttöä palvelevia yhdistyksiä, rakennelmia ja toimintakeskuksia. Seurasaaren vesistön äärellä sijaitsee kansainvälisesti merkittäviä kohteita. Aluevarausluonnoksessa esitetyt rakennuskohteet ja niiden edellyttämät maantäytöt vaikuttavat vesistöön ainakin seuraavilla tavoilla:

veden laatu heikkenee, koska maantäytöt nostavat pohjaliejut liikkeelle, veden virtaukset muuttuvat ja heikentyvät (esim. Hattujen täyttö estää etelätuulien tuomat virtaukset Lauttasaaren siltojen alitse) ja vesistön virkistyskäyttömahdollisuudet heikkenevät.

**Seurasaarta ympäröivät, Länsiväylän pohjoispuoleiset suojaisat vesialueita tulee kehittää** vesivirkistysalueena, sillä Helsinki tarvitsee keskuspuiston lisäksi myös keskuspuistomaisen vesivirkistysalueen. Tällä alueella jo rannoilla oleva jalankulkureitistö on kehitettävissä entistä paremmin kaupunkilaisten ulkoilutarpeita palvelevaksi. Länsipuolen suojaisat ”sisävedet” antavat myös erinomaiset mahdollisuudet monipuolisiin kaikille sopiviin vesiharrastuksiin kuten kalastukseen, uintiin, soutuun, melontaan ja jäällä tapahtuvaan moninaiseen liikuntaan ja avantouintiin.

**Vastine:**

Ruoholahden Saukonpaaden alue on merkitty kerrostaloalueeksi kuten jo rakennettu Ruoholahtikin. Salmisaaren alueelle, nykyisen voimalaitoksen alueelle on merkitty työpaikkarakentamista varten kerrostalovaltainen alue. Lapinlahden alue on merkitty hallinnon ja julkisten palvelujen alueeksi. Hietaniemen ja Taivallahden alueet on merkitty virkistykseen ja kaupunkipuistoksi. Liikuntaviraston Taivalsaaren rakennettu varikkoalue on merkitty hallinnon ja julkisten palvelujen alueeksi. Merkintä mahdollistaa kylpylärakentamisen ja -toiminnan alueella. Seurasaarenselän itäranta on yhtenäinen virkistysalue. Rajasaaren on osoitettu nykyisen varikkoalueen tilalle hallinnon ja julkisten palvelujen alue. Rajasaaren nykyiset toiminnat kuten melontakeskus, venesatamat ja pohjoisen puistoalue voivat kehittyä edelleen alueella. Seurasaaren vesistön aluetta kehitetään virkistysalueena.

**Meilahti, Laakso, Niemenmäki**

**Paciuksenkadun länsi- ja lounaispuoli** tulee jättää rakentamatta. Alueen reuna aloittaa Seurasaaren päättyvän puutalo- ja kulttuuri-maisema-alueen arboretumeineen. Paciuksen

mäen avaruus tuo väljyyttä ja avaruutta keskustaa lähestyessä.

**Munkkiniemen sillan kupeeseen Paciuksenkadulle** suunniteltu rakennusalue rikkoo yhtenäisen ranta- ja puustoalueen. Pikku-Huopalahden Paciuksenkadun puoleinen toimistorakennustiivistymä suunniteltua aluetta vastapäätä on jo aivan riittävän raskasta katsottavaa. Kadun toisella puolella tarvitaan väljää puistomaisemaa.

**Mannerheimintien funkistalojen takaisen alueen** kaupunkilaiset mieltävät Keskuspuistoksi, vaikka Keskuspuiston raja osayleiskaavassa kulkeekin idempänä. Uutta talorivistöä tähän kauniiseen puisto- ja metsämaiseen ei kaivata.

**Laakson sairaalan eteläpuolella olevat tontit** Lääkärinkadun pohjoispuolella tulee säästää rakentamiselta. Juridisista kaavarajoista riippumatta ne mielletään osaksi Keskuspuistoa. Erityisesti alueen tervaleppäinen lehto ympäristöineen, joka on inventoitu S1-luonnonsuojelukohteeksi yhtenä Helsingin arvokkaimmista (I-luokan) kasvillisuusalueista.

**Auroran sairaalan eteläosaan** voi rakentaa uusia asuntoja. Nordenskiöldinkatu laitetaan tunneliin ja rakennetaan sen päälle.

**Niemenmäen rantoja** ei saa rakentaa, koska vieressä oleva Huopalahti on jo niin täyteen rakennettu. Silta on jo niin sumppu, että liikennettä ei saa tulla alueelle lisää.

**Pikku-Huopalahdessa** sijaitseva Toimelan viljelypalsta-alue on merkittävä maisemakulttuurikohteeksi, koska se on hurmaava vastakohta nykyaikaisesti ja tiiviisti rakennetulle asuinalueelle.

#### **Vastine:**

Paciuksenkadun länsireunaan on osoitettu jo rakennetun korttelin pohjoispuolelle Allergiasairaalan tasolle asti kerrostalovaraus Biomedicum laajenemistarpeita tai muuta yleistä tarvetta varten. Myös asumista voidaan toimitilojen ohella sijoittaa alueelle. Yleiskaavan

valmisteluun liittyvässä asukaskilpailussa tähän kohtaan tuli useampi rakentamisalueehdotus. Munkkiniemen sillan kupeeseen tutkitusta rakentamisvarauksesta on luovuttu. Mannerheimintien takainen Lääkärinkadun pohjoispuoleinen, Keskuspuistoon rajautuva rakentamisalue on Yleiskaava 1992:n mukainen rakentamisalue, joka mahdollistaa asuntotarjonnan lisäämisen Meilahden alueella. Yleiskaavaluonnos mahdollistaa tarvittaessa Auroran sairaala-alueen tiivistämisen rakentamisen.

***Merihaka, Hakaniemi, Kallio, Alppila, Sörnäinen, Vallila, Sompasaari, Kyläsaari, Arabianranta, Käpylä, Koskela, Pasila***

**Hakaniemenrantaan ei pidä rakentaa uusia taloja.** Niille ei riitä piha eikä paikoitustiloja ja veden vaihtuvuus Töölönlahdella huononee. Hakaniemensillan madaltaminen katkaisisi pääliikenneyhteyden Merihakaan. Haapaniemenkadun katkaisu tukkisi pohjoiset liikenneyhteydet Merihakaan. Molemmat ylikulut Sörnäisten Rantatien yli on säilytettävä.

**Hakaniemen rannan rakentamista ja keskustunnelin suuaukkoa Haapaniemenkadun kohdalla** ei pidä toteuttaa. Rakentaminen tukkii vähäisen jäljellä olevan rannan. Lisäksi nykyiset autopaikat katoavat ja veisi nykyäänkin vähäisen valon nykyisiltä asukkailta ja talossamme toimivalta lastentarhalta. Haapaniemenkatu on tärkeä yhteys asukkaiden autoiluun ja sitä kautta kulkevat bussit palvelevat erinomaisesti vanhuksia, joita on paljon. Katu on tärkeä myös paloautoille.

**Hakaniemessä ja Sörnäisten rannassa** ihmisillä tulee säilyttää kytkentä ja pääsy rantaan.

**Vallilan** teurastamon ja keskusvankilan alueet sopivat asuinalueeksi.

**Sompasaari, Sörnäinen ja Kalasatama** soveltuvat asuinrakentamiseen. Nykyinen käyttö aiheuttaa raskasta liikennettä, on saastuttavaa ja rumaa. Alueet ovat liikenteellisesti hyvin saavutettavissa, palvelut ovat lähellä ja ra-

kentamisella voidaan parantaa kaupunkikuvaa myös lähialueilla. Alueille on mahdollisuus tehdä ranta-asuntoja. Tekemällä jo rakennettu kaupunki tiiviimmäksi säästetään luontoa. Uudet asuinalueet on suunniteltava etupäässä autottomia talouksia varten. Näin varmistetaan se, että alue jatkossakin säilyy yli 70-prosenttisesti autottomien kotitalouksien hallussa. Rakentamisen tulee olla maltillista. On pidettävä huoli alueiden jalankulkuympäristön viihtyisyydestä. Uudisrakennuksiin pitää kaavoittaa kivijalkamyymälöitä sekä erilaisia asukastiloja. Sompasaaren kärki tulee jättää rakentamatta.

**Sörnäisissä** pitää jättää reilun kokoinen yhtenäinen rantapuisto meren ja uudisrakennusten väliin. Sörnäisten rantojen täyttö on lopetettava ja rantojen virkistysarvoa on lisättävä esim. sijoittamalla sinne uimalaitureita. Alueen merellisuutta voisi korostaa Hana- ja Sompasaaren kiertävillä kanavilla ja niiden yli rakennetuilla silloilla.

**Sörnäistenrannassa** suunnitelmien mukaan yli puolet eli noin 2,5 km uuden asuinalueen rannoista, aiotaan rakentaa siten, että meren ja rakennusten väliin ei jää käytännössä ollenkaan virkistys- ja suojavyöhykettä. Kantakaupungin uusien asuinalueiden rannoille pitäisi jättää riittävän leveä (60-100m) yhtenäinen vihervyöhyke. Tällainen vihernauha täydentää itäisen kantakaupungin pieniä puistonsirpaleita, joiden virkistysarvoa vähentävät vilkkaat liikenneväylät. Rantapuistolla olisi myös tärkeä tehtävä kivisen kaupunkikuvan pehmentäjänä, näkyväthän Sörnäisten rannat Kulosaaren, Merihaan, Kruunuhaan ja Katajanokan lisäksi Mustikkamaan ja Korkeasaaren virkistysalueille.

**Sörnäistä** tulee kehittää voimakkaasti asumisviihtyvyyden suuntaan alueiden nykyinen ahtaus ja liikennemäärät huomioiden. Uusia rakentamisalueita ei tälle alueelle ehdoteta kaavoitettavaksi.

**Sompasaari ja Kalasatama** tulee palauttaa virkistyskäyttöön. Sompasaari on palautettava alkuperäiseen loistoonsa, virkistyskeskukseksi Mustasaaren tapaan. Siellä voisi olla huolto-

rakennus, kahvio yms. ja venekuljetus Sörnäisten rantaan.

**Englantilaiskallio** pitää ehdottomasti säilyttää. Se on "Sörnäisten helmi", upea puistikko, jossa on monia puulajeja. Ruska-aikana se on silmää hivelevän kaunis ja hyvä mietiskeilypaikka. Kallio on komea luonnontähtävyys.

**Eläinlääketieteellisen tiedekunnan tontti** ja sen viereinen puisto Hämeentiellä pitää säilyttää puistona. Alue on Hermannin henkireikä ja se pitää säilyttää ehyenä kokonaisuutena.

**Kyläsaari** pitää säilyttää luonnontilaisena.

**Arabianrantaan** ei pitäisi rakentaa lisää. Alue toimii virkistysalueena Vanhankaupungin asukkaille ja turvapuskurina Viikin luonnonsuojelualueelle. Rakentaminen häiritsee luonnonsuojelualan eläimistöä ja tuo alueelle lisää ihmisiä ja liikennettä, jotka kuormittavat luonnonsuojelualan ekologista tasapainoa. Vanhankaupungin lahden Lammasaaren ja Kuusiluodon kulttuurinen ja ekologinen arvo laskee, mikäli niiden välittömään läheisyyteen rakennetaan. Toukola ja Vanhakaupunki kärsivät jo nyt lisääntyneestä liikkenteestä ja sen haitoista. Näitä alueita tulee arvostaa rauhallisina puutalo- ja pienasutusalueina laajojen viher-, virkistys- ja luonnonsuojelualan ympäröimänä.

**Arabianranta** pitää rakentaa valmiiksi.

**Mäkeläntien varteen** voi rakentaa.

**Käpylän urheilupuiston laitaa Messukeskuksen vieressä** ei saa rakentaa, koska se on osa puistoa.

**Käpylässä Taivaskallion ja radan väliselle alueelle** ei saa rakentaa, koska se on upea virkistysalue ja Helsingin korkein kohta. Koko Taivaskallio tulisi merkitä kaupunginosapuistoksi. Yhtään rakennusta ei saa rakentaa Taivaskallion puistoalueelle, sen reunoja ei saa nakertaa, ei Käpylän asemankaan kohdalla.

**Käpylässä aseman läheisyyteen etenkin sen länsipuolelle** voidaan rakentaa, koska alue sijaitsee aseman vieressä ja se on jo pilattu kolossilla.

**Koskelan vaunuhalleilta vapautuva alue** soveltuu asuinrakentamiseen, koska se on sijainniltaan hyvä.

**Nastolantien itäpuolta** ei tule rakentaa luontoarvojensa takia.

**Annala, Vantaanjokisuus ja Vantaankosken ympäristö** ovat kulttuurimaisemaa, johon ei pidä rakentaa.

**Keski-Pasila, VR:n alueet ja Pasilan konepaja-alue** soveltuvat asuin- ja työpaikkarakentamiseen, koska alueet on jo kertaalleen tärvelty ja nykyinen käyttö aiheuttaa liikenneongelmia. Alueet sijaitsevat kivoilla paikoilla, niille on hyvät liikenne- ja joukkoliikenneyhteydet, rakentamisessa voidaan hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria. Autoliikenne voidaan ohjata radan varteen. Alueet tulevat rakentamisella viihtyisämmiksi ja rakentaminen kohentaisi ympäröivien alueiden imagoa. Väljästi rakennettuna alueet voivat toimia myös ympäröivien alueiden ulkoilualueena.

**Pasilan** osalta järjestetään kaupunkilaisille avoin ideakilpailu alueen kehittämiseksi.

**Pasilan ratapiha** voitaisiin kattaa, koska maaston muodot mahdollistavat sen. Päälle voidaan rakentaa upea kaupunginosa. Tiiliset veturitallit on säilytettävä.

**Maaliikennekeskus** soveltuu asuinrakentamiseen, koska nykyinen käyttö on väärässä paikassa (myös tulevaisuuden liikennevirtoihin nähden, kun satama siirtyy Jätkäsaaresta) ja aiheuttaa raskasta liikennettä Keskuspuiston poikki. Alue on hyvä paikka asumiseen, sinne on hyvät liikenneyhteydet ja rakentamisen myötä ympäristö siistiytyisi. Uusi kaupunkirakenne liittää Maunulan etelään, kun se nykyisin on eristyksessä.

*Itä-Pasilassa sijaitsevan Vislauskujan – Reisiinakujan välissä olevan ns. koulun tontin asemakaava tulee vahvistaa puistoksi, mikäli se ei ole jo vahvistettu. Huomioon tulee myös ottaa pihan/puiston puuttuvan valaistuksen.*

*Raviradanmäeltä tontti 17040 / 3 tulee varata Messukeskuksen näyttely- ja paikoituskäyttöön.*

#### **Vastine:**

Yleiskaava 2002:n valmisteluun liittyvässä asukaskilpailussa ehdotettiin uutta rakentamista Hakaniemenrantaan. Alueelle on osoitettu uusi kerrostalovaraus, jolla saadaan lisää asunto- ja toimitilaa ja samalla voidaan parantaa alueen kaupunkikuvaa.

Keskustatunnelin suuaukko on yleiskaavaluonnoksessa merkitty Sörnäisten rantatielle liikenteellisistä ja toiminnallisista syistä. Hakaniemessä ja Sörnäisissä ranta-alueet säilytetään ja suunnitellaan asukkaiden käyttöön. Satamatoimintojen siirron myötä Sörnäisten satama-alueelta vapautuu ranta-aluetta lisää asukkaiden virkistyskäyttöön.

Vallilan teurastamoalue on merkitty luonnoksessa työpaikka-alueeksi ja vankilan alue kerrostaloalueeksi. Sompassaari, Sörnäinen ja Kalasatama muuttuvat asunto- ja työpaikkojen kaupunginosaksi satamatoimintojen siirron myötä. Ranta-alueelle on merkitty rantapuisto asukkaiden käyttöön. Englantilaiskallioiden käyttö kuuluu yksityiskohtaisen kaavoituksen ratkaisujen piiriin.

Eläinlääketieteellisen tiedekunnan tontti on merkitty kerrostaloalueeksi, tontin puistomaisen luonteen säilyttäminen kuuluu yksityiskohtaisen kaavoituksen piiriin. Arabianranta on merkitty yleiskaavaluonnokseen alueen asemakaavan mukaisesti. Arabianrannan kuten Kyläsaarenkin rantavyöhyke on merkitty virkistysalueeksi. Suomen Messujen toiminnan kehittämismahdollisuuksien takaamiseksi hallinnon ja julkisten palvelujen varauksessa on otettu huomioon laajenemistarve.

Yleiskaavaluonnoksen keskeisiä periaatteita on sijoittaa uusi asunto- ja toimitilarakentaminen hyvien julkisten liikenneyhteyksien, etenkin raskaan raideliikenteen asemien tuntumaan. Käpylän aseman tuntumaan on merkitty kerrostalovaraus, joka mahdollistaa lisärakentamisen. Taivaskallio on merkitty virkistysalueeksi. Koskelan vaunuhallien tontille on osoitettu myös asuntorakentamista.

Keski-Pasilaan, Pohjois-Pasilaan, Maaliikennekeskuksen ja Pasilan konepaja-alueelle on merkitty kerrostaloaluevaraukset uutta asunto- ja toimitilarakentamista varten. Pasila toimii Helsingin keskustan laajentumisalueena. Keski-Pasilan osalta on yleiskaavan valmistelussa ollut kanta, että alueen rata-pihatoiminnot väistyvät. Pohjois-Pasilan ratapiha-alue on merkitty liikennealueeksi.

### Lauttasaari<sup>5</sup>

\* Lauttasaareen osoitettu voimakas lisärakentaminen yksipuolisesti korostaa vain merialueiden täyttöjä sekä arvokkaiden merimaisemien ja suojeltujen viheralueiden tuhoamista.

\* Kehityskuvassa tavoitetta ”vastata asuntojen kysyntään niillä alueilla, missä kysyntä on suurinta” pohdittaessa on muistettava, että kysyntä on suurinta alueilla, joita arvostetaan niiden ominaispiirteiden takia ja niitä vahvuuksia ei kannata menettää. Lauttasaarella tällaisia ovat meri ja puistomainen asuminen.

\* Lauttasaaren tulee säilyä luonnonläheisenä, vihreänä ja rauhallisena asuinalueena. Alueen kehittämisessä tulee huomioida merellisyys ja rantojen pitää säilyä luonnonmukaisina. Rantojen täyttö tuhoaa saaren identiteetin. Lauttasaaren virkistyskäyttö on merkittävä lauttasaarelaisten lisäksi kaikille helsinkiläisille ja se on säilytettävä myös tuleville sukupolville.

\* Helsingin kaupungin väitettyn tonttimaan niukkuuteen ja asuntojen puutteeseen vedoten yleiskaavan valmisteluaineistossa on ehdo-

### Lauttasaaren kehittämisessä on huomioitava:

- saaren omaleimaisuuden - merellisyyden, saaristolunnon, vihreyden, rauhan ja puistomaisen asumisen- säilyminen,
- se, että Lauttasaari on valittu asuinpaikaksi luonnonläheisyyden vuoksi,
- hyvien yhteyksien säilyminen keskustaan ja kevyen liikenteen edellytyksien parantaminen,
- olemassa olevan rakenteen tehostaminen,
- rakentamisen toteuttaminen vähitellen lauttasaarelaisten kanssa yhteistyössä,
- monipuolisen yhteisörakenteen turvaaminen,
- perheasuntojen lisääminen,
- Lauttasaaren keskustan kehittäminen ja lähipalvelujen parantaminen,
- rakennettujen puistojen kohentaminen ja rakentamattomien säilyttäminen luonnontilaisena,
- tasaisen tulonjaon säilyminen,
- mahdollisuus toimitilasijoittamisen avulla ratkoa saarella keskimääräisesti enemmän olevaa pitkäaikaistyöttömyyttä,
- se, että rakennusmaata on paljon järkevämissä paikoissa, kun nyt on esitetty,
- se, että tuulista meren ranta-asumista eivät kaikki kaipaa.

### Lauttasaaren kehittämisessä tulee lähteä saaren nykyisten ongelmien ratkaisemisesta:

- vilkkaat väylät tuovat alueelle saasteita ja melua ja katkaisevat alueen yhtenäisyyttä sekä viher- ja kävelyväyliä,
- alueelta puuttuu viihtyisiä keskusta ja tori sekä urheilu- ja pelipaikkoja,
- palvelut kangertelevat jo nykyisin, ihmismäärän lisäys vain pahentaisi ongelmia.
- Keskeiset rakennetut puistot ovat huonossa kunnossa.

tettu Lauttasaaren ulkoilu- ja virkistysalueita, rakentamattomia luonnonrantoja, matalia merenlahtia ja vesilinnuston pesimäalueita tehorakentamiseen täyttömaalle.

\* Rakentaminen uhkaa rauhallisia paikkoja. Maisemia on analysoitava myös ihmisen rauhoittumistarpeen näkökulmasta. Lahdet ovat tärkeitä ja kauniita. Rannoilta pääsee suoraan uimaan, mikä on kantakaupungissa ainutlaatuista. Nykyisin rantoja pitkin pääsee kävelemään vain Ryssännokassa. Purjehdusmahdollisuus on alueen olennainen arvo ja potenti-

<sup>5</sup> Länsimetroa Lauttasaarella koskevia näkemyksiä on luvussa Liikenne ja liikkuminen.

aali. Osa ranta-alueiden niitty- ja somerikko-rannoista on sellaisia, jotka luonnonsuojelulain (1997) mukaan tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa.

\* Avarat ja kauniit näkymät Länsiväylältä avomerelle, saaristoon ja merenlahdille on säilytettävä. Niitä ei saa peittää rakennuksilla ja melusteilla.

\* Massiivinen täyttömaarakentaminen vie ta-keet merinäköalojen säilymiseltä.

\* Lauttasaaren luonnontilaiset ulkoilupui- sto-alueet tarjoavat lapsille merkittävän tilai- suuden tutustua luontoon. Jos matalan veden alueet Koivusaaren, Lemissaaren ja Vattu- niemen ympäriltä täytetään, häviää alueen faunaa rikastuttavilta vesilinnuilta pesimäalue ja ravinnonsaantimahdollisuus merenpohjasta.

\* Helsingin rannoilla aiemmin harjoitettu täyttömaarakentamiset ovat liittyneet jo ole- massa olevan liikenneväylä-, satama- tai tel- lakka-alueen osittaiseen laajennukseen. Laut- tasaaren ja sen ympärille kaavailtujen täyttö- maarakennusalueiden sillanpääasemat, Koi- vusaari ja sen ympäristö, Lemissaari ja Vattu- nimen eteläosa ovat pääosin aitoa luontoa kaupunkioiloissa, puistoalueita, ulkoi- lupuistoja ja muita kaupunkilaisten har- rastuksiin liittyviä alueita. Toteutuessaan ne johtaisivat merkittävään virkistysmahdolli- suuksien heikkenemiseen tällä seudulla. Täyt- tömaa-alueet muokkaavat maisemaa laajoilla alueilla. Näin mittavien hankkeiden epäon- nistuneiden ratkaisujen kohtaaminen olisi niin kallista, että se olisi käytännössä mahdotonta.

\* Lauttasaareissa on tarjota kaivattuja pien- asuntoja heti kun sijoitetaan alueella nyt ahtaasti asuvat lapsiperheet sekä hissittömissä taloissa asuvat vanhukset niin, että he voivat edelleen elää arkea tutussa ympäristössä. Koivusaaren ja Lemislahden rakentaminen ei tätä ratkaise, sillä niiden suunniteltu ympä- ristö on tiivis ja kallis. Lauttasaareissa asutaan ”liian tiiviisti” siksi, että alueelta ei haluta muuttaa pois, koska ympäröivä luonto tekee asumisesta väljää.

### Koivusaaren ja Lemislahden suunnitelmat

Suunnitelmat merkitsevät huonoa integroitumista nykyiseen yhteisöön, luonnonalueiden pisteellistä suurkuormitusta uusien alueiden vierustoilla, nykyisen palvelualueen heikkoa käyttöä ja kehitty- mistä.

- Kallis asuntokanta ei vaikuta suotuisasti Laut- tasaaren ikääntyvän väestön ja lapsiperheiden vaikeuksiin löytää asunto alueelta.
- Ne tulevat huomattavan itsenäisiksi alueiksi, sillä liikenneväylät katkaisevat yhteydet val- miisiin palveluihin.
- Alueet ovat irrallisia nykyisestä yhteisöstä ja nopeasti rakennettuina joutuvat pitkään turvau- tumaan keskeneräisiin palveluihin. Ruoholah- teen rakennettavan kauppakeskuksen vaikutuk- set palvelutarjontaan ovat Lauttasaaren alueella jopa heikentäviä, jos uusi asutus viedään sen vaikutuspiiriin.
- Alueet ovat kalliina asuntotuotantona huonosti joukkoliikennettä käyttävien asukkaiden alu- etta tai sosiaalisena asuntotuotantona liian kau- kana peruspalvelusta, jotta autottomuus esi- merkiksi lapsiperheillä olisi mahdollista. Tiivis rakentaminen lisää vapaa-ajan liikkumistar- vetta.
- Alueiden tiivis rakentaminen aiheuttaa saaren sisäisten väylien muuttumista ”moottoriliiken- teen kokoamisväyläksi” Lauttasaaren tiellä ja Särkinimentiellä, joilla liikenteen haitat olen- naisesti kasvaisivat.
- Alueiden muuttaminen tiiviisti rakennetuksi lähiömaisemaksi asettaa ympäröivälle luonnol- le kohtuuttomat rasiitukset, huonontaa ratkaise- valla tavalla virkistysmahdollisuuksia, koska ne kuormittavat Seurasaaren selkää samaan ai- kaan kun suuriväestömäärä joutuu tukeu- tumaan ainoastaan Lauttasaaren viheralueisiin.
- On ehdottomasti tutkittava rakentamisen rasi- tuksen kasvu ja virkistysmahdollisuuksien ta- kaaminen myös muuttuneessa tilanteessa: met- ro mahdollistaa aikaisempaa paremmin vir- kistyskäyttöön koko kaupungin laajuudessa.

\* Yleiskaavan valmisteluaineistossa painote- taan Helsingin merellisyyttä, mutta samalla venesatamien maa-alueille kaavillaan mas- siivista asuntorakentamista. Venesatamat ei- vät ole pelkästään veneiden pysäköintipaik- koja. Kaupungin tulisi osoittaa pursiseurojen toimintaan sopiva uusi sijaintipaikka.

\* Lauttasaaressa rakennetaan uusia taloja itärannalle, vastapäätä entistä ns. Suomen tupakan rakennusta, Teräskonttorin paikalle ja sitä vastapäätä. Kuinka paljon näin pienelle saarelle halutaan asukkaita? Poliisien, HKL:n ja vapaat maja-alueet tulisi säilyttää.

**Lemissaari** vesialueineen tulee säilyttää virkistysalueena. Nykyisin alue toimii luonnonmukaisena puistona ja virkistysalueena, osana Lauttasaarta ympäröivää rantakävelyreittiä, joksi se myös on kaavoitettu. Moottoritien läheisyydestä huolimatta alue muodostaa rauhallisen keitaan. Alueelle voisi ajatella esimerkiksi pienimuotoista kahvilatoimintaa. Liikenteen aiheuttamien ilmansaasteiden vuoksi alue ei sovellu asumiseen. Lemissaari ei ole ”meritäytille kaupunkirakenteellisesti edullista aluetta”, ”suunniteltu täyttö ei ole vähäistä” ja se loukkaa tökerösti ”merellistä maisemakokonaisuutta”. Lemissaarta ei saa rakentaa, koska mistä sitten löytyy vastaava saari levähtämispaikaksi pyöräileville.

**Koivusaaren** ei saa rakentaa, muuten alueen merellisyys katoaa. Saaren Länsiväylän pohjoispuolinen metsäinen osa luonnonrantoineen on maisemallisesti tärkeä. Rakentamisen myötä liikenne vilkastuu Länsiväylällä ja vesitäyttö vahingoittaa veden laatua. Koivusaaren eteläosa on maisemallisesti merkittävä, varsinkin mereltä päin katsottuna. Alueen etelärannoilla on suojelun arvoisia alueita, luonnontilaista somerikko- ja rantaniittyä monipuolisine merenrantakasvustoineen. Rantakallioilla on kaiverruksia vuosisadan alusta. Koivusaari ei ole ”meritäytille kaupunkirakenteellisesti edullista aluetta”, ”suunniteltu täyttö ei ole vähäistä” ja täyttö loukkaa tökerösti ”merellistä maisemakokonaisuutta”.

**Koivusaaren** kohdalla toimitaan nurinkurisesti eli metron takia halutaan rakentaa asuin-keskus. Yleensä joukkoliikenne luodaan sinne, missä sitä tarvitaan eli riittävästi tihentyneelle asuinalueelle.

**Koivusaaren** esitetyt rakennussuunnitelmat ovat mittakaavaltaan järkyttäviä. Nykyisin 8 hehtaarin alue laajennettaisiin peräti 53 hehtaarin alueeksi ja täyttömaalle kaavaillaan si-

joitettavaksi noin 5000 asukasta, jolloin alueen asukastiheydeksi tulisi jopa 10 000 as/km<sup>2</sup>. Suunnitelmien mukaan Länsiväylän tasolta rakennukset olisivat jopa kahdeksan kerroksisia. Tavoitteeksi asetetut tehokkuusluvut ja talojen kerrosmäärät eivät mitenkään sovi ympäristöönsä ja ovat alueelle aivan liian suuria. Esitetyt suunnitelmat johtaisivat alueen oman ja sen naapuruston viihtyvyyden ja virkistysarvon katoamiseen. Nykyisin Lauttasaaren länsiosassa rakennetut pien-, rivi- ja pienkerrostalot sopivat väljästi rakennettuna hyvin vehreään ympäristöönsä.

**Koivusaaren** täyttömaaksi käytettäisiin ilmeisesti metrotunnelin tieltä kaivettavaa maainesta, jolloin maanajon haitat kohdistuisivat paljolti Länsiväylälle. Lauttasaaren kaduille tällaista pitkäaikaista raskaan liikenteen sirusta ei voisi kuvitellakaan. Tämän lisäksi tulisi vielä talojen ja muun infrastruktuurin rakentamisen edellyttämä työmaaliikenne.

**Koivusaaren** rakentamisen myötä liikenne lisääntyy asuinalueilla. Rakennusmelua ja -liikennettä aiheutuu seuraavaksi 20 vuodeksi. Merenrannat muuttuvat uimakelvottomiksi. Avarat näkymät muuttuvat kivikolosseiksi. Haluaako kukaan asua tuulten ja sateiden pieksämässä Koivusaaressa, jossa puut eivät kasva?

**Koivusaari - Hanasaari alueen maantäytön** rakennusaikaisia ongelmia ovat ainakin usean vuoden kestävä rakennustyömaa kaikkine haittoineen (valtava melu, pöly, työmaaliikenne jne.) on melkoinen rasite lähistön asukkailla, nykyiset vesialueet useine uimarantoinneen liettyvät käyttökelvottomiksi vuosiksi, kunnes maanajosta johtuva liete lopulta selkenee. Upeat ulkoilureitit Espooseen menevät pilalle. Pitkän aikavälin, jopa korjaamattomia, haittoja ovat muun muassa se, että nykyinen merellinen Länsi-Lauttasaari on tuhottu ja muutettu keinotekoiseksi, rantojen rehevöityminen, erityisesti Katajajarjun ja Vaskiniemen alueilla, lähes legendaarinen maisema Länsiväylältä menetetään tyystin, suunnitellussa laajuudessaan asuinalue ei voi olla kovin viihtyisä.

**Koivusaari** on nykyisin ulkoilijoiden ja veneilijöiden harrastustoiminnan alue. Siellä on upeita luontoalueita, kallioita, rantaniittyä ja iso siirtolohkarekin.

**Veijarivuori-Särkiniemi** alueelle ei saa rakentaa luonnonsuojelullisista, historiallisista, maisemallisista ja virkistyskäyttöön liittyvistä syistä. Puistoalue ei kestä tuhansien ihmisten pihamaana. Nykyiset majat alueella pitää säilyttää.

**Pikkusaaret Porsta ja Nurmiluodot** haudautuvat, mikäli alueiden käyttösuunnitelmassa

ehdotetut merentäytöt toteutuvat. Luodoilla on kokoonsa nähden melko monipuolinen kasvillisuus, sekoitus alkuperäistä merenrantakasvistoa ja mökkikauden perua. Saarten häviäminen kaupunkirakentamisen alle köyhentää luonnon ja maiseman monimuotoisuutta. Näyttäisi siltä, että lähes kaksi kilometriä luonnonrantaa jäisi täyte- ja rakentamisalueiden alle Lauttasaaren pohjoisosassa.

**Veijarivuoren ja Särkiniemen puistokokonaisuus sekä Sisä- ja Ulkohattu merialueiden** on säilytettävä mahdollisimman luonnonmukaisena, koska ne ovat maisemallisesti upeita ja luontonsa puolesta kauniita. Lauttasaaren kärki on kaunis, siellä on kivat kalliot, hyvä lintupaikka ja matala vesi. Puistossa on arvokasta rantakasvillisuutta (Kurtto 1998) ja historiallisia rakennelmia Krimin sodan ajalta. Rantamaisema on luonnonmukaista, Helsingin eteläisen suurpiirin alueella ainutlaatuista väli- ja ulkosaariston kivikko-, lokerikko- ja kalliorantaa sekä rantaniittyä. Puistoalueen herkkä rantaluonto ei salli, että puiston maisemallisesti upein ja kasvillisuudestaan arvokain osa lohkaistaan hyödynnettäväksi nykyistä kovempaan käyttöön. Alueen rakentaminen tuhoaa täysin puiston ja saaristomaiseman. Alueelle on vaikea järjestää liikenneyhteydet. Veijarivuoren puisto on jopa 1992 yleiskaavassa merkitty kulttuurihistorialliseksi alueeksi.

**Vattuniemen itäkärjen ja sen jatkeen puistoalue** tulee säilyttää kokonaisuudessaan Jos taloja rakennetaan lisää tälle herkälle alueelle,

#### **Ehdotuksia rakennettaviksi alueiksi Lauttasaarella:**

- Jo rakennetut alueet, joiden rakentamismahdollisuudet on hyödynnetty vajaasti (ehdotuksia alueista raportissa *Lauttasaaren yhdyskuntastrategia 23.11.1998*). Täydennysrakentamisen myötä palvelut saattavat monipuolistua.
- Vattuniemen eteläkärki, koska se on käyttämätöntä aluetta eikä siellä kukaan ulkoile. Liikenne jakautuisi neljälle kadunosuudelle ja olisi rauhallinen paikka asua komealla merinäköalalla.
- Vattuniemen toimistoalueen voisi osittain muuttaa asuinalueeksi
- Lauttasaaren eteläkärjessä entinen Merenkulkuoppilaitoksen alue sekä Särkiniemenkadun päässä oleva puistoalue, joita nykyisin käytetään pysäköintipaikkoina. Kerrostalo ei veisi keneltäkään näköaloja, koska sen ympärillä on Maa ja Vesi sekä pienteollisuustalo.
- Länsiväylä kattaminen Katajajarjun kohdalla eheyttää rikkoutunutta maisemaa, jos se toteutetaan huomioiden ympäröivien alueiden "miljöötyypit".
- Länsiväylän päälle voisi rakentaa, jolloin maisema yhtenäistyisi.
- Koivusaari, Lauttasaaren pohjoisosa on sijainniltaan keskeinen, hyvät liikenneyhteydet ilman metroakin (Suomen parhaat joukkoliikenneyhteydet). Matalikko on helppo täyttää ja saadaan ranta-asuntoja. Alueen rakentaminen myös tukee länsimetron rakentamista. Alueelle sopii pienimuotoinen rakentaminen.
- Lauttasaaren ja Keilaniemen väliin täyttämällä tai patoamalla tehdyille "Nörttisaarille" mahtuu 30 000 asukasta lähtökohtana tiivis kaupunkirakenne, työmatkat länsimetrolla ja asunnot korkeateknologian työpaikkojen lähellä.
- Puistoa voi käyttää asuntorakentamiseen, jos menetetty alue korvataan puistolla muualta.
- Mammonlahteen ja Lemislahteen voi rakentaa.
- Katajajarjuun voi rakentaa.
- Asuntoja tulee alueelle lisää luonnollista tietä, kun rakennetaan toimistotonteille.
- Lauttasaaren yhdyskuntarakenteeseen soveltuvat hyvin pk-yritykset. Lemislahden ja Koivusaaren suunnitelmien suurten toimitilavarausten sijasta pitäisi tutkia myös pk-yritysten sijoittamisen vaatimaa rakentamista. Vattuniemen teollisuusalueella liiketoimintaa voisi sijoittaa uudisrakennusten pohjakerroksiin.



paine kasvaa jääville puistoalueille. Särkinien ja Veijarivuoren puistot pitää säilyttää paitsi luonnonpuistona myös historiallisena muistomerkkinä puolustusvalliansa vuoksi.

**Entisen Ryssänkärjen itäpuolen** toteaminen virkistykseen kannalta tarpeettomaksi on jo kulttuuriskandaali. Sen virkistyskäyttöä lisäävinä tekijöinä ovat rauhallisen merellisen ympäristön lisäksi, talviuimaseura Humaus, pienet vapaa-ajan mökit, hyvät uimalaiturit, harvinainen linnusto, hyvät hiihtomahdollisuudet talvella. Lauttasaaresta löytyy tarpeellinen määrä uutta rakennusmaata esimerkiksi teollisuusalueelta. Alueella on parhailla paikoilla epämääräisiä pienyritysrakennuksia, liian leiveitä katuja ja vajaakäytössä olevaa maata.

\* **Pyrinnön kenttä** tulee säilyttää ja sitä tulee kehittää. Lauttasaaresta on erittäin vähän liikuntapaikkoja ja Pyrinnön kenttä on selkeä kehittämiskohde. Kentästä on mahdollisuus kehittää vapaa-ajankeskus tennis-, koripallo-, lentopallo-, jalkapallo-, ja muine kenttineen ja talvisin lumilautamäkineen, hiihtolatuineen ja tekojääratoineen. Juoksuradan rakentaminen Aurinkopuistoon ei riitä korvaamaan kenttää.

\* Suunnitellut Koivusaaren täyttäminen ja rakentaminen ja metroasema sekä Länsiväylän kattaminen ja siinä yhteydessä Lemislahden täyttäminen ja rakentaminen rasittavat kestämättömästi Lauttasaaren rantojen luontoarvoja. Rakentamisen suunnittelusta näille alueille pitäisi luopua.

\* Ruukinlahden puistoa ei tule vahingoittaa.

\* Lauttasaaren merellinen leima ja luonnonläheisyys rannoilla tulee säilyttää.

\* Lauttasaaresta on mahdollisia rakennuspaikkoja:

- Mökkikylät
- Venesatamat
- Myllykallio
- Vesitornin alue
- Sisäsaari

\* *Pajalahden alueelle, Tallbergin Puistotien ja Heikkiläntien varteen, puistoalueelle suunniteltujen rakennusten kerroskorkeudet pitää rajoittaa puuston latvojen tasalle ja ne eivät saa olla ympäröivien rakennusten kerroskorkeuksia korkeampia. Lisäksi rakennusten julkisivu itään Pajalahtea kohti pitää olla porrastettu, että se on yleisilmeeltään keveämpi ja luontuu paremmin ympäröivään maisemaan.*

*Meritäyttöjen vaikutusselvitykset ovat riittämättömiä ja täytöistä sekä rakentamisen suunnittelusta näille alueille tulee luopua:*

\* *Lauttasaaren viheralueet ovat jo nykyisellään ylikuormitettuja, mikä selviää Kaupunkisuunnitteluviraston omasta julkaisusta 2000:6: Koivusaari – Maisemalliset ja ympäristölliset näkökohdat: ”Lähimmät Lauttasaaren viheralueet ovat jo nykyiselläänkin lähes ylikuormitettuja, joten suuri lisäys jokapäiväisiin käyttäjämääriin vaarantaa esimerkiksi läheisten rantalehtojen kestokyvyn.”*

\* *Suomen Ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy on tehnyt Selvityksen meritäyttöjen vaikutuksesta virtausolosuhteisiin Koivusaaren, Hanasaaren, Lemislahden alueella. Selvityksen syvyysuhteiden lähtöaineisto perustuu tutkimuksen tekijäyrityksen mukaan merikarttoihin (1:50 000 ja 1:20 000). Näissä syvyysaineisto on yleistetty ja liian harva ja tietoisesti merenkulullisesti matalapainottunut, mitä tutkimuksessa ei ole kerrottu. Kaikkiin hilaruutuihin ei näin löydy edes yhtä numeroarvoa. Pohjan monimuotoisuus ja syvyysuhteiden vaihteluväli on nähtävissä, jos vertaa rannoilla olevaa rakentamatonta maisemaa. Näin ollen tutkimuksen lähtötilanne on jo puutteellinen, eikä siinä ole käytetty riittävän tiheää lähtöaineistoa. Näin ollen ei tuloksiaan voi pitää luotettavina johtopäätösten tekemiseen.*

\* *Tontinomistajien asuntopaikkavelvoite lauttasaaren rakennuskohteissa pitää perustua vähempään kerrosneliömetri pinta-alaan kuin mitä nyt tehdyissä asemakaavan muutoksissa on käytetty. Kovan rahan rakennuskohdeilla tavoitellaan maksukykyisiä ihmisiä, joilla on todennäköisemmin myös auto. Ohjeeksi detaljikaavan laatijoille pitää olla 1 autopaikka per alkava 50 asuinkerrosneliömetri.*

\* *Metroasemalle ja uudelle ostoskeskukselle löytyy parempi paikka Lemislahden pohjukasta. 50 metrin päähän tästä suunnitellut liikerakennukset pitäisi suunnitella metroaseman yhteyteen Lemislahden pohjukkaan. Näin*

vapautuvaan paikkaan tulisi rakentaa asuinrakennuksia. Lauttasaaren urheilupuiston alueelle esitetyt asunrakennussuunnitelmat ovat viimeisimmässä esitysmuodossaan edistyneet positiiviseen suuntaan. Merentäyttöjä Maamonlahdelle ja Lemislahdelle ei tule toteuttaa, sillä vedet eivät pääse vaihtumaan jos täytöt toteutuvat. Jos täyttöjä on pakko tehdä, on ne toteutettava ulkomerelle päin.

\* Lauttasaaren uudet kerrostalokompleksit Vattuniemessä on saatu sopimaan saaren yleisilmeeseen. Kuitenkin suunnitelma uudesta kerrostaloalueesta lähellä Lauttasaaren siltaa Pajalahdessa vaikuttaa rumalta ja ympäristönsä väkisin ahdetulta. Lisäksi on käsittelemättä, että edes ajatellaan rakentaa suuri asuntoalue meren päälle. Koivusaaren rakennussuunnitelma on esteettisesti, ekonomisesti ja ekologisesti huono ratkaisu.

\* Katajajarjun kattaminen on paikallaan, mutta se pitäisi ulottaa laajemmalle, kuin infotilaisuudessa 11.6.2001. esitetyssä suunnitelmassa. Katajajarjun kannen päälle esitetyt –talot ovat liian korkeita ja dominoisivat sen vuoksi liikaa maisemaa. Kun Länsiväylä ka-tettaisiin koko mäen osuudelta Lauttasaareen päin, alue voitaisiin rakentaa terassimaisesti ja näin parantaa turmeltua maisemaa.

\* Pyrkärin kenttä pitäisi pitää paikallaan ja luopua sen taakse suunnitellusta toimistotalosta. Rivitaloalueen voisi rakentaa Lahna-lahdentien pohjoispuolelle. Myllykallion puiston reunaan rakennettavat talot voisi ehkä rakentaa, vaikka ne nakertavatkin puisto-alueetta. Tätä tärkeämpää olisi tutkia Heder-grenin ym. muiden Lauttasaarentien varrella olevien toimistotalojen tulevaa käyttöä. Tontit ovat vajaakäytössä. Hedergrenin tontin pohjoispuolella on syvä pudotus, joka on vaarallinen läheisen koulun oppilaille.

\* Infotilaisuudessa 11.6.2001 oli esillä Lemislahti-Maamonlahti –suunnitelma, jossa massiivisista täytöistä on luovuttu. Tämä on positiivista. Ajatus urheilukentän, pelikenttien ja –hallien siirtämisestä ja rakentamisesta Ruukinlahden puistoon ei ole loppuun asti harkittu:

- Pyrkärin urheilukenttä historiallinen
- Kentän huono kunto johtuu huonosta hoidosta, ei sijainnista tai käyttämättömyydestä.
- Tennis- ja kiekkokaukalot ovat nykyisessä paikassaan suojassa tuulelta sekä liikenteen melulta ja saasteilta. Myös paikoitustilat ovat riittävät.
- Ruukinlahden puisto on täytettyä merenpohjaa. Alue on myös altis tuulille ja näin sopimaton yleisurheilulajeille ja erityisesti tennikselle.
- Urheilukenttää ei voi ahtaa kahden vilkkaasti liikennöidyn tien väliin mm. turvallisuussyistä.
- Lauttasaaren urheilupaikkojen ja –tilojen kehittäminen vaatii kokonaisvaltaisen suunnitelman.

#### **Lauttasaaren suunnittelutilanne<sup>6</sup>**

##### **Yleiskaavatilanne**

- Mikä on Lauttasaaren yleiskaavallisen kokonais-selvityksen taso, merkitys ja tärkeys virastolle?
- Kuinka saaren puistot ja erityisesti kesämajat saadaan pysymään sellaisina kuin ne ovat sen jälkeen, kun Lauttasaaren väkimäärää lisääntyy 15 000:lla?
- Kehityskuvasta jäätiin kaipaamaan kolmea perus-asiaa: demokratian, tietoyhteiskunnan ja kestäväen kehityksen käsittelyä. Perinteisestä demokratiasta tulisi siirtyä aluedemokratiaan tai kansalaisyhteis-kuntaan ja tietoyhteiskunnasta tietoisuusyhteis-kuntaan. Kestävä kehitys on taas ihmiskunnan evoluutiotesti.

##### **Metroselvitysten tilanne**

- Mitä Helsingissä tapahtuu, jos Espoo päätyy pika-raitiotiehen tai muuhun ratkaisuun kuin metroon?
- Metroasemille tulee voida kävellä pinnassa eli ett-ei tarvitsisi kävellä tunnelissa maan alla.
- Ehdotettiin, että linjauksen voisi tehdä Munkki-niemen kautta Otaniemeen.
- Ehdotettiin, että linjaus kannattaisi vetää ehdotomasti Keilalahden kautta, koska se on iso työ-paikkakeskittymä.
- Koska tulevaisuutta on niin vaikeaa ennustaa, tuli-si Koivusaari kaikesta huolimatta jättää optioksi metrolle.
- Metroa ei kannata keskeyttää Ruoholahteen vaan

<sup>6</sup> Tiedotustilaisuus 11.6.2002 Lauttasaaren suunnittelu-tilanteesta. Tässä on kirjattuna vain yleiskaavan osalta keskeisimmät teemat.

sitä tulisi jatkaa Lauttasaareen.

- Länsiväylä muodostaa Euroopan kauneimman sisäntuloväylän. Rantarakentaminen ja merentäytöt eivät ole taloudellisesti tarpeen. Lisärakennusmaa tulisi löytää mieluummin Lauttasaaren sisäosista sekä Vuosaaresta. Lauttasaaren sisäosista täydennysrakentamismahdollisuuksia olisi löydetävissä lähes saman verran eli 200 000 kerrosneliometriä.
- Mitä ovat ne yhteiskuntataloudelliset selvitykset, joita on tehty? Mitä asioita selvityksissä on otettu huomioon? Millainen määrä rakentamista on näissä selvityksissä suunniteltu Koivusaareen?
- Ovatko metrokeskustelun olennaisimmat asiat meritäytöt, joilla todistetaan, että metro on kannattava? Eikö nykyinen raitiovaunu nro 8 voisi jatkaa Matinkylään saakka?
- Metro kulkee sähköllä, joka tuodaan suurelta osin ulkomailta. Näin metro ei olisi yhteiskuntataloudellisesti kannattava.
- Maanpinnalla kulkevasta metrosta voisi ihailla kauniita merimaisemia.
- Raitiovaunu on hyvä kulkumuoto lyhyillä matkoilla, mutta pitkillä matkoilla käyttö on tuskallista. Metro on asukkaille aivan mahtava vaihtoehto silloin, kun on kiire.
- Miten espoolaiset omakotialueilla asuvat toimitusjohtajat saadaan käyttämään metroa?

#### **Koivusaari**

- Koivusaaren suunnitelmia perustellaan metrolla ja metroa ruuhkautuvalla Länsiväylällä. Miten tavoiteltu liikennemäärien vähentäminen toteutuu eri vaihtoehtoissa ja toisaalta, miten liikenne kehityisi, jollei metroa tms. toteutettaisi? Tällaiset selvitykset kannattaisi laatia.
- Miten lopullinen merenrantaniityn suojelupäätös on? Voiko sen purkaa?
- Mitä arvokasta rannassa on?
- Etelärannan täytölle tuli este (suojeleminen). Milloin tulee vaihtoehtoisia suunnitelmia? Miksi kokoajan esitellään maksimivaihtoehtoja?
- Jatkuuko täytöt Tiirasaareen asti?
- Onko Koivusaari välttämättä rakennettava? Koko ajan luodaan uutta, miksi emme pitäytyisi nykyisessä?
- Kuuluuko valtava siirtolohkare ja silokalliot suojelualueeseen?

#### **Lemislahden maankäyttöselvitykset**

- Koivusaaren ilmanlaatu on suunnitelmien toteutuksessa huono runsaan autoliikenteen vuoksi.
- Melu ylittää asumiselle suositellut rajat. Onko mahdollista saada melua piha-alueilla alennettuksi. Koivusaaren perustelut vaikuttavat olevan budjettitekniisiä. Miksi joukkoliikenteen suoritteiden maksajat etsitään Koivusaaresta? Miksei rakennusmaata etsitä Helsingin ulkopuolelta?
- Onko tarkoituksellista ja tietoista se, että rantojen rakentaminen lisääntyy Helsingissä?

#### **Virtaamaselvitys**

- Syntyykö Seurasaaren selälle suurimman täyttövaihtoehdon seurauksena levähteikkö?
- Kuinka hälyttäviä punaiset värit (eli suhteellinen muutos nykyisestä tilanteesta) ovat? Alkavatko vesialtaat myöhemmin haisemaan?
- Mikä on vedenvirtausnopeus verrattuna Töölönlahden virtausnopeuteen?
- Lauttasaareen ja Länsisataman välinen merialue uhkaa kaventua myös toiselta puolelta, kun täytöjä tehdään esimerkiksi Salmisaareen. Kuka on tehnyt virtaamaselvityksen ja kehitellyt siinä käytetyt mallit?
- Ovatko Hanasaaren ja Karhusaaren täyttöhanke ja teatteritalohanke kaatuneet?

#### **Vastine:**

Lauttasaaren merentäyttöihin perustuvasta lisärakentamisesta on luovuttu. Niitä korvaamaan on merkitty Kayajaharjuun uusi kerrostaloalue, joka on rakennettavissa kattamalla Länsiväylä ja liittämällä siihen nykyinen urheilukenttä ympäristöineen. Urheilukenttä on siirrettävissä Ruukinlahden puistoon.

Lauttasaaren palvelujen säilyttämiseksi ja niiden kehittämiseksi on Katajaharjun urheilukentän alueen ohella lisärakentamismahdollisuuksia osoitettu merkitsemällä Vattuniemeen kerrostaloalue. Asuntorakentamisen ja toimitilarakentamisen välinen suhde ratkaistaan yksityiskohtaisessa kaavoituksessa. Myös Pajalahden alue kuuluu kerrostalovaruksen alueeseen ja alueella on lisärakentamismahdollisuuksia. Koivusaaren alue on merkitty metroon tukeutuvaksi kerrostalo- ja pientaloalueeksi, jotka on tarkoitus toteuttaa osin meritäytöin. Koivusaareen syntyvät ranta-alueet on merkitty virkistysalueeksi. Koivusaaren eteläosassa oleva rantaniitty on merkitty suojelualueeksi. Lauttasaaren ja Koivusaaren veneilyyn liittyvät toiminnot voivat kehittyä ja laajentua alueilla. Melkkiin on merkitty ekologisen kokeilualueen varaus ja muuten saari ja rannat on varattu virkistykseen.

Veijarivuoren puiston eteläpuolelle meritäyttöihin perustuvista tutkituista myöhemmän tulevaisuuden asuntokohteista on luovuttu.

## Suomenlinna

*\* Maailmanperintösopimuksen mukainen suojavyöhyke tulee vahvistaa/merkitä yleiskaavaan. Suojavyöhykkeellä ei tule sallia sellaista rakentamista, maastomuotojen muuttamista taikka toimintoja, jotka heikentävät Suomenlinnan ainutlaatuista linnoitushistoriallista ja merellistä asemaa.*

### **Vastine:**

Yleiskaavaluonnoksessa Suomenlinna on merkitty maailmanperintökohteeksi, kuten se on jo Yleiskaava 1992:ssa.

## LÄNTINEN JA POHJOINEN HELSINKI

### Lehtisaari

Lehtisaaren keskiosan puistoa ei saa muuttaa asuinalueeksi. Saaren kaavoitusperiaatteenä on ollut vastaavan tehokkuuden toteutuminen kuin Kuusisaarella. Asemakaavaa muutettiin runsaat 10 vuotta sitten siten, että koamalla saaren keski- ja eteläisen osan rakennusoikeutta Lehtisaarentien itäpuolelle saatiin saaren keski- ja eteläiselle osalle varattua laajat puisto- ja vapaa-ajan alueet. Saaren puistojen muuttaminen osin asuntoalueeksi ei ratkaise Helsingin kasvun ongelmia ja maanomistajien rahastuspyrkimys on moraalisesti arveluttavaa ottaen huomion alkuperäiset kaavoitusperiaatteet, joiden perusteella on myös määritetty tonttivuokrat. Lehtisaaren puistoalueet ovat merkittäviä ulkoilualueita lehtisaarelaisten lisäksi myös muille kaupunkilaisille. Kaavoja muutettaessa on huomioitava myös nykyiset asukkaat näkemyksineen ja tarpeineen.

Alue on maanomistajan mukaan kallioinen ja melko mahdotonta rakentaa. Alueeseen liittyy Länsi-Helsingin suurin luonnonomainen puisto linnustoineen ja eläimistöineen. Lehtisaari kuuluu merellisen Helsingin ainutlaatuisen saaristoluontokokonaisuuteen, jonka tuhoutumisen voi aiheuttaa harkitsematon lisärakentaminen.

**Hiidenkiukaantien eteläpuolella** on rauhallisuudesta ja varjoisuudesta johtuen huomattava kasvi- ja eläinlajisto. Laaksossa on pitkään kesälle säilyvä lampi. Laakson molemmin puolin kohoavat kalliot ovat kulutuskestävyydeltään arkoja. Eteläpuoleisen kallion eteläpuolella on niitty, joka on oleellinen osa luonnontilaista puistoa. Jo pienellä rakennusoikeudella saataisiin huomattava osa saaren luonnonvaraisuutta hävitettyä. Alueelle kaavailtu kerrostalo sopii tähän ympäristöön huonosti. Talojen eteläpuolella nousee jyrkkärinteinen kallio, joka tekee talojen sijoituspaikan pimeäksi. Alue on myös kostea, koska se

sijaitsee kahden kallion välissä. Samoin kulkuteiden rakentaminen alueelle olisi vaikeaa.

**Lehtisaarentie 6 ja Kalkkipaadentie 2 väliselle alueelle** esitetty rakennusalue tulee poistaa. Alue on vanhaa, pehmeää, rakennettavaksi kelpaamatonta merenlahtea. Siksi se muutettiin puistoksi jo saaren alkuperäisessä kaavassa. Puistoksi muuttunut tontti korvattiin Lehtisaarentien 8 ja 10 tonteilla. Maanomistajien tahdon mukaisesti ja väljyyden saamiseksi alueelle jätettiin suuria yhtenäisiä puistoalueita ja alue kaavoitettiin alkuperäistä suunnitelmaa tehokkaammin ( $e=0,44$ ). Talot ovat suuri-ikkunaisia ja saunaosastot ovat pihaluonnetta avoimena puistoon, joka on nykyisiin taloihin nähden kovin matalalla ja sen vuoksi sopimaton rakentamiseen.

**Lehtisaari** pitää rakentaa valmiiksi, sinne mahtuu vielä uutta rakentamista. Muuten palvelut poistuvat asutuksen harvetessa.

**Ostoskeskuksen ympäristö** kaipaa kohenusta.

**Lehtisaaren suunnittelussa tulee huomioida seuraavaa<sup>7</sup>:**

- \* *Luonto ja ympäristö; puisto-, virkistys- ja viheralueet, rakentamisen luonnonläheisyys.*
- \* *Läpikulkuliikenteen sujuvuus.*
- \* *Alueella jo asuvien edut ja viihtyisyys.*
- \* *Kivisen kaava: rakennusten huolellinen sijoittaminen, luonto ja rannat.*
- \* *Saaren kaksijakoisuus säilytettävä: rakennettu pohjoisosa ja luonnontilainen eteläosa.*
- \* *Alue suunniteltava kokonaisuutena.*
- \* *Saari testamentattu seurakunnille virkistyskäyttöön.*

<sup>7</sup>Alueella oli kaavakävely syyskuussa 2001. Mielipiteet tästä eteenpäin ovat tiivistelmiä kävelyn aikana ja sen jälkeen jätetyistä mielipiteistä. Mielipiteet on esitetty tarkemmin keväällä 2002 ilmestyvässä raportissa.

**Ei täydennysrakentamista Lehtisaareen:**

- Rakennettavia alueita löytyy muualta.
- Nykyiset asukkaat eivät halua rakentamista. Saarelle muutettu luonnon takia. Tonteista on maksettu korkeaa vuokraa, koska alue on väljä.
- Rakentaminen lisää liikennettä ja melua.
- Saari kuuluu Kuusi- ja Kaskisaaren kanssa merelliseen kulttuurimaisemakokonaisuuteen.
- Helsinkiläisillä tulee olla riittävästi viheralueita keskustan tuntumassa.

**Mitä rakentamisessa on huomioitava, jos rakennetaan:**

- Korkeatasoisia pien- ja rivitaloja väljästi.
- Lehtisaaren siluetti säilytettävä matalana.

**Lisärakentaminen on myönteinen asia:**

- Kauniista saaresta viimeistelty ja viihtyisiä asuinalue.
- Asukasohja kasvaisi ja palvelutaso parantuisi.

**Koulun ja urheilukentän alue****Voidaan rakentaa**

- Urheilukenttä liian arvokkaalla paikalla, tilalle rakentamista. Eri korkuisia vaihtoehtoja.
- Kenttää siirretään länteen. Urheilukentän itäpäätyyn kolmas kerrostalo.
- Mieluummin kentän ja koulun lähelle kuin pohjoisosan metsään ja nurmikolle.
- Kentän länsipäätyyn. / Kappelista itään.
- Parakkikoulun paikalle koulu.

**Tulee säilyttää nykyisellään**

- Keskeinen sijainti; koulu ja partiolaisten tilat.
- Maisemallisesti hyvä, avoin tila, kallio takana.
- Koulun alue pitää jättää rakentamatta.
- Kentät ovat kovassa käytössä.

**Tieturin eteläpuolinen pysäköintialue****Voidaan rakentaa**

- Yksi rakennus, korkeus 2-4 kerrosta.

- Pysäköintipaikat voidaan siirtää Kuusisaarentien puolelle.
- Alue hoitamaton.

**Nykyinen käyttö hyvä**

- Pysäköintipaikat ovat päivisin täynnä, ilmeisesti ihmiset jättävät auton tähän kun vaihtavat julkisiin liikennevälineisiin.

**Koillinen puisto, nurmikenttä ja ranta****Voidaan rakentaa**

- Matalia rakennuksia kauemmaksi tiestä, nurmikenttä vapaaksi.
- Palvelutalo puiston reunaan.
- Rivitaloja rantaan.
- Vain matalaa, ei rantaan. Metsään.
- Max 3-4 krs lähelle urheilukenttää ja koulu.
- Mieluummin tien varteen kuin luontoalueille.

**Ei saa rakentaa**

- Alue suosittu lähiliikunta- ja piknikpaikka ja se on kunnostettu hiljattain puistoksi.
- Kauneimpia viheriöitä. Ehdotettiin suojeltavaksi asukkaiden teettämässä saaren hoitosuunnitelmassa.
- Ei saa tukkia näkymiä tieltä tai merelle.
- Tien suuntaiset kerrostalot rikkovat luonteen ja heijastavat melun vastakkaiselle puolelle.
- Puron mutkan puiden nurmikon puolelle.
- Koululta itään.

**Lehtisaarentie 6:n ja Kalkkipaadentien välinen alue****Voidaan rakentaa**

- Pienimuotoista lisärakentamista.
- Tänne, jos jonnekin on pakko. Alue ei ole maisemallisesti niin arvokas kuin ranta tai rinne ja on valmiin liikenneväylän varrella.

**Ei saa rakentaa**

- Arvokas luonnonvarainen puisto, satakielelilehto.
- Huono rakennusmaa sekä pimeä ja kostea.
- Alueelle on kunnostettava kävelytie/hiihtolatu.

- Säilytettävä puistona, jos tien toiselle puolelle rinteeseen rakennetaan.
- Ympärillä olevat rivitalot avautuvat puistoon.
- Aikoinaan alueen rakennusoikeudet siirrettiin eteläpuolella oleviin kerrostaloihin.
- Itävallan suurlähetystön turvallisuuden takia.

### **Lehtisaarentien varren länsipuolen rinne Voidaan rakentaa**

- Mieluummin tien varteen kuin länsipuolen rannalle, maastoon sopivalla tavalla.
- Lehtisaarentie 8:n ja vuokratalojen väliin ja "pusikkoihin" kerros- ja pientaloja.
- Tien suuntaisesti / tien mutkaan.
- Harvaa ja matalaa.
- Pari tornia Lehtisaarentie 10:stä itään.
- Uusia rivitaloja vastapäätä 12 krs kerrostalot, hieno näköala molemmin puolin.
- Rinteeseen, alueella ei sellaisia luontoarvoja kuin rannalla tai kallion eteläpuolen niityllä, istuu maastoon, eheyttää katutiaa, ei häiritse.

### **Ei saa rakentaa**

- Metsä suojaa melulta ja tuulelta.
- Alueella muinaishauta.
- Kaunis kalliomaisema - olennainen osa saaren luontoa.
- Mäki estää TV:n näkymisen lähitaloissa, jos rakennetaan, ongelma pahenee.
- Kartanon puistoalueelle tien viereen.

### **Hiidenkiukaanpuiston pohjoisosan kallio Voidaan rakentaa**

- Liian arvokkaat maisemat virkistyskäyttöön.
- Ei niin arvokas, kuin 30 vuotta sitten.
- Jos jonnekin rakennetaan, niin mieluummin kauas rannasta kalliolle kuin rantaan.

### **Ei saa rakentaa**

- Ainutlaatuista. Silokallioilta mahtava näköala.
- Kallio ei sovellu rakentamiseen tai se tulee kalliiksi.
- Hiidenkiukaantie 4-6 ja Tykistönkapteenintie 5 ja ns. niitykentän väliset kalliot tulee säilyttää.

### **Hiidenkiukaanpuisto, rannat**

#### **Hiidenkiukaanpuistoon voi rakentaa**

- Omakoti- tai paritaloja maisemaan sovitetaan.
- Turhan iso koskematon alue.
- 1-4 krs taloja (ei kallion reunalle)

#### **Rantaan voi rakentaa**

- Mieluummin jokunen hajarakennus ranta-reitille, kuin Lehtisaarentien varteen, sillä rannassa kohisee Länsiväylä.

#### **Ei saa rakentaa Hiidenkiukaanpuistoon**

- Rakentaminen alueelta siirretään eteläkärkeen.
- Lapsien seikkailumetsä.
- Monimuotoinen luonto. Länsi-Helsingin suurin luonnonvarainen puisto. Ranta-alueella ei saa pilata virkistyskäytön "kehittämällä".
- Ulkoilureitti tulee säilyttää, aluetta käyttävät myös lauttasaarelaiset, munkkinie-meläiset, meilahtelaiset ja töölöläiset.
- Saaren keskiosa ja Otaniemen puoleinen sivu on jätettävä luonnontilaiseksi puistoksi.
- Maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä.
- Rakentaminen lisää liikennettä.
- Rivitalojen väliset puustot tulee säilyttää.

#### **Lännen puoleiseen rantaan ei saa rakentaa**

- Jätettävä vapaaksi virkistysalueeksi.

#### **Ostoskeskuksen alueelle voi rakentaa**

- Ostarin ja Kuusisaarentien väliin jatkoksi jo olemassa oleville rakennuksille
- Kerrostalo Tykistönkapteenintie 2:n jatkeeksi. / Kerrostalo kalliorinteeseen Tykistönkapteenintie 1:stä vastapäätä.
- Ostaria vastapäätä olevaan rinteeseen voi lisätä rakentamista, se ei häiritse ketään.

#### **Ostarin pysäköintialueelle voi rakentaa**

- Alue käyttämätön, kerää romua.
- 3-4 krs asuinrakennuksia / palvelutalo.
- Kaikki Lehtisaareen tuleva rakentaminen (~700 henkilöä?) pysäköintialueelle.
- Selvitettävä maaperän saastuneisuus, alueella ollut bensa-asema.

- *Päädyt kadulle, jotta näkymät tieltä säilyisivät, eikä asuntoihin tule melua.*
- *Pieniä asuntoja. Rivitalot, välttä asuminen ja hyvätuloiset muille alueille.*
- *Tien yli visuaalinen portti maamerkiksi: ”tervetuloa Lehtisaareen”.*
- *Pohjoispuolen alue melualueetta: Rakennuksen toinen puoli tehtävä meluseinäksi.*

### **Kuusisaarentien pohjoispuoli**

#### **Voi rakentaa**

- *Ei aivan tien viereen. Rivitaloja, ranta rauhoitettava kävelypoluksi.*
- *Suunnitelmien mukaan.*
- *Kukkulan kohdalle sopisi matalia taloja*
- *Liljasaarentien kortteliin 30201.*
- *Säilytettävä silokalliot, itäpuolella oleva niemi, kevyen liikenteen yhteys sillalle.*
- *2-4 krs rakennuksia, laadukasta.*

#### **Ei voi rakentaa**

- *Kävelytie häviää, pääsy bussipysäkille katkeaa*
- *Alueella tamentaimia, tuleva tammimet-sä.*
- *Maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue, joka on säilytettävä virkistyskäytössä.*
- *Muissa Euroopan maissa ei kehdattaisi ehdottaa rakentamista vastaaviin olosuhteisiin.*
- *Meluisa paikka.*
- *Rakennettavien talojen pitäisi olla linjassa jo olevien rakennusten kanssa, ei liian lähelle tietä.*

### **Kuusisaarentien varsi**

#### **Voidaan rakentaa**

- *Jos jonnekin on pakko rakentaa.*
- *Korkeintaan 3 tai 4 krs. / Tornitaloja, alueelle on hyvät liikenneyhteydet.*
- *Kauemmaksi tiestä.*
- *Asunnot toimitus melusuojana.*

#### **Ei saa rakentaa**

- *Melualue. Puusto hyvä melu- ja pölysuoja.*
- *Ei sovi saaren rakennustyyliin.*

- *Alueen väljyydellä voidaan viestittää saaren puistomaisesta luonteesta. Maisema tuhoutuu.*

### **Arvokkaita virkistyspaikkoja, näkymää, virkistysreittejä:**

- *HiiDENKIUKAANPUISTO ja rannat. Rantareitit.*
- *Krimin sodan aikaiset vallitukset ja tykkiet sekä kivikautiset hautapaikat.*
- *Kuusisaarentien ja Lehtisaarentien risteysalue olisi jätettävä avoimeksi. Alue kertoo, että saavutaan väljään rakennetulle vihreälle asuinalueelle.*
- *Ostoskeskuksen länsipuolella oleva mäki. Lasten leikkipaikka.*
- *Ruohokari on mm. joutsenten pesimäpaikka.*
- *Kuusisaareen johtava kävelyreitti.*
- *Uimaranta.*

### **Palvelut**

#### **Julkiset palvelut:**

- *Uusi isompi koulu sekä päiväkotit, palvelutalo, nuorisotila.*
- *Koulurakennukseen monitoimitiloja, harastustiloja, urheilusaleja ja muita sisäliikuntatiloja kaikkien saarelaisien käyttöön.*
- *Koulu ja päiväkotit tarvitsisivat valaistun, monipuolisen, aidatun ja hyvin hoidettu pihan.*

#### **Kaupalliset palvelut:**

- *Elintarvikekauppa tai -kioski, apteekki, posti, pankkiautomaatti ja kuntopalveluita.*
- *Palvelulinjan tulee olla sujuvampi ja aikatauluja Munkkivuoren ostoskeskukseen tulee parantaa.*

### **Liikenne**

#### **Kuusisaarentie**

- *Ruuhkainen. Melu ja raskas liikenne ovat ongelmia, voisi ohjata Kehä I:n kautta.*
- *Turvallisuuden pitäisi parantua. Läpi-ajolle rajoituksia.*
- *Osaksi tunneliin. Bussipysäkiltä ostoskeskukseen alikulkukäytävä. Luoteiskulman alikäytävä huonokuntoinen.*



- *Metro Otaniemeen voi helpottaa liikennettä saaressa.*
- *Sillan jälkeiset sadevesikaivot eivät vedä riittävästi ja tie "tulvii".*
- *Pitää tutkia, miten Espoon rakennushankkeet vaikuttavat saaren liikennemääriin.*
- *Pyörätien kuljettava Otaniemestä Munkkiniemeen koko ajan samalla puolella.*

### **Lehtisaarentie, Hiidenkiukaantie**

- *Turvallinen ja liikenteellisesti toimiva.*

#### **Vastine:**

Lehtisaaren täydennysrakentamisen tavoitteina ja lähtökohtina ovat alueen palvelupohjan vahvistaminen, varautuminen kaupungin kasvuun sekä alueen terveen uusiutumisen mahdollistaminen kaupunkilaisten muuttuvien tarpeiden mukaisesti.

Ostoskeskuksen ja sen ympäristön parantaminen edellyttää rakentamismahdollisuuksia alueella. Lehtisaaren lävistävän Kuusisaarentien varteen on esitetty kerrostalorakentamiseen varattu alue. Lehtisaaren eteläosasta rantoja myötäillen on varattu alue pientalo- maista rakentamista varten. Lehtisaaren alueesta suuri osa, rannat ja koko Hiidenkiukaan eteläpuolinen niemeke, yhteensä lähes 10 ha, on varattu vapaa-alueiksi yleiseen virkistyskäyttöön.

Lehtisaaren maankäytöstä tehdään yleiskaavaan liittyen maankäytön kokonaistarkastelu, joka valmistunee keväällä 2002.

### **Munkkiniemi, Tali, Pikku-Huopalahti, Pajamäki, Haaga, Pitäjänmäki, Lassila, Konala, Hakuninmaa**

**Munkkiniemen ja Lankiniemen** rakennussuunnitelmat tuhoavat kauniin mäntyranan ja kalliot. Munkkiniemestä on muutenkin viety pala palalta pois luontoalueita.

**Munkkiniemen ja Talin** vihreät alueet ja perinteinen historiallinen luonne pitää säilyttää.

**Taliin** voi rakentaa Tarvontien kupeeseen.

**Poutamäentien 14:n ja 16:n sekä Talin golfkentän väliselle alueelle** ei tule rakentaa, koska Talin ulkoilupuisto on nykyisessä muodossa ainutlaatuinen kaupunkipuisto ja alueella on runsas linnusto. Mätäojan haaran varrella ja läheisyydessä pesii muun muassa runsas satakielikanta. Vermon ravien äänet kuuluvat alueelle selvästi. Talin golfkenttä on Helsingin vanhimpana golfratana säilyttämisen ja suojelemisen arvoinen kohde ja sitä ympäröivä puistoalue on osa tätä kokonaisuutta ja ”suojavyöhyke” kävelijöiltä. Maa-alueen ollessa varsin pieni, saavutettava hyöty rakennusmaan tehokkaassa käyttämisessä on kääntäen verrannollinen asukkaiden viihtyvyyteen ja kaupunkiluonnon säilyttämisen arvoon.

**Pajamäen Patterimäelle** suunniteltu pääkatu tuhoaisi alueen. Alueella on maanpuolustus-historiassa merkittävä rooli ja parhaiten säilynyt linnakeketju. Alueella on ainutlaatuinen kasvisto (suojeltu asemakaavassa) ja siellä sijaitsee Ursan aurinko (avaruuden pienoismalli maastossa). Alue sopii kaupunkipuistoksi.

**Haagan Laajasuon puiston yhteys Keskuspuistoon** pitää säilyttää. ”Vihersormiperiaatteen” mukaiset yhtenäiset reitit ovat monella tapaa tärkeitä.

**Pitäjänmäkeen** voidaan rakentaa asuinrakentamista, koska alueelle on hyvät liikenneyhteydet. Vanhaa huonokuntoista asuntokantaa voisi uudistaa kuitenkin historiallisia kerrostumia vaalien.

**Kaupintien, Vihdintien ja läheisten toimistotalojen välistä aluetta Pitäjänmäessä** ei tarvita virkistyskäyttöön, joten sinne voi rakentaa.

**Lassilan ja Mätäjoen välinen alue ja koko Mätäjoen laakso** ovat historiallisia alueita ja tärkeitä virkistysalueita. Ne ovat välttämättömiä henkireikiä Lassilan ”piiritetylle” alueelle. Alueilla tarvitaan melusuojausta, joen perkausta, virtaaman lisäystä ja muuta virkistyskäytön kehittämistä.

**Kehä I:n varrella Konalan ja Pitäjämäen** alueella toimistorakennukset voisivat toimia meluesteenä liikenteen ja asutuksen välillä.

**Konalassa Kehä I:n** katetaan ja päälle asuinrakentamista tai palveluja. Ratkaisu on kallis, mutta tulevaisuudessa kannattava.

**Konalaan** voi rakentaa, koska siellä on paljon työpaikkoja ja sieltä pääsee mukavasti liikumaan poikittain. Rakentamista voidaan sijoittaa Kehä II:n varrelle, jos tieyhteys toteutuu.

**Porintien varressa Konalassa** on joutomaata, jota ei tarvita puistoiksi, sillä asukkailla on puistot vieressä. Teollisuusaluetta voidaan muuttaa vähitellen asumiskäyttöön.

**Hakuninmaan katsastuskonttori** näyttää joutomaalta ja olisi sijainniltaan hyvää asunomaata.

**Hakuninmaalla** ei saa pienentää Keskuspuistoa rakentamalla sinne asuntoja.

*Pajamäestä Poutamäentien länsipuoleista aluetta ja Patterimäen itäpuolta ei saa rakentaa. Nämä alueet käsittävät 4,8 hehtaaria ja alueille olisi tarkoitus rakentaa yhteensä 25 000 neliometriä kerrosalaa. Selvityksestä nro. 2 käy ilmi, etteivät tällaiset alueet kuulu toteuttamislukitukseen, vaan niiden toteuttaminen etenee asemakaavoituksen tahdissa. Mukana ne ovat kokonaisuuteen liittyvistä laskennallisista syistä. Asukkaiden kannalta tällainen lähtökohta on sietämätön – jähän täysin epävarmaksi mitä ja milloin tulee tapahtumaan näiden alueiden osalta.*

*Poutamäentien länsipuoleinen alue on osa Talin urheilupuistoa. Lisäksi rakennettavaksi suunniteltu alue on linnustoltaan ja eläimistöltään arvokas kaupunkimetsä. Lisäksi puistometsä muodostaa suojavyöhykkeen Vermon raviradalle, joka sijaitsee Espoon puolella.*

*On selvää, että kerrostalojen rakentaminen Poutamäentien länsipuoleiselle alueelle tuhoaisi Talin ulkoilupuiston yhtenäisyyden ja käyttökelpoisuuden sekä hävittäisi osan luon-*

*noltaan rikasta kaupunkipuistoa. Lisäksi näyttää siltä, että Poutamäentien länsipuolelle suunnitellulta alueelta ei saada syntymään kunnollista ja alueen nykyisiä asukkaita tyydyttävää tieyhteyttä Pajamäkeen.*

**Riistavuorenpuiston ja Haagan puiston luoteisosan** kaavamuutos suunnitelmista tulee luopua ja päinvastoin edelleenkin kehittää mahdollisuuksia käyttää aluetta myös luonnon ymmärtämistä ja luonnossa liikkumista edistäviin tarkoituksiin.

*Läpiajajien pääsy Haagaan olisi pyrittävä estämään kaventamalla katuja yhden kaistan levyisiksi sisääntulokohdissa lukuun ottamatta Eliel Saarisen tien kumppaakin päätä, Kauppalantietä, Näyttelijäntietä ja Metsäläntietä ainakin Vespertien ja Matkamiehentien risteyksessä*

*Kaupunkiradan varteen rakennettavan pyörätien lisäksi on rakennettava pyörätie ainakin Bussijokerin / Jokeriraitiotien varteen.*

**Jalankulku Haagassa, Haagasta pois pääsy ja Haagan ohittaminen olisi tehtävä mahdollisimman helpoksi ja miellyttäväksi.**

**Jalankulku:**

- \* 40 km:n nopeusrajoitus Haagaan
- \* Keskikorokkeet Tunnelitien ja Haagan urheilutien alkuihin sekä Kauppalantielle Palokaivon aukiolla R-kioskin kohdalle

**Haagasta pois pääsy:**

- \* Eliel Saarisen tieltä Pirkkolantielle, Kauppalantielta Vihdintielle, Näyttelijäntieltä Kehä I:lle, Isonnevankujalta Pitäjämäen liikenneympyrään, Kaupintietä Pitäjämäentielle ja Vihdintielle, Nuijamiehentietä Metsäläntielle, Matkamiehentietä Hämeenlinnanväylälle ja Kivihaantielta Hakamäentielle pääsyn olisi oltava joustavaa ja helppoa.
- \* Kivihaassa Kivihaantielta kääntyminen helpoksi myös Pasilaan

**Haagan ohittaminen:**

- \* Pasilan orren (Hakamäentien) rakentaminen
- \* Hämeenlinnantien ja Vihdintien sekä Kehä I:n laajentaminen

*Kaikki kaupungin palvelut tulisivat olla saatavissa Huopalahden asemalta julkisilla kulkuneuvoilla.*

*Talvella olisi tehtävä valaistu hiihtolatu Huopalahden asemalta Keskuspuistoon, Pirkkolaa ja Paloheinään sekä Taliin.*

*Etelä-Haagan ja Kivihaan keskeisiä ongelmia*

- *Lisää isoja perheasuntoja. Näin saataisiin lisää lapsiperheitä alueelle ja alueen elinvoimaisuus kasvaisi.*
- *Hämeentien varren liikennemelu*
- *Vihdintietä tulee laajentaa*
- *Haagaan kuulumaton läpiajo on saatava loppumaan*
- *Palokaivon aukiolla on parkkipaikkapuola arkisin noin klo 17*
- *Väestönsuojatilojen surkeus*
- *Katujen ja puistojen puhtaanapito sekä yleisten alueiden hoito*
- *Palvelujen kehittäminen ja lisääminen, iltatori*
- *Veripalvelun lisärakennus ei enää sovi ympäristöön kokonsa ja ulkonäkönsä perusteella*
- *Sisäpelitilaa tarvitaan lisää nuorisolle. Myös muuta toimintaa nuorisolle. Tiloja.*
- *Monitoimitalon, Haagalaisten talon puuttuminen*

#### **Vastine:**

Munkkiniemen ja Lankiniemen alueelle ei ole esitetty uusia rakentamisalueita. Munkkiniemen ja Talin alueelle on merkitty uusi rakentamisalue Turunväylän kylkeen ja nykyistä Talin aluetta tukien. Pajamäen länsipuolelle on merkitty uusi rakentamisalue. Tavoitteena on monipuolistaa nykyisen Pajamäen asuntorakennetta, ja saada näin alue paremmin vastaamaan nykyisiä asuintasotavoitteita. Haagan Laajasuon puiston yhteys Keskuspuistoon on osoitettu yleiskaavaluonnoksessa. Pitäjänmäen asuinrakentamismahdollisuuksia on lisätty mm. Pajamäkeen ja Vihdintien/Kehä I:n risteyksen tuntumaan. Kaupintien, Vihdintien ja läheisten toimistotalojen väliselle alueelle on osoitettu uutta asuntorakentamisaluetta. Lasilan ja Mätäjoen välinen alue ja koko Mätä-

ojan laakso on laajalle kaupunkialueelle tärkeä viherväylä sekä yhteyksiensä että virkistysarvojensa takia. Yleiskaavassa alue on varattu virkistystarkoituksiin. Kehä I:n varsille Konalan ja Pitäjänmäen alueella ei ole yleiskaavassa ulotettu rakentamista eikä myöskään suunniteltu kattamista ja kansirakentamista. Kaupungin elinkeinotoimintojen monipuolisena säilyttäminen, teollisuustoiminnan tukeminen ja sen toimintaedellytysten säilyttäminen on tavoitteena Helsingissä. Konalan teollisuusalueen tilanvarausten säilyttäminen yleiskaavaluonnoksessa on tämän politiikan mukaista. Hakuninmaan alueelle on yleiskaavaluonnoksessa osoitettu melko mittava asuinrakentamisalue.

#### **Malminkartano**

\* Malminkartanon alkuperäiset kaavoitusperiaatteet, yhdyskuntarakenne ja rakennettu ympäristö ovat nykyisin toimivia ja ne pitää säilyttää. Alueen erityispiirre - autoliikenteen ohjautuminen kehäkadulta pistotietä myöten siten, että keskustassa ei ole läpiajoliikennettä eikä liikennepaineita - tulee säilyttää.

\* Kulttuurihistoriallisesti ja ekologisesti tärkeät puisto- ja viheralueet sekä kulttuurimiljööt ovat Malminkartanon arvokkain ominaispiirre ja ne tulee säilyttää. Täydennysrakentaminen näille tuhoaisi kaiken olennaisen Malminkartanossa kuten Mätäjoen varren, linnustot, kartanomiljöön maiseman ja arvokkaan puuston, lasten leikkipaikat ja virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet.

\* Koska Malminkartanossa on viheralueiden ja kulttuurihistoriallisten maiseman merkitys erityisen korostunut, yleiskaavassa on huomioitava rakennusviraston viherosaston vuonna 2001 valmistuva viheraluesuunnitelma.

\* Malminkartanossa on suhteellisen paljon viheralueita. Niitä käyttävät alueen asukkaiden lisäksi myös ympäröivien alueiden asukkaat. Viheralueita tulee kehittää laajemman alueen tarpeita ajatellen. Malminkartanon väkilukua ei tule kasvattaa yli 10000 asukkaan, jotta viheralueet kestävät oman ja muiden alueiden asukkaiden käytön. Väkiluvun kas-

vaessa sosiaaliset ongelmat eivät ole enää hallittavissa.

\* Yhteistyötä Helsingin ja Vantaan välillä on lisättävä, sillä monet Malminkartanon ongelmista johtuvat yhteistyön puutteesta. Vantaa ajaa muun muassa Kehä II hanketta ja Korutietä. Mätäjoenlaakson suojelu on painottunut Helsingin puolelle Vantaan keskittyessä rakentamiseen. Myös uudet asuntoalueet tulee sijoittaa järkevästi yhteistyössä Espoon ja Vantaan kanssa. Alueen palveluja uhkaa kauppakeskus Myyrmanni.

\* Korutietä ei tule rakentaa ja Kehä II tuhoaa Malminkartanon. Joukkoliikennettä voi kehittää. Meluntorjuntaa on lisättävä.<sup>8</sup>

**Kartanon kulttuurimiljö**, johon kuuluu Mätäjoenvarsi, Kaarelan puisto kaupungin omenatarhasta kartanon arboretumiin ja pelloista kartanon metsiin tulee nostaa arvoiselleen paikalle. Kartano ja sitä ympäröivät alueet tulee säilyttää nykyisellään. Arvokasta pääarakennusta ei pidä tuhota. Entinen yliopiston kurssikeskus tulee saada ympäristöystävälliseen käyttöön. Kartanoalue on kulttuurihistoriallisesti ainutlaatuinen alue ja ekologisesti tärkeä. Siellä on puulajipuisto, joka on Euroopan mittakaavassa ainutlaatuinen. Alueella on myös huuhkaja. Kartanon alueella on vanhoja puistoarvoja ja historiallinen henki. Alueella on mittaamaton arvo esimerkiksi maanpuolustushistoriassa. Siellä sijaitsee maatalouden tutkimuskeskuksen tila 40-luvulta. Jäljellä oleva omenapuutarha on muutettava kaavassa puistoksi.

**Mätäjoen varsi** pitää säästää rakentamiselta, koska se on kaupunkiluonnon kannalta arvokas alue ja siellä on rikas linnusto. "Kaarelan puisto" on myös osa Mätäjoen aluetta. Alueella on harvinaisia kasveja ja luontotyyppejä. Se on myös kulttuurihistoriallisesti arvokas.

**Malminkartanon ja Kannelmäen väliset pellot** erottavat lähiöt toisistaan. Se on ainut kolonen, mitä on jäljellä lähiöiden välillä. Missä muualla kuunnella satakieltä?

**Kartanonmetsän itäosan puistoa** ei pidä missään nimessä rakentaa. Puistoksi kaavoitettua aluetta esitetään nyt kerrostaloalueeksi. Alueen harvinaislaatuinen luonnonympäristö ja siihen liittyvä monituhatuotinen asutushistoria ovat muovautuneet aikojen kuluessa ympäristöarvoiltaan ainutlaatuisiksi kokonaisuudeksi. Alueella on arvokkaita lehtotyyppejä, pähkinäpensas- ja vaahteralehdot, sekä mahtava ikimännikkö. Kartanonmetsässä on myös runsaasti vielä tutkimattomia muinaishautoja ja muita muinaisjäännöksiä. Alueen historiallinen tausta antaa hyvän lähtökohdan myös kulttuurikasvien geenipankin perustamiseen.

**Malminkartanontien länsipuolelle** voi rakentaa, jos Malminkartanoon on paineita rakentaa. Nykyisellään alue on hoitamaton metsää, johon ei liity virkistysarvoja.

**Malminkartanontien pohjoispuoli radan länsipuolella** sopii rakentamiselle.

**Malminkartanontien pohjoispuoleinen alue**, asematunnelin päällä, rakennettakoon asunnoiksi (jos on pakko) vain läntiseltä osaltaan eli Kartanonmetsätien varrelta.

**Kartanonmetsän länsinurkassa** voisi löytyä asuntotuotantoon sopiva alue, joka pitäisi suunnitella yhdessä alueen asukkaiden kanssa.

**Kartanonmetsän pohjoispuolella**, heti radan länsipuolella, on käyttämätön tontti, jolle sopisi isokin asuinrakennus.

**Juhannuskalliolta** on suojeltava näköala Kartanonmetsään ja sinne on tehtävä polut ja nuotiopaikat.

**Puustellin metsää** ei saa napsia enää pienemmäksi, koska se on tärkeä virkistysalue. Siellä on muun muassa paljon hiihtolatuja.

<sup>8</sup> Kehä II koskevia näkemyksiä on luvussa Liikenne ja liikkuminen.

**Malminkartano kortteli 235:en alueelle** rakennettakoon ”kulttuurikeskus” sanan alkuperäisessä merkityksessä eli puusta rakennukset ihmisten kohtauspaikaksi. Alueelta kytkentä Jätämäelle, joka otetaan urheilulliseen käyttöön.

**MLL:n yhteydessä oleva radanvarsitontti** tulisi muuttaa asutokäyttöön, jos sille ei löydy nykyisen kaavan mukaista käyttöä. Radan varteen voisi sijoittaa korkeankin rakennuksen.

**Pohjois-Malminkartanon radan itäpuolelta** löytyy pien- ja omakotitontteja, jos Kehä II jää rakentamatta (erityisesti Vantaan puolelta).

**Tyhjät ja hoitamattomat tontit** Malminkartanossa luovat välinpitämättömyyden tuntua alueelle. Pusikko ei kuulu viihtyisälle asuinalueelle ja koska Helsingissä on rakentamispaineita, pitää rakentaa alueiden keskelle.

**Rakentamattomat tontit**, jotka on kaavoitettu työpaikkoja, toimitiloja ja palveluja varten, tulisi ottaa asutokäyttöön.

**Malminkartanon pienteollisuustontit** muutetaan asutotonteiksi, jos Malminkartanoon on pakko rakentaa, sillä luontoa ei pidä tuhota. Asunnot sopivat alueen tyyliin paremmin kuin uudet pienteollisuustalot. Alueella on panostettava myös saneeraukseen.

**Kartanonkaaren eteläosan** toimivaa yhdyskuntarakennetta ei saa hajottaa.

**Honkasuon alueelta** (suunnitellulle Kehä II:n alueelle) on hyvät liikenneyhteydet Vihdintielle ja hyvä kävely-yhteys asemalle. Rakentamalla alueelle asuntoja pystytään estämään Kehä II:n rakentaminen.

**Malminkartanonhuipun pohjoispuolelle**, suunnitellulle Kehä II:n paikalle sopii rakentaminen.

***Kehä II –linjausta** suunnitellussa muodossa ei tule sisällyttää valmisteilla olevaan yleiskaavaan. Malminkartanossa on runsaasti lap-*

*sia ja nuoria. Alueen halkova Kehä II muuttaisi ympäristön epäesteettiseksi, epäterveelliseksi ja meluisaksi. Suunnitelma turmelisi toteutuessaan suuren alueen Malminkartanon retkeily- ja viheralueista, joita alueen koulut ja päiväkodit käyttävät opetuksessaan ahkerasti. Malminkartanoon ja sen pohjoispuolelle mahdollisesti rakennettava Kehä II ei paranna alueen liikenneyhteyksiä. Alueen asukkaat ovat tyytyväisiä nykyisiin julkisen liikenteen palveluihin. Helsingin kaupungin lapsi- ja perhepoliittisessa ohjelmassa (5.9.2000) todetaan, että asuinalueiden maankäytön suunnittelussa tavoitteena on toimiva yhdyskunta. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon lasten toiveet luonnon ja rakentamattoman ympäristön olemassaolosta.*

***Kehä II:sta ei ole syytä jatkaa** ja jos jatketaan, se on linjattava viimeistään Porintieltä Kehä III:lle. Jos Kehä II tuodaan Hämeenlinnanväylälle, on kaikki tontit Kauppatiellä ja Tuoppikujalla kaavoitettava asutotonteiksi, teholla 0,25.*

*Kehä II:n yleiskaavaesityksestä on poistettava linjavaraus, etenkin linjaus H.*

#### **Vastine:**

Malminkartanontien pohjoispuolelle rautatietunnelin itäpuolelta on poistettu yleiskaavan tutkimusvaiheessa merkitty uusi asuinaluevaraus. Malminkartanon viheralueet ovat runsaat ja yleiskaavassa ei tuo muutoksia tähän perusasetelmaan. Malminkartanon ympäristön tarkempi järjestely kuuluu asemakaavoituksen piiriin. Miljööarvojen suojelu on kaavatyössä lähtökohtaisesti erityisen tarkasti huomioitu. Malminkartanon rakentamattomat työpaikkatontit ovat olleet valtion omistuksessa ja kaupungin ja valtion välisissä neuvotteluissa niiden saaminen asutotarkoitukseen on ollut kaupungin tavoitteena. Työpaikkarakentaminen sekoittuneena asutorakentamiseen on ollut Malminkartanon kaavoituksen eräänä lähtökohtana. Tätä periaatetta ei ole tarkoitus muuttaa.

Kehä II:n osalta vastine on luvussa Liikenne ja liikkuminen.

## Maunula

**Ostokeskuksen ja Valintatalon alueelle** tulee rakentaa tehokkaasti asuntoja, toimistoja ja liiketiloja. Alue sijaitsee suunnitellun Jokeriradan varrella ja se ei toimi nykyisin.

**Rajametsäntien ja Männikkötien risteys-**seen Metsälän rajalle voidaan rakentaa englantilaistyyppisiä pientaloja tehokkaalla kaavalla, koska metsäkaistaleen merkitys luonnon ja virkistuksen kannalta on vähäinen.

**Puistoalueelle Pirkkolantien ja Lampuotilantien väliin** rakennetaan englantilaistyyppisiä pientaloja, koska puisto on kapea ja pieni ja alueen merkitys virkistuksen kannalta on vähäinen. Alue sijaitsee suunnitellun Jokeriradan varrella.

**Rakennetaan lisäkerroksia nykyisiin taloihin.** Näin rahoitetaan yhtiöiden hissirakentaminen ja saadaan alueelle suuria asuntoja.

### Maunulan kehittämisen periaatteita:

- Säilytetään luonnon monimuotoisuus eli rakennetaan luonnon kannalta vähempiarvoisille paikoille ja pyritään säilyttämään ehjiä luontokokonaisuuksia tulevaisuuteen.
- Kartoitetaan tyhjtät ja väljtät tontit.
- Hyödynnetään olemassa olevaa infrastruktuuria eli rakennetaan nykyisten katujen varsille.
- Ei kasvateta liikennettä vaan pyritään vähentämään sitä.
- Mahdollistetaan iäkkään väestön asuminen alueella.
- Rakentamalla alueelle isoja asuntoja sekä omistusasuntoja tasapainotetaan alueen vinoutunutta sosiaalista rakennetta ja kasvatetaan ostovoimaa.
- Rakennetaan uudelleen Maunulan huonosti toimiva ja taantuva keskusta-alue.
- Toteutetaan Jokerirata Maunulaan ja rakennetaan sen varret.
- Keskustaan rakennetaan asuntoja, liiketiloja ja toimitiloja.
- Noudatetaan Maunulan kaavoituksen alkupe- räistä ideaa eli keskelle rakennetaan kerrostaloja ja laidoille pientaloja. Kasvatetaan Maunulan vetovoimaa ja pienennetään segregaatioriskiä korostamalla sitä, mikä Maunulassa on arvokasta.

**Tuusulantien ja Maunulan välissä** on liian paljon melua ja saastetta asumiselle. Suursuon ja Tuusulantien viljelypalstat ovat toinen koti kesäaikaan parille sadalle ihmiselle, alueen virkistysarvot ovat tärkeitä. Alue on Maunulassa lähin hyvä kävelypaikka.

**Suursuon pelto- ja metsäalue** on säilytettävä toistaiseksi reservissä nykyisellään. Mietitään asiaa uudestaan, kun muut alueet on otettu käyttöön.

**Rajametsäntiestä Metsälään päin ja Krämerintien jatkeen varteen merkityt rakentamisalueet** tulee poistaa. Alueet liittyvät välittömästi Maunulan monipuolista luontoa esittävään luontopolkuun. Alueet ovat pähkinälehdon lisäksi kaupungin ympäristökeskuksenkin mielestä Maunulan ympäristön rehevimpiä ja mielenkiintoisimpia kohteita. On huomattava, että hetteiköt ovat Helsingin alueella hyvin harvinaisia ja toisen kohteen laatuista puhdasta koivikkoa ei juuri kulkuteiden varsilta löydy.

**Rajametsäntien, Pakilantien ja Tuusulantien rajoittama virkistysalue** tulisi liittää Keskuspuistoon, josta osa hoidettaisiin viherosaston suunnitelman mukaisesti puistoalueena.

**Patterinmäkeä** Maunula ja Pakilan välissä ei tule rakentaa, koska se on historiallinen kohde.

*Maunulan ja Metsälän välinen lehtoalue on säilytettävä. Alueelle on esitetty rakentamista. Tämä johtuu ilmeisesti vuorovaikutteisen suunnittelun ongelmista. Kun sekä luonnonhoidon, puistojen lisäämisen että rakennuskohteiden hakemisessa on otettu huomioon paikalliset mielipiteet, niin jokaiseen on tullut mukaan eri asioista kiinnostuneet henkilöt. Näin on kokonaisuus jäänyt huomiotta. Maunulan luontopolun kehittäminen oli esillä yleisten töiden lautakunnan asukastapaamisessa 19.9.1996, jossa lautakunta suhtautui luontopolkusuunnitelmaan myönteisesti.*

**Vastine:**

Oulunkylän alueen länsireunaan, Maunulan itäreunaan ja Maunulan kaupunginosaan Pakilan eteläreunaan on esitetty yleiskaavaluonnoksessa täydennysrakentamista tukemaan Maunulan väestöpohjaa ja palveluita. Pakilan eteläreunaan sijoittuvan varauksen rajausta on tarkistettu. Ostoskeskus lähiympäristöineen on merkitty keskustatoimintojen alueeksi. Pienet puistoalueet sisältyvät yleiskaavaluonnoksessa asuntoaluevaraukseen. Tarkempi suunnittelu kuuluu asemakaavoituksen piiriin. Pientalorakentamista on osoitettu ja ne on tarkoitus rakentaa tiiviinä alueelle sopivaan tapaan.

Rajametsäntien ja Männikkötien risteys on osa keskuspuistoa, joten sinne ei pidä sijoittaa täydennysrakentamista.

Tuusulantien ja Maunulan välisestä alueesta suurin osa sisältyy uuteen kaupunginosapuihtoon.

Alue Rajametsäntiestä Metsälään päin ja Krämerintien jatke sekä Rajametsäntien, Pakilantien ja Tuusulantien rajoittama virkistysalue ovat tärkeitä viheryhteyksiä ja paikallisen monimuotoisuuden ylläpitäjiä.

Patterinmäki Maunulan ja Pakilan välissä sisältyy pääosin uuden kaupunginosapuihaston alueeseen.

***Pakila, Oulunkylä, Paloheinä, Tuomarinkylä, Tuomarinkartano***

**Pakilaa** kehitettäessä tulee alue säilyttää pientalovaltaisena. Pakilan puisto tulee säilyttää puistona. Alueelle sopisi pienimuotoinen täydennysrakentaminen suunnitellun Jokeriradan varteen. Alueella tulisi kehittää julkisia liikenneyhteyksiä ja peruspalveluja.

**Pakilaa ja Oulunkylää** voi tiivistää.

**Oulunkylässä** ongelmana on mm. se, että alueelle ei tule uusia pientaloja riittävästi, koska uudisrakentaminen on pääosin kerrostaloja. Ilman laatu on alueella heikko.

**Oulunkylän aseman seudulle** voisi rakentaa.

**Paloheinän ja Torpparinmäen** tulevaisuuden uhkina ovat voimakas lisärakentaminen, Kehä II linjaus alueen läpi, melu ja Vantaan rakentamisen työntyminen kaupunkien rajalle.

**Tuomarinkylä ja Vantaanjoen varsi** ovat ulkoilulle, virkistykselle ja rauhoittumiselle tärkeitä paikkoja. Niille ei tule rakentaa.

**Tuomarinkartanon alue** on kokonaisuus, joka on syytä säilyttää virkistysalueena.

**Vastine:**

Pakilanpuisto säilyy yleiskaavaluonnoksen mukaan. Pakilan Patolan alueelle on osoitettu uusia pientaloalueita Pakilan Oulunkylän rakennettujen alueiden väliin niihin tukeutuen.

Oulunkylän aseman seutu on merkitty keskustatoimintojen alueeksi, joka mahdollistaa alueen kehittämisen lähialueensa palvelukeskittymänä.

Paloheinän Tuomarinkylän alueella ei ole varasta Kehä II:lle. Tuomarinkartanon alue säilyy yleiskaavaluonnoksen mukaan yhtenäisenä virkistysalueena. Vantaanjoen laakso turvataan yhtenäisenä virkistysreitillä, Pukinmäen kohdalla on esitetty kaksi uutta pientalovarausta. Vantaanjoen laakso kokonaisuudessa on suunnitellun Helsinki-puiston keskeinen osa.

## KOILLINEN HELSINKI

### **Viikinmäki, Viikki**

**Viikinmäkeen** ei saa rakentaa, koska siellä on vaikeat maasto-olosuhteet ja liikennejärjestelyt. Vantaanjokilaakso tulee säilyttää virkistysalueena.

**Viikkiin** ei saa rakentaa, koska se on ainutlaatuinen kansainvälisin sopimuksin suojeltu luonnonsuojelualue keskellä pääkaupunkiseutua, jossa on myös satoja vuosia viljelty kulttuurimaisema. Asutuksen ja luonnonsuojelualueen välissä pitää olla suojavyöhyke. Alueella on kolme lintutornia, kuuluisa lintulahti ja erinomaisen hyvät hiihtomahdollisuudet talvella. Alueen pitäisi kuulua kansalliseen kaupunkipuistoon. Vanhankaupunginlahti on tärkeä luontoarvojen takia. Jokamiehen pääsy rannoille on sosiaalisen tasa-arvon näkökulmasta tärkeää.

**Viikkiin** voi rakentaa täydennysrakentamista, koska sinne on hyvät liikenne yhteydet, siellä on tilaa rakentamiseen ja palvelut ovat parantuneet. Täydennysrakentamista sopii esim. yliopisto- ja kampusalueelle ja Viikintielle, joka ei ole erityisen arvokas kenellekään. Alue soveltuu esimerkiksi opiskelija-asunnoiksi, koska Helsingin yliopiston kampus on siirtymässä sinne.

**Viikki-Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueen ympäristön** kaavoittamista vaikutuksineen on tarkasteltava kokonaisuutena. Tähän asti luonnonsuojelualueen ympäristön suunnittelu on edennyt pala palalta. On vihdoin aika selvittää ja seurata massiivisen rakentamisen kokonaisvaikutuksia luonnonsuojelualueeseen. Viikin alueella on tärkeä tehdä tietoisia, perusteltuja, ekologisesti kestäviä ratkaisuja. Helsingin kaupunginvaltuusto on määritellyt paikallisagendatyön yhdeksi viidestä päätavoitteesta luonnon monimuotoisuuden säilyttämisen ja vaalimisen.

**Nisäkkäiden kulkureitti Viikistä Kivikon kautta Sipoonkorpeen** on turvattava. Viikki-Kivikko ympäristöineen on yksi Helsingin

tärkeimmistä nisäkkäiden elinalueista ja kulkuväylistä. Ainoaksi viherväyläksi Kehä I:n yli on jäämässä maisemasilta, jota pitkin sekä ihmisten että nisäkkäiden tulisi kulkea. Läheisten asuntoalueiden vuoksi meluaidat muodostaisivat Lahdenväylän ja Kehä I:n muotoisen sumpun. Meluaitaan on jätettävä riittävän leveä yhtenäinen aukko, joka yhdessä ylikulkusillan kanssa toimisi ekologisenä käytävänä mm. Viikin ja Myllypuron ketuille ja mäyrille. Tämä edellyttää suunniteltua vähemmän rakentamista Viikki-Latokartanossa. Asuntoalueet on suunniteltava siten, että meluaidan aukosta tuleva melu ei häiritse Viikin asukkaita. Asiaa on selvitettävä nisäkäsasi-  
antuntijoiden kanssa.

**Taka-Viikin** upeissa metsissä pesii harvinaisiakin lintuja. Viikin kulttuurimaisema peltoineen on jo osittain menetetty rakentamisen myötä, jättäkää jotain tulevillekin sukupolville.

**Viikin pellot** olisi nähtävä tärkeänä suojelualueena. Ne ovat tärkeä puskurivyöhyke, joka pitää häiriöitä loitolla luonnonsuojelualueesta.

**Viikin pohjoisosan alue** on suojavyöhyke ja siellä on erinomaiset hiihtomahdollisuudet talvella.

**Viikin peltojen pohjoisosaan** voidaan rakentaa. Tarvitaan kuitenkin reuna-alue kerrostalojen ja avoimen pellon väliin.

**Viikinojan purokorven** biotooppi on säilytettävä. Viikinojan putouskohta on Helsingin mittakaavassa harvinainen biotooppi ja Viikin alueella ainoa laatuaan. Puron varressa on Helsingissä harvalukuisen mustapääkertun pysyvä reviiiri ja siellä on tavattu harvinaisen idänuunilinnun poikuekin. Linnustollisesti puron varren pohjoispuolella oleva niitty, ryteikkö ja metsikkö ovat monipuolisia.

**Viikki-Kivikko keskuspuisto** on määritelty viherohjelmassa vuosille 1999-2008 keskeiseksi ja tärkeäksi viheralueeksi, joiden hoitoon ja kuntoon kiinnitetään erityistä hu-



miota. Toimenpiteiksi on ehdotettu, että virkistysaluesuunnitelmat toteutetaan osayleiskaavan ja asemakaavojen pohjalta, perustetaan työryhmä koordinoimaan toteutusta ja että alue suunnitellaan kokonaisuutena vanha kulttuurimaisema säilyttäen ja keskuspuistomaisuutta korostaen. Työryhmä tulee muodostaa ennen asemakaavojen hyväksymistä, koska vain siten on mahdollista kiinnittää erityistä huomiota viheralueiden ekologiseen toimivuuteen ja luonnon monimuotoisuuteen.

**Luonnonsuojelualan kupeeseen suunnitellun Viikin paikalliskeskuksen** suuruutta on virheellisesti puollettu alueen asukasmäärällä, 25 000 ihmistä. Mukaan on laskettu myös Pihlajamäen ja Pihlajiston asukkaat, joilla on jo valmiit kaupalliset palvelut. Nyt ne ovat vaarassa näivettyä. Lisäksi suurin osa Viikin asukkaista asuu 2 km pohjoisempana, joten kauppakapasiteettia tulee siirtää Viikin lähialuekeskukseen. Toivottavasti kauppakeskuksella ei tulla perustelemaan asutuksen rakentamista Viikinrantaan ja Viikintien eteläpuolelle.

**Viikinrantaan**, Lahdenväylän ja Viikki - Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueen väliselle alueelle Vantaanjoesta tiedepuistoon, ei tule rakentaa asuntoja ja entinen puhdistamon alue tulee ennallistaa ja liittää luonnonsuojelualueeseen. Osa Viikinrannasta jätettiin Viikin osayleiskaavasta alueen kiistanalaisuuden vuoksi kaavoittamatta.

**Viikintien ja luonnonsuojelualan välissä sijaitseva pienteollisuusalue** tulee yleiskaavassa osoittaa teollisuuskäyttöön. Alueella toimii noin 20 yritystä, jotka työllistävät 200 henkilöä. Tällaista työpaikkoja tarjoavaa pienteollisuustoimintaa on tarkoituksenmukaista ylläpitää Helsingissä ja tähän tarkoitukseen alue sopii erittäin hyvin. Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt toivomusponnen, jonka mukaan Viikin pienteollisuusalue säilyy kaavamerkinnästä A/KTY huolimatta nykyisessä käytössä.

### Vastine:

Viikinmäki on hyväksytty rakentamisalueeksi jo Yleiskaava 1992:ssa ja Viikin osayleiskaavassa. Maasto-olosuhteet otetaan huomioon ja liikennejärjestelyt ratkaistaan yksityiskohtaisessa kaavoituksessa. Vantaanjokilaakso säilyy yhtenä Helsingin keskeisistä vihervyöhykkeistä.

Viikissä rakentaminen pysyy YK 2002:ssa samalla alueella kuin YK 1992:ssa. Paikalliskeskus, tiedepuisto ja asuinalueet sijaitsevat toistensa yhteydessä. Aluetta on tarkasteltu kokonaisuutena sekä rakentamisalueiden että viheralueiden osalta, ja rakentaminen on keskitetty yhteen paikkaan.

Viikin luonnonsuojelualueelle ja suoja-  
vyöhykkeelle ei ole osoitettu rakentamista Yleiskaava 2002:ssa. Alue on kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokas kokonaisuus. Vanhankaupunginselän rannat säilyvät joka puolella ulkoilu- ja virkistyskäytössä, ja yhteyksiä kehitetään. Sormimainen viher-  
vyöhyke jatkuu Vantaan rajalle asti, ja jatkuu sieltäkin eteenpäin. Ympäristövaikutusten arviointi tehdään sekä yleispiirteisessä että yksityiskohtaisessa suunnittelussa.

Viikin paikalliskeskuksesta tulee monipuolinen keskus, ja se tulee parantamaan Viikin lisäksi myös Latokartanon, Pihlajamäen, Pihlajiston, Viikinmäen ja Viikinrannan palvelutasoa. Palvelukeskukseen tulee päivittäistavara-  
kaupan lisäksi erikoisliikkeitä. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt paikalliskeskuksen asemakaavan.

Viikinrantaan on osoitettu Yleiskaava 2002:ssa teollisuutta, työpaikkoja, toimitiloja ja asumista. Alue sopii hyvin työpaikkoja tarjoavaan pienteollisuustoimintaan. Asumisen sijoittamisella toimitilojen lomaan pyritään elävöittämään ja monipuolistamaan aluetta.

**Pukinmäki, Savela, Pihlajamäki, Malmi**

**Pukinmäessä** yleiskaavalla tulisi eheyttää kehätien ja pääradan hajottamaa yhdyskuntarakennetta, luoda edellytyksiä kaupallisten palvelujen uudelleensijoittumiselle ja niiden paremmalle saatavuudelle sekä vahvistaa Pukinmäen erityispiirteitä.

**Pukinmäen keskustan ja ostoskeskuksen ympäristö** on nykyisin varsin sekava ja keskeneräinen. Alueelle tulisi saada lisää liityntäpysäköintipaikkoja ja liiketilarakentamista. Keskustan tulisi palvella myös Pukinmäen kolmion ja Savelan asukkaita. Radan ja Kehätien risteyksen alue tarjoaa kaupunginosalle monia kehittämismahdollisuuksia.

**Pukinmäen kaaren itäpuolelle** voisi tulla täydennysrakentamista.

**Vantaanjokivarsi Pukinmäessä** on osa kansallista kaupunkipuistohanketta jokisuulta Haltialaan. Hanke on tosin epäselvä etenkin eteläosiltaan. Ympäristöarvot olisi inventoitava. Alueeseen liittyvät Pukinmäen luonnonmetsät, jotka ovat nyt kovilla. Kulutuksen takia niitä uhkaa tuhoutuminen ja joutuminen rakennettaviksi.

**Vantaanjoen ja Sinivuoren välinen pieni alue** tulee jättää rakentamatta, jotta Vantaanjoen alueen maisekokonaisuus säilyisi.

**Kehätien ja Käskynhaltijantien välisen alueen** voi kehittää asukkaille toimintapuistoksi.

**Pukinmäessä Kehä I:n** tasauksen alentaminen ja väylän kattaminen mahdollistaa lisärakentamisen. Lisäasukkaiden myötä saadaan paremmat palvelut. Lisäksi hanke parantaa liityntäliikennettä, torjuu tiemelua, kohentaa asumisviihtyisyyttä ja eheyttää yhdyskuntarakennetta. Malmi vaikuttaa Suutarilaan ja muihin aluekeskuksiin niin, että ostoskeskukset näissä näivettyvät. Rahaa tulisi jakaa tasaisemmin kaikille aluekeskuksille.

**Pukinmäessä Jokipellontien ja Kehätien ja Vantaanjoen väliselle alueelle** voi rakentaa.

**Savelaan ja Pihlajamäen välinen laaja alue** pitää hyödyntää virkistysalueena.

**Longinojan laakso** on kaunis alue ja jos alue kunnostettaisiin, se palvelisi koko alueen virkistyskäyttöä. Rakennusvirastolla on jo suunnitelma olemassa alueen kunnostuksesta.

**Viherväylä Vantaanjoelta Puistolaan** täytyy säilyttää. Alueella pitää säilyttää hyvät ulkoilumaastot. Alueen virkistysarvoa voidaan lisätä huomattavasti rakentamalla hyvin.

**Malmin keskustasta** tulee olla yhtenäinen vihervyöhyke Vantaanjoen varrelle, joka kunnostetaan virkistyskäyttöön.

**Malmilla** tarvitaan lisää seikkailu- ja tutkimusluontoalueita myös 7-12 -vuotiaille. Päiväkotien ja koulujen läheisyydessä tarvitaan suuria ja monimuotoisia luontoalueita.

**Malminkaaren varteen Ruotutorpankujan pohjoispuoleiselle** alueelle voisi rakentaa esimerkiksi opiskelija-asuntoja. Nykyisin alue on joutomaata ja sen keskellä oleva pysäköintialue on pääsääntöisesti käyttämätön.

**Malmin Kirkkopuisto** on säilytettävä.

**Malmin lentokenttä pitää säilyttää nykyisellään, sinne ei saa rakentaa:**

- Kenttä on alueelle tunnusomainen ja tärkeä sekä identiteetille että kulttuurihistoriallisille piirteille. Lentokenttätöiminnan myötä Malminilta poistuu tapahtuma-alue.
- Uusi asuminen lisääsi alueen liikennettä. Alueelle suunnitellut kerrostaloalueet ovat liian tehokkaita.
- Rakentamisen myötä virkistysalueet häviävät täydellisesti, koska tällä alueella ei ole virkistysalueita. Malmin lentokentältä virkistysyhteys pohjoiseen Puistolaan on tärkeä. Lentokentän länsi- ja lounaispellot tulee säilyttää virkistyskäytössä.
- Miksei asuntoja rakenneta sinne, minne uusi kenttä on suunniteltu?
- Rakentaminen on kallista suolle.
- Alue on pohjaolosuhteiltaan rakentamisen kannalta ongelmallista. Voidaanko alueelle rakentaa syvään paalutettavia kerrostaloja aiheuttamatta kohtuutonta vaaraa alueen aiemmalle rakennuskannalle?
- Säilyttäkää valaistu hiihtolatu ja viehättävä luonnonläheinen ulkoilureitti, joka kiertää lentokenttää. Ne ovat on vilkkaassa käytössä ja palvelevat myös Paloheinän ja Hakunilan alueita. Erityisesti ehdotuksen mukaiset poikittaisen kiitoradan jatkeen itä- ja länsipuolinen kerrostalorakentaminen uhkaavat ladun säilymistä.
- Asuinalueena lentokentän tasainen alue on yksitoikkoinen, ilman puustoa ja vailla maiseman viehättävyyttä luonnoltaan ja maisemaltaankin arvokkaita reuna-alueita lukuun ottamatta. Luontaisia edellytyksiä korkeatasoiselle kerrostalorakentamiselle alueella ei ole. Miksi siis yhdistäisi nykyisen sosiaalisten ongelmien kanssa painiskelevan Malmin keskusta-alueen Jakomäen ongelma-alueisiin tehokkaasti rakennetulla kerrostaloalueella?
- Säilyttäkää asuin ympäristön rauha. Läntisestä poikittaisen kiitoradan jatkeesta olisi mahdollista kehittää viehättävä viheralue, jonka arvoa nostaa sen poikki virtaava Longinoja (voisiko-han sen muuten kaivaa esiin myös lentokentän kohdalla?).
- Alueelle joitakin vuosia sitten tehdyn erinomaisen viheralueiden hoitosuunnitelmaan kirjatut arvot on tuotava esiin.

**Malmin lentokenttä soveltuu asuinrakentamiseen:**

- Rakentamalla päästään lentomelusta ja muista ympäristöhaitoista, jos lentotoimintaa kehitettäisiin, asuminen ympärillä kärsisi entisestään.
- Peruspalvelut ovat valmiina ja alueella tarvitaan asuntoja.
- Rakentamisella voisi parantaa ympäristöä, koska alueelle on mahdollista tehdä korkeatasoista asuinrakentamista.
- Rakentamalla alueelle suositetaan kaupunkirakenteen tiivistämistä, kentälle rakentamisesta on vähemmän haittaa kuin muualle rakentamisesta.
- Alueen suunnittelussa on huomioitava, että alue ei kestä alueiden käyttösuunnitelma ehdotuksessa suunniteltua rakentamista. Alueen pitää säilyä väljänä. Sinne soveltuu tiivis pientaloalue aluetehokkuuden ollessa 0,4.
- Asuinrakentaminen vaatii raideliikenneyhteyden.
- Alueella voidaan säilyttää tynkälentokenttä esimerkiksi yksi kiitorata.
- Lentokenttä pitää siirtää, koska harrastusilmailulle tarvitaan turvallisempi ja vähemmän rajoitettu alue. Alue ei täytä kansainvälisiä turvanormeja ja tilanne on vastoin kansainvälisiä sitoumuksia.
- Helsingissä asuntotonttimaasta on huutava puute ja asunnontarvitsijoita joutuu nyt muuttamaan pois Helsingistä. Nykyisessä käytössä alue palvelee ulkopaikkakuntalaisia, asuinalueena se palvelisi paremmin helsinkiläisiä.

**Jos alueelle rakennetaan tai on pakko rakentaa:**

- Alueelle tulee rakentaa nykyiseen rakennuskantaan liittyvää omakotirakentamista. Mikäli alueelle rakennetaan kerrostaloja, tulee liikenne järjestä niin, että kulku nykyisen omakotialueen kautta ei ole mahdollista.
- Aluetta tulee pienentää niin, että alueen rauha, luonnonläheisyys ja virkistysmahdollisuudet säilyvät.
- Alueelle voi rakentaa vain matalia pienkerrostaloja ja vihervyöhyke alueen ympärillä on säilytettävä virkistyskäytössä.
- Tehokkuutta tulee alentaa ja rakennettavaa aluetta supistaa.
- Asumisalueiden pitää olla matalia pienkerrostaloja, puusta, tiivistä vrt. tiivistetty versio puu – Käpylää.
- Lentokenttälueen itäreuna (nykyisin aidan sisäpuolella) tulee kasvattaa avaraksi puistomaiseksi viheralueeksi pyöriteineen rajaviivaksi jo nyt valmiina olevaan viheralueeseen

*Korttelin 38091 tontin n:o 2 ja tontin n:o 3 käyttötarkoitus tulee merkitä asuinkerrosten korttelialueeksi.*

*Malmin lentokenttä pitää säilyttää, sinne ei saa rakentaa.*

*Viheralue*

- *Kenttä on Helsingin laajin avoin viheralue ja arvokas ulkoilualue seudun asukkaille.*
- *Lintuharrastajille arvokas avomaa-alue, jonka reunoilla on rehevät lehdot.*
- *Kenttä on aidattu alue, joka on antanut mahdollisuuden erittäin monipuolisen luonnon kukoistaa ja säilyä.*

*Koulutus-, liikenne-, työ- ja harrastuspaikka*

- *Ammattimaisen ilmailun, kuten lentokoulutuksen kannalta hyödyllinen ja tärkeä alue.*
- *Puolustusvoimille harjoitteluun sopiva alue.*
- *Nuorisotoiminnan kannalta arvokas harrastuspaikka, jonne pääsee helposti ilman vanhempiakin.*
- *Erinomainen alue suurten yleisötilaisuuksien järjestämiseen.*
- *Mielenkiintoinen retkeilypaikka lapsille ja perheille.*
- *Turistinähtävyys.*
- *Arvokas liikenneyhteyspaikka ihmisille, joilla on mahdollisuus kulkea pienlentokoneilla tai helikoptereilla.*
- *Lisää hyvätuloisten ihmisten eli oman lentokoneen omistavien lentoharrastajien halukkuutta asua Helsingissä.*
- *Lentokenttä työllistää toistasataa ihmistä. Malmilla toimiville kaupallisille ilmailuyrityksille kentän lakkauttaminen olisi kuolinisku.*

*Lentokenttä ja -asema*

- *Lentoasema on historiallisesti arvokas. Se on myös rakennushistoriallisesti ja arkkitehtonisesti arvokas suojelukohde.*
- *Lentokenttä on Helsingin ainoa. Historiallinen asema jää torsoksi ilman lentokenttää.*

- *Kenttä on tärkeä pelastustoiminnan kannalta. Voi olla tärkeä myös puolustuksen kannalta.*
- *Oleellinen osa Malmin imagoa.*

*Alue ei sovi rakentamiseen*

- *Alue on suota ja pientaloalueen rakentaminen tulisi kalliiksi. Eniten asuntoja tarvitsevat, opiskelijat, nuoret ja lapsiperheet, eivät voisi hankkia asuntoa alueelta. Pientaloja ei mahtuisi alueelle monta, joten kenttä uhrattaisiin turhaan.*
- *Alueella voi olla ympäristömyrkyjä Tattarinsuon teollisuusalueelta tai lentotoiminnan jäljiltä.*
- *Alueen yli nousevat ja laskevat Helsinki-Vantaalle menevät matkustajakoneet. Se on lentomelualuetta. Myös Lahden moottoritiltä kantautuu liikennemelua alueelle.*
- *Alueella ei ole peruspalveluja.*
- *Malmin ja lentokentän väliltä löytyy rakentamatonta maata, jolle voi rakentaa asuntoja.*

*Malmin lentokenttä soveltuu asuinrakentamiseen.*

- *Siltä osin kuin lentokenttätoiminnot siirtyvät muualle, on vapautuva puuton kenttäalue kaavoitettava tiiviiksi pienkerros- ja rivitaloalueeksi.*
- *Lentokentän aluetta ympäröivät metsät on säilytettävä ulkoilu- ja virkistysalueina.*
- *Lentokentän itäpuolisista metsistä voidaan teollisuuden ja varastotoimintojen rakennusalueeksi muuttaa vain ne osat, joista puusto on jo kaadettu.*
- *Lentokentän pohjoispuoliset alueet Suurmetsäntien varressa tulee muuttaa urheilu- ja virkistysalueiksi.*
- *Asuinalueisiin liittyvän teollisuuden tulee olla sellaista, ettei se tuota melua eikä saasteita ja on esteettisesti ja maisemallisesti miellyttävä.*

*Malminlentokenttäalue tulee varata työpaikka-alueeksi.*

**Vastine:**

Pukinmäen keskustassa uusi kerrostaloalueen kaavamerkintä sallii toimitilojen rakentamisen asumisen lomaan, mikä tarjoaa mahdollisuuden palvelutarjonnan parantamiseen ja alueen elävöittämiseen. Pukinmäenkaaren itäpuolella on Yleiskaava 2002:ssa osoitettu pari uutta pientaloaluetta, jotka liittyvät luontevasti nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Sinimetsän puistoalue pientaloalueen ja Pukinmäen rantapuiston välissä jää kuitenkin rakentamatta.

Vantaanjoen maisematila säilytetään avoimena ja alue säilyy ulkoilu- ja virkistyskäytössä. Myös Longinojan laakso säilyy ulkoilu- ja virkistyskäytössä. Ulkoilu- ja virkistysalueiden kehittämissuunnitelmat päätetään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja taloudellisesta tilanteesta riippuen. Vantaanjoelta Suutarilan ja Tapulikaupungin läpi Puistolaan kulkevalle viherväylälle ei kohdistu rakentamissuunnitelmia, vaan ulkoilu- ja virkistysyhteys tulee säilymään.

Malmin lentokentälle on osoitettu Yleiskaava 2002:ssa asuntorakentamista. Aluetta ja sen liikenneyhteyksiä suunnitellaan kokonaisuutena. Vartenotettavimpana vaihtoehtona keskustelussa on ollut tiivis pientaloalue, joka toteutettaisiin laadukkaasti ja kohentaisi koko koillisen alueen imagoa. Osaa lentokentän alueesta tultaisiin kehittämään koillisten alueiden keskeisenä ulkoilu- ja virkistysalueena. Kentälle on tutkittu vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja.

***Tattarisuo, Tapanila, Heikinlaakso, Puistola, Tapulikaupunki, Suutarila***

**Tattarisuon teollisuusalue** ei saa laajentua vaan se on tehtävä kaksikerroksiseksi. Alue tulee rajata korkeaksi kasvavilla kuusilla.

**Tattarisuon teollisuusalueille** mahtuu lisää asuntoja. Alueet ovat jo rakennettuja ja nykyisin romukäytössä. Rakentamisen myötä alueet siistiytyisivät.

**Tattarisuon lintumetsiä** ei saa hävittää, koska ne ovat tärkeitä virkistysalueita ja sinne järjestetään linturetkiä. Alueelle ei saa tulla asunto- tai teollisuusrakentamista. Virkistyskäytön kehittäminen sopisi asukkaiden suunniteltavaksi.

**Alppikylään** suunnitellussa teollisuusalueella rakennukset toimisivat meluseinänä, mikäli ne rakennetaan Lahdenväylän suuntaisesti. Jakomäen puolelle tulisi sijoittaa melunsuojusrakenteita.

**Malmi–Tapanila–Puistola -alueella** säästää luontoa muuttumattomana lapsia varten ja silmän iloksi.

**Tapanilaan Fallkullan pohjoispuolelle** voi rakentaa.

**Fallkullan** alueen kaavoitus tulee olla inhimillistä ja luontoa säästävää. Fallkullan ja lentokentän alueiden julkisten palveluiden Y-tontit on huomioitava kaavoituksen alkuvaiheessa.

**Tapanilaa** voisi tiivistää.

**Heikinlaakson** kehittämistä ei voida erottaa Puistolan, Jakomäen tai koko koillisen alueen kehittämisestä ja alueen suunnittelu on tärkeä koordinoita Vantaan ja ehkä Sipoonkin suunnittelun kanssa. Heikinlaakson ja sen ympäristö mukaan lukien Suurmetsän, Varalan ja muut läheiset Vantaan alueet tulee ottaa keskeisiksi kehittämiskohteiksi Helsingissä ja Vantaalla. Alueita tulee kehittää sopusointuisiksi asuinalueiksi.

**Heikinlaaksoa kiertävät metsävyöhykkeet ja viheralueketjut** erottavat nykyisellään suuret väylät, Vanhan Porvoontien, Kehä III:n ja Lahdenväylän, rakennetuista alueista ja antavat vähäisestä määrästä huolimatta alueelle puistomaisen ilmeen. Nämä viher- tai metsäalueet pitää säästää rakentamiselta. Metsät ovat rakennettujen alueiden ja pääliikenneväylien välissä parhaita, helppohoitoisimpia sekä edustavimpia saaste- ja melusuoja. Viheralueet ovat jo nykyisin ahkerassa käytössä, mutta niitä pitäisi hienovaraisesti kehittää si-

ten, että niiden käytettävyys lisääntyy. Alueelle tarvitaan uusi ulkoilutie Suurmetsäntieltä Lahdenväylän vierustaa aina Kehä III:n risteykseen asti, josta se kääntyisi Kalkkikalion metsään päin.

**Heikinlaaksolle** on tunnusomaista pienteollisuusvaltaisuus. Osa teollisuudesta aiheuttaa asumiselle haittaa kuten melua sekä päivällä että yöllä. Osassa laitoksista käytetään vaarallisia aineita. Asumista häiritseville yrityksille on etsittävä uusi sijoituspaikka. Uusia yrityksiä ei alueelle mahdu. Alue on liikaa liikenteellisesti kuormitettu.

**Tapulikaupunkiin ja Puistolaan** ei saa rakentaa, koska alueet ovat jo nykyisin liian tiiviisti rakennettuja. Alueista tulee liian ahtaita ja luonnonalueita tuhoutuu. Lahdentien varret Puistolassa pitää säilyttää molemmin puolin vihreänä. Sikalan metsä Tapulikaupungintien pohjoispuolella pitää säilyttää, koska se on Tapulikaupungin ainoa luonnonmetsä. Talvella siellä on lasten liukumäki.

**Suutarilaan** voi rakentaa lisää koska, nykyisin alue on ympäristöllisesti surkea ja tehotomassa käytössä. Myös alueen asuntotyöpaikkasuhde on huono, eteläosaan tarvitaan lisää asumista. Ennen rakentamista alueesta tarvitaan ympäristöllinen kokonaisselvitys.

**Suutarilan teollisuusalueelle** mahtuu lisää asuntoja. Alue on jo rakennettuja ja nykyisin romukäytössä. Rakentamisen myötä alue siistiytyisi. Alueella kulkee kahden kaupunginosan valtavyylä. Siksi sinne voi sijoittaa Suutarilasta puuttuvia palveluja.

**Suutarilan puistoalueille** ei saa rakentaa, koska ne ovat tärkeitä virkistysalueita puistolalaisille ja muillekin. "Lähiluontoraportissa" on hyvät suunnitelmat alueen kehittämiseksi.

**Suutarilassa** ei saa nostaa rakennuksien korkeutta. Alue on laakea ja sen näkymät on tärkeä säilyttää, sillä muuten tulee ahdas olo.

### **Suurmetsässä**

- *Kaavakartoissa nelikaistainen Somerikotien varaus Heikinlaaksoon johtavine poikkiyhteyksineen on poistettava.*
- *Suurmetsän kerrostaloalueen pohjoispuolinen metsäalue on säilytettävä ulkoilu-, virkistys- ja luonnonsuojelualueena.*
- *Nykyisen Somerikotien ja kaupungin rajan välinen alue, korttelin 41225 AP alueen pohjoisreunaan asti, varataan asuinrakentamiselle. Samalla säilyttäen nykyiset urheilualueet.*
- *Mätästien molemmille puolille esitetyt rakentamisalueet tulee poistaa niin, että Mätästien itäpuolinen kallioinen mäki ja länsipuolinen Lahdenväylän varsi säilyvät ulkoilu- ja virkistysalueina. Jatkossa pitäisi tehdä metsää pitkin ulkoiluraitti Suurmetsäntieltä lahdenväylän ylittävälle kevyen liikenteen sillalle.*

### **Jakomäessä**

- *Somerikotien varren hiekkatasanne korttelissa 41210 merkitään asuinrakentamiselle.*

### **Tattarisuolla**

- *Jakomäestä tulevaa kevyenliikenteenväylää, joka alkaa jakomäentieltä Tattarisuonsiltana ylittäen Lahdenväylän ja päättyen Tattariharjuntielle, tulee jatkaa siten, että se kulkisi Tattarisuon teollisuusalueen läpi viherväylänä yhdistäen Jakomäen asuinalueen Malmin lentokenttää ympäröiviin ulkoilu- ja viheralueisiin.*

### **Alppikylässä**

- *Lahdenväylän ja Tattariharjuntien välinen alue varataan toimisto- ja teollisuusrakentamiselle niin, että tattariharjuntien viereinen täyttömäki jää puistometsäksi ja Lahdenväylän varteen jää kapea puustokaista sekä edellisessä kohdassa mainittu kevyenliikenteenväylä.*

### **Heikinlaaksossa**

- *Heikinlaakson teollisuusalueen ja Lahdenväylän välistä metsää kevyenliikenteen sillan eteläpuolella ei muuteta teollisuus-*

den rakentamisalueeksi. Metsä on osa yhtenäistä metsäkaistaa, joka ulottuu Malmin lentokentän ympärysmetsistä täyttömäkien ja Sienipuiston mäen kautta Kalkkikalliolle saakka. Heikinlaakson teollisuusalueen pääkadun Sienitien liikennettä ei voi enää lisätä nykyisestä ilman, että se muuttuisi tukkoiseksi ja vaaralliseksi.

- Kehä III:lle tulisi rakentaa meluaita Heikinlaakson puolelle.

#### **Lahden- ja Porvoonväylät Suurmetsän alueella:**

- Liikenteen melua tulee alentaa muuttamalla väylät moottorikaduiksi sekä rakentamalla meluaidat Suurmetsän ja Heikinlaakson kohdalla molemmin puolin sekä Jakomäen kohdalla Jakomäen puolelle. Päälyste tulee vaihtaa rengasmelua vaimentavaan laatuun.
- Väylien yhtymäkohta muutetaan liittymäksi myös Tattariharjuntielle. Myöhemmin, jos Suurmetsäntie muuttuu Kehä II:ksi, käännetään sen liikenne suoraan pääväylälle.
- Edellä esitetty uusi liittymä hidastaa myös väylien liikennettä niin, että liikenne muuttuu nykyistä turvallisemmaksi.
- Uuden liittymän liikennejärjestelyt vievät tilaa niin, ettei väylän viereen kaavoitetulle VU-korttelialueelle voida rakentaa ampumarataa.

Tattarisuon teollisuusalueen laajeneminen tarjoaa mahdollisuuksia asumista häiritsevän pienteollisuuden uudelleensijoittumiselle. Heikinlaaksoa on tarkasteltu suhteessa muihin kaupunginosiin ja yhteistyötä naapurikuntien kanssa on tehty. Alueelta ei ole osoitettu täydennysrakentamiskohteita. Alueen pääväylistä rajaavat vihervyöhykkeet tullaan säilyttämään, mutta niiden kehittäminen ratkaistaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Tapulikaupungin ja Puistolän asuinalueille ei ole osoitettu merkittävästi lisärakentamista. Lahdenväylän varteen on osoitettu nauhamaisesti työpaikka-alueita Kehä I:n ja Kehä III:n välille. Teollisuus- ja toimitila-alueet soveltuvat paikalle hyvien liikenneyhteyksien ansiosta, ja toimivat samalla meluesteenä asumisen ja vilkasliikenteisen Lahdenväylän välissä. Helsingissä on pulaa vapaista toimitiloista.

Suutarilassa kerrostaloalueiden uudet kaava-merkinnät Siltämäessä ja Tapulikaupungissa sallivat toimitilojen sijoittumisen asumisen yhteyteen, minkä toivotaan parantavan alueen palvelutarjontaa ja asunto-työpaikkasuhdetta. Lisäksi työpaikka-alueita Suutarilantien ja Tapulikaupungintien risteyksessä on laajennettu Yleiskaava 1992:een verrattuna. Koillisista alueista on laadittu kokonaisselvitys, jossa Suutarilaa tarkastellaan myös suhteessa muihin alueisiin. Tapanila on merkitty kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi alueeksi.

#### **Vastine:**

Tattarisuon alue sopii hyvin teollisuus- ja työpaikka-alueeksi, ja Tattarisuon teollisuus-alueita on laajennettu YK 2002:ssa. Asunto-rakentaminen tullaan kuitenkin keskittämään lentokentän alueelle, sillä Tattarisuon teollisuusalueen ei katsota soveltuvan asumiseen alueen toimintojen johdosta. Teollisuusalueen ja Malmin lentokentälle kaavaillun asuinalueen väliin jää alueet toisistaan erottava virkistysalue. Tattarisuon teollisuus-alueita on laajennettu myös Tattariharjuntien ja Lahdenväylän väliin, sillä pienteollisuusalueista on Helsingissä pulaa.

## ITÄINEN HELSINKI

### *Kulosaari, Kivinokka*

**Mikäli Itäväylä Kulosaareissa tunneloidaan**, on rakentamisen oltava kevyempää kuin alueidenvaraus suunnitelmassa on esitetty. Väylän paikalle tulee rakentaa omakoti- ja rivitalomuotoista rakentamista. Maankäytön täytyy perustua olemassa olevaan ympäristöön ja sen tulee jatkaa ja täydentää paikallisia ympäristötyyppejä. Näin on mahdollista toteuttaa alue korkeatasoisena.<sup>9</sup>

**Kulosaaren rakentaminen** muuttaa koko alueen ilmettä, elinympäristö huonontuu, viheralueet keskeltä katoavat ja maisema muuttuu totaalisesti. Miten ratkaistaan rakentamisen tuoman lisääntyneiden autojen määrän liikenneongelmat? Tunnelissa kulkeva liikenne puuroutuu sateella ja lumisateella. Mitä jos tunnelissa sattuu onnettomuus?

**Kulosaareen** voidaan rakentaa luontoa tuhoamatta.

**Kivinokkaan** ei tule rakentaa asuntoja, vaan se on säilytettävä luonnonsuojelualueen suojavyöhykkeenä.

**Kivinokka** on tärkeä virkistysalue ja toivotavasti kohta kansallinen kaupunkipuisto, koska siellä on upea luonto, kartano ja siirtolapuutarhat. Alueen toimiminen virkistysalueena oli yksi peruste sille, että Herttoniemen ranta voitiin rakentaa tiiviisti.

**Herttoniemen siirtolapuutarhan ympärillä** viheralueet tulee säilyttää kokonaisina, sillä ne ovat kaupungin keuhkot. Siirtolapuutarhassa työskentely on terapiaa ja liikuntaa.

#### **Vastine:**

Kulosaaren eheyttäminen kattamalla Itäväylän kuilu on ympäristön parantamisprojekti. Mahdollinen rakentaminen kannen päälle so-

peutetaan ympäristöön. Taloudellinen tarkastelu ei pitäydy välittömään liiketaloudelliseen hyötyyn - syntyvän rakennusoikeuden arvo vastaa investointeja. Toimenpiteellä on muitakin vaikutuksia. Maisema korjaantuu, yhdistävyys paranee jne.

Kivinokka on osa vanhankaupunginlahden vihreää sisävesistöä. Rajaus on tarkennettu siten, että rannat jäävät riittävän leveänä vyöhykkeenä vihreiksi. Nyt metsässä olevat vapaa-ajan mökit korvattaisiin tiiviillä pientaloalueella. Onhan metroasema hyvin lähellä.

### *Herttoniemenranta, Herttoniemen teollisuusalue, Roihuvuori, Tammisalo, Roihupelto*

**Herttoniemen teollisuusaluetta** tulee tehostaa, koska Laajasalossa on potentiaalista työvoimaa.

**Herttoniemen teollisuusalue** tulee ottaa uuteen käyttöön, koska alueella tarvitaan toimintiloja ja palveluja. Alue tarjoaa erinomaiset mahdollisuudet kehittää uusi vetovoimainen työpaikka-alue hyvien liikenneyhteyksien varteen lähellä merellistä asuntoalueita.

**Roihuvuoressa lisärakentaminen** olisi tietoisista asuinviihtyisyyden tuhoamista. Roihuvuoressa on maastoon vapaamuotoisesti sijoitettuja rakennuksia ja luonnonläheisiä piha-piirejä. Vaihtelevaa maastoa on käytetty hyväksi siten, että laaksot ja vedenjakajaselänteet on säästetty viheralueiksi. Lähiöparantaminen ei saa enää tarkoittaa lisärakentamista vaan panostamista palveluihin, sosiaaliseen hyvinvointiin, viihtyisyyteen ja turvallisuuteen.

**Roihuvuorta kiertävä teollisuusalueen ja asutokortteleiden välinen viheralue** monimuotoisine metsäselänteineen sekä puro- ja rantalaaksoineen on roihuvuorelaisille tärkeä puskurialue liikenteelle ja se vahvistaa asuntoalueen identiteettiä. Alueella on myös kaupunkiekologinen merkitys saastuttavan ja saastuneen teollisuusalueen ja asuntoalueen välillä. Alue on Yleiskaava 2002:ssa merkittävä virkistysalueeksi, jota kehitetään puis-

<sup>9</sup> Itäväylän kattamista Kulosaareissa koskevia näkemyksiä on luvussa Liikenne ja liikkuminen.



tometsänä. Alue on voimassa olevassa yleiskaavassa merkitty asuinalueeksi vastoin vahvistettua asemakaavaa, jossa alueet on merkitty puistoksi. Myös uudessa alueiden käyttösuunnitelmassa Roihuvuoren alueet on edelleen merkitty asumiseen.

**Roihuvuoressa pitää kehittää ostoskeskustan aluetta** viihtyisämmäksi. Sen läheisyydestä löytyy käyttämätöntä rakennusoikeutta ja kaksi asumatonta 50-luvun hurmaavaa tyyliä olevaa kerrostaloa. Roihuvuoren lisärakentaminen ei saa tuhota alueen asumisviihtyisyyttä.

**Tammisalons venesatamaa** ei saa sulkea rakentamalla silta Vartiosaareen.

**Roihupelto** on hieno alue asuinrakentamiseen, koska nykyisellään alue on vajaa käytössä, sotkuinen ja tylsä. Bussivarikko ja autokaupat on helppo siirtää, joten asuntoja voisi rakentaa bussiterminaaliin, teollisuusalueelle ja metrovarikon päälle. Asuinrakentaminen yhdistäisi Herttoniemen ja Roihuvuoren. Alueelle on hyvät liikenneyhteydet, sillä se sijaitsee metron varrella. Lisäksi virkistys- ja urheilualueet ovat lähellä. Itäkeskuksen tuntumassa palvelut ovat jo valmiina.

*Herttoniemenrannan osalta Yleiskaava 2002:ssa tulisi ottaa huomioon tarve kevyen liikenteen yhteyteen Herttoniemenrannasta Killingholman saaren kautta Tullisaaren puistoon.*

**Roihuvuoren ja Herttoniemen teollisuusalueen välistä metsikköä ei tule rakentaa:**

- Alueella on virkistysarvoa ulkoilu- ja retkeilyalueena mm. roihuvuorelaisille, marjanmetsäiläisille, tammisalolaisille sekä Herttoniemen ja Herttoniemenrannan asukkaille.
- Alueella on lasten leikkipuisto, koirapuisto, laskettelurinne ja pelikenttä.
- Alue on asuin- ja teollisuusalueen erottava vihervyöhyke, joka toimii ilmanpuhdistajana. Sillä on myös esteettistä arvoa.
- Alueella on kaupunkiekologista merkitystä ja tuo alueelle omaleimaisuutta.

- *Alue on osa seudullista viheraluejärjestelmää kaartaen pohjoisessa itään ja yhtyen Mustaojan laaksoon ja Strömsinlahden rannalle.*

**Vastine:**

Herttoniemen teollisuusalue muuttuu kaupunkimaiseksi työpaikka-alueeksi. Yhteys Siilitien metroasemalle Roihuvuoren alueelta paranee. Tätä yhteyttä tukemaan voidaan länsirinteelle sijoittaa vähäistä täydennysrakentamista. Myös turvallisuus ja sosiaalinen kontrolli paranee. Viheryhteys teollisuusalueen ja asuntoalueen välissä näytetään yleiskaavassa. Lisärakentaminen tukee myös ostoskeskuksen kehittämistä.

**Itäkeskus, Puotila, Vartiokylä, Vartioharju, Myllypuro, Kivikko**

**Itäkeskuksen** itäpuolella olevalla käyttämättömällä raikiolla uudet teollisuustilat toimisivat liikenteen meluvalleina.

**Kehä I:n ja Itäväylän varsi Puotilan metroaseman ympäristössä** soveltuu toimistotiloiksi toisaalta hyvien liikenneyhteyksien puolesta ja toisaalta toiminnan aiheuttamien liikennehaittojen takia.

**Kerrostaloalueita Puotilassa, Puotinharjussa ja osin Vartioharjussa** on vaikea tiivistää yleiskaavalla ilman yksityiskohtaisia tarkasteluja. Alueet ovat hyvässä kunnossa ja asukkaat ovat tyytyväisiä. Kerrostaloasumisessa kaivataan hyvien ikkuna- ja parvekenäkymien ja pihapiirien ohella hyviä rauhallisia kulkuyhteyksiä luontoon sekä liike- ja kulttuurikeskuksiin.

**Vartiokylän pientaloaluetta** ei saa tiivistää. Se on nyt viihtyisä ja mukava alue.

**Vartiokylään** voisi rakentaa täydennysrakentamista.

**Vartioharjussa on vehreä ja hyvä pientaloalue.** Yleiskaava 2002:n tavoitteena ei saa olla asumistason huonontuminen eli tehokkuuden lisääminen.

**Myllypuron urheilupuiston** tulee säilyä virkistyskäytössä maiseman ja luonnon vuoksi.

**Myllypuroon** voisi rakentaa täydennysrakentamista.

**Kivikon ja Kurkimäen eteläkulman metsikköä** ei saa rakentaa, koska päiväkodit, koulut ym. käyttävät sitä opetukseen ja virkistykseen ja lähellä ei ole muuta vastaavaa aluetta. Kauempana oleville alueille on vaikea mennä. Alue toimii myös saaste- ja meluesteenä.

**Kivikon pienteollisuusalueelle** ei saa enää rakentaa lisää teollisuutta.

**Kivikon laitaa, Kehä I:n varteen**, sopii pienteollisuus paremmin kuin asuinalueen keskelle. Pienteollisuusrakennukset suojaavat asuinalueita liikenteen melulta.

**Lahdentien varteen ja Kivikkoon** ei saa rakentaa lisää, koska Lahdentien varren luontoarvot tulee säilyttää.

**Lahdentien varsi ja Kivikko** soveltuu pienekölle teollisuudelle. Helsinki tarvitsee lisää teollisuutta ja teollisuus lisää toimitilaa. Työpaikkarakentamista puoltaa se, että alueelle on hyvät liikenneyhteydet.

**Siirtokuorma-aseman paikalle Kivikon liittymässä** sopii täydennysrakentaminen loistavan sijaintinsa ansiosta.

*Puotilanrannan Meripellontien eteläpuolisen venesatama-alueen asemakaavamuutos: Asuintalojen rakentaminen kapealle ranta-kaistaleelle ja veneiden talvisäilytysalueen poistuminen sen seurauksena tulee vaikeuttamaan kohtuuttomasti veneilytoimintaa.*

#### **Vastine:**

Itäkeskus tulee kytkeä paremmin ympäristöönsä rakentamalla ympärillä olevat tyhjät paikat. Yhteys rantaan on selvennettävä.

Myllypuron aluetta täydennetään etelälaidalla niin, että viheryhteys Viikkiin säilyy. Uudet pientalokorttelit korvaavat Alakivientien

poistuneet kerrostalot. Mustanpuron laakson pohjoisreunaan on esitetty pientalorakentamista siten, että viheryhteys ja maisema säilyvät.

#### **Vuosaari**

\* Vuosaari<sup>10</sup> on pitkään ollut Helsingin nopeimmin kasvava kaupunginosa. Metron valmistumisen myötä on tehokas rakentaminen ollut perusteltua tiettyyn pisteeseen saakka. Nyt rakentamisen rajat Vuosaarella ovat tulossa vastaan. Vuosaarella on viime vuosina menetetty tai ollaan lähitulevaisuudessa menettämässä laajoja luontoalueita rakentamisen alle.

\* Väkiluvun nopeasti kasvaessa Vuosaarella kasvaa myös viheralueiden käyttöpaineet. Vuosaaren viheralueet on nähtävä osana Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun viheralueverkostoa.

\* Kestävän kehityksen mukainen rakentaminen merkitsee sitä, että tehokas rakentaminen kohdistetaan joukkoliikenteen asemien vaikutusalueelle ja luonnon- tai maisemallisilta ominaisuuksiltaan ”vähemmän arvokkaille” alueille mahdollisuuksien mukaan. Sen sijaan raskas rakentaminen rantaviivalle sekä rakentaminen kaupunginosan tärkeimmille luontoalueille ja luonnonsuojelualueiden läheisyyteen edustaa vanhanaikaista kaupunkisuunnittelullista ajattelua, joka ei huomioi niitä luonnon- ja kulttuuriarvoja, jotka ovat tulevaisuudessa todelliset kilpailuvaltit. Vuosaaren runkokaavassa on jo rakennettujen tai asemakaavoituksen piirissä olevien alueiden lisäksi osoitettu asuntorakentamista sellaisille luontoalueille, joiden säilyminen koskemattomana tässä tilanteessa on vuosaarelaisille erityisen tärkeää. Tällaisia alueita ovat Niinisaarentien

<sup>10</sup> Vuosaaresta on laadittu: *Yhteinen kannanotto Vuosaaren kaavoitustilanteeseen*. 24.9.1999. Sen ovat laatineet Vuosaaren Paikallisagendaryhmä, Vuosaari-Seura, Vuosaaren Asukastoimikunta, Vuosaari-Säätiö ja Pelastetaan Vuosaari! –kansanliike.

pohjoispuoleinen alue (Mustavuoren ympäristö) sekä Uutela.

**Vuosaaren suunnittelun periaatteita:**

- Vuosaaren viheralueet ovat oleellinen osa alueen identiteettiä ja niiden tulee ohjata vuosaarelaista kaupunkisuunnittelua. Vuosaareen on muutettu asumaan upean luonnon takia.
- Suunniteltua rakentamisen volyymia ja asuntojen määrää on supistettava.
- Vuosaareen tarvitaan virkeitä palveluja – liike- ja palvelutilaa tulee kaavoittaa tulevaa väestömäärää vastaavasti.
- Kaavoituksessa tulee ottaa huomioon kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen etusijaisuus. Vuosaaren silta on kevyen liikenteen pulonkaula.
- On kiinnitettävä huomiota siihen, että moottoriajoneuvot eivät pääse hallitsemaan virkistyskäyttöön tarkoitettuja, ekologisesti herkkiä ranta-alueita.
- Käytännöstä, jossa olemassa olevien isojen puiden tilalle istutetaan katupuita ylläleveille kaduille, pitää ehdottomasti luopua.

\* Tehokas rakentaminen on puolusteltavissa vain siten, että se vastaavasti jättää koskemattomaksi riittävän paljon laajoja, yhtenäisiä luontoalueita. Tällaisten alueiden olemassaolo on välttämätöntä sekä asukkaiden virkistykseen että luonnon monimuotoisuuden kannalta. Vuosaaressa vielä olemassa olevat yhtenäiset luontoalueet Uutela ja Mustavuoreen välittömästi liittyvä Niinisaarentien pohjoispuoli tulee kokonaan säästää rakentamiselta.

\* Miksi maisemallisesti parhaat paikat rakennetaan, vaikka ne tulisi päinvastoin säilyttää? Rakentaminen raskaasti alkuperäisestä maisemasta ja maastosta lainkaan välittämättä on paitsi ekologisesti tuhlailtavaa, taloudellisesti kallista myös kaupunkisuunnittelullisesti virhe, jota tullaan luultavasti pian katumaan.

**Niinisaarentien pohjoispuoli / Mustavuoren alue**, välittömästi Mustavuoren luonnonsuojelualueelta etelään jatkuva metsäalue, joka rajautuu Niinisaarentiehen, kuuluu arvokkaaseen luontokokonaisuuteen. Alueelle suunniteltu rakentaminen ja asutuksen seurausvaikutukset ulottuisivat säteittäisesti laa-

jalle alueelle uhaten mm. luonnonsuojelualueita, jotka jäisivät ilman riittävää suojavyöhykettä. Alue tulee säilyttää luonnontilaisena virkistysalueena.

**Mustavuoren** aluekokonaisuus on nopeasti kasvavassa Vuosaaressa välttämätön henkireikä kaikille sen asukkaille. Myös koko ripeästi kasvava Helsinki tarvitsee henkireikiä eli riittävän suuria ja yhtenäisiä luonnontilaisia virkistysalueita.

**Niinisaarentien pohjoispuoli** on maisemallisesti kaunis ja monipuolinen. Siellä on kallioita, metsiä, lehtoja, niittyjä ja soita. Alueella on myös historiallisia kohteita, kuten vanhoja tykkiteitä, juoksuautoja ja kalkkikivilouhos. Alue on kasvillisuudeltaan ja linnustoltaan monipuolinen. Alue on hyvin saavutettavissa ja sopiva opetuskäyttöön, koulut käyttävätkin sitä.

**Aurinkolahden** rakentaminen merkitsee huomattavien luontoarvojen tuhoutumista. Aurinkolahden kanava on epäekologinen, kallis ja liian mahtipontinen luomus, kun kysymyksessä on neitseellinen, kallioinen metsämaa.

**Mustalahden ranta-alue** tulee säilyttää luonnontilaisena puistoalueena. Rantaviivan säilyttäminen luonnontilaisena tukee luontoarvojen lisäksi alueen kulttuurihistoriallisen identiteetin säilymistä. Mustalahden alueen huvilamiljööt tulee säilyttää riittävän suurina. Rakentamisen Mustalahdella tulee sopeutua alueella jo olemassa oleviin luonnon- ja kulttuuriarvoihin sekä aluetta käyttävien vuosaarelaisten tarpeisiin. Rantaan suunnitellusta korkeasta talomuurista tulee luopua.

**Uutelan** suuntaan rakentamisen rajan tulee olla Uuutelantie. Suunnitellun kanavan itäpuolelle ja Uutelan länsireunaan ehdotettu asuinalue ja Uutelanniemen itäreuna suunnitellun satama-alueen eteläpuolella on merkitty ”tutkittavaksi uudeksi asunto- ja muuksi rakentamisalueeksi”. Kyseisten asuinalueiden rakentamisesta tulee luopua. Uutela on säilytettävä yhtenäisenä luontoalueena.

**Uutelassa** vuoden 1992 yleiskaavassa asunto-alue ulottui melko pitkälle itään, mutta suunniteltu kanava on oleellisesti muuttanut tilanetta kanavan jakaessa alueen kahteen eri alueeseen, joista toinen mieltyy nyt selkeästi virkistysalueeseen kuuluvaksi. Uutelan kanavasta on nyt muodostunut uusi ja selkeä raja asumisalueen ja virkistysalueen väliin eikä kanavan taakse Uutelaan pidä rakentaa.

**Uutela** on perinteinen ulkoilualue vuosaarelaisille, paljon merkityksellisempi ulkoilualue itähelsinkiläisille kuin esim. Keskuspuisto.

#### Ehdotuksia rakentamisalueiksi

- Vanhan Vuosaaren mahdollisen täydennysrakentamisen tulee vähentää rakentamispaineita luontoalueilla ja rannoilla. Täydennysrakentaminen merkitsee sekä mahdollisuuksia parantaa ympäristöä että mahdollista uhkaa alueen nykyiselle väljälle ja vihreälle miljöölle. Alue muodostaa rakennushistoriallisesti arvokkaan asuinaluekokonaisuuden, jonka sekä arkkitehtoninen että väljämetsäinen luonne on säilytettävä.
- Vuosaaren voidaan rakentaa, koska se on ollut upea alue, mutta ei ole enää. Alueella on rai-delii- ja palveluja jo paljon rakennettu. Rakentamista pitää vaihteistaa, jotta palveluja voidaan hyödyntää.
- Vuotien päälle rakentaminen on eheyttävä ratkaisu.
- Vuosaaren sataman alapuolelle voidaan rakentaa asuinrakentamista, koska satamassa on tilapäistä työvoimaa, joka synnyttää asuntojen tarvetta.
- Vuosaaren telakka-alueelle voidaan rakentaa asuntoja koska, kaikki jo pilatut maat voidaan rakentaa. Alueella on loistavat merinäkyvät, metro valmiina asukkaiden käyttöön ja palvelut lähellä.
- Niinisaarentien pohjoispuolen kaatopaikka on joutomaata, joka voidaan rakentaa asunnoiksi, mikäli se on mahdollista tehdä turvallisesti.
- Niinisaareen voi rakentaa.
- Eteläisen ostoskeskuksen paikalle voitaisiin rakentaa yhtä korkeaa tornitalo, kun keskustan ostoskeskustan eteläpäähän on tulossa. Tämä uusi torni, Vuotalo, kauppakeskus ja eteläinen tanskalaisten suunnittelema litteä torni muodostaisivat tyylikkään yhtenäisen kokonaisuuden. Ratkaisu olisi hyvä toiminnallisesti ja ihmisten liikkumisen sekä Vuosaaren luonnon kannalta sen sijaan, että kaikki metsät ja rannat täytetään betonilaatikoilla.

Meillä itähelsinkiläisillä on oikeus omaan luonnonpuistoomme. Uutela ei ole ainoa uhanalainen luontoalue, vaan niitä löytyy muualtakin, esim. Ramsinniemieltä.

**Uutelaan** kuitenkin rakennettaessa, rakentamisen tulee olla väljää ja pienimuotoista, mieluiten pientaloja, kunnan asuntoja hintahaitarin yläpäästä.

**Uutelan** erityisluonne ja elinvoima edellyttävät, että se säilyy laajana yhtenäisenä luontoalueena. kaikki lisärakentaminen Uutelantien itäpuolelle on pääkaupunkiseudun nykyisten ja tulevien asukkaiden luonto- ja virkistysaarteiden lyhytnäköistä ryöväämistä ja tuhoamista.

**Kallahtea** ei saa rakentaa, koska siellä on upeat harjumaisemat, vanha hieno männikkö, hiekkaharju, rantaniitty ja hienot kahlausrannat. Alue on lähes kauneinta maailmassa.

**Ramsinniemi** pitää suojella rakentamiselta. Vuosaari on nyt tehokäytössä, siksi ei pidä tuhota viimeisiä virkistysalueita rastilalaisilta ja muilta lähialueen asukkailta.

**Meri-Rastilan etelärantaa (II)** ei saa rakentaa tai täyttää. Luonnonsuojelun alueen säilyminen on turvattava. Tulevalta pientaloalueelta on luotava riittävät joukkoliikenneyhteydet sekä Rastilaan että Vuosaaren metroasemille. Rannan tuntumaan osoitettua kevyen liikenteen väylää on tärkeä jatkaa riittävän avarana aina Ramsinniemeen asti.

#### Vuosaaren ei satamaa

- Suursatamaa ei kannata enää Suomeen rakentaa, sillä satamaliikenne on tilastojen mukaan laskussa. Suursatama on kannattamaton ellei liikennettä vedetä tänne muista satamakaupungeista. Jos näin tehdään väkeä tulee Helsinkiin ja täällä loppuu rakennusmaa.
- Vuosaaren sataman alueelle voi siirtää varasto ja muuta toimintaa Tattarisuolta.
- Satamalle tulee etsiä Vuosaarta parempi paikka. Tulee tutkia vaihtoehtoa, jossa ny-

kyisen telakan alueelle sijoitetaan sataman sijasta asuntoja ja työpaikkoja.

- Satama on kallis. Tunnelit nykyisiin satamiin on halvempi toteuttaa. Satamakapasiteettia on riittävästi muualla Suomen rannikoilla. Satama Helsingissä voi olla pääasiassa kevyt, matkustajaliikenteelle tarkoitettu.
- Mustavuoren, Porvarinlahden ja Sipoon lintuvesi- ja lehtoalueille on turvattava elintila. Toivottavasti satamahanke raukeaa tai siirtyy alueelle, missä sillä on mahdollisuus tarvittaessa laajentua, esimerkiksi Kantvikiin. Väkiluvun pieneneminen, Baltian ja Venäjän omien satamien toiminta sekä pakolliset (ennen pitkää) aluepoliittiset ratkaisut tulevat supistamaan Helsingin satamaliikennettä niin, että nykyisten satamien kehittäminen riittää.

#### **Vuosaaren satama pitää toteuttaa**

- Satama Vuosaarella vapauttaa Jätkäsaaren, Sompasaaren ja Munkkisaaren asuntorakentamiselle sekä Keski-Pasilan liikerakentamiselle.
- Satama on ehdottoman tärkeä Helsingin elinkeinoelämän kannalta. Satama tuo paljon rahaa Helsinkiin. Liikennejärjestelyt liittyvät kiinteästi satamaan.

#### ***Pro Uutela –adressi:***

*Uutelan luonnonpuistoa<sup>11</sup> ei saa tuhota lyhytnäköisellä rakentamisella, vaan se tulee säilyttää nykyisille ja tuleville sukupolville kaupungin alueella olevana luonnon- ja kulttuuriarvoja tarjoavana keitaana. Aurinkolahden suunnasta rakentamisen raja Uutelaan tulee olla Uutelantie / suunniteltu kanava. Sen itäpuolelle ei saa rakentaa uutta asutusta.*

*Uutela on ainutlaatuinen, lajistoltaan monipuolinen ja yhtenäisenä säilynyt merellinen luontoalue, jossa voi liikkua luonnonympäristössä tarvitsematta lainkaan nähdä rakennettua kaupunkia. Alue on silti kaikkien pääkaupunkiseudun asukkaiden metrolla helposti saavutettavissa. Uutelan luonnonmukaisuutta tulee vaalia ja välttää tarpeetonta viherrakentamista sekä turhien autoteiden rakentamista alueelle.*

*Uutelan länsireunaan, suunnitellun kanavan itäpuolelle on suunnitteilla asuinalue. Myös Uutelanniemen itäreuna heti suunnitellun satama-alueen eteläpuolella on pohdittavana uudeksi asuinalueeksi. Väkiluvun Vuosaarella ja Helsingissä nopeasti kasvaessa myös viheralueiden käyttöpaineet lisääntyvät. Jos Uutelaan rakennetaan asuinalueita sen arvo luontoalueena vähenee, Uutelassa sijaitseva Särkkäniemen luonnon-suojelualue joutuu liiallisen kulutuksen kohteeksi ja Suojellun Kallahdenniemen käyttöpaineet lisääntyvät, mikä jo nyt on ongelma. Turvataksaan eläin- ja kasvilajien säilymisen sekä asukkaiden henkisen ja fyysisen terveyden kaupungin on säätettävä suurempia metsä-alueita myös helposti saavutettavilla paikoilla.*

***Keskustatoimintojen alue tulisi laajentaa aina Porslahden risteykseen saakka. Vuotien eteläpuolella olevat Palvelukeskus Albatross***

<sup>11</sup> Uutelasta on laadittu: Pro Uutela adressi *Uutelan luonnonpuisto tulee säilyttää yhtenäisenä ja vapaana virkistysalueena* 12.10.2000. Sen ovat allekirjoittaneet 10 700 henkilöä sekä seuraavat ryhmät: Ekologiaklubi ry, GAP Finland-Kestävän elämäntavan yhdistys, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry, Kallio-Seura, Kurkämäki-Seura, Kärböle Gille rf, Käpylän seudun ympäristöryhmä, Käpylän yhdyskuntaklubi, Lauttasaari-Seuran yleiskaavatyöryhmä, Maailman Luonnon Säätiön (WWF) Suomen rahasto, MLL:n Santahaminan paikallisyhdistys, Myllypuro-Seura ry, Pelastetaan Vuosaari! -liike, Pikku-Huopalahtiseura ry, Puotila-Seura ry, Roihuvuoren Agenda 21 ryhmä, Siltasaariseura ry, Toukolan-Vanhankaupungin yhdistys ry, Töölöläisten Kulttuurikerho ry, Vartio- ja Mellunkylän kiinteistöyhdistys, Viikin paikallisagendaryhmä, Viikki-Seura ry, Vuosaaren Asukastoimikunta, Vuosaaren eläkkeensaajat ry, Vuosaaren Paikallisagendaryhmä, Vuosaari-Säätiö ja Ympäristö- ja kuluttajapoliittinen yhdistys.

ja viereiset toimistokorttelit voisivat myöskin kuulua ko. alueeseen. Ellei rajausta voi toteuttaa näin laajana, tulisi sen kattaa ainakin Vuotien pohjoispuolella oleva kauppakeskuksen suunnittelualue.

#### **Vastine:**

Vuosaari on melko pitkälle jo kaavoitettu. Niinpä Niinisaarentien pohjoispuoli ja Rastilanranta ovat jo asemakaavavaiheessa. Kallvikin harjun kupeessa aluerajausta on tarkistettu, Villa Harbon alueen läheisyyteen tutkista asunovarauksesta on luovuttu. Aurinkolahden itäpuolisesta varauksesta on luovuttu. Viheryhteys pohjoisesta Uutelan ulkoilualueelle on nyt leveämpi kuin aikaisemmassa yleiskaavassa.

Satamakysymys on ratkaistu Yleiskaava 1992:ssa.

#### **Vartiosaari**

#### **Vartiosaari on itäisten kaupunginosien keskeinen virkistysaari**

\* Vartiosaari on Itä-Helsingin ainoa laajahko lähes luonnontilainen aluekokonaisuus, jonka kasvillisuus ja eläimistö on säilynyt monipuolisena ja runsaana. Idässä ei ole muuta ulkoilukäyttöön sopivaa isoa saarta. Se on vastaava kohde, kuin Seurasaari ja Harakka lännempänä. Itä-Helsingin asukkaiden kohtuullinen vaatimus on, että saari säilytetään rakentamattomana.

\* Ympäristökeskuksen julkaisun, *Katsaus Helsingin ympäristön tilaan*, mukaan kaakoisella suuralueella on viheralueita vähiten. Itä-Helsingin asukasmäärän kasvaessa Vartiosaari tarvitaan ehdottomasti virkistyskäyttöön. Itä-Helsinkiin ei tarvita lisää massiivisia lähiöitä. Vartiosaari on välttämätön nykyisen kaltaisena vihreänä keitaana muutoin tiiviisti rakennetun Itä-Helsingin sydämessä.

\* Vartiosaari sijaitsee lähellä tiheää asutusta, vain 100 metrin salmen erottama mantereesta. Saari on helposti saavutettavissa Laajasalosta,

Tammisalosta, Roihuvuoresta, Marjaniemestä ja Yliskylästä.

\* Saari sijaitsee vain kuuden kilometrin päässä kaupungin keskustasta, josta sinne pääsee julkisilla kulkuvälineillä tai pyörällä.

#### **Vartiosaaren ei saa rakentaa, vaan se tulee säilyttää virkistysalueena**

\* Saari on kulttuurihistoriallisesti arvokas huvilasaari-liian arvokas tuhottavaksi rakentamalla. Siellä on säilynyt vanhoja rakennuksia pihapiireineen, osia vanhasta kartano- ja viljelysmiljööstä. Huvilat ovat museoviraston suojelukohteita. Saaren luonnon mukaan kiemurtelevat nurmettuneet kärrypolut, tallotut polut ja käsintehty kivipengerrystiet ovat jo aikojen alusta kulkemisesta syntyneet ja säilyttämisen arvoisia ehjänä kokonaisuutena.

\* Saari on luontoarvoiltaan liian arvokas alue tuhottavaksi. Saaren luonto on monipuolinen luonnon niittyineen, lehtoineen, kallioineen ja hiekkarantoinen. Saarella on paratiisimainen kokoelma eri metsätyyppisiä kuten synkkää korpikuusikkoa tai saniaislehtoja. Käkkyrämäntyisiltä kallioilta voi ihaila upeita merinäköaloja. Saari on maisemallisesti osa Helsingin julkisivua ja myös geologisesti säilyttämisen arvoinen.

\* Vartiosaari on ainutlaatuinen virkistys- ja lomasaari. Sen kaltaisia saaria ei ole Helsingissä enää paljon jäljellä.

\* Pelkkä tieto Vartiosaaren olemassaolosta tekee Helsingistä kauniimman ja Helsingin kesistä odottamisen arvoiset. Saari kantaa monille kalliita, hienoja muistoja. Se on sielun lepopaikka.

\* Vartiosaaren säilyttämisen puolesta on useita kohtia maankäyttö- ja rakennuslain lisäksi luonnonsuojelu-, ympäristönsuojelu ja vesilaisissa.

\* Jos Vartiosaari rakennetaan, Helsinki menettää paljon enemmän kuin saa. Toivottavasti kaupunki lopulta ymmärtää saaren arvon. Asuinkäyttöön kaavoittaminen osoittaa

lyhytnäköisyyttä. Saari pitää säästää tuleville helsinkiläissukupolville.

\* Aikoinaan kaupunki halusi saaren säilyvän rakentamattomana ja vaihtoi maa-alueita KOP:lta, jolla oli aikomus rakentaa alue täyteen. Nykyisin kaupunki omistaa 90 % saaresta. Harvalla on mahdollisuus hankkiutua meren rannalle saareen muuten kuin Helsingin kaupungin tarjoamin mahdollisuuksin. Vartiosaaren pääsevät nekin nauttimaan, joilla ei ole varaa veneeseen tai mökkiin.

\* Vartiosaari on hyvä alue asua, mutta ei rakentaa, sillä rakentaminen on kallista. Suunniteltu rakentaminen edellyttäisi suuria liikenneinvestointeja, koska jouduttaisiin rakentamaan sillat. Kunnallistekniikan vetäminen ja perustamiskustannukset ovat kalliita.

\* Saari on helmi pääkaupunkiseudulla. Se on luonnossa viihtyvälle kaupunkilaiselle henkeä, levähdyspaikka melusta, saasteista ja tungoksesta. Jo soutumatkalla virittäytyy maalaistunnelmaan, jota kaupungin hoidetuissa puistoissa ja ”metsissä” ei tavoita. Luulisi tonttimaata löytyvän muualtakin kuin saaristosta.

\* Saari on inspiroiva ympäristö ja ihanteellinen paikka valokuvata, piirtää ja maalata sekä tavata kollegoja.

\* Saarella toimivien yhdistysten välityksellä alue vähentää sosiaalista eriarvoisuutta.

\* Vartiosaari on suosittu virkistyspaikka keuhkoin ja talvisin. Virkistyskäyttö on kasvanut vuosien kuluessa.

\* Vartiosaarella on monenlaista virkistyskäyttöä. Saarella on noin 30 seuran ja yhdistyksen huviloita ja rantoja. Yhdistykset järjestävät esimerkiksi perheleirejä sekä toimintaa nuorille ja asunnottomille. Koululaiset retkeilevät saarelle ja työpaikat järjestävät virkistysiltoja. Saarella on viljelypalstoja ja tallit, joissa on eläimiä. Saarella järjestetään perinnetapahtumia ja erilaisia kursseja. Lisäksi saarella käy ulkoilijoita, hiihtäjiä, sienestä-

jiä, marjastajia sekä muita luonnonkauneudesta ilahtuvia kulkijoita.

\* Jos saareen on pakko rakentaa, ainoa mahdollisuus on tehdä puutarhakaupunginosa, jossa talot ovat vanhojen, kauniiden puiden suojassa. Aluevaraus suunnitelmaehdotuksessa on kerrostalot merkitty saaren keskeiseen lehtomaisemaan. Jo vähäinkin asumiskäytön lisääminen vaatii raskaita rakennelmia, kulkuyhteyksiä ja kunnallistekniikkaa, joita ei saada ilman tuntevia vahinkoja luonnolle.

### **Vartiosaari tulee säilyttää nykyisellään mahdollisimman koskemattomana**

\* Saarta voi kehittää osana kaupunkipuistoa.

\* Saaren kehittäminen tulee tapahtua sen ainutlaatuisen luonnon ehdoilla. Ehjä kulttuurihistoriallisesti arvokas alue kauniine pitsihuviloineen ja kärryeteineen tulee säilyttää kokonaisuutena. Olemassa olevia polkuja ja teitä ei tule leventää, koska ne antavat saarelle koskemattomuuden ilmeen ja tunteen. Tallimiljöön jatko on turvattava.

\* Jo hyvin kevyillä toimilla saataisiin saaren käyttöä tuntuvasti lisättyä. Käytön tehostaminen ei saa merkitä luonnon ja miljöön tuhoamista, vaan sen hoitamista. Saaren historiallinen ja luonnonläheinen tunnelma ansaitsee säilyä autenttisena, mutta muuten sen toimintoja voidaan lisätä harmoniassa alueen luontaisen kapasiteetin kanssa. Alueelle ei tule rakentaa siltayhteyttä, mutta parempi vesiliikenne ja järjestettyä retkitoimintaa.

\* Saaren kehittämistä tulee suunnitella yhteistyössä Laajasalo-Seuran, Vartiosaari-Seuran, Saaristonystävien, Ympäristökeskuksen sekä asukkaiden, kaupunkilaisten ja käyttäjien kanssa.

\* Saaren virkistyskäyttöä on helppo lisätä jos sen olemassa olosta tiedottamalla, sillä useat luulevat, että saari on yksityinen.

\* Saareen tulisi olla säännöllinen venekuljetus, koska saari on tällä hetkellä vajaa käytössä sen tarjoamiin vapaa-ajan mahdollisuuksiin nähden ja nekin helsinkiläiset pääsisivät nauttimaan saaresta, joilla ei ole varaa veneeseen tai mökkiin.

\* Veneyhteys voisi olla esimerkiksi Reposalmesta, josta matka saareen on 100 metriä. Keskustasta tulee järjestää kuljetus myös vesibussilla turisteja varten. Esim. Maria -laiva voisi pysähtyä saareen illoin aamuin.

### Silta Vartiosaaren?

- Sillan avulla saareen pääsisi nykyistä useammat kaupunkilaiset.
- Saareen tulisi rakentaa kävelysilta, koska nyt saari on vajaakäytössä.
- Vartiosaari tulisi säilyttää saarena, ei siltaa. Silta tuhoaa saaren luonteen.
- Ei kallista siltaa.
- Se, että saareen ei ole ollut maaliikenneyhteyttä, on ollut luonnon ja miljöön pelastus.
- Silta ja etenkin saaren rakentaminen olisi virhe. Saari on säilytettävä ennallaan jo ainutlaatuisuutensakin takia, puhumattaakaan meistä luontoa rakastavista ihmisistä.

#### Saaren virkistyskäyttöä voi kehittää:

- luontoon soveltuvia aktiviteettejä esimerkiksi patikointia, luonto- ja taidepolut, avantouintia
- pieni kappeli ns. näköalapaikan läheisyyteen,
- siirtolapuutarhatyyppisiä mökkejä,
- kaupungin vuokramökkejä, kaupunkien omissa rakennusten ja niiden pihapiirien kunnostaminen,
- kunnollinen laituriverkko veneilijöille,
- rannoille pieniä vuokrattavia saunoja,
- kahvila tai ruokailupalvelutoimintaa
- kursseja, leirejä ja erilaisia tilaisuuksia,
- vuokrattavia mökkejä,
- perinnepihat, kalankäsittely, kansanlääkintä
- näkötorni, saaristolaisuusmuseo, grillauspaikkoja,
- tallimiljöön kehittäminen erityisesti lapsien ja nuorten käyttöön,
- alkuperäisasutuksia susiaitoineen, joissa esimerkiksi oppilaat voisivat kokea, kuinka ennen on eletty.

#### **Kansalaisadressi<sup>12</sup> koskien Vartiosaaren kaavoitusta:**

*Kaupunkisuunnitteluvirastossa on valmisteilla yleiskaava vuodelle 2002. Vartiosaarta on esitetty saaren ainutlaatuisuuden tuhoavaksi kerros- ja pientaloalueeksi: saareen on suunniteltu 290 000 kerrosneliömetrin rakentamista, mikä käytännössä tarkoittaa noin 8000 asukasta.*

*Haluamme Vartiosaaren säilyvän kaupunkilaisten monipuolisena, luonnonläheisenä virkistysalueena ja esitämme, että saaren tuleva käyttö tapahtuu saaren omaleimaisen historian sekä monimuotoisen luonnon ehdoilla.*

*koska sillan rakentaminen saareen on seurannaisvaikutuksineen selvä uhka saaren luonnolle, esitämme, että saaren saavutettavuutta lisätään lisäämällä Vartiosaari vuoroveneiden pysähdyspaikaksi.*

#### **Vastine:**

Vartiosaari on merkitty yleiskaavaluonnoksessa virkistysalueeksi.

### **Laajasalo<sup>13</sup>**

\* Laajasalossa tehdyn kyselyn perusteella (yli 2300 vastaajaa) aluetta pidetään hyvänä asuinpaikkana. Rakennuskanta on vähitellen kasvanutta ja monipuolista. Asuntoa vaihdettaessa halutaan pysyä Laajasalossa. Pientaloja on jatkuvasti kaupan. Väestön ikä- ja sosiaalirakenteet ovat tasapainossa. Luonto on kaikkialla lähellä. Saaren tasapainoista yhdyskuntarakennetta tulisi kehittää niin, että Laajasalon hyvät ominaisuudet säilyvät.

\* Itä-Helsinkiin esitetyt suunnitelmat uudesta rakentamisesta eivät Laajasalossa ota riittävästi huomioon alueen nykyistä kaupunkirakennetta ja elämää.

\* Ehdotukset Laajasalon väkiluvun kaksinkertaistamisesta perustuvat kyseenalaisiin kasvutavoitteisiin ja ajatukseen metrolinjasta

<sup>12</sup> Adressin on allekirjoittanut yli 5000 ihmistä kesällä 2000 ja se on toimitettu kaupunkisuunnitteluvirastoon 7.9.2000.

<sup>13</sup> Laajasalon liikennejärjestelyjä koskevia näkemyksiä on luvussa Liikenne ja liikkuminen.



Laajasaloon ja Santahaminaan. Linjan kannattavuus vaatisi, että öljysatamaan pitäisi asuttaa liian suurella tehokkuudella lyhyessä ajassa niin paljon asukkaita, että nykyinen toimiva keskus taantuisi ja saaren koko palvelurakenne hajoaisi. Seuraisi suuria sosiaalisia ongelmia ja haittoja. Laajasalo soveltuu parhaiten luonnonläheiseen asutukseen.

\* Lisärakentamisen tulee tukea nykyistä asutusta ja palveluita.

\* Laajasalon rakentamiseen ja virkistysalueiden varaamiseen antaa hyvät ja oikeaan osuvat puitteet voimassa oleva seutukaava. Laajasalo on keskustaa lukuun ottamatta pääosin rakennettu pientalovaltaiseksi. Tämä on luonut varsin viihtyisiä alueita saarelle. Tätä periaatetta tulee myös edelleen tukea.

\* Laajasalon keskeiset, seudullisesti tärkeät virkistysalueet rantoineen ja historialliset kartano- ja huvilaympäristöt tulee säilyttää eheinä jatkuvina viherkokonaisuuksina. Eriyistä huomiota tulee kiinnittää Laajasalon merelliseen ilmeeseen, jonka keskeisiä tunnuspiirteitä ovat luonnonrannat ja maisemaan sopeutuva rakentaminen. Nämä tärkeät arvot tulee säilyttää suunnittelua ohjaavina tekijöinä.

\* Asutuksen lisääminen metron jatkamiseksi ei ole viisasta. Rannoille ilmeisesti tuleviin kovan rahan asuntoihin tulee asukkaiksi ihmisiä, joilla kuitenkin on yksityisautot käytössä.

\* Voisi lopettaa suunnitelmat täyttää Laajasalossa vesialueita.

Asutusta tulee lisätä nykyistä kauppakeskusta uusimalla ja rakentamalla uudet tiiviit korttelit Laajasalontien päälle. Keskuksen asukasluku kasvaisi huomattavasti ja kilpailukyky parani lähialueiden muihin marketteihin nähden. Uuden rakentamisen aiheuttama liikenne ja bussit mahtuvat nykyisille väylille risteyksiä parantaen. Jos Itä-Helsinkiin on tarpeen rakentaa uusi raideyhteys, pikaraitiotie nykyiseen metroom ja Jokerilinjaan liittyen on kaakkoisen Helsingin monipuolisen ja tasapainoisen kehityksen kannalta paras ratkaisu.

#### **Laajasalon öljysatamaan voi rakentaa asu- mista:**

- Alue on jo rakennettua aluetta. Öljysatama voi toimia muualla, nyt rekkaliikenne tuo ilmaansaasteita nykyiselle asutukselle. Nykyisin vapaaikäikäyttöinen alue.
- Alue on saatava asukkaiden käyttöön.
- Alueen merellinen maisema parantuu rakentamisen myötä. Rannat on säilytettävä.
- Alueelle on rakennettava vaihtoehtoasumista ja asuntotarjontaa lisää nuorille, vanhoille ja vähävaraisille.
- Alueelle sopii paljon asuntoja, joten raideliikenne olisi mahdollista.
- Aluetta voi tiivistää tunneloinnilla.
- Mutta ei niin tehokkaasti, kun on suunniteltu.
- Ei saa täyttää merta.

**Laajasalon keskustan tiivistämisessä** tulee toteuttaa *Laajasalon keskustan yleissuunnitelmaa* (ksv:n julkaisu 1990:26). rakennettuun keskustaan on mahdollista rakentaa kerrostaloja palvelujen äärelle esimerkiksi alueen ikäihmisiä varten.

**Laajasalon urheilupuisto** on virkistyskäytön kannalta tärkeä.

**Laajasalon uimarannan alue** on valmis käytössä oleva virkistysalue, jota ei tule rakentaa. Siellä on mm. pururata ja upea uimaranta, jota käyttävät mm. kaupungin vuokratalojen lapset (alueella paljon vuokrataloja). Alue sijaitsee Laajasalon koulun ja keskustan vieressä.

**Laajasalon uimarannalle johtavan hiekkatien toiselle puolelle** voisi rakentaa pientaloja vähentämään ilkkivaltaa.

**Tahvonlahden ja Tullisaaren alueen** säilyttäminen yhtenäisenä puistoalueena tulee olla keskeinen tekijä valmisteltaessa yleiskaavaa. Laajasalo on Helsingin suurin saari ja on tärkeää, että sen kehittämisessä otetaan huomioon saaristomaisen luontotyypin säilyminen. Eriyisesti Tahvonlahden ja Tullisaaren alueella on vielä jäljellä arvokkaita luontoalueita, joilla kallio ja puusto sekä muu kasvusto tuovat saaristolaisluonnon hyvin esille. Metsien

ja kallioiden säilyttäminen Tahvonlahden alueella on tärkeää myös siksi, että vanhan öljysataman alueen rakentaminen asuntokäyttöön vaatii alueelle riittävästi viher- ja ulkoilualueita.

**Tullisaaren puisto** ja siihen liittyvä koko Laajasalon keskisen ja läntisen osan viheralue on yhtenäinen virkistysalue Koirasaaren tien molemmin puolin. Tärkeä myös alueen eläimistöille.

**Kruunuvuoren kalliot** ovat maiseman ja luonnon vuoksi tärkeitä.

**Kruunuvuori** tulee rakentaa vähitellen pieninä yksikköinä. Koirasaarentien varteen voidaan samanaikaisesti rakentaa asuntoja. Katu muuttuisi samalla asutuksi puistokaduksi, joka yhdistää Kruunuvuoren Laajasalon keskustaan ja jatkuisi puistoväylänä aina uimarantaan asti.

**Kruunuvuori** tulee suojella. Nyt suojelualue on viipaloitu ja tyypistetty niin, ettei se vastaa suojelun tarkoitusta eikä noudata seutukaavaa. Lammen luonnontila ei säily ja Kruunuvuoren korkein kallio on yleiskaavassa merkitty rakennettavaksi, mikä pilaisi edelleen itäisen merimaiseman.

**Öljysataman alueelle** tulee suunnitella kohtuullisen kokoinen asutus lähipalveluineen. Muuten alue tukeutuisi Laajasalon nykyiseen keskukseen, jota kehitetään vastaamaan uusia tarpeita. Riittävä asukasluku on 5000.

**Öljysataman alueen** rakentamisen tulee soveltua saaren yleiseen rakennustapaan viihtyisäksi ja esteettisesti kauniiksi. Alueen raja-  
us, mitoitus, palvelujen saatavuus ja liikenteen ratkaisut tulee tarkoin harkita huomioiden koko Laajasalon tasapainoinen kehitys toimivana yhteisönä.

**Laajasalon öljysatama-alueeseen liittyvä meren täyttö lähisaariin** vaikuttaa Stromsvikin kartanoalueella sijaitsevaan KVL–Helsinki yhdistyksen jäsenten vapaa-ajan mökkialueeseen. Täyttö vie näköalan, uimarannan rauhan, lintujen pesimiskaislikot ja luodon. Äl-

kää tuhotko näitä kauniita rantoja. Rakennus-  
aluetta ei tule laajentaa merelle.

**Tahvonlahden rannat, Pitkäluoto, Varisluoto ja Katinpaasi** tulee säilyttää rakentamattomana.

**Henrik Borgströmin puisto, Hopeakaivos sekä Yliskylässä Reposalmi, urheilualue, kartano, Aittaniemi ja venesatama** tulee säilyttää Laajasalon seudullisina retkeilykohteina ja ”merellisinä kaupunkipuistoina”.

**Yliskylään** voisi rakentaa asuntoja, koska alueella on paljon valmista infrastruktuuria ja täydennysrakentaminen voi auttaa ostokeskuksen säilymistä.

***Tahvonlahden alueen** täyttöistä tulee luopua. Luonnontilassa olevia rantoja ei pitäisi enää rakentaa. Tahvonlahden alueella on upeita luotoja ja harju-rantoja, joita ei saa täyttää. Hevossalmeen vievää salmea Vasikkasaaren pohjoispuolella ei pidä sulkea. Entinen öljysatamakin voidaan rakentaa niin, ettei asutus ainakaan pahasti näy Kruunuvuorenselälle, kuten koko Laajasalo on tähänkin asti rakennettu.*

***Öljyvarastoinnin ja siihen liittyvän varastoiminnan** tulee jatkua Laajasalossa. Mikäli kaupunki ryhtyy toimenpiteisiin, joilla toiminta alueella tulee päättymään, tulisi tähän liittyen osoittaa korvaavat varastotilat, joiden avulla varmuusvarastointi ja siihen liittyvät operatiiviset toiminnat voisivat Helsingissä edelleen jatkua. Mikäli edellä mainittua esitystä ei käytännössä voitaisi toteuttaa, tulisi erikseen selvittää kuinka Helsingin energiahuollon tarvitsemien polttoaineiden varmuusvarastointi voitaisiin käytännössä järjestää ja minkälaisia investointeja järjestely edellyttäisi.*

***Tahvonlahden alueen** säilyttäminen yhtenäisenä puistoalueena yhdessä Tullisaaren kanssa tulee olla keskeinen tekijä yleiskaavaa valmisteltaessa.*

**Vastine:**

Laajasalon keskustan tiivistäminen tulee ajankohtaiseksi kun raideliikenneyhteys toteutuu. Moottoritiekuilun osittainen kattaminen tulee silloin ajankohtaiseksi.

Öljysataman alueen mitoitus asuntoalueena tulee olla riittävän suuri. Kruunuvuoren kalliion luonnontilaiseen osaan ei kosketa. Meren täyttö Vasikkasaareen on poistettu.

**Jollas, Santahamina, Vallisaari**

**Hevossalmissa** tulee säilyttää virkistysalueena ja retkikohteina Nuottaniemi, Hevossalmi ja Furuvik.

**Itä-Jollasta** ei saa rakentaa, koska se on upea maisematila.

**Itä-Jollaksen** käyttö tulee toteuttaa niin, että suojelu- ja virkistysalueet varataan Ympäristöministeriön päätösten ja seutukaavan mukaan.

**Hämeenapaja, Puuskaniemi, kartano, Saunalahti, Poikasaaren niemi, Itäniityn laakso, Tonttuvatsoori ja Jollaksen lahti** tulee säilyttää virkistysalueena ja retkeilykohteena.

**Santahaminaan** ei saa rakentaa, koska idässä tarvitaan samanlainen virkistysalue kuin Suomenlinna. Alueella on 100 vuotta ammuttu, joten sinne ei ole helppo tehdä lähiötä. Saaret on saatava helsinkiläisten ulkoilukäyttöön. Alueen vanhat rakennukset voi säilyä.

**Santahaminaa** ei saa rakentaa kovin raskaasti. Mahdollisessa rakentamisessa täytyy erityisesti kiinnittää huomiota saarimaisen säilymiseen, saaren Helsinkiin liittyvään historiaan (muun muassa Helsingin vanhin satarma) ja oivaan mahdollisuuteen laajojen saaristoalueiden suojeluun.

**Santahaminaan** voi rakentaa asuntoja, jotta upea saari saadaan asukkaiden käyttöön. Nykyisin alue on vajaakäytössä. Rakentamisen myötä merellinen maisema parantuu. Rannat on säästettävä rakentamiselta. Alue on maas-

tollisesti vaihtelevaa, joten se sopii väljähkään rakentamiseen. Alue on rakentamiseen sopiva myös siksi, että itse alueella että sen lähistöllä on virkistysalueita riittävästi. Alueelle mahtuu niin paljon ihmisiä, että on mahdollista saada alueelle raideliikenne. Raideliikenneyhteyden pitää olla valmiina samalla kun asuntojen pääosa valmistuu.

**Vallisaarta** ei saa rakentaa, koska se sijaitsee Suomenlinnan lähellä.

**Vallisaareen ja Kuninkaansaareen** ei saa rakentaa luonnonsuojelullisista ja historiallisista syistä. Helsingin lajirikkain putkilokasviruutu sijaitsee Vallisaarella.

**Vallisaaren** voidaan rakentaa.

**Vastine:**

Jollas on merkitty luonnokseen juuri tehtyjen yksityiskohtaisten suunnitelmien mukaisesti.

Santahamina, Vallisaari ja Kuninkaansaari on merkitty sotilasalueiksi. Mikäli sotilastointi siirtyy alueelta aikanaan pois, on näille alueille merkitty tutkittavaksi asumiskäyttöä.

## Helsingin Yleiskaava 2002

### Tähänastiset vaiheet

Kaupunginvaltuuston ja –hallituksen päätettyä vuoden 1996 lopulla uuden yleiskaavan valmistelusta on Yleiskaava 2002:n laadinta edennyt seuraavasti:

- Yleiskaavan pohjaksi pidettiin Avoin ideakilpailu uusien asuntorakentamismahdollisuuksien kartoittamiseksi. Kilpailun voittajat julistettiin joulukuussa 1997. Kilpailu on raportoitu julkaisussa *Asukkaiden Helsinki, Asuntorakentamisen ideakilpailun satoa* (Kaupunkisuunnitteluvirasto, Kiinteistövirasto, Tietokeskus 1998).
- Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 14.5.1998 yleiskaavaohjelman (Kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1998:9, 14.5.1998).
- Kaupunkisuunnittelulautakunnalle järjestettiin 27.8.1998 yleiskaavan lähetekeskustelu. Lautakunnan jäsenille jaettiin yleiskaavatyön pohjaksi laaditut alueelliset kehittämissuunnitelmat; Kantakaupungin kehittämissuunnitelma, Koillisen Helsingin kehittämissuunnitelma, Alueelliset kehittämissuunnitelmat -läntinen, Itä-Helsingin kehittämissuunnitelma Kehittämideoita sekä Veden ja maan rajalla, idealuonnoksia asuntorakentamiseen kaupunkirannoille (Kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvitykset: 1998:4, 27.8.1998; 1998:5, 27.8.1998; 1998:6, 27.8.1998; 1998:7, 27.8.1998; 1998:8).
- Kaupunkisuunnittelulautakunnalle esiteltiin 4.3.1999 yleiskaavan tilannekatsaus.
- Ensimmäinen yleiskaavan asukastilaisuus, *Millaisen Helsingin haluamme? Ja kuinka työskentelemme yhdessä sen saavuttamiseksi?*, pidettiin huhtikuussa 1999. Tilaisuudessa esiteltiin yleiskaavatyön lähtökohtia sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaluonnos.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 10.6.1999 yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (Kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1999:3, 10.6.1999).
- Paikallispajat asukkaille ja muille osallisille käynnistyivät elokuussa 1999 järjestetyllä aloitus-pajalla. Aloituspajassa oli nähtävillä ja saatavilla alustavaa yleiskaavan valmisteluaineistoa.
- Paikallispajoja järjestettiin eri puolilla kaupunkia yhteensä neljä; Kansakoulukadulla, Malmitalossa, Stoassa ja Kanneltalossa. Paikallispajoissa kuultiin kaikkien paikalla olleiden näkemyksiä ja mielipiteitä ja ne kirjattiin. Pajojen anti on koottu erilliseen raporttiin (Kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1999:7, 18.11.1999).
- Kaupunkisuunnittelulautakunnalle esiteltiin 18.11.1999 tilannekatsaus. Lautakunnalle jaettiin Helsingin Yleiskaava 2002, Kehityskuva 1999 luonnos (Kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1999:5, 18.11.1999), Helsingin Yleiskaava 2002, Alueiden käyttösuunnitelma luonnos (Kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1999:6, 18.11.1999) ja Helsingin Yleiskaava 2002, Osallistuminen ja arviointi, Paikallispajatyöskentely syksy 1999 (Kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiä 1999:7, 18.11.1999) sekä Rakentamaton maa Helsingissä, selvitys vapaa-alueista peruspiiratasolla (Kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiä 1999:4).

- Vaikutusten arviointia varten koottiin asiantuntijoista ryhmiä arvioimaan yleiskaavatyössä esiin nousseiden asioiden osalta ympäristö- sekä sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia.
- Yleiskaava 2002:n valmisteluun liittyen kaupunkisuunnitteluvirasto laaditti maankäyttöselvitykset Koivusaari–Hanasaari alueelle ja Lemislahden alueelle.
- Kaupunkisuunnittelulautakunnalle esiteltiin 11.5.2000 yleiskaavan tilannekatsaus. Lautakunnalle jaettiin julkaisu Helsingin Yleiskaava 2002, Osallistuminen ja arviointi, Asukkaiden yleiskaava, luonnos (Kaavoitusosasto, yleiskaavatoimisto 11.5.2000).
- Kaupunginvaltuuston jäsenille 1.3.2000 pidetyn kokouksen asiakirjojen yhteydessä jaettiin tutustumista varten Helsingin Yleiskaava 2002, Kehityskuva 1999 luonnos (Kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1999:5, 18.11.1999), Helsingin Yleiskaava 2002, Alueiden käyttösuunnitelma luonnos (Kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1999:6, 18.11.1999) ja Helsingin Yleiskaava 2002, Osallistuminen ja arviointi, Paikallispajatyöskentely syksy 1999 (Kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiä 1999:7, 18.11.1999).
- Yleiskaava 2002:n valmistelun tiimoilta järjestettiin kaupunginvaltuustolle informaatiotilaisuus 17.5.2000 pidetyn kokouksen alussa.
- Syksyn 1999 pajojen jälkeen yleiskaavatyö eteni. Samanaikaisesti kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavatoimisto on ottanut osallisilta vastaan kommentteja ja näkemyksiä yleiskaavatyöstä ja kaupungin kehittämisestä. Keväällä 2000 järjestettiin Kansakoulukadulla, Malmitalossa, Stoassa ja Kannetalossa Pajanäyttelyt, joihin oli koottu yleiskaavan valmisteluaineistoa ja asukkailta saatu palaute. Pajanäyttelyissä asukkaat saattoivat esittää näkemyksiään.
- Pajatyöskentelyn ohella järjestöiltä, mm. kaupunginosayhdistyksiltä, pyydettiin ns. SWOT-analyysyjä. Ne on raportoitu yhdessä sekä syksyn 1999 pajaraportin (selvitys 1999:7) että kevään 2000 raporttiluonnoksen yhteydessä (yleiskaavatoimisto 11.5.2000).
- Kaupunkisuunnittelulautakunnalle jaettiin 23.11.2000 kokoukseen tiedoksi Lauttasaaren yleiskaavallinen kokonaistarkastelu (Helsingin Yleiskaava 2002, esiselvitys, kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 2000:2, 10.10.2000).
- Kaupunkisuunnittelulautakunta merkitsi tiedoksi 30.11.2000 Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien sekä Tielaitoksen yhdessä tilaaman Helsinki–Espoo–Vantaa, Myyrmäki–Malminkartano–Hakuninmaa–Lintuvaara -maankäyttöselvityksen (Arkkitehtuuritoimisto B&M OY, LT-Konsultit OY, 10/ 2000).
- Yleiskaava 2002:n rinnalla on valmisteltu Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten ja Sipoon kuntien yhteinen maankäytön kehityskuva. Raportti valmistui 12.1.2001. Sen jälkeen kuntien yhteinen maankäytön kehityskuva on ollut luettavissa myös internetissä ([www.seutuvisio.net](http://www.seutuvisio.net)). Samassa yhteydessä asukkailla ja yhteisöillä on ollut mahdollista käydä keskustelua yhteisestä maankäytön kehityskuvasta ja seudun kehittämisestä.
- Kaupunginhallitukselle annettiin tammikuussa 2001 tilannekatsaus yleiskaavan valmistelusta.
- Uudenmaan ympäristökeskuksessa pidettiin kesäkuussa 2001 maankäyttö- ja rakennusasetuksen 18 §:n mukainen viranomaisneuvottelu yleiskaavan valmistelusta.
- Lauttasaarta koskeva tiedotustilaisuus järjestettiin 11.6.2001.

- Kaupunkisuunnittelulautakunta käsitteli 14.6.2001 Yleiskaava 2002 maankäytön kehityskuvan ja lähetti sen yhdessä kuntien yhteisen maankäytön kehityskuvan kanssa kaupunginvaltuustossa käytävän lähetekeskustelun pohja-aineistoksi.
- Kaupunginvaltuusto kävi 29.8.2001 lähetekeskustelun yleiskaavan valmistelusta.
- Lehtisaaren kaavakävely järjestettiin 18.9.2001.
- Uudenmaan ympäristökeskuksen kanssa pidettiin yleiskaavan valmistelua koskeva kehittämisseskustelu syyskuussa 2001.
- Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta, Espoon kaupunkisuunnittelulautakunta, Vantaan kaavoituslautakunta ja Sipoon tekninen lautakunta pitivät 8.11.2001 yhteiskokouksen, jossa esiteltiin kuntien yleiskaavatilanteet ja keskusteltiin.

### **Nykytilanne ja tulevat vaiheet**

Aikaisemmin valmistellun materiaalin, osallistumisen yhteydessä saadun palautteen ja lähetekeskustelun sekä jatkosuunnittelun ja -selvitysten pohjalta on valmisteltu Yleiskaava 2002 yleiskaavaluonnos. Yleiskaavaluonnoksen käsittely kaupunkisuunnittelulautakunnassa alkaa 13.12.2001. Tarkoituksena on, että yleiskaavaluonnos esitellään kaupunkilaisille ja muille osallisille vuoden 2002 alussa. Tällöin se lähetetään lausunnoille ja siitä järjestetään osallisille kaavan valmisteluun liittyviä tilaisuuksia tammi-helmikuun aikana 2002.

Luonnosvaiheen osallistuminen koostuu useasta osasta. Yleiskaavan valmistelusta ja luonnoksen sisällöstä jaetaan tietoa eri tiedotuskanavia käyttäen ja alueellisten kaavanäyttelyiden avulla. Asukkaille tarjotaan tilaisuus ryhmäkeskusteluun ja mielipiteen muodostamiseen luonnosvaiheen kahdeksassa paikallispaikassa ja internetin keskustelupalstan avulla ([www.hel.fi/ksv](http://www.hel.fi/ksv), valmisteilla oleva yleiskaava). Niitä asukkaita varten, jotka eivät tule järjestettyihin tilaisuuksiin, on käynnissä 1000 helsinkiläisen otokseen perustuva kyselytutkimus. Tutkimuksen teemoina ovat mm. tietämys Helsingistä ja kaavoituksesta, osallistumishalukkuus sekä asuinalueeseen liittyvät laadulliset kysymykset.

Osallistumistilaisuuksista ja lausunnoista saadun palautteen sekä jatkoselvitysten ja -suunnittelun perusteella valmistellaan yleiskaavaehdotus niin, että kaupunkisuunnittelulautakunta voi käsitellä sen viimeistään elokuussa 2002. Lautakunta lähettää sitten ehdotuksen kaupunginhallitukselle kehotuksin, että yleiskaavaehdotus asetetaan julkisesti nähtäville ja että ehdotuksesta pyydetään lausunnot.

Nähtävillä olon ja lausuntojen jälkeen kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelee saadut muistutukset ja lausunnot sekä yleiskaavaehdotuksen vuodenvaihteessa 2002/2003. Aikataulun mukaan yleiskaavaehdotus etenee alkuvuodesta 2003 kaupunginhallituksen kautta kaupunginvaltuustoon niin, että kaupunginvaltuusto voi hyväksyä Yleiskaava 2002:n toukokuussa 2003.

## LIITE 2

**Luettelo yhdistyksistä ja yhteisöistä, jotka ovat esittäneet näkemyksiä Yleiskaava 2002:n valmistelua varten:**

1. Ensihuoltolaitos
2. Espoon ympäristöyhdistys
3. Etelä-Haagan ja Kivihaan aluefoorumi
4. Eteläiset Kaupunginosat–Södra Stadsdelarna ry
5. Eurorail ry
6. Helsingin kanoottiklubi
7. Helsingin kauppakamari
8. Helsingin Kaupunginosayhdistysten liitto
9. Helsingin Luonnonsuojeluyhdistys ry.
10. Helsyn maat & mannut ryhmä
11. Helsingin Seudun Lintutieteellinen yhdistys Tringa
12. Helsingin II normaalikoulun johtokunta
13. Herttoniemi-Seura
14. Huoltovarmuuskeskus
15. Kallio–Seura ry
16. Kallion–Alppilan seudun kestävän kehityksen asukasfoorumi
17. Kampin kaupunginosayhdistys
18. Kirkkonummen ympäristöyhdistys
19. Koillis-Helsingin vihreät
20. Koskela–Forsby ry
21. Kruununhaka-seura ry
22. Kulosaarelaiset ry–Bränöboarna rf
23. Kurkimäki-seura ry
24. Käpylä-Seura
25. Laajasalo-Degerö Seura ry.
26. Lauttasaaren neuvottelukunta
27. Lauttasaari-Seura ry
28. Lehtisaari-Seura ry
29. Malminkartanon asukasyhdistys
30. Malminkartanon sosiaalidemokraatit ry
31. Marjaniemi-Seura ry
32. Maunula-seura ry
33. Melaveikot r.y.
34. Metsälä-seura
35. MLL Malmin yhdistys
36. Munkinseutu ry
37. Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry
38. Myllypuron Omakotiyhdistys
39. Myllypuro-seura
40. Oulunkylä-seura
41. Pakila-Seura
42. Paloheinä - Torpparinmäki –seura
43. Pelastetaan Vuosaari!-kansanliike
44. Pihkapuiston ala-aste

45. Pihlajamäki-Seura
46. Pro Eira ry
47. Pro Paulig
48. Puistola-Seura ry
49. Pukinmäki-seura
50. Puotilan venekerho ry
51. Puotila-Seura ry
52. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV)
53. Roihu ry
54. Roihuvuoren Agenda 21-ryhmä
55. Roihuvuoren Kutomokerho
56. Roihuvuoren Martat ry
57. Roihuvuoren Sosiaalidemokraatit
58. Roihuvuoren Vasemmistoliitto
59. Roihuvuoren Venekerho
60. Roihuvuori-Seura ry
61. Ruskeasuo -seura ry
62. Saariston ystävät r.y. – Skärgårdens vänner r.f.
63. Sataman asukasyhdistys ry
64. Siltasaariseura ry
65. Suomenlinnan hoitokunta
66. Suomen Messut Osuuskunta
67. Suurmetsä-Jakomäki Seura ry
68. Tammissalolaisten yhdistys
69. Toukolan-Vanhankaupungin yhdistys ry
70. Töölö-Seura ry
71. Töölön Sosiaalidemokraattinen Yhdistys ry
72. Vanhankaupunginlahden lintukerho Timali
73. Vantaan ympäristöyhdistys
74. Vartiosaaren valo ry
75. Vartiosaari-seura
76. Viikin Paikallisagendaryhmä
77. Viikki-liike
78. Vuosaaren Asukastoimikunta
79. Vuosaaren eläkkeensaajat ry
80. Vuosaaren Paikallisagendaryhmä
81. Vuosaari-Seura
82. Vuosaari-Säätiö
83. Vähä-Meilähti - Lill Mejlans seura ry
84. Yhtymä Lauttasaaren Pursiseurat (Koivusaaren Pursiseura ry, Nyländs Jaktklubben r.f., Vaskilahden Venekerho ry, Helsingfors Segelklubb ry, Lauttasaaren Pursiseura ry – Drumsö Segelförening rf, Lauttasaaren veneilijät r.y, Pursiseura Sindbad ry, Suomen Moottoriveneklubi ry – Finlands Motorbåtsklubb



## SWOT –ANALYYSITÄULUKOT ALUEITTAIN

Kaupunkisuunnitteluvirastossa järjestetyssä yleiskaavatilaisuudessa, aloituspajassa, 25.8.1999 jaettiin swot –analyysikaavakkeita yhdistysten ja intressiryhmien täytettäväksi. Tavoitteena oli saada yhdistysten ja intressiryhmien yhdessä laatimia näkemyksiä alueen nykytilanteesta ja kehittämisestä. Kaiken kaikkiaan swot –analyysikaavakkeita palautettiin 78 kappaletta. Näistä 16 on erilaisten yhdistysten tai muiden asukkaiden muodostamien ryhmien laatimia ja muissa kaavakkeissa laatijoina tai allekirjoittajina on ollut yhteensä noin 180 henkilöä.

Swot -analyysitaulukoita on laadittu kaiken kaikkiaan 17:ltä alueelta. Mukana on Keskusta, Kallio, Siltasaari, Hakaniemi, Merihaka, Sörnäinen, Alppiharju, Lauttasaari, Käpylä, Kumpula, Paloheinä, Torpparinmäki, Pakila, Metsälä, Maunula, Oulunkylä, Malminkartano, Koillis-Helsinki, Herttoniemi, Vuosaari, Vartiosaari, Tammissalo ja Laajasalo. Kallio, Siltasaari, Hakaniemi, Merihaka, Sörnäinen ja Alppiharju käsitellään yhtenä alueena, koska asukasfoorumi on omassa analyysissään käsitellyt aluetta yhtenäisenä.

Swot –taulukoiden tekstit ovat mahdollisimman alkuperäisessä muodossa. Taulukoissa ovat mukana kommentit, jotka koskevat alueen vahvuuksia ja hyviä puolia, heikkouksia ja ongelmia, uhkia ja riskitekijöitä sekä kehittämistavoitteita ja mahdollisuuksia.

<b>Keskusta</b>				
SWOT-analyysin on palauttanut: 1 henkilö				
	<b>ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIKKOUEDET JA ONGELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKITEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAISPIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– rannan (Töölönlahti ja hiekkaranta) läheisyys ja puistot</li> <li>– viihtyy viikonloppunakin</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– keskustan, linja-autoaseman rakentaminen umpeen</li> <li>– tuhotaan kaupunkikuvallisia arvoja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– keskustan tiivistäminen pitää lopettaa</li> <li>– luonnonmukaista suunnittelua, kaunista ja vihreää</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– hyvät liikenneyhteydet</li> </ul>			
<b>PALVELUT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– keskustan palvelut lähellä, kävelyetäisyydellä – helppo tehdä ostoksia, aikaa säästyy</li> </ul>			
<b>ASUKKAAT</b>				
<b>KEHITTÄMISHANKKEET, YHTEISTYÖ</b>				

## Kallio, Siltasaari, Hakaniemi, Merihaka, Sörnäinen, Alppiharju

SWOT-analyysin on palauttanut: Kallion - Alppilan seudun kestävän kehityksen asukasfoorumi: kaavoitusta ja täydennysrakentamista käsittelevä ryhmä

	ALUEEN VAH- VUUEDET JA HY- VÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDEET JA ON- GELMAT	UHAT JA RISKITE- KIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
<b>ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– uudisrakennuksia sijoitellaan hajanaisesti (II linja, Merihaka, Lintulahti)</li> <li>– uudet rakennukset visuaalisesti yhteen sopimattomia vanhan rakennuskannan kanssa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– esteettisesti arvokaiden rakennusten purkaminen</li> <li>– liian massiivinen rakentaminen</li> <li>– kaavoihin ei piirretä tarpeeksi puistoja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sörnäisten rantaan pitää jättää reilun kokoinen rantapuisto meren ja uudisrakennusten väliin.</li> <li>– kaavoituksessa pitäisi suosia kantakaupungille tyypillistä umpikorttelirakennetta sekä yhtenäistä räystäskorkeutta</li> <li>– Kalasataman alueen suunnittelussa on yritysten lisäksi kuunneltava myös seudun asukkaita</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YH- TEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– valtaosa väestöstä käyttää yksinomaan joukko- ja kevytliikennettä (72 %) alueen kotaloukista on autottomia)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– alueen kaupunkirakenteen hajoaminen: nopeat väylät pirstovat asuinalueita</li> <li>– Thunders -ajot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– liikennesuunnittelu tapahtuu autoilijoiden ehdolla</li> <li>– piittaamaton väylien suunnittelu</li> <li>– melu ja ilmansaasteet lisääntyvät, kevyen liikenteen olot heikenevät</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– keskustatunnelin suuaukko pitää sijoittaa Itäväylän alkuun, jolloin Sörnäisten rannan voi rauhoittaa virkistys- ja kulttuurikäyttöön</li> <li>– nopeusrajoituksia pitää laskea ja valvoa niiden noudattamista</li> <li>– pyöräilijöiden erityistarpeet pitää huomioida paremmin katurakentamisessa</li> <li>– pyöräteiden ja ajoradan liittymät pitäisi saada ajokelpoisiksi (reunakivet pois ja merkinnät kuntoon)</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kaupallisia ja julkisia lähipalveluja on ollut toistaiseksi runsaasti tarjolla</li> <li>– palvelujen läheisyys helpottaa arkea ja ihmisten asiointi liikkeissä elävöittää kaupunkikuvaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– alueella ei ole riittävästi asukkaiden yhteistiloja (esim. monet korttelipihat ovat vajaassa käytössä, koska ne on jaettu aidoilla pieniin osiin)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– uudet super- ja hypermarketit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– luvanvaraisten markettien minimikokoa voisi pienentää</li> <li>– lähiharrastusmahdollisuuksien parantaminen</li> <li>– Kalasatamaan ei pitäisi rakentaa suuria elintarvikemyymälöitä</li> <li>– kortteleihin asukastiloja, joissa monipuoliset harrastusmahdollisuudet eri väestöryhmille</li> <li>– korttelikohtaisia pieniä hoitoyksiköitä lapsille ja vanhuksille</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– asukkaiden vaihtuvuus on suurta, koska perheasuntoja ei ole tarpeeksi</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– suurempia asuntoja, jotka soveltuvat paitsi lapsiperheille, myös etätyöskentelyyn</li> </ul>
<b>KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– asukkaiden mielipiteiden huomiotta jättäminen</li> <li>– läpikulkuausuminen ja yhteistilojen puute vähentävät ihmisten verkostoitumista</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– asukkaiden vaikutusmahdollisuuksien lisääminen ja avoimempi ja keskustelempa suunnittelukulttuuri tuottaa parempaa ympäristöä sekä neuvokkaampia kansalaisia ja virkamiehiä</li> </ul>

## Lauttasaari

SWOT –analyysin on palauttanut: Lauttasaari-Seuran ympäristöjaosto, joka on koonnut analyysia varten pohja-aineistoa kyselylomakkeen avulla. Lomakkeen palautti yhteensä 291 saarelaista. Saatujen vastausten pohjalta ympäristöjaosto on tehnyt -analyysin, jonka myös seuran johtokunta on käsitellyt kokouksessaan 21.9.99. Yhden henkilön lisäyksiä.

	ALUEEN VAH- VUUDET JA HY- VÄT PUOLET	ALUEEN HEIK- KOUDET JA ON- GELMAT	UHAT JA RISKITE- KIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
<b>ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– merellisyys, rantaluonto</li> <li>– erinomaiset ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet</li> <li>– saari, luonto ja asutus vielä sopuinnussa</li> <li>– sosiaalisesti tasapainoinen yhteisö</li> <li>– kaksikielisydessään rikas</li> <li>– monikulttuurisuutta sietävä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kehityksen py-sähtyneisyys, alueen tarpeisiin ei ole vastattu</li> <li>– kaupunkikuva ei kehity, kokonaisuunnitelma saaren kehittämisestä puuttuu, luontoharmonian säilyttäminen puuttuu</li> <li>– puuttuu perheasunnot</li> <li>– rikkonainen kehitys teollisuusalueella</li> <li>– vanhusten asuminen hissittömissä taloissa</li> <li>– nuorten ja lapsiperheiden tarpeiden huomioiminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– seudullisen maankäytön tavoitteet – Lauttasaari osoitettu tehokkaan rakentamisen alueeksi</li> <li>– ristiriita olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön, maisemaan ja luonnonarvoihin keskustatyypinen rakentaminen laajenee alueelle, voimakas lisärakentaminen</li> <li>– saaristoluonnon kadotessa omaleimaisuus katoaa</li> <li>– rantarakentaminen ja vesialueiden täyttäminen – erityisesti saaren eteläkärjessä</li> <li>– menetetään virkistysalueita</li> <li>– rantametron mukanaan tuoma rakentaminen tuhoaa saaristoluonteen</li> <li>– uuden rakentamisessa unohtuu vanhan keskusta-alueen tukeminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– saaren omaleimaisuuden, vahvuuksien ja heikkouksien huomioiminen kaavoituksessa</li> <li>– osoitetaan vaihtoehtoisia rakentamisalueita jo rakennetuille alueille, joiden rakentamismahdollisuudet on hyödynnetty vajaasti ks. Lauttasaari-Seuran ehdotus Lauttasaaren yhdyskuntarakenteen strategiaksi 23.11.1998</li> <li>– julkisten tilojen hoidolle saatava laatuvaatimukset</li> <li>– luonnonilmaisuuksia, puistot ja leikki- sekä urheilualueet erotettava toiminnallisesti selkeämmin toisistaan, alueiden laadukkaampi hoito</li> <li>– hidas rakentamisrytmi antaa mahdollisuuden vuoropuheluun</li> <li>– mahdollisuus muodostua ”yrittäjäalueeksi” pieniin asuntoihin nuoria, liiketiloihin aloittavia huipputekniikan alihankkijayrityksiä ym. uuteen talouteen kuuluvia yrityksiä – asunnot ja työpaikat samalla alueella – liikenteen väheneminen</li> <li>– mahdollisuus tehdä rannat koko kaupungin julkiseksi viherhuoneeksi kun niiden tuhoamisesta luovutaan</li> <li>– nykyisen yhteisöllisyyden vahvistuminen hallitun yhdyskuntarakenteen tukemisen kautta</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YH- TEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– lyhyet etäisyydet keskustaan ja palveluihin</li> <li>– eristyksissä muusta kaupungista</li> <li>- Helsingin ja Espoon rajalla molempia kuntia hyödyntävä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– runsas läpiajoliikenne ja melu</li> <li>– Helsingin niemen työpaikkalisäys kasvattaa Espoon suunnan läpikulkuliikennettä</li> <li>– liikenneväylät rikkovat alueen yhtenäisyyttä, eristävät lapset ja vanhukset koko saaren palveluista</li> <li>– meri tuo kosteuden, aina tuulee</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– metron rakentamisen vaikutukset kaupunkirakenteeseen</li> <li>– väestönlisäys teollisuusalueen palveluköyhään ympäristöön lisää henkilöautoliikennettä</li> <li>– Koivusaari muuttaa Lauttasaarentien vilkasliikenteiseksi väyläksi, joka jakaa saaren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– liikennejärjestelyt</li> <li>– raitiotie jatkaminen saarelle, lauttayhteydet vapaa-ajan liikenteeseen koko kaupungin käyttöön esim. uimarannoille vrt. Pihlajasaari</li> <li>– Espoon ja Helsingin yhteinen ranta-alueen kehittäminen ”meritiensä”</li> </ul>

	<b>ALUEEN VAH- VUUDET JA HY- VÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIK- KOUDET JA ON- GELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKI- TEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>PALVELUT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– vielä pikkuliikkeitä olemassa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– saarelta puuttuu mm. monitoimitilat</li> <li>– urheilu ja pelipaikkojen rappiotila ja puute</li> <li>– saarelaiset joutuvat lähtemään harastamaan muualle</li> <li>– kaupallisten palveluiden kuihtuminen kaupungin ja suurysiköiden paineessa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– väärin sijoitettu lisärakentaminen ei lisää kaupallisia palveluja</li> <li>– Ruoholahden kauppakeskus Iso-Omena</li> <li>– kaavoitus ei piirrä yhdyskuntapalveluja vaan lisää pelkästään asumista</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ostoskeskuksia ja lähikauppoja on mahdollisuus elvyttää ja parantaa niiden palveluja</li> <li>– saaren toiminnallisen keskuksen perustaminen</li> <li>– kunnostamalla nykyiset urheilutilat ja –kentät sekä rakentamalla monitoimihalli</li> <li>– liike- ja asuinrakentamisen yhdistämisellä pienyrittäjyyttä tukeva ympäristö</li> <li>– vapaa-aikaan liittyvä palvelukehitys esim. uimarannoilla</li> <li>– ruotsinkielinen koulukeskittymä</li> <li>– kansainvälisen peruskoulun sijointupaikka pääkaupunkiseudun osaa- miskeskuksen sydämessä</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kaksikielisyys toimii</li> <li>– yhteisöllisyys</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– lapsiperheet muuttavat pois saarelta (ei ole perheasuntoja)</li> <li>– vanhuksille ja nuorille liian vähän kohtuuhintaisia asuntoja, kanta-asukkaat joutuvat muuttamaan pois yhteisöstä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– rannoille rakentaminen tuo luksusasuntoja, ei tue vanhusten ja omien nuorten sijoittumista</li> <li>– lapsiperheillä ei ole varaa ostaa suunniteltuja asuntoja</li> <li>– kaksikielisyys hiipuu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– monikulttuurisuuden hyväksymisen, tukeminen</li> <li>– kansainvälisen osaa- jayhteisön muodostuminen sosiaalisesti tasapainoisena</li> </ul>
<b>KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>– aluehallintomallia sovellettava yleisten töiden lautakunnan ja liikuntalautakunnan asioissa</li> <li>– business-alueen markkinointi ”hautomona”, liike- ja asumismahdollisuuksien yhteinen esiintuonti kaupungin ja kiinteistönvälittäjien /Lautasaaren yrittäjien ja asukas-yhdistyksen avustamana</li> <li>– Espoon ja Helsingin yhteinen ”monikulttuurisen, kansainvälisen” peruskoulun alueen luominen</li> <li>– osayleiskaavatarkastelun välitön aloittaminen kansalaisideoinnin kautta</li> <li>– nykyisen yleiskaavatyön kaupunginosakohtainen tavoitteiden asettaminen ja vuorovaikutusprosessin aloittaminen</li> </ul>

<b>Käpylä</b>				
SWOT-analyysin on palauttanut: Käpylä-Seura				
	<b>ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIKKOUEDET JA ONGELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKITEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAISPIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- puutarhakaupunki ja sen säilyttämiseksi käyty taistelu</li> <li>- kauniita rakennuksia</li> <li>- asemakaava</li> <li>- historia</li> <li>- Taivaskallio – Helsingin korkein luonnonpuisto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lähialueille rakennettu massakohteet (Messukeskus, Areenahalli)</li> <li>- arvokkaiden virkistysalueiden ”pusikoituminen”, arvokkaiden puiden ja kasvien elinmahdollisuuksien heikentyminen</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ympäristöhoidon tason nostaminen</li> <li>- harkittu lisärakentaminen yhteistyössä asukkaiden kanssa</li> <li>- lisärakentaminen edellyttää kantakaupunkimaisempaa rakennustapaa ja tarkempaa ympäristönhoitoa, mikä hyvin hoidettuna lisää viihtyvyyttä</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ratikkalinja keskustaan</li> <li>- periaatteessa hyvät liikenneyhteydet joka puolelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- huolimatta aseman läheisyydestä ajetaan yksityisautolla töihin</li> <li>- liikenteen saaste ja melu</li> <li>- läpiajoliikenteen lisääntyminen</li> <li>- ei pääse kadun yli</li> <li>- illalla liikkuminen turvatonta</li> <li>- Mäkelänkadun liikennesitus asutukselle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ilma saastuu, melu lisääntyy</li> <li>- alueen sisäiset yhteydet heikkenevät</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- läpiajoliikenteen ohjaaminen pois asuntoalueelta</li> <li>- joukkoliikenteen vuorovälien tihentäminen</li> <li>- joukkoliikenteelle ja polkupyöräilylle 2 kaistaa, yksityisautoille 1 kaista</li> <li>- kevyenliikenteen reittien parantaminen</li> <li>- huonokuntoisten liikkumismahdollisuuksien parantaminen: penkkejä reittien varrelle</li> <li>- ei parkkipaikkoja firmoille, jotka toimivat hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella</li> <li>- raitiovaunulinja 1:n reitin pidentäminen Koskelan- ja Käpyläntielle, uusia matalalattiaratikoita</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ostetaan mieluummin marketeista kuin lähikaupasta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pienkaupat häviävät</li> <li>- erikoisliikkeet häviävät</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ryhdytään parantamaan vanhus- ja lasten palveluja</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kotiseuturakkaus, oman kaupunginosan arvostaminen</li> <li>- ihmiset viihtyvät ei tarvita vapaa-ajan asuntoja</li> <li>- yhteishenki</li> <li>- naapuriapu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- väestön ikääntyminen</li> <li>- ikärakenteen muuttuminen</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ikärakenteen muuttuessa tilalle voi tulla lapsiperheitä</li> <li>- ihmiset kotiutuvat alueelle vanhalle alueelle helpommin</li> </ul>
<b>KEHITTÄMISHANKKEET, YHTEISTYÖ</b>				

<b>Kumpula</b>				
SWOT-analyysin on palauttanut: 2 erillistä lomaketta (yhteensä 12 henkilöä)				
	<b>ALUEEN VAH- VUUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIK- KOUDET JA ON- GELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKITE- KIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– vihreä identiteetti (kahden siirtolapuutarhan välissä) maine tai teelijakaupunginosana (osin aiheeton)</li> <li>– kansallinen kulttuuriperintö on hyvin nähtävissä (Kartano, Kumtähden kenttä)</li> <li>– luonnonläheisyys, suhteellisen ehjiä vihervyöhykkeitä, lajirunsaus melkoinen, hyvä viheryhteys Vantaanjoen suistoon</li> <li>– vihervyöhykkeiden kevyen liikenteenväylät palvelevat myös naapurikaupunginosien virkistyksessä</li> <li>– historian läsnäolo (kerroksellisuus)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– yliopiston massiivisen uudisrakentamisen vaikutus vanhan identiteetin muuttumiseen puu-Kumpulassa</li> <li>– muualta tuotujen pakkovisioiden istuttaminen vanhaan kulttuuriympäristöön: Toukolan Art and Design Center</li> <li>– yliopiston fyysikan ja kemian laitokset puu - Kumpulan viereen</li> <li>– Kumpulanpuron öljyongelma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kumpulan kartanon kulttuurimaiseman radikaali pirstoutuminen sitä halkaisevien liikenneväylien suunnittelulla (Pietari Kalmin kadun jatko)</li> <li>– viheralueiden vähentyminen ja kuluminen</li> <li>– viheralueet nakerutumassa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– uuden yliopisto-kampus identiteetin nivominen vanhaan kulttuuri-identiteettiin, -kovan tieteenalan tulee sopeutua pehmeään Kumpulaan; yliopistollisen menneisyyden on löydetävä yliopistollinen nykyisyys</li> <li>– Kumpulan/Toukolan osia siirtolapuutarhojen ja kartanomiljöön sisällyttäminen kansalliseen kaupunkipuistoon</li> <li>– Kumpulanpuron puhdistaminen ja Purolaakson siistiminen uudeksi viherväyläksi Kumpulasta (tehtävä osana Arabianrannan rakentamista)</li> <li>– kaupunkirakenteessa on säilytettävä vanhaa, rakentamisen kerroksellisuus ja juuret on oltava esillä</li> <li>– alueen yleisen arvostuksen kohottaminen (esim. matkailupotentiaalin kehittäminen)</li> <li>– ”autiotalojen” suojeleminen purkutuomioilta ja vandalismilta</li> <li>– mahdollisuus ekologiseen elämän tapaan</li> <li>– mahdollisuus: syvälinen vihreän tiedekaupunginosan imago, yliopiston kasvitieteellinen puutarha voisi olla sillanrakentaja</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– hyvät yhteydet kaikkiin suuntiin, paitsi poikittaisliikenne julkisilla kulkuneuvoilla</li> <li>– liikenneturvallisuus</li> <li>– lyhyet välimatkat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– läpiajoliikenteen nopeuksien ja määrän kasvu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pietari Kalmin kadun suunniteltu jatko kartanon kulttuurimaiseman halki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pietari Kalmin kadun jatko poistettava kaavasta ja ”harmaa vyöhyke” rakennettava loppuun ja loput kaavoitettava puistoksi</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– palvelutason heikentyminen, aiemmin kylä elätti monta lähikauppaa</li> <li>– ”keskuksen” yhteistilan puute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– marketrakentamisen heikentää alueen lähipalvelujen henkiinjäämismahdollisuuksia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kirjasto ja palvelutalo</li> <li>– markettirakentamista on hillittävä ja lähikauppoja tuettava</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– vilkas yhdistystoiminta, kyläkarnevaalit, joissa valtava talkoohenki</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– alueellinen eriytyminen alueen sisälläkin, juurettomuus ja juurtumattomuus (erit. opiskelija-asuntojen asiakkaille) ristiriita paikallisen identiteetin ja ulkoa tuodun vision välillä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kylätila on jo osin poistanut kous- ja tapaamispaikkaongelmaa, pysyvän aukiolon järjestäminen on ongelma</li> <li>– uusiin rakennuksiin yhteistiloja</li> </ul>

## Paloheinä, Torpparinmäki

SWOT-analyysin on palauttanut: Paloheinä-Torpparinmäki -seura

	ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET	ALUEEN HEIKKOUEDET JA ONGELMAT	UHAT JA RISKITEKIJÄT	KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET
<b>ALUEEN OMINAISPIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rauhallisuus</li> <li>- luonto</li> <li>- pientalovaltaisuus</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- voimakasa lisärakentaminen</li> <li>- Vantaan rakentamisen työntymisen kaupunkien rajalle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- alueen viihtyisyyden säilyttäminen</li> <li>- mitkä alueet rakennetaan: täydennysrakentamista -kaavat riittävät tois- taiseksi</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- etäisyydet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vähän suoria yhteyksiä keskustaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kehä II linjaus alueen läpi</li> <li>- melu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- julkisen liikenteen kehittäminen</li> <li>- lisää nopeita suoria yhteyksiä keskustaan</li> <li>- pitkällä aikavälillä raideliikenne Tuusulantie/Kehä I</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- liikuntamahdollisuudet</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- palveluiden tason ylläpito ja parantaminen</li> <li>- sosiaalisia palveluja oikeisiin paikkoihin – läheisyys, perhe ym.</li> <li>- riittävien palveluiden takaaminen</li> <li>- työpaikat: pieniä palveluyrityksiä</li> <li>- pehmeitä aloja, etätyötä ym.</li> <li>- yhteistyö julkisten palvelutuottajien kanssa</li> <li>- urheilutiloja, jäähalli, tennis ym.</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- nuorten ja iäkkäämmän väestönsä tarpeiden ylläpito</li> </ul>
<b>KEHITTÄMISHANKKEET, YHTEISTYÖ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- yhteistyö sisällä/ulospäin</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- yhteistyö asukkaiden ja päättäjien välillä</li> </ul>



<b>Pakila</b>				
SWOT-analyysin on palauttanut: Pakila-Seura ja yksi henkilö				
	<b>ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIKKOUEDET JA ONGELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKITEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAISPIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hyvä paikka asua, luonnonläheisyys</li> <li>- puutarhakaupunginosa</li> <li>- pientalovaltainen asuinalue</li> <li>- alhainen rikollisuus, vähän häiriöitä</li> <li>- omistusasunnot</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- puistojen / Pakilan puiston kaavoittaminen</li> <li>- kiinteistöjen verotusarvon kohottaminen</li> <li>- tonttikokojen pienentäminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pakilan asumismuodon säilyttäminen, pientalovaltaista asumista tulee suojata</li> <li>- Pakilan puiston säilyttäminen puistona</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- huono julkinen liikenne, erityisesti Itä- ja Länsi-Pakilan välillä ja pohjoiseen</li> <li>- oman auton käyttö pakollista</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kehä I:n ja Tuusulantien saasteet</li> <li>- lentomelun lisääntyminen</li> <li>- tietullit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- julkisen liikenteen kehittäminen Pakilaan ja Pakilasta</li> <li>- keskustasta raideliikenne lentokentälle Tuusulantietä pitkin</li> <li>- lisää joukkoliikennettä Kehä I:lle</li> <li>- Pakilantiestä pitää kehittää kaupakatu</li> <li>- tietullien vastustaminen</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Helsingin alhaisin peruspalvelutaso, palvelut hajautuneet</li> <li>- koulut suuria ja täynnä, lukio puuttuu</li> <li>- alueelta puuttuu urheilukenttä tiloineen, kokoustiloja, monitoimitila (myös vanhusten käyttöön), väestönsuojat ja nuorisotilat</li> <li>- vain vähän työpaikkoja</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pakilan peruspalvelujen kehittäminen, julkisia palveluja lisää</li> <li>- nuoriso- ja koulutustiloja lisää – monitoimitalo, jossa voitaisiin kokoontua, vetää kerhoja nuorille, lapsille, vanhuksille yms</li> <li>- terveyskeskuksessa lääkkeen myyntiä</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lapsia suhteellisen paljon</li> <li>- ihmiset viihtyvät</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- väki vanhenee</li> </ul>		
<b>KEHITTÄMISHANKKEET, YHTEISTYÖ</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- yhteistyö kaavoittajan, poliitikkojen, viranomaisten ja muiden matkan varrella olevien tai samanaisten kaupunginosien kanssa</li> <li>- vaikuttaminen poliittisella tasolla</li> <li>- aktiivisuus kaikilla rintamilla aina kun asia tuodaan esille</li> <li>- vaikuttaminen, yhteistyö, kaavasta valittaminen</li> </ul>

<b>Metsälä</b>				
SWOT-analyysin on palauttanut: Metsälä-seura				
	<b>ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIKKOUEDET JA ONGELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKITEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAISPIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kompaktirakenne, jonka säilyttäminen on tärkeää</li> <li>– kulkuyhteydet ovat hyvät</li> <li>– Keskuspuiston läheisyys</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– tonttirakentamisen/tiiviimmän rakentamisen paineet</li> <li>– Keskuspuiston pientäminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Metsälän pohjoispuolella olevan kaavoittamattoman alueen toteuttaminen siten, että se täydentää ympäröiviä alueita</li> <li>– Keskuspuiston säilyttäminen rakentamattomana</li> <li>– puutarhamaisuuden ja omaleimaisen pientaloalueen säilyttäminen</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>– jo olemassa olevan liikenteen kasvu</li> </ul>	
<b>PALVELUT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– urheilumahdollisuudet: urheilukenttä, tenniskenttä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– alueella ei ole yleisiä palveluja (koulu, päiväkot)</li> <li>– yhteisten tilojen puute</li> <li>– lasten ja nuorten harrastusmahdollisuuksien puute</li> <li>– vanhusten palvelujen puute/vaikea tavoitettavuus</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– vanhusten palvelujen parantaminen</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– erittäin toimivat asukasjärjestöt</li> </ul>			
<b>KEHITTÄMISHANKKEET, YHTEISTYÖ</b>				

<b>Maunula</b>				
SWOT-analyysin on palauttanut: Maunula-seura				
	<b>ALUEEN VAHVUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIKOUDET JA ONGELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKITEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAISPIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Maunulan hyvä 50-luvun kaava ja tunnettujen arkkitehtien rakennukset</li> <li>– luonto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– suuri sosiaalisen asuntokannan määrä ja vuokra-asuntojen osuus</li> <li>– hissittömien kerrostalojen suuri osuus</li> <li>– pienet asunnot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– alueen veto-voiman väheneminen ja imagon huonontuminen</li> <li>– vuokra-asuntokannan lisääntyminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– alueen veto-voiman kasvattaminen erilaistamalla aluetta positiivisesti : 50-luvun merkkilähiö ja nykyisten vahvuuksien parempi hyödyntäminen, positiivisen imagon luominen valtakunnallisesti</li> <li>– lisärakentaminen: reunoille pientaloja, keskelle tehokkaasti</li> <li>– tyhjille kerrostaloteille hissillisiä asuntoja perheille ja vanhuksille (palveluasuntoja)</li> <li>– 50-luvun arkkitehtuurin arvostuksen nousu</li> <li>– Keski-Pasilan mahdollinen rakentaminen</li> <li>– asuntojen keskikoon kasvattaminen</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNEYHTEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– hyvät liikenneyhteydet</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>– Jokeri-linja</li> <li>– Tuusulantien läheisyyden hyväksikäyttö</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– julkisten palvelujen kattavuus</li> <li>– Maunulan yhteiskoulu</li> <li>– monipuoliset liikuntapalvelut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kauppojen väheneminen, yritysten sijoittumisen suunnitelmattomuus</li> <li>– liikekeskustojen toimimattomuus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nykyisten liikkeiden aseman negatiivinen muuttuminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– palveluiden kehittäminen, yritysten ja liike-elämän toimintaedellytyksiä kehittämällä</li> <li>– alueen ostovoimaan liittyvien teki- joiden kohentaminen</li> <li>– Ostoskeskuksen alueelle veto-voimainen liikekeskusta, alueen uusi kaavoitus, kyselyt yrittäjille vuosittain</li> <li>– palvelujen tarjoaminen Metsälälle ja Pirkkolalle</li> <li>– oma menestyvä urheiluseura</li> <li>– uuden väestönsuojan liikuntatilat</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– väestön koulutusperusta tiettyihin ammatteihin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– suuri vanhusväestön osuus (puuttuvat hissit ja palvelut)</li> <li>– yksinhuoltajien suuri määrä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– asukasvaihtuvuuden kasvu ja aktiivisten asukkaiden poismuutto</li> <li>– rikollisuuden ja ilkkivallan kasvu</li> <li>– kasvava syrjäytyminen (työttömät, nuoret, vanhuksiset)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– heikoimmassa asemassa olevien väestöryhmien hyvinvoinnin kehittäminen</li> <li>– kaikkien maunulalaisten itsetunnon kasvattaminen</li> <li>– väestöpohjan sosiaalinen tasapainottaminen – työttömien määrä/ vuokra-asuntojen määrä/asuntojen keskikoko (perheasuntojen puute)</li> </ul>
<b>KEHITTÄMISHANKKEET, YHTEISTYÖ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– toimiva yhteistyöverkosto ja aktiiviset asukasjärjestöt</li> <li>– käynnistyneet projektit; Stop töhryille, vihersuunnittelu, leikkipuiston kehittäminen, Minikumppanuusprojekti, Kotikatuprojekti (Maunulan internetkotisivut)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>– Maunulan vahvuuksien esilletuonti: seminaarit, lehdet, internetkotisivut, kiinteistönvälittäjät</li> <li>– lähiöprojekti 2000?, Kulttuurikaupunki 2000-vuosi</li> <li>– Kumppanuushankkeet (TM) ja taantuvien alueiden kehittämistuki (ESR), RAY-rahoitus</li> <li>– yhteistyön kehittäminen alueen eri osapuolten kesken, yhteiset hankkeet sosiaaliviraston ja poliisin kanssa</li> </ul>

<b>Oulunkylä</b>				
SWOT-analyysin on palauttanut: Oulunkylä-seura				
	<b>ALUEEN VAH- VUUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKITE- KIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– monipuolinen asuntokanta: pien- ja kerrostaloja, isoja ja pienehköjä asuntoja, uusia ja eri vuosikymmenten asuntoja</li> <li>– ei erityisiä häiriöitä</li> <li>– luontoa eri puolella, puistojen ohella myös jokivesistö</li> <li>– vahva identiteetti: liittyy ruotsinkieliseen historiaan, joka on dokumentoitu, Suomen tunnetuin kevyen musiikin hahmo Tapio Rautavaara, seurahuone –rakennus, vanha kirkko</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– uusia pientaloja ei synny riittävästi (asuntojen tarve vie paljolti muualle), kun kerrostalot pääkohde uudisrakennusalueella</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– pientaloja muutetaan kerrostaloille, jotka usein vuokra-asuntoja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vantaanlaakson aktiivisuuden lisääminen uhraamatta kuitenkaan alueen perusilmettä</li> <li>– uuden asuntorakentamisen oikea mitoittaminen laatutekijöiden osalta</li> <li>– suunnittelijoiden tulee olla tietoisia alueen erityispiirteistä ja tavoitteista</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YH- TEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– hyvät julkiset liikenneyhteydet: juna ja bussi, myös kehäyhteydet hyvät</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ilman laatu heikohko, lähes Helsingin heikoin</li> <li>– rata- ja tie-melu eräissä osissa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– tieverkko muuttuu nostaten sisäisten teittemme melu- ja saastetason nykyisestä melko edullisesta tilanteesta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Jokeri parantaa saavutettavuutta</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– peruspalvelut suhteellisen hyvässä kunnossa, yhdessä paikassa pääosin</li> <li>– alueella monipuolinen seuratoiminta, erityisesti urheilun keskeisillä lohkoilla omat aktiiviset seuramat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– paljon vanhuslaitoksia (tosin ehkä yhteistyömahdollisuuksia)</li> <li>– Oulunkylän pop-jazz konservatorion muutti ja luopui nimen alkusastasta. Suuri menetys imagolle ja alueen nuorille musiikin harrastajille</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kaupan suuryksiköt heikentävät OGEI-liikekeskustaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– alueen palvelutason edellytysten turvaaminen</li> <li>– Vantaan laakso eräiden kulttuuri- ja liikuntapalveluiden uusi sijoituspaikka</li> <li>– Tuusulantien risteykset paljon liikennettä synnyttävien palvelusten oiva sijaintipaikka, varsinkin Käpylän aseman seutu (Pohjoisen suurpiirin ulkoi-selta saavutettavuudeltaan paras alue)</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– asujamisto: kaikki ikäryhmät melko tasa-puolisesti edustettuna, myös vahvasti eri sosiaaliryhmät</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 3-4 kerrok-sista taloista puuttuu hissit, in-validisoituvat asukkaat kriiseissä tästä syystä</li> </ul>		
<b>KEHITTÄMIS- HANKKEET, YHTEISTYÖ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Oulunkyläläinen –lehdellä on perinteitä, sitä kanta-asukkaat ahkerasti lukevat, lehti on myös useimpien muiden kaupunginosa-yhdistysten tärkeä informaatiövälinen pohjoisen suurpiiriin asukkaisiin</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– kaupalliset aluelehdet tappavat Oulunkyläläinen –lehden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– aktiivinen yhteydenpito kaavoitusviranomaisiin siten, että saa etukäteen tietää asioista</li> <li>– suunnitteluluonteinen ideointi ja painostustoimintaa</li> <li>– suunnittelijat ovat tietoisia alueen erityispiirteistä ja tavoitteista</li> <li>– alue pääsee mukaan erilaisiin lähiökehitysprojekteihin, vaikka ei olekaan varsinainen lähiö</li> </ul>

<b>Malminkartano</b>				
SWOT-analyysin ovat palauttanut: Malminkartanon asukkaat ja alueella ulkoilevat (32 erillistä lomaketta ja niistä Malminkartanon asukasyhdistyksen tekemä yhteenveto)				
	<b>ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIKKOUEDET JA ONGELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKITEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAISPIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– vanha identiteetti</li> <li>– identiteetti kiteytyy vanhassa kulttuurihistoriallisesti arvokkaassa kartanomiljöö, suojeltu päärakennus 1700-luvulta, arboretum, juhannuskallio, omenatarha, tykkitie, pellot, runsaus, linnusto ja harvinaisia kasvilajeja mm. vuorijalavia ja rauhoitettuja keltavuokiloa; alueesta huokuu ”maalaihistoria” ja ”urbaani lähihistoria”</li> <li>– täyttömäki, Mätäjoen alue, kartanon metsä</li> <li>– kivikautisia löytöjä tulosijoista</li> <li>– virkistysalueita/asukas nykyisin hyvin; luonnon runsaus, virkistysalueet ovat äärimmäisessä käytössä, käyttäjiä myös muualta</li> <li>– lapsiystävällisyys</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– osittainen välinpitämättömyys rakennetun ja rakentamattoman ympäristön hoitoa kohtaan</li> <li>– vanhan omenatarhan rakentaminen on pyhäin häväistys</li> <li>– aseman seudun rauhottomuus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kartanon seudun mahdollinen kaavoitus asunnoiksi uhkaa tuhota kulttuurihistoriallisesti ja ekologisesti arvokkaan alueen</li> <li>– ylipäättään uudis- ja täydennysrakentaminen</li> <li>– viher- ja virkistysalueiden tuhoutuminen – viihtyisyyden väheneminen ja lasten viieraantumisen luonnosta – siitä aiheutuva stressi</li> <li>– Mätäjoen rantojen rakentaminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pyritään sellaiseen rakentamiseen, joka on ihmisläheistä ja –lähtöistä, pyritään rakentamisen kautta luomaan ”sosiaalista kontrollia”, ei jättämään joitain alueita öisin tai päivisin autoiksi. Pyritään johdonmukaiseen yhdyskuntarakentamiseen, jolla vahvistetaan alueiden omaleimaisuutta</li> <li>– kunnioitetaan alueella kehittynyttä asumisen ideaa</li> <li>– ekologiset, sosiaaliset, kulttuuriset näkökulmat on otettava painavammin huomioon kaavoituksessa</li> <li>– valtion metsittymään jätetty arboretum tulee kunnostaa</li> <li>– tarvitaan kallioita, peltoja ja pieniä metsiä, aine ei virkistysalueille tarvitse rakentaa esim. pelikenttiä</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– liikennejärjestelyt, alueen läpi ei autoliikennettä; yksityisautoilun rajoitukset</li> <li>– lapset voivat liikkua todella itsenäisesti kun pyöräteitä on paljon ja autoja vähän</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– lentomelu, Hämeenlinnan väylän sekä Porintien melu</li> <li>– ilmansaasteet</li> <li>– parkkipaikat riittävät vain asukkaille</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kehä II uhkaa tuoda moottoritien läpi vehreän kaupunkimaisen yhdyskuntarakenteen, tuhoaa alueen identiteetin ja viihtyisyyden</li> <li>– lisääntyvät melu- ja ilmansaasteet (sivukiitotie., Kehä II)</li> <li>– yksityisautoilun lisääntyminen ja turvallisuuden vähentyminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kehä II:sta ei saa toteuttaa</li> <li>– liikenteen hillitseminen</li> <li>– joukkoliikenteen kehittäminen, M-junan vuoroja tulee lisätä</li> <li>– entistä jämäkempi ote autoilun estämiseen pyöräteillä ja jalkakäytävillä</li> <li>– lentoliikenteen hillitsemistä ja ohjaamista muualle tai korkeammalle</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– viheralueilla järjestetään kaikenlaisia tapahtumia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nuorten (12-18v.) oleskelutilojen vähyys</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– nuorille tarkoitettujen avoimien tilojen rakentaminen</li> <li>– ponitalli on hyvä idea, lisää vastaavia</li> </ul>
<b>ASUKKAAT YHTEISTYÖ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– alueella asuu huikeasti lapsia; 9000 asukkaan keski-ikä on 28 v ja alle 12 v. eniten kaikista Hgin asuinalueista; paljon teini-ikäisiä</li> <li>– väkimäärältään isoimpia Helsingin lähiöitä</li> <li>– paljon vanhuksia</li> <li>– poisuutto vähäistä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– joidenkin henkilöiden syrjäytyminen työ-, opiskelu-, yms. sosiaalisia ongelmia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– asukasmäärän liiallisen kasvamisen aiheuttamat sosiaaliset ongelmat, slummutuminen</li> <li>– tuleva teini-ikäisten ongelmayhmittymä</li> <li>– työttömyys</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– lapsimyönteisyys yhdyskuntarakenteessa</li> <li>– yhteistyö asukkaiden kanssa ja asukkaiden jatkuvan painostuksen lopettaminen</li> <li>– asukkaiden toiveita tulee kuunnella</li> </ul>

<b>Koillis-helsinki</b>				
SWOT-analyysin ovat palauttanut: MLL Malmin yhdistys (hallitus) ja Koillis-Helsingin vihreät (hallitus)				
	<b>ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIKKOUEDET JA ONGELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKITEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAISPIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vantaanjoen virkistysmahdollisuudet</li> <li>- Kirkkopuiston kalliot ja rakentamattomuus</li> <li>- elävä meininki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- runsas asuntorakentaminen</li> <li>- lähiöiden epäviihtyvyys ja viheralueettomuus vrt. työttömyys ja sosiaaliset ongelmat</li> <li>- luontoalueiden vaje, lähi- luontoalueiden vähäisyys</li> <li>- lasten arjesa liian vähän luonnon monipuolisuutta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ylimitoitettu ”täydennysrakentaminen” melualueille y-tonteille ja viheralueille</li> <li>- Malmin lentokentän tulevaisuuden ratkaiseminen ja asuntorakentaminen</li> <li>- saastuneiden maa-alueiden riittämätön puhdistaminen</li> <li>- rakentaminen uhkaa virkistysalueita (Vantaanjoki ja Kirkkopuisto)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- melusteitä tai asuntorakentamisen osittain luopumista radan, lentokentän ja pääväylien melualueelle</li> <li>- Vantaanjoen merkityksen huomioon ottaminen</li> <li>- monipuolisuus rakennussuunnittelussa</li> <li>- pientaloalueiden kaavoitus ja niille riittävät ympäröivät viheralueet ja palvelurakentaminen</li> <li>- puistojen ja viheralueiden huolellinen suunnittelu</li> <li>- viihtyisyyden lisääminen yhteisöjen viheralueiden kunnostamisen ja lisäämisen turvin</li> <li>- rakennettujen ja rakentamattomien puisto- ja viheralueiden lisääminen</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto yksityis-autoilulle</li> <li>- lähijunan nopeus ja vuoroväli arkisin</li> <li>- kevyt liikenne erotettu yleensä omalle kaistalleen, pyörällä pääsee turvallisesti</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- liityntäliikenteen toimimattomuus ja vaihtoaikojen pituus</li> <li>- jalankulun ja kevyen liikenteen yhdistäminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- liityntäliikenteen aikataulujen tsekkaus</li> <li>- luiskat kevyen liikenteen väylille</li> <li>- kävelyalueet</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- peruspalvelujen laadun lasku ja määrän riittämättömyys</li> <li>- päiväkotien, koulujen ja ilta- päivätoiminnan riittämättömyys</li> <li>- asukastilojen puute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- päiväkotien ja koulujen riittämättömät tilat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Y-tonttien riittävä varaaminen myös tulevaisuuden tarpeisiin</li> <li>- asukastalojen / toimintakeskusten lisääminen / mahdollistaminen asukkaiden kohtaamispaikaksi</li> <li>- koulujen rakentaminen ja sopivien tonttien löytäminen</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tavallisten ihmisten asuinalue</li> <li>- lapsekas ja nuorekas</li> <li>- häiritsevä elitismi puuttuu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lapsiperheet ovat arjen uuvuttamia monet joutuvat kuljetamaan lapsia kauas päivähoidon</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- yhteisöllisyyden lisääminen (asukastalojen ja toiminnan lisääminen)</li> <li>- lasten huomioimine kaikessa suunnittelussa ”koulu keskellä kylää</li> </ul>
<b>KEHITTÄMISHANKKEET, YHTEISTYÖ</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- viihtyisyyden lisääminen lähiöprojektin turvin</li> </ul>

## Herttoniemi

SWOT-analyysin ovat palauttanut: Helsyn maat&mannut -ryhmä

	<b>ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIK- KOUDET JA ONGELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKI- TEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– luonto, kaupat yms. lähellä</li> <li>– virkistymismahdollisuus piristää arkipäivää ja vapaapäivää</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– rakentaminen vähentää virkistysmahdollisuuksia ja luontokokemuksia</li> </ul>	
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YH- TEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– hyvät liikenneyhteydet, työmatkoihin menee vähän aikaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– melu (lento-kone, helikopteri, autot) – tasainen melu rasittaa ja tulee levoton olo</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– lentoreittien muuttaminen</li> <li>– Itäväylän liikennettä vähennetään ja rakennetaan meluaitoja</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kauppa lähellä, sinne menoon ei tarvita autoa</li> </ul>			
<b>ASUKKAAT</b>				
<b>KEHITTÄMIS- HANKKEET, YH- TEISTYÖ</b>				

**Vuosaari**

SWOT-analyysin ovat palauttanut: yhteenvetolomake lähiöasemalle SWOT -tilaisuuteen saapuneet 9 henkilöä

	<b>ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIK- KOUEDET JA ONGELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKI- TEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAIS- PIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– luonnonläheisyys, merellisyys, rannat</li> <li>– luontoalueet luovat alueen imagon</li> <li>– asukkaat ovat tyytyväisiä Vuosaareen asuinalueena; he käyttävät ja arvostavat lähiviheralueita paljon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ilkevallan lisääntyminen</li> <li>– pitkät matkat työhön, kouluun ja kulttuuriharrastuksiin.</li> <li>– puuttuu kulttuuriharrastusmahdollisuuksia, vaikka asukaspotentiaalia on keskisuuren kaupungin verran.</li> <li>– Autoliikenteen haittojen lisääntyminen ja sisäisen joukko liikenteen käytön vaikeus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– voimakas väestönkasvu ja rakentaminen</li> <li>– menetetään arvokkaita luontoalueita</li> <li>– Nukkumalähiöiksi jääminen: työpaikkoja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– liian massiivinen rakentaminen arvokkaille luontoalueille ja rannoille</li> <li>– kaavoituksen uudelleen arviointi (rakentamista rajoitettava tai suunnattava muualle)</li> <li>– panostus sosiaaliseen sektoriin</li> <li>– alueen vahvuudet otettava huomioon kaavoituspolitiikassa: on rahoitettava rannat ja luontoalueet rakentamiselta</li> <li>– työpaikkoja saatava lisää</li> <li>– asumismuotoja on monipuolistettava</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YH- TEYDET</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– liikenteen voimakas lisääntyminen</li> <li>– joukko- ja liityntäliikenteen ongelmat</li> <li>– pitkät matkat työhön (kouluun) ja kulttuuriharrastuksiin.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– metron liikennöintiä ja suora bussiyhteys Itäkeskukseen</li> <li>– joukko liikenneyhteyksiä on parannettava</li> <li>– sisäisten liikennepalvelujen parantaminen</li> <li>– liikennenympäristöä ja –turvallisuutta on parannettava</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– kulttuuritarjontaa liian vähän</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– nuorisolle lisää tiloja</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>				
<b>KEHITTÄMIS- HANKKEET, YH- TEISTYÖ</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>– asukkaiden kuulemista</li> <li>– yhteistyön kehittäminen alueen toimijoiden kesken</li> <li>– aktiiviset asukkaat voivat pyrkiä parantamaan elinympäristöään ja lisäämään vuorovaikutusta alueen eri toimijoiden kesken (esim. monikulttuurisuus)</li> </ul>



<b>Vartiosaari</b>			
SWOT –analyysin ovat palauttanut: Vartiosaaren valo ry, Ensihuoltolaitos, Vartiosaariseura sekä asukkaat, käyttäjät, kurssit, leirit, yhteisöt ja käsityöläiset, yhteensä 23 lomaketta ja yhteenveto			
	<b>ALUEEN VAHVUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>UHAT JA RISKITEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAISPIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– vanhat kulttuurihistorialliset rakennukset pihapiireineen, sekä kaupungin että yksityisomistuksessa</li> <li>– saaren ainutlaatuinen monimuotoinen turmeltumaton luonto kasveineen, puineen ja eläimineen, upea näköala kallioilta merelle</li> <li>– hyvät ulkoilu- ja virkistymismahdollisuudet kaupunkilaisille, suosittu virkistys- ja retkikohde</li> <li>– paljon erilaista virkistys-, nuoriso- ja sosiaalista toimintaa</li> <li>– perinnetapahtumia, jossa suomalaista kulttuuria esillä, talli ja eläimet</li> <li>– erilainen vaihtoehto virkistytymiseen ja luonnon kokemiseen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– saareen suunniteltu rakentaminen kerros- ja rivitaloalueeksi (290 000 kem<sup>2</sup>) vaatii tiet, parkkipaikat, kaupan</li> <li>– tuhoaa saaren ainutlaatuisen luonnon ja vanhan huvilaympäristön</li> <li>– Itä-Helsinki menettää upean, monimuotoisen ulkoilualueen, jossa on arvokasta luontoa</li> <li>– rakentaminen aiheuttaa korvaamattoman vahingon tuleville sukupolvillekin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ei rakentamista vaan saarta kehitetään nykyiseltä pohjalta virkistys- ja ulkoilualueena, alueen tulee säilyä myös tuleville sukupolville</li> <li>– kunnostetaan olemassa olevat rakennukset pihapiireineen; kaupungin omistamat rakennukset pitäisi saada tehokkaampaan yleiseen käyttöön.</li> <li>– kaupungin maille jonkin verran virkistystoimintaa palvelevia huoltorakennuksia</li> <li>– kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset ja pihapiirit vaativat arvoisensa miljööni, Pauligin huvilan tavoin jossakin huvilassa luontokerhojen toimintaa</li> <li>– hallitsemattoman virkistyskäytön vaarana on sen ainutlaatuisen luonnon ja kulttuurimaiseman liiallinen kuluminen, tarvitaan merkittyjä luontopolkuja, kulkureiteille opasteet, ohjattua retkitoimintaa</li> <li>– perinneympäristöä kunnostetaan; yhteisöjen tukeminen kunnostuksessa</li> <li>– saarella käyneet ulkomaaliaste turistit ihmettelevät, että kaupunki edes harkitsee tuhota tämän saaren rakentamalla</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNEN YHTEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– lähellä mannerta ja keskustaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– jos alue rakennetaan, tulee liikenteestä ongelma ympäröiville alueille</li> <li>– ei ole järjestettyä kuljetusta – nykyisin vaikea päästä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ei rakenneta saareen yhtään uutta tietä tai polkua, niitä on tälläkin hetkellä riittävästi</li> <li>– ei siltoja, eikä lauttaa</li> <li>– parempia veneyhteyksiä mantereen ja saaren välille, kuljetuksia yleisölle</li> <li>– venepaikkoja yleiseen käyttöön vierailijoille</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– saarella on sosiaaliviraston ylläpitämiä päihderiippuvaisten hoitotoimintaa</li> <li>– Mäntyniemessä vuosittain noin 3500 lastensuojelun asiakkaita</li> <li>– nuorisoasiankeskus</li> <li>– Kirjailijaliitto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– päihderiippuvaisten hoito huononee, jos toiminta lakkaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– järjestetään alueella leirikouluja, ympäristöretkiä, kurssuja, ohjattuja retkiä</li> <li>– mahdollisuus järjestää turisteille virkistyspaikaksi</li> <li>– pitää taata saarella toimivien yhdistysten ja järjestöjen toiminta, Mäntyniemen lastensuojeluun liittyvä toiminta on säilytettävä</li> </ul>
<b>ASUKKAAT KEHITTÄMISHANKKEET YHTEISTYÖ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– alueen asukkaat kunnostavat aluetta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– asukkaat ovat hyvin epäluuloisia ja epävarmoja kaupungin suunnittelun suhteen</li> <li>– jatkuva pelko Vartiosaaren massarakentamisesta ja saaren tuhoamisesta.</li> <li>– pelko, että itseään koskeviin asioihin ei voi vaikuttaa kotikaupungissaan ja että suunnitellaan tuntematta itse kohdetta paremmin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– yhteistyö, joka perustuu avoimeen tiedottamiseen ja siihen, että kaikki maanomistajat ovat tasavertaisia, pitää kuunnella paikallisten asukkaiden ja maanomistajien mielipiteitä</li> <li>– kaavoittajien pitäisi olla yhteistyökykyisiä, he ensisijaisesti hoitavat helsinkiläisten asioita ja kantavat siitä vastuuta</li> <li>– ymmärretään, että Helsingin saaristo on ainutlaatuinen maailmanlaajuisesti</li> <li>– poikkihallinnollinen toiminta viranomaisten välillä ka järjestöjen mukaanotto</li> </ul>

**Tammisalo**

SWOT-analyysin ovat palauttanut: 1 henkilö kymmenien tammisalolaisten valtuuttamana

	<b>ALUEEN VAHVUUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIKKOUEDET JA ONGELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKITEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAISPIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– rauhallinen</li> <li>– tuttavallisuus ihmisten kesken</li> <li>– vanha puoli viihtyisä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– viimeksi rakennettu on hirveän näköinen, kirjavaa rakentamista</li> <li>– päivällä nukku- ma lähiö</li> <li>– liian kalliita asuntoja tavallisille perheille, koska kaikki rannat kaavoitetaan asuinalueeksi ja jo rakennettu</li> <li>– liian tiivistä rakentamista, tontit jaetaan liian pieniksi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– täyteen rakennettu</li> <li>– puistoalueita ehdotetaan rakennettaviksi</li> <li>– kaikki ranta-alueet rakennetaan ”miljoonataloille” eikä ihmisille tavallisia koteja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– järkevää kaavoitusta – jätetään puistoja</li> <li>– kaupunki ostaa mahdollisuuksien mukaan ranta-alueita yhteiseen käyttöön, jo olevia ei saa myydä, luovuttaa tai vaihtaa</li> <li>– julkisivulautakunnan pitää puuttua rakentamiseen</li> <li>– kaupungin arkkitehdit tutustuvat alueeseen ennen lupien antamista</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET</b>				
<b>PALVELUT</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– vain yksi kauppa</li> <li>– vanhuksille ei turvallisia liikkuma-alueita, polkuja vähän puistoissa ja nekin vähät huonossa kunnossa</li> <li>– lapsille (8-12v) ei ole leikkipaikkoja eikä pienemmillekään mitään aamu-päivisin</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– lapsiperheet ostaisivat alueella sijaitsevia vanhoja asuntoja, jos alueella olisi päiväkotia</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>				
<b>KEHITTÄMISHANKKEET, YHTEISTYÖ</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>– asukkaille tietoa kaavoituksesta ja mukaan kaavoitukseen</li> <li>– tieto postitse, HS:n ilmoitus ei riitä</li> </ul>

## Laajasalo

SWOT-analyysit on palauttanut: Laajasalo-Degerö Seura ry. (työstetty Agenda 21-ryhmässä noin 50 hengen voimin)

	<b>ALUEEN VAHVUDET JA HYVÄT PUOLET</b>	<b>ALUEEN HEIKKOUDET JA ONGELMAT</b>	<b>UHAT JA RISKITEKIJÄT</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET JA MAHDOLLISUUDET</b>
<b>ALUEEN OMINAISPIIRTEET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– luonnonläheisyys ja merellisyys korostuu, viheralueet, merenrantoja, kalavesiä, saaristo, uimarannat</li> <li>– monimuotoisuus</li> <li>– maisema vielä ehjä</li> <li>– Vartiosaaren virkistysalue lähellä,</li> <li>– omaleimainen kulttuuri</li> <li>– on väljästikin rakennettuja alueita</li> <li>– asutokanta monipuolinen</li> <li>– ei tarvitse hankkia vapaa-ajanviettopaikkoja muualta</li> <li>– historiallinen ulottuvuus</li> <li>– puhdas ilma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– rakennetun alueen ongelmat paikallisia</li> <li>– ominaisluonne ei aina esillä</li> <li>– keskeneräisiä vapaa-alueita</li> <li>– keskusta keskenäinen</li> <li>– lapsilta puuttuu kunnon leikkipaikka</li> <li>– Kaupunki ei hoida omistamiaan viheralueita (tienvarret ja vesialtaan ympäristö)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ylimitoitettujen asuntorakentamishankkeiden</li> <li>– rantojen rakentaminen</li> <li>– Vartiosaaren rakentaminen</li> <li>– slummiutuminen</li> <li>– ympäristön epäsiisteys, rikollisuus</li> <li>– luontokohteiden hävittäminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– voimassa oleva seutukaava antaa hyvät ja oikeaan osuvat puitteet rakentamiseen ja virkistysalueille</li> <li>– keskustan tiivistäminen</li> <li>– ”Laajasalon keskustan yhteissuunnittelu” suunnitelmaa tulee toteuttaa ja jatkaa</li> <li>– öljysataman alueen rajausta, mitoitus, palvelujen saatavuus ja liikenteen rataksut tulee tarkoin harkita huomioiden koko Laajasalon tasapainoinen kehitys toimivana yhteisönä.</li> <li>– merellinen kaupunkipuisto</li> <li>– turismin kehittäminen, Vartiosaari</li> <li>– terveellinen/parantava ympäristö kaikille</li> <li>– rannat säilytettävä luonnontilaisina</li> </ul>
<b>SIJAINTI, LIIKENNE- YHTEYDET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– liikenne sujuu</li> <li>– joukkoliikenne hyvä, metro lähellä</li> <li>– ei läpiajoliikenteen valtaväyliä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kevyen liikenteen verkosto monin paikoin rempallaan</li> <li>– liikenteen pullonkaulat: liikenne Kehä I:lle päin ja Herttoniemen liikenneympyrä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– liikenne</li> <li>– vesiliikenteen rajoittaminen (sillat)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– saaren sisäinen kimppaliikenne</li> <li>– saaristoyhteydet</li> </ul>
<b>PALVELUT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– lukio</li> <li>– toimiva keskus</li> <li>– lähialueilla monipuolisia palveluja (rautakauppa, lautatarha yms.)</li> <li>– harrastus- ja urheilupaikoille tilaa</li> <li>– Kristillinen kansakoulu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– peruspalvelujen puutteita (lapset, vanhukset, terveys, koulutilat, monitoimitalo)</li> <li>– kyläyhteisöllä ei ole tiloja</li> <li>– aktiivisen kulttuuritoiminnan puutetta</li> <li>– kasvatuksellisen toiminnan puutetta</li> <li>– väestönsuojelu ja koulutus rempallaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– peruspalvelujen vähäisyys</li> <li>– elinkeinoelämän katoaminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– virkistys- ja liikunta-alueilla tilaa ulkopuolisillekin (ei ole markkinoitu)</li> <li>– elinkeinoelämän lisääminen</li> <li>– kulttuurikalenteri</li> </ul>
<b>ASUKKAAT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– väestösuhteet tasapainoiset</li> <li>– ikä-, sosiaali- yms. jakauma hyvä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– laajasalolaisten henkisten voimavarojen kartoitus puuttuu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ikäihmisten ja lasten vaikea asua</li> </ul>	
<b>KEHITTÄMISHANKKEET, YHTEISTYÖ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– toimivat kyläyhteisöt</li> <li>– ekologisesti kestävä rakentamisen tutkimus (Snellman Korkeakoulu)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– laajasalolaisten yhteistoiminnan puutetta/ resurssien puute</li> <li>– paikallisen tiedottamisen puute</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– yhteistyö koulujen kanssa</li> </ul>

## KAAVOITUSOSASTON SELVITYKSIÄ

Sarjassa ovat aiemmin ilmestyneet seuraavat julkaisut:

- 2001: 1 Viikki, Tiedepuisto: yrityshautomo ja asuinkortteli rakentamisohjeet ja julkisten ulkotilojen yleisohjeet
- 2001: 2 Selvitys golfharjoitusradan sijoittamisesta Helsinkiin
- 2001: 3 Koskelan sairaala-alue  
Rakennusvaiheet ja rakennukset
- 2001: 4 Pitäjä - lähiö - kaupunginosa.  
Koillisen Helsingin ominaispiirteitä
- 2001: 5 Yleiskaavallinen katse Itä-Helsinkiin.  
Kaupunginosia ja suunnitelmia
- 2001: 7 Uutelan nevan luontoselvitys ja Aurinkolahden pientaloalueen rakentamisen vaikutukset Uutelan luonto- ja virkistysarvoihin
- 2001: 8 Selvitys meritäyttöjen vaikutuksesta virtausolosuhteisiin, Koivusaaren, Hanasaaren ja Lemislahden alue

**ISSN 1235-4104**

**ISBN -**