



14.6.2016

Ykp/1

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 07.06.2016 § 206

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Ksv:n hankenumero 3364_1, aiempi diaarinumero HEL 2012-012586

Esitys

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

07.06.2016 Pöydälle

Pöydällepanoehdotus:

Risto Rautava: Pyydän asian viikoksi pöydälle.

Esittelijä

yleiskaavapäällikkö
Rikhard Manninen

Lisätiedot

Marja Piimies, yleiskaava-arkkitehti, puhelin: 310 37329
marja.piimies(a)hel.fi

Anne Karlsson, johtava yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 310 37444
anne.karlsson(a)hel.fi

Satu Tarula, yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 310 37164
satu.tarula(a)hel.fi

Anna Böhling, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37211
anna.bohling(a)hel.fi

Pihla Melander, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37124
pihla.melander(a)hel.fi

Jouni Kilpinen, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37251
jouni.kilpinen(a)hel.fi

Heikki Mäntymäki, viestintäpäällikkö, puhelin: 310 37368
heikki.mantymaki(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 18.02.2016 § 31

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Lausunto

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa seuraavan lausunnon Helsingin yleiskaavasta:



Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta antaa lausunnon Helsingin yleiskaavan ehdotuksesta, ja toteaa, että laadittu kaavaehdotus on etenkin raideliikenteen kehittämisen kannalta merkittävä. HKL:n mielestä kaavaehdotus on perusteltu ja sen toteutuminen mahdollistaa Helsingin kasvun sekä sen aiheuttaman liikkumisen tarpeiden toteutumisen kustannustehokkaalla ja kaupungin strategiaohjelman valintoja toteuttavalla tavalla. Kaupunkitilan tiivistäminen raideliikenteen solmukohdissa ja bulevardisoinnilla sekä liikkumisen painopisteen siirtäminen entistä vahvemmin joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn suuntaan ovat edellytys Helsingin kestäväälle kasvulle ja liikennejärjestelmän toimivuudelle. Koska kaavaehdotus ei sisällä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toteutuksen näkökulmasta muutoksia suhteessa aiempaan kaavaluonnokseen, on lausunto saman sisältöinen, kuin 26.2.2015 johtokunnan antama lausunto koskien Helsingin yleiskaavaluonnosta (HEL 2012-012586 T 10 03 02 00).

HKL:llä Helsingin metro- ja raitioliikenteen tuottajana sekä asema- ja ratainfrastruktuurin omistajana on merkittävä rooli raideliikenteen ympäristön houkuttelevuuden ja sitä kautta tiivistämisen onnistumisen varmistajana. HKL haluaa myös osaltaan varmistaa kävelyn ja pyöräilyn sekä muiden kestävien liikennemuotojen kehittymisen Helsingissä. Yleiskaavan raideliikenneverkon toteutuminen tarkoittaisi Helsingin raitioliikenneverkon moninkertaistumista nykyiseen verrattuna.

Runkolinjamaisten raitioteiden toteutuminen edellyttää muutosta siihen tapaan, jolla raitioteitä on viime vuosikymmeninä Helsingissä suunniteltu ja toteutettu: Raitioliikenteelle on varattava nykyistä enemmän tilaa katutilassa ja sen toimintaympäristö on muutenkin suunniteltava siten, että se palvelee tavoitettaan nopeana yhteytenä. Tämä aiheuttaa myös vastaavia muutostarpeita nykyiselle raitiotieverkolle. Laajeneva raitiotiejärjestelmä tarvitsee lisäksi uusia varikoita, joiden tarvitsemaan tilaan tulee kaavoituksessa jatkossa varautua.

Johtokunta pitää tärkeänä, että investointien ja kaupungin budjetin suunnittelussa kaupunkiraideliikenteen osalta huomioidaan riittävät ja oikea-aikaiset investoinnit, jotta yleiskaavan rakentamismahdollisuudet toteutuvat odotetulla tavalla. Yleiskaavan toteutuksen ohjelmointi ja asemakaavoituksen vaiheistus on tärkeää, jotta kyetään paremmin ennakoidaan ja suunnittelemaan kaupungin liikenneverkkoa kustannustehokkaasti ja oikea-aikaisesti uusille ja tiivistettäville alueille.

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310



14.6.2016

Ykp/1

karoliina.rajakallio(a)hel.fi

Nuorisolautakunta 18.02.2016 § 23

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Lausunto

Nuorisolautakunta antoi kaupunkisuunnittelulautakunnalle Helsingin uudesta yleiskaavasta seuraavan lausunnon:

Yleiskaava on pitkän aikavälin maankäytön suunnitelma, jolla ohjataan kaupungin yhdyskuntarakenteen, asumisen, liikenteen ja yritystoiminnan kehittämistä. Yleiskaava on luonteeltaan strateginen ja pääpiirteittäinen asiakirja, joka määrittää Helsingin keskeiset muutosalueet. Helsingissä yleiskaava laaditaan noin kymmenen vuoden välein. Nykyinen yleiskaava sai lainvoiman vuonna 2007.

Yleiskaavan johdannossa määritetään, että yleiskaavan tärkeimpänä tehtävänä on mahdollistaa kaupunkilaisille jatkossakin hyvän kaupunkielämän edellytykset ja yrittämiselle vahva perusta tiivistyvän, kestävä, joukkoliikenteeseen tukeutuvan kaupunkirakentamisen keinoin samalla säilyttäen Helsingin erityispiirteet. Yleiskaavan mukaan hyvään kaupunkielämään liittyy riittävä asuntotuotanto, palvelujen saatavuus, palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuus sekä viihtyisä ja turvallinen kaupunkiympäristö ja riittävät virkistysalueet. Tulevaisuuden Helsinki voidaan myös nähdä hyvin toimivana ja resurssien käytön kannalta tehokkaasti johdettuna kaupunkina, jossa vaikutukset ovat ympäristön kantokyvyn kannalta kohtuulliset ja hyväksyttävät.

Yleiskaava määrittää Helsingin kasvun mahdollistamalla laajan asuntotuotannon ja yritysten toimintaedellytykset. Yleiskaavassa varaudutaan 860 000 asukkaaseen ja 560 000 työpaikkaan vuonna 2050. Tämä tarkoittaa 250 000 uutta asukasta ja noin 180 000 työpaikkaa lisää nykyiseen tilanteeseen. Yleiskaavan visiossa Helsinki nähdään verkostokaupunkina, johon kuuluvat laajentunut kantakaupunki, esikaupunkien keskustat ja niiden väliset raideliikenteen yhteydet. Kaupunkia tiivistetään kaikkialla, erityisesti raideliikenteen asemien, liikenteen solmukohtien, valtavyölien varsien sekä merkittävien pysäkkien ympäristöissä. Yksi suurimpia uusia rakentamisalueita kaupunkibulevardien varsien lisäksi on Malmin lentokenttäalue.

Helsingin uusi yleiskaava, kaupunkikaava, luo laajan ja pitkän kehityskaaren Helsingin seuraavien vuosikymmenten kehitykselle. Samalla kun kaava määrittelee kaupungin maankäytön, asumisen ja liikenteen suuret ratkaisut, suuntaa se välillisesti palvelujen sijoittumista. Myös



nuorisoasiainkeskuksen toiminnoille ja toiminnan peruseriaatteille yleiskaava antaa selkeitä suuntia.

Nuorisolautakunnan näkökulmasta yleiskaavan linjaukset ovat myönteisiä. Asumisen ja palvelujen keskittäminen liikenteen solmukohtiin joukkoliikenteen reittien varrelle on nuorisotoimen pitkäaikaisen palveluverkon kehittämisen ja myös kaupungin toiminta- ja tilastrategian mukaista. Kun nuorten toimintoja kohdennetaan sinne, missä nuoret ja muut asukkaat jo liikkuvat ja toimivat, voidaan palvelujen piiriin saada aikaisempaa enemmän nuoria. Samalla nuorille avautuu uusia tilaisuuksia tuottaa toisille nuorille heitä kiinnostavia toimintoja. Palvelujen tuottamiseen voidaan yhdistää myös kumppaneiden voimavaroja. Resurssien yhdistämisellä voidaan saada aikaan entistä monipuolisempaa toimintamahdollisuuksien tarjontaa tehokkaalla tavalla.

Nuorisolautakunta pitää erinomaisena lähtökohtana, että uuden yleiskaavan mukaisesti katuverkolle järjestetään hyvien käytäntöjen mukaiset pyöräilyolosuhteet. Kaiken liikkumisen perustana ovat kävely ja pyöräily, koska ne ovat osa jokaista matkaketjua. Yhtenä käytännön toimenpiteenä tämän toteuttamiseksi rakennetaan lisää laatukäytäviä, baanoja, jotka tarjoavat suoria ja turvallisia yhteyksiä asumisen, työpaikkojen ja oppilaitosten välille. Toisaalta myös pyöräilyn ja jalankulun erottelu on tärkeää, koska tavoitteiden mukainen pyöräilyn lisääntyminen ei saa aiheuttaa kasvavaa turvattomuutta jalankulkijoille

Kolmas nuorisolautakunnan mielestä merkittävä yleiskaavan periaate tukee nuorten täysivaltaista kansalaisuutta ja laajaa osallistumista. Se on tulevan verkostokaupungin ytimeen kuuluva joukkoliikennejärjestelmä. Se perustuu säteittäiseen raideliikenteeseen, jota tukevat tiheät poikittaiset yhteydet paikallisten keskustojen ja lähikeskusten välillä. Jatkossahan Helsingillä ei ole enää yhtä keskustaa, vaan yleiskaavassa hahmoteltu verkostomainen kymmenen esikaupunkikeskustan kokonaisuus. Joukkoliikenteen merkitys nuorille kaupungissa liikkumisen mahdollistajana korostuu erityisesti talvella, jolloin kevyen liikenteen olosuhteet ovat epäsuotuisia. Nuorten lähiliikkumista yleiskaava tukee vahvasti, kun sillä luodaan turvallista kävely- ja pyöräily-ympäristöä. Näin kodin, koulun, kavereiden ja harrastusten välillä liikkuminen tehdään mahdollisimman luonnolliseksi ja helpoksi.

Myönteisenä valintana nuorisolautakunta pitää asunto- ja muun rakentamisen keskittämistä suurten liikenneväylien, muun muassa kaupunkibulevardien varteen ja aluekeskustoihin, jolloin voidaan säästää mahdollisimman paljon nykyisiä viheralueita. Helsinki on yleiskaavan mukaan viherverkostokaupunki. Kaupungin sisällä säteittäisiä virkistysalueita täydennetään poikittaisilla viheryhteyksillä. Hyvänä tavoitteena nuorisolautakunta näkee, että nuorille tärkeitä luontokokemuksia anta-



vat virkistysalueet, lähivirkistysalueet, meri ja virkistyspalvelut ovat helposti myös heidän saavutettavissa. Nuorisolautakunta pitää tärkeänä, että yleiskaavan jatkovalmistelussa huomioidaan riittävästi kohtuuhintaisen vuokra-asumisen kaavoittaminen. Kaupunkibulevardien osalta on jatkosuunnittelussa huomioitava terveysriskit (esim. hiukkaspäästöt ja melu), joita asumisen runsas lisääminen vilkkaasti liikennöityjen kaupunkibulevardien lähelle, voi erityisesti lapsille ja nuorille tuoda.

Nuorisolautakunnan näkemyksen mukaan Helsingin uusi yleiskaava tuo kaiken kaikkiaan nuorten ja nuorten aikuisten kannalta hyviä linjauksia kaupungin kehittämiseen. Kaupungin rakenne tiivistyy, kun palvelut monipuolistuvat uusien kaupunginosakeskusten rakentumisen kautta. Tiheä liikenneverkko kytkee asumisen, palvelut, koulutuspaikat, työmahdollisuudet ja harrastamisen yhdeksi kokonaisuudeksi. Samanaikaisesti uuden urbaanin kehityksen kanssa yleiskaavan mukaan huolehditaan riittävästä viher-, virkistys- ja liikunta-alueista ja niiden hyvästä saavutettavuudesta. Nuorisolautakunta pitää lisäksi erittäin tärkeänä, että nuorten osallisuuden monipuoliset mahdollisuudet varmistetaan yleiskaavan jatkotyössä ja käytäntöön viemisen kaikissa vaiheissa.

Käsittely

18.02.2016 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Lautakunta päätti yksimielisesti Korkkulan ehdotuksesta Ingervon kannattamana lisätä kohdan yhdeksän (9) jälkeen virkkeen: "Nuorisolautakunta pitää tärkeänä, että yleiskaavan jatkovalmistelussa huomioidaan riittävästi kohtuuhintaisen vuokra-asumisen kaavoittaminen."

Lautakunta päätti yksimielisesti Ingervon ehdotuksesta Korkkulan kannattamana muuttaa kohdassa yhdeksän (9) olevan lauseen seuraavaan muotoon: "Hyvänä tavoitteena nuorisolautakunta näkee, että nuorille tärkeitä luontokokemuksia antavat virkistysalueet, lähivirkistysalueet, meri ja virkistyspalvelut ovat helposti myös heidän saavutettavissa."

Lautakunta päätti yksimielisesti Ingervon ehdotuksesta Korkkulan kannattamana lisätä kohdan yhdeksän (9) loppuun seuraavan virkkeen: "Kaupunkibulevardien osalta on jatkosuunnittelussa huomioitava terveysriskit (esim. hiukkaspäästöt ja melu), joita asumisen runsas lisääminen vilkkaasti liikennöityjen kaupunkibulevardien lähelle, voi erityisesti lapsille ja nuorille tuoda."

Kantolan vastaehdotus raukesi kannattamattomana.

Kantola jätti päätökseen eriävän mielipiteen.



Vastaehdotus:

Vesa Korkkula: Kohdan (9) jälkeen lisätään virke: Nuorisolautakunta pitää tärkeänä, että yleiskaavan jatkovalmistelussa huomioidaan riittävästi kohtuuhintaisen vuokra-asumisen kaavoittaminen.

Kannattaja: Sirkku Ingervo

Vastaehdotus:

Helena Kantola: (4) [poistetaan] Yksi suurimpia uusia rakentamisalueita kaupunkibulevardien varsien lisäksi on Malmin lentokenttäalue.

(6) Nuorisolautakunnan näkökulmasta yleiskaavan linjaukset ovat yleisellä tasolla myönteisiä. Asumisen ja palvelujen keskittäminen liikenteen solmukohtiin joukkoliikenteen reittien varrelle on nuorisotoimen pitkäaikaisen palveluverkon kehittämisen ja myös kaupungin toiminta- ja tilastrategian mukaista. Kun nuorten toimintoja kohdennetaan sinne, missä nuoret ja muut asukkaat jo liikkuvat ja toimivat, voidaan palveluista tehdä entistä vetovoimaisempia ja saada toimintaan mukaan aikaisempaa enemmän nuoria ja yhteistyökumppaneita. Resurssien yhdistäminen tehostaa ja monipuolistaa toimintamahdollisuuksia.

(7) Nuorisolautakunta pitää kannatettavana ajatusta siitä, että uuden yleiskaavan mukaisesti katuverkolle järjestetään hyvien käytäntöjen mukaiset pyöräilyolosuhteet. Kävely ja pyöräily ovat julkisen liikenteen ja yksityisautoilun tavoin osa matkaketjua. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on tarpeellista rakentaa lisää laatukäytäviä, baanoja, jotka tarjoavat suoria ja turvallisia yhteyksiä asumisen, työpaikkojen ja oppilaitosten välille. Yleiskaavan mukaiset turvalliset kävely- ja pyörätiet tukevat vahvasti nuorten lähiliikkumista. Kodin, koulun, kavereiden ja harrastusten välillä liikkuminen tehdään mahdollisimman luonnolliseksi ja helpoksi. Pyöräilyn ja jalankulun lisääntyminen ei kuitenkaan saa aiheuttaa kasvavaa turvattomuutta jalankulkijoille eikä vaaratilanteita muulle liikenteelle. Suunnitelmissa on kiinnitettävä huomiota ympäristössä asuvien turvallisuuteen niin, että uusien reittisuunnitelmien yhteydessä varmistetaan hätä- ja pelastusajoneuvoille esteetön kulku kohteisiinsa.

(8) Yleiskaavan linjaus verkostokaupungin ytimeen kuuluvasta joukkoliikennejärjestelmästä tukee nuorten täysivaltaista kansalaisuutta ja laajaa osallistumista. Paikallisia keskuksia ja lähikeskustoja yhdistävä säteittäin ja poikittain kulkeva raideliikenne mahdollistaa nuorille hyvät liikkumismahdollisuudet erityisesti talvella, jolloin olosuhteet kevyen liikenteen käyttämiselle ovat haastavat.

(9) Asunto- ja muun rakentamisen keskittäminen suurten liikenneväylien varteen ja aluekeskustoihin säästää mahdollisimman paljon nykyisiä viheralueita. Helsinki on yleiskaavan mukaan viherverkostokaupun-



ki. Kaupungin sisällä säteittäisiä virkistysalueita täydennetään poikittaisilla viheryhteyksillä. Nuorisolautakunta pitää tärkeänä varmistua siitä, että nuorten käytettävissä on myös jatkossa vähintään nykyisessä mitakaavassa tarjottavat luonto-, virkistys ja harrastemahdollisuudet. Nykyistä tarjontaa ei tule rajoittaa tai vaikeuttaa tarpeettomasti.

(10) Helsingin uusi yleiskaavan linjaukset ovat nuorten ja nuorten aikuisten kannalta kaiken kaikkiaan hyviä. Uusien kaupunginosakeskusten sekä tiiviin ja monipuolisen liikenneverkon ansiosta asuminen, palvelut, koulutuspaikat, työmahdollisuudet ja harrastamisen tiivistyy yhdeksi kokonaisuudeksi. Kun yleiskaavassa samanaikaisesti huolehditaan riittävästä viher-, virkistys- ja liikunta-alueista ja niiden hyvästä saavutettavuudesta, Helsinki tarjoaa nuorten hyvinvoinnille hyvät lähtökohdat. Nuorisolautakunta pitää siitä huolimatta tärkeänä, että nuorten osallisuus mahdollistetaan myös jatkossa yleiskaavan valmistelussa ja sen käytännön toteutuksessa.

Vastaehdotus:

Sirkku Ingervo: (9kpl loppuun) Kaupunkibulevardien osalta on jatko-suunnittelussa huomioitava terveysriskit (esim. hiukkaspäästöt ja melu) , joita asumisen runsas lisääminen vilkkaasti liikennöityjen kaupunkibulevardien lähelle, voi erityisesti lapsille ja nuorille tuoda.

Kannattaja: Vesa Korkkula

Vastaehdotus:

Sirkku Ingervo: (9) Hyvänä tavoitteena nuorisolautakunta näkee, että nuorille tärkeitä luontokokemuksia antavat virkistysalueet, lähivirkistysalueet, meri ja virkistyspalvelut ovat helposti myös heidän saavutettavissa..

Kannattaja: Vesa Korkkula

Vastaehdotus:

Sirkku Ingervo: (6) Tyttöjen suosimille koira- ja hevosharrastuksille on hyvä kaavoittaa jatkossa riittävästi tilaa ja mahdollisuuksia mm. Tuomarinkylän kartanon alueella.

Kannattaja: Vesa Korkkula

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: (6) Tyttöjen suosimille koira- ja hevosharrastuksille on hyvä kaavoittaa jatkossa riittävästi tilaa ja mahdollisuuksia mm. Tuomarinkylän kartanon alueella.



14.6.2016

Ykp/1

Jaa-äännet: 6

Benjamin Ellenberg, Fatbardhe Hetemaj, Olli Isoaho, Timo Kontio, Sanna Lehtinen, Stella Qin

Ei-äännet: 3

Sirkku Ingervo, Helena Kantola, Vesa Korkkula

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Esittelijä

nuorisotoimenjohtaja
Tommi Laitio

Lisätiedot

Harri Taponen, erityissuunnittelija, puhelin: 310 89036
harri.taponen(a)hel.fi

Taidemuseon johtokunta 16.02.2016 § 8

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Päätös

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt taidemuseolta lausunnon 15.2.2016 mennessä Helsingin yleiskaavaehdotuksesta.

Taidemuseon johtokunta päätti antaa seuraavan lausunnon kaupunkisuunnitteluvirastolle.

Helsingin uusi yleiskaava tähtää mm. kaupungin asuinalueiden tiivistämiseen, virkistysalueiden laadun varmistamiseen ja kaupunkibulevardien toteuttamiseen.

Taidemuseolla on vankka kokemus ja asiantuntijuus julkisen taiteen tuomisesta kaupunkitilaan. Taidemuseo tulee antamaan oman panoksensa yleiskaavan onnistuneelle toteutumiselle siinä vaiheessa, kun suunnittelu siirtyy asemakaavavaiheeseen.

Taidemuseo on yhdessä muiden virastojen kanssa kehittänyt useita toimivia prosesseja joiden avulla uusille ja vanhoille asuinalueille voidaan toteuttaa julkisen taiteen hankkeita.

Taidemuseo voi toteuttaa teoksia taidemuseon julkisen taiteen määrärahalla. Uusia julkisia taideteoksia otetaan myös vastaan lahjoituksina



14.6.2016

Ykp/1

eri toimijoilta. Helsingissä sovelletaan laajasti prosenttirahaperiaatetta, jolloin monissa talonrakennushankkeissa sekä merkittävässä puisto- ja katuhankkeissa voidaan osaa rakennusmäärärahoista käyttää julkiseen taiteeseen. Lisäksi voidaan projektialueilla eli uusilla asuinalueilla soveltaa prosenttiperiaatetta siten, että tonttien ostajat ovat mukana rahoittamassa taiteen hankkimista alueelle.

Kaikissa edellä mainituissa prosesseissa taidemuseolla on keskeinen rooli taiteen asiantuntijana. Näillä eri tavoilla hankitut teokset liitetään yleensä valmistuttuaan taidemuseon kokoelmiin ja hallintaan.

Julkisten taidehankkeiden onnistumisen kannalta on tärkeää, että taidemuseoon ollaan yhteydessä jo suunnittelun varhaisimmassa vaiheessa.

Taidemuseo katsoo, että onnistunut taiteen integroiminen julkiseen tilaan edesauttaa kaupunginosien ja alueiden vahvan oman identiteetin luomista. Julkinen taide on osatekijä alueiden eriarvoistumisen estämisessä. Julkisen taiteen avulla luodaan viihtyisää ja kiinnostavaa kaupunkitilaa.

Lausunto kaupunkisuunnitteluvirastolle.

Esittelijä

taidemuseon johtaja
Maija Tanninen-Mattila

Lisätiedot

Elina Leskelä, intendentti, puhelin: 310 87043
elina.leskela(a)hel.fi
Klas Fontell, projektisuunnittelija, puhelin: 310 87047
klas.fontell(a)hel.fi

Tietokeskus 12.2.2016

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Tietokeskuksen lausunto Helsingin yleiskaavasta

Tietokeskuksen asiantuntijat ovat osallistuneet Helsingin uuden yleiskaavan valmisteluun ja työprosesseihin tuottamalla pitkän aikavalin väestöennusteen, tilasto- ja tutkimustietoa sekä antamalla tietopalvelua. Siten tietokeskuksella ei ole erityistä lausuttavaa Helsingin uuden yleiskaavan luonnoksesta

Lisätiedot



14.6.2016

Ykp/1

Timo Cantell, johtaja, puhelin: 310 73362
timo.cantell(a)hel.fi

Teknisen palvelun lautakunta 11.02.2016 § 24

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Lausunto

Teknisen palvelun lautakunta antoi kaupunkisuunnitteluvirastolle Helsingin yleiskaavaluonnoksesta seuraavan lausunnon:

Yleiskaavaluonnos visioi kaupungistumisen voimakkaaseen kasvuun samalla painottaen myös viihtyisiä virkistys-, viher- ja ranta-alueita. Tämä luo uudenlaisia haasteita kaupungin liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiselle sekä viher- ja vesialueiden ylläpidolle. Teknisen lautakunnan mielestä yleiskaavaluonnoksen toteutuksessa tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida lautakunnan alaisten toimijoiden asiantuntijuutta, jotta tulevaisuuden Helsingistä myös käytännössä tulee toimiva, turvallinen ja viihtyisä.

Yleiskaavaluonnoksen tausta-aineistoa on kattavasti ja se on ollut helposti saatavilla, silti osa selvityksissä esitetyistä aiemman lausunnon antamisen jälkeen valmistuneista raporteista ei ollut käytettävissä lausuntoa annettaessa.

Yleiskaavaluonnos liikenneväylien talvikunnossa- ja puhtaanapidon kannalta

Kaupunkibulevardeille (nykyisiä monikaistaisia pääkatuja tai teitä) yleiskaavassa pyritään sijoittamaan kaikkien liikennemuotojen päävirrat ja liikennemäärien odotetaan kasvavan nykyisestä, varsinkin aluekeskustojen väleillä. Tällöin korostuu näiden väylien ympärivuorokautisen liikenteen sujuvuuden turvaaminen. Koska kaupunkibulevardeille on esitetty joukkoliikenteen pääväyliä ja jokaiselle liikennemuodolle on varattu oma tilansa, tulee nykyisistä väylistä erittäin tiiviitä ja häiriöherkkiä. Kaupunkibulevardien huoltoliikenteeseen ja mahdolliseen pysäköintiin tulee kiinnittää huomiota, jotta esimerkiksi ilmanlaadun hallinta katupölyä vähentämällä onnistuu aiempaa paremmin.

Yleiskaavaselostuksessa on todettu, että kaupunkibulevardit kuuluvat ylläpitokustannuksiltaan korkeimpaan luokkaan ja ylläpitokustannuksia on arvioitu tarkemmin yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arviointiselvityksessä.

Kaupunkibulevardien talvikunnossapito korostuu, mikä tarkoittaa sataneen lumen välitöntä auraamista ja poistamista sekä runsasta liukkaudentorjuntaa. Ympäristön kannalta ylläpitotöitä tulee tehdä enemmän



ruuhka-aikojen ulkopuolella ja varsinkin yöaikana, joka aiheuttaa yöaikaista melua kaupunkibulevardin ympäristöön. Tämä tulisi huomioida asuntorakentamisessa. Nopeutuva lumen poistaminen aiheuttaa painetta lumen loppusijoitukselle tai -käsittelylle. Koska ylläpitotöiden tarve lisääntyy, tulevat ylläpitokustannukset todennäköisesti nousemaan erilaisen kaluston sekä useampien ylläpitokertojen vuoksi. Rungas ja välttämätön liukkaudentorjunta tulee huomioida valittaessa kaupunkibulevardien puita ja muita viherkasveja, jotta ne kestävät liikenneväylillä käytettävät liukkaudentorjunta-aineet. Lisääntyvän citylogistiikan ja joukkoliikenteen ympärivuorokautisen toimivuuden merkitys tulee korostumaan yleiskaavan toteutuksen aikana. Yleiskaavan toteutuessa on selvitettävä, mikä on toimivuuden ja korkean laadun parhaiten takaava ylläpidon tuotantotapa tulevaisuudessa. Stara suosittelee Helsinkiin yhden vastuullisen toimijan mallia, jolloin mm. ylläpidon johtaminen, asiakaspalautteiden käsittely ja reagointi olisi yksinkertaisempaa ja tehokkaampaa. Lisäksi kyseisellä mallilla saadaan kaupungin arvojen mukaisesti hyödynnettyä ja kasvatettua paikallisia pieniä palveluntuottajia.

Katualueilla tapahtuvan pysäköinnin tehostuminen ja pysäköintipaikkojen väheneminen osana pysäköintipolitiikan toteuttamista tulee osaltaan helpottamaan talvikunnossa- ja puhtaanapitoa. Polkupyörien pysäköinti tulee lisääntymään ja niiden pysäköintiratkaisuihin tulee kiinnittää ylläpitotoimien osalta myös huomiota. Pyörien pysäköinti katualueella on haaste varsinkin talvikunnossapidolle. Teknisen palvelun lautakunta näkee, että tärkeimmillä väylillä kadunvarsipysäköintiä tulee välttää ja pysäköinti olisi pidettävä tonteilla.

Yleiskaavassa tulee huomioida aiempaa tarkemmin myös ilmastonmuutoksen vaikutukset, mikä tarkoittaa Helsingin alueella suurempaa sademäärää ja talviaikana mahdollisesti suurempia, mutta varsinkin vaihtelevampia lumimääriä. Lumen loppusijoituspaikkojen riittävyys on runsaina lumitalvina ollut ongelma ja rakentamispalvelu on joutunut yhdessä rakennusviraston kanssa perustamaan väliaikaisia lumen loppusijoituspaikkoja nopeasti etsittyihin tyhjiin paikkoihin eri puolilla kaupunkia. Tiiviissä kantakaupungissa lumen poistaminen on tärkeää ja onkin selvitettävä miten lumilogistiikka jakautuu tehokkaimmin paikallisiin lumenpoistotekniikoihin ja pysyviin sulattaviin tai varastoiiviin lumen vastaanottojärjestelyihin. Teknisen palvelun lautakunta näkee hyvänä, että kantakaupunkia palvelevan Hernesaaren lumen loppusijoituspaikan on esitetty säilyvän yleiskaavaluonnoksessa. Vaikka erilaisia lumen loppukäsittelytapoja on selvitetty, on lumen mereen kaato kokonaistaloudellisesti ja ympäristöllisesti vieläärkevin vaihtoehto.

Tiivistyvä kaupunkirakenne aiheuttaa muutoksia ylläpitokalustossa ja konemateriaalin sopeuttaminen on nykyisellä investointitahdilla hidasta.



Tämä huomioidaan Staran kalustostrategiassa ja tulevissa kalustohankinnoissa ja -kilpailutuksissa.

Yleiskaavaluonnos fyysisten rakenteiden kunnossapidon kannalta

Vastaavasti kuten talvikunnossa- ja puhtaanapidossa, myös fyysisten rakenteiden kunnossapidon toimivuuden tärkeys korostuu tiiviissä kaupunkirakenteessa. Fyysiset rakenteet rikkoutuvat ajan myötä ja ne on korjattava, mistä aiheutuu tilapäistä häiriötä liikennejärjestelmään. Ahtaiden pääväylien kunnossapitotöitä joudutaan tulevaisuudessa tekemään enemmän yöaikana, jottei liikkumista häiritä. Tämä aiheuttaa myös kustannusten nousua.

Yleiskaavaluonnos yleisten alueiden rakentamisen kannalta

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään runsaasti lisärakentamista olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Rakentaminen aiheuttaa häiriöitä liikenteeseen ja rakennuskohteen olemassa olevaan ympäristöön. Edellytykset Helsingin esimerkilliselle toiminnalle rakennetussa ympäristössä perustuvat turvallisiin ja sujuviin liikennejärjestelyihin sekä rakennuskohteiden hyvin suunniteltuun materiaalilogistiikkaan. Yhden vastuullisen toimijan malli voisi olla soveltuva ratkaisu tämän toteuttamiseen kokonaistaloudellisesti.

Yleiskaavaluonnos virkistys- ja viheralueiden ylläpidon kannalta

Yleiskaavaluonnoksessa korostetaan Helsingin toimivia ja viihtyisiä virkistys- ja viheralueita. Viheralueiden käyttö lisääntyy, mikä kuluttaa niitä ja aiheuttaa todennäköisesti roskaantumista. Tämä mitä todennäköisimmin lisää kustannuksia nykyisestä.

Yleiskaavaehdotus tuo vahvasti esille merellisyyden merkityksen Helsingille. Meri on osa Helsingin imagoa, josta syntyy myönteisiä taloudellisia vaikutuksia. Erityisesti ranta-alueiden virkistyskäyttö korostuu. Tasokkaan merellisyyden ylläpito edellyttää saaristo- ja merialueiden lisääntyvää käyttöä palvelevien merellisen huollon tukikohtien osoittamista.

Staran meri- ja saaristoalueiden työyksikkö huolehtii Helsingin meri- ja saaristoalueen vesistön ja rantojen puhtaanapidosta sekä saariston jätehuollosta. Yksikön työalukset ovat tärkeänä osana kaupungin varautumista öljyntorjuntaan. Yhteistyö eri viranomaisien kanssa on tiivistä, alusten ammattihenkilöstö ja kansimiehistö on koulutettu öljyonnettomuuksien varalle. Työkohteiden saavutettavuuden ja toiminnan kustannustehokkuuden takia olisi pysyvän tukikohtien sijoituspaikka löydyttävä riittävän keskeiseltä sijainnilta, joka ei kuitenkaan kohtuuttomasti häiritse naapuruston asutusta eikä kaupunkikuvaa. Merellisen jätehuol-



lon toiminta vaatii toimiakseen huoltolaituripaikan nostureineen ja maa-
liikenneyhteyksineen. Lisäksi tarvitaan tilaa miehistön huoltoon ja öljyn-
torjunta- sekä jätahuoltokaluston säilytykseen.

Yleiskaavaa tarkentavassa Merellisen Helsingin teemakartassa (KSV
2014:15) on esitettyä huoltopisteitä, eli saaristoa ja merialueita palve-
levien huoltotoimintojen, rakennelmien ja ramppien alueita sekä merel-
lisiä tukikohtia, jotka ovat merellisten palvelujen ja meri- ja saaristoalu-
een yhdyskuntateknistä- ja energiahuoltoa sekä öljyntorjuntaa palvele-
vien rakennusten ja toimintojen alueita. Mantereen puolelle on Kruunu-
vuorenrantaan merkitty merellinen tukikohta, luonnoksessa esitetty
Santahaminan tukikohta on tukikohdan paikkana poistettu. Jätteidenkä-
sittelyä sisältävän tukikohdan sijoittaminen Kruunuvuorenrannan asu-
tuksen välittömään läheisyyteen aiheuttaisi hyvin todennäköisesti asuk-
kaiden vastustusta ja kaupunkikuvallisista syistä ylimääräisiä rakenta-
miskuluja, jotka estävät toiminnan kannattavan harjoittamisen. Staran
tarvitseman huoltotukikohdan ympäristöä vähiten häiritsevä sijoittumis-
paikka olisi jonkin olemassa olevan pientelakkatoiminnan yhteydessä.
Tällainen kohde olisi esimerkiksi Mustikkamaan pohjoisrannalla, jonne
teemakartassa on merkitty merellinen huoltopiste. Virkistys- ja matkai-
lupalvelujen alueelle sijoittuvana ei merellisen huoltopisteen merkintä
ole riittävä takaamaan Staran tarvitseman huoltotukikohdan sijoittumis-
ta, vaan tarvittava merkintä olisi merellinen tukikohta.

Yleiskaavaluonnos teknisten huoltoalueiden ja tukikohtien kannalta

Tiivistyvän kaupungin huoltotoimintojen rooli tulee olemaan yhä tär-
keämpää. Teknisen palvelun lautakunta kiinnittää huomiota, ettei huol-
toalueiden riittävydestä nyt tai tulevaisuudessa ollut esitetty selvitystä
tausta-aineistossa. On ymmärrettävää, että vain suurimmat yhdyskun-
tateknisten alueiden varaukset on esitetty yleiskaavakartassa, mutta tä-
mä saattaa antaa mielikuvan, että nykyisiä yhdyskuntateknisen huollon
alueita tai tukikohtia ei tulevaisuudessa tarvita.

Rakentamispalvelu on viime vuoden aikana osallistunut tukikohtaver-
koston tarkasteluun, mutta pitää tarkastelua yleiskaavaa toteutettaessa
liian suurpiirteisenä. Tämän kaltainen teknistaloudellinenselvitys olisi
elintärkeää tehdä ennen yleiskaavan toteuttamista, jotta kaupungista
saadaan tulevaisuudessa yleiskaavaluonnoksessa tavoiteltu turvalli-
nen, toimiva ja viihtyisä.

Vastaavasti kuten yleiskaavaluonnoksessa on todettu varikkoalueiden
lisätarpeista joukkoliikenteen lisääntyessä, tulisi yleiskaavassa todeta
teknisten huoltoalueiden ja varsinkin hajautettujen teknisten tukikohtien
lisätarpeista yleisten alueiden ja ylläpitotarpeen lisääntyessä. Ylläpidon
tukikohtien perustelut ovat samat kuin varikoiden hajauttamisessa, eli



tukikohtien oikeaoppinen hajauttaminen vähentää siirtokustannuksia ja suurten, kaupunkirakennetta katkovieen ja ympäristöön vaikuttavien tukikohta-alueiden tarvetta. Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa keskitetyistä tukikohdista tapahtuvien siirtoajojen nopeus oletettavasti hidastuu, jolloin työn tuottavuus heikkenee. Tämä osaltaan lisää kunnossapidon kustannuksia.

Yleiskaavaa toteutettaessa onkin selvitettävä, missä mahdolliset ylläpidon pysyvät tukikohdat sijaitsisivat tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Maailmalla maanalaiset tukikohtatilat ovat yleinen ja kustannustehokas ratkaisu ja niihin on viitattu yleiskaavan teknistaloudellisen suunnittelun raportissa, jossa viitataan myös rakennusviraston selvitykseen rakentamisen ja ylläpidon teknisen huollon alueista 2050. Tätä selvitystä ei valitettavasti löytynyt yleiskaavaluonnoksen tausta-aineistosta.

Erityisesti Kyläsaaren mutta myös Atomitien tukikohdat ovat ensimmäisenä jäämässä tiivistyvän kaupunkirakenteen keskelle ja niille olisi pikaisesti aloitettava korvaavien tilojen suunnittelu. Valitettavaa on, ettei tukikohtaverkostoa ole esitetty yleiskaavan yhdyskuntateknisen huollon liitekartassa, vaikka tukikohdat ovat kaupungin liikenteen toiminnan turvaamisen kannalta erittäin olennaisia.

Rakentamispalvelun käytössä olevista tukikohdista mahdollisen poistouhan alla rakentamisen vuoksi ovat jo mm. Tulppakuja Roihupellossa ja Kyläsaari. Kyläsaaren tukikohdasta käsin hoidetaan tiivistä kaupunkirakennetta muun muassa Kalliota ja Hakaniemeä. Tulppakujan tukikohdan toiminnot joudutaan siirtämään Vuosaaren itäosaan, eli ylläpidettävän alueen reunalle, mikä ei ole logistisesti järkevä sijainti.

Yleiskaavaluonnoksessa on huomioitava Staran ympäristönhoidon puutarhapalveluiden käytössä olevat kolme kohdetta: Talin taimisto (Ulvilankuja), Kaupunginpuutarhan alue (Hammarskjöldintie) sekä Puisto- ja katupuiden jatkokasvatusalue (Lassilan peltoalue).

Ulvilankujalla sijaitseva Talin taimisto on merkittävä kohde viherrakentamisen kasvimateriaalin, puiden, pensaiden sekä perennoiden osalta sekä toimii keskitettynä vastaanottoaikkana ulkopuolisille toimittajille.

Alueelle on hyvät yhteydet taimitoimittajien toimittamia tuotteita rekkakuormittain ja alue on lähellä kantakaupungin alueen työkohteita. Alue toimii tuotannon tukena ja puskurina. Nyt alue on luonnoksessa merkittynä asuntorakentamiseen ja parempi olisi liittää nykyisessä asemakaavassa ET-alue yhdyskuntateknisen huollon alueeksi. Viherrakentamisen ja kasvimateriaalin hankinnan kannalta sekä järkevän logistisen toiminnan näkökulmasta tuotanto tarvitsee riittävän ja toimivan alueen, joka toimii tukialueena viherrakentamiselle. Kasvilogistiikan tilavaateen merkitys korostuu yleiskaavan toteutuksen yhteydessä paitsi puistorakentami-



sen, myös erityisesti kaupunkibulevardien katuvihreän ja puuistutusten toteutuksessa.

Kaupunginpuutarhan alue on merkitty luonnoksessa virkistys- ja viheralueeksi. Kaupunginpuutarhan tuotannon ja toiminnan näkökulmasta merkintä on linjassa voimassa olevan merkinnän kanssa. Mikäli Kaupunginpuutarhan toiminta syystä tai toisesta joudutaan siirtämään toisaalle, niin yhtenä mahdollisena vaihtoehtona voisi olla nykyinen Ulvilankujalla sijaitseva Talin taimiston alue. Tämä mahdollisuus tukee Talin taimiston alueen merkitsemistä yhdyskuntateknisen huollon alueeksi.

Lassilan peltoalue Konalassa on tärkeä yksittäisten isojen puisto- ja katupuiden jatkokasvatusalue, jota on kehitetty pitkäjänteisesti. Kaavaehdotuksessa esitettyjen kaupunkibulevardien rakentamisen yhteydessä tulee katupuiden tarve lisääntymään merkittävästi. Siirrettäviä isoja puita ei vapailta markkinoilta ole ostettavissa. Alue toimii myös puskurivara-astona, josta saadaan nostettua isompi puuyksilö nopeasti rakennuskohteeseen tarvittaessa. Alue myös reunustaa Mätäjokea ja sen ympäröimää viheraluetta ja on luonteva osa viheraluetta.

Samalla teknisen palvelun lautakunta päätti tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Käsittely

11.02.2016 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijän muutokset:

Lisätään kappaleen kymmenen loppuun uusi lause: "Tämä aiheuttaa myös kustannusten nousua."

Lisätään kappaleen kahdeksantoista loppuun uusi lause: "Tämä osaltaan lisää kunnossapidon kustannuksia."

Esittelijä

vs. toimitusjohtaja
Hannu Halkola

Lisätiedot

Ville Alatyppö, yksikönjohtaja, puhelin: 310 39943
ville.alatypko(a)hel.fi
Jouko Laakso, yksikönjohtaja, puhelin: 310 39250
jouko.laakso(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 11.02.2016 § 46

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00



Lausunto

Kiinteistölautakunta antoi kaupunkisuunnittelulautakunnalle Helsingin yleiskaavaehdotuksesta seuraavan lausunnon:

Tiivistelmä

Yleiskaavan tavoitteet ovat sekä kunnianhimoisia että kannatettavia. Tavoitteiden toteuttamiseen liittyy kuitenkin sekä taloudellisia että toteutukseen liittyviä haasteita ja riskejä.

Yleiskaavaehdotuksessa on osoitettu uusia rakentamismahdollisuuksia etenkin kaupunkibulevardien varsille ja niiden lähiympäristöön. Kaupunkia tiivistetään tehokkaasti myös esikaupunkialueilla, erityisesti rai-deliikenteen asemien ja solmukohtien ympäristössä. Uutta asuntora-kentamista on kaavassa osoitettu noin 260 000 asukkaalle. Lisäksi eh-dotuksessa esitetään merkittävästi uusia rakentamismahdollisuuksia lii-ke- ja toimitiloille sekä kaupalle. Tämä antaa hyvän mahdollisuuden to-teuttaa tiivistä kantakaupunkimaista rakentamista.

Vaikka tehokas rakentaminen onkin kannatettavaa, niin toteuttamiseen liittyy monia haasteita, jotka saattavat hidastaa alueiden rakentamista. Mikäli yleinen taloussuhdanne ja kaupungin taloudellinen tilanne pysyy jatkossakin heikkona, on vaarana että toteuttamisen edellyttämät inves-toinnit viivästyvät ja heikentävät näin seuraavien vuosien asuntotuotan-totavoitteita. Myös alueiden toteutuskustannukset nousevat helposti etenkin rakenteellisen pysäköinnin aiheuttamien kustannusten vuoksi.

Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa on mahdollista luoda edellytykset tavoitteiden suunnitelmalliselle toteutukselle, joten ohjelmassa tulisi kattavasti ja luotettavasti selvittää maankäyttöratkaisujen toteuttami-sesta aiheutuvat kaupungin investointitarpeet. Ohjelma tulee myös kyt-keä tiiviisti kaupungin investointiohjelmiin, jotta alueiden toteutusjärjes-tys on realistinen.

Yleiskaavaehdotuksen tavoitteiden toteuttaminen luo haasteita asema-kaavoitukselle, kaupungin maanhankinnalle ja -luovutukselle sekä tont-tien rakentamiselle ja kaupungin taloudelle.

Lautakunta puoltaa yleiskaavaehdotuksen hyväksymistä jäljempänä esitetyin huomion.

Lautakunta pitää tärkeänä, että investointien ja kaupungin budjetin suunnittelussa muun muassa julkisen liikenteen ja lähipalveluiden osal-ta huomioidaan riittävät ja oikea-aikaiset investoinnit, jotta yleiskaavan rakentamismahdollisuudet toteutuvat odotetulla tavalla.



Kaupunkibulevardit ja asuntotuotanto

Yleiskaavaehdotuksessa suuri osa esitetystä asuntorakentamispotentialista sijoittuu moottoritiemäisten sisääntuloväylien tilalle rakennettavien kaupunkibulevardien varsille. Lautakunta pitää po. ratkaisumallia kannatettavana, mutta kaupunkibulevardien toteutumiseen sisältynee kuitenkin merkittäviä teknistaloudellisia haasteita ja riskejä, joiden vuoksi näiden alueiden toteutuminen saattaa pitkittyä.

Lähtökohtaisesti nykylainsäädännön ja -määräysten mukaan asuinrakennukset on rakennettava kokonaisuutena siten, että ihmisten oleskeluvyöhykkeellä saavutetaan tavanomaisissa sääolosuhteissa ja käyttötilanteissa terveellinen, turvallinen ja viihtyisä sisäilmasto. Ilmanlaadulle asetetut raja- ja ohjearvot eivät saa ylittyä myöskään bulevardityyppisillä kaduilla, joihin on suunniteltu jalkakäytäviä tai pyöräteitä. Asuinrakentamisen sekä välittömästi tähän liittyvän oleskelualueen tulee siis muodostaa elinympäristö, jossa ilman epäpuhtaudet eivät kuormita asukkaita.

Kaupunkibulevardin yhteydessä toteutettava asuntotuotanto on suunniteltava sekä pienhiukkasia että liikennemelua vastaan siten, että rakentaminen täyttää asetetut määräykset ja raja-arvot. Kortteleiden, rakennusten ja niiden pihojen tulee olla toimivia, turvallisia ja terveelliseksi todettuja ilmanlaadun kannalta sekä määräysten mukaisesti suojattuja myös liikennemelun kannalta. Tämä asettaa erityisiä vaatimuksia eri toimintojen sekä kaavoitusvaiheen suunnittelulle että myös asuinkortteleiden ja asuntojen rakennussuunnittelulle. On syytä huomata, että esimerkiksi melun torjunnan kannalta parhaat suunnitteluratkaisut voivat olla ongelmallisia pienhiukkasten torjunnan kannalta ja päinvastoin. Yksittäisten rakennushankkeiden ja koko korttelirakenteen tuleekin todennäköisesti olla hyvin pitkälti suunniteltu jo asemakaavavaiheessa.

Melu- ja ilmanlaatuongelmien torjuminen saattaa edellyttää katuun tai sen läheisyyteen rajoittuvilla tonteilla alimpien kerrosten toteuttamista liike-/toimitilana ja ylempien kerrosten asuntojen toteuttamista läpitalon huoneistoina. Tällaiset vaatimukset heikentävät tonttien taloudellisia toteutusedellytyksiä merkittävästi, mikä saattaa puolestaan heijastua kokonaisten kortteleiden rakentamiseen, mikäli katuun rajoittuvien tonttien on tarkoitus toimia meluesteenä piha-alueille ja muille tonteille/kortteille. Lisäksi bulevardisoinnin myötä mahdollisesti tapahtuva ruuhkautumisen siirtyminen alemmalle katuverkolle voi kohdistaa ilmanlaatuongelmia myös laajemmalle alueelle.

Yleiskaavan toteutusohjelman yhteydessä tulisivin laajemmin selvittää nykyisen lainsäädännön ja rakentamisen nykymääräysten soveltuvuus bulevardisoinnista johtuvaan korttelirakenteeseen sekä tästä muodos-



tuvaan asuntotypologiaan. Kokonaisuudessa on lisäksi huomioitava sekin, että autoliikenteen päästövaikutukset saattavat vähentyä merkittävästi autoihin, teihin sekä asuntoihin liittyvien teknologisten ratkaisujen kehittyessä. Tulevaisuudessa tapahtuva kehitys helpottanee pitkällä aikavälillä ainakin jonkin verran bulevardisointiin liittyvien ongelmien ratkaisemista. Kannatettavaa olisi, että yleiskaavan toteutusohjelmaa laadittaessa ja sen jälkeen ensimmäisistä bulevardisointihankkeista saattavia kokemuksia kartoitettaisiin, jotta jo toteutettuja ja hyväksi koettuja ratkaisuja voidaan hyödyntää ja kehittää seuraavien alueiden asemakaavoituksessa ja toteutuksessa.

Teknisten haasteiden lisäksi lautakunta pitää tärkeänä, että kaupunkibulevardien kustannukset arvioidaan niiden todellisen toteutuskelpoisuuden arvioimiseksi. Tämä arviointi on syytä suorittaa parhaillaan laadittavana olevan yleiskaavan toteutusohjelman yhteydessä, jossa tulisi myös saatujen tietojen perusteella määrittää toteutusjärjestys eri bulevardisointihankkeille. Toteutusjärjestystä arvioitaessa tulee kaupungille tulevien kustannusten ja tulojen lisäksi kiinnittää huomiota muun muassa kunkin alueen toteutusvarmuuteen.

Täydennysrakentaminen

Yleiskaavaehdotuksessa on osoitettu runsaasti hyvin tehokasta rakentamista esikaupunkialueiden olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Lisäksi Raidejokeri antaa hyvät mahdollisuudet rohkeaan kantakaupunkimaiseen rakentamiseen.

Vaikka esikaupunkien tehokasta rakentamista voidaan pitää lähtökohdaisesti kannatettavana, on syytä huomata, että korkeat tehokkuustavoitteet johtavat todennäköisesti hyvin kalliisiin rakenteellisiin pysäköintiratkaisuihin ja pysäköintipaikkojen uudelleen järjestelyihin, mikä puolestaan nostaa rakentamiskustannuksia merkittävästi. Lisäksi esikaupunkirakenteen tiivistäminen tapahtuu suurelta osin jo luovutettujen tonttien alueilla, joka asettaa merkittäviä haasteita asemakaavoitukselle sekä kaavoitettavien tonttien luovutukselle. Myöskään voimassa oleva lainsäädäntö ei nykyisellään vastaa täydennysrakentamisen haasteisiin.

Useilla esikaupunkialueilla asuntojen markkinahinnat ovat ainakin nykyisellään melko maltillisia, joten korkeat tehokkuustavoitteet ja sen myötä varsin korkeaksi muodostuvat rakentamiskustannukset vaikeuttavat vuokra- ja erityisesti omistusasuntotuotannon toteuttamista näillä alueilla. Lisäksi tehokas rakentaminen saattaa herättää merkittävääkin vastustusta alueen asukkaissa sekä tontteja hallinnoivissa taloyhtiöissä.



Edellä mainittuun viitaten voitaneen todeta, että täydennysrakentamiskaavoitukseen sekä hankkeiden toteutusaikatauluihin liittyy aluerakentamiskohteisiin verrattuna merkittäviä riskitekijöitä, joiden vuoksi hankkeet voivat viivästyä. Täydennysrakentamisalueiden tuleva asemakaavoitus tulisikin mitoittaa siten, ettei yksittäisten kaavojen ja hankkeiden viivästyminen vaaranna kaupungin asuntotuotantotavoitteiden toteutusta. Lisäksi täydennysrakentamiskaavojen toteuttamisen vaatimien alue- ja sopimusjärjestelyiden toteuttaminen tulee asettamaan merkittäviä haasteita kiinteistötoimen maanhankinnan ja tontinluovutuksen resurssien riittävyydelle.

Mainituista syistä johtuen voitaneekin pitää todennäköisenä, että näiden alueiden toteutuminen tulee ainakin lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä olemaan varsin hidasta, mikä puolestaan vaikeuttanee asuntotuotantotavoitteiden saavuttamista seuraavien 5 - 15 vuoden aikana. Täydennysrakentamisen edistämiseksi kaupungin tuleekin lähivuosina kehittää ja sujuvoittaa merkittävästi nykyisiä prosessejaan sekä varata täydennysrakentamisalueiden toteutukseen riittävät henkilöstö- ja muut resurssit. Lisäksi kaupungin tulisi pyrkiä vaikuttamaan myös siihen, että olemassa olevaa lainsäädäntöä kehitetään täydennysrakentamista edistävään suuntaan.

Aluerakentamiskohteet

Lautakunta pitää myönteisenä, että yleiskaava pitää sisällään myös varauksia aluerakentamistyyppiselle asuntorakentamiselle. Nämä alueet, esim. Malmin lentokentän alue sekä Rastilan nykyinen leirintäalue, ovat tulevien vuosien asuntorakentamisen kannalta erittäin tärkeitä ja ne tulisikin yleiskaavan jatkosuunnittelussa säilyttää ja mahdollisuuksien mukaan laajentaa.

Pysäköintiä koskevat kaavamääräykset

Yleiskaavaehdotukseen on sisällytetty keskusta-alueiden tulevaa asemakaavoitusta ohjaavana määräys, jonka mukaan näillä alueilla pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadun varsiin. Määräys on kaupunkirakenteen tiivistämistavoitteen kannalta ymmärrettävä, mutta se saattaa, ainakin tiukasti tulkittuna, vaikeuttaa näiden alueiden asemakaavoitusta ja heikentää talonrakentamishankkeiden toteutusedellytyksiä.

Lautakunnan näkemyksen mukaan tonttien pysäköintiratkaisu tulisi ratkaista vasta asemakaavoitusvaiheessa kunkin alueen ja tontin tekniset ja taloudelliset realiteetit huomioiden. Lisäksi kadun varsille tulee jättää riittävästi auto-paikkoja lyhytaikaista asiointipysäköintiä varten varsinkin alueilla, joille toivotaan runsaasti kivijalkaliiketilaa.



Yleiskaavan jatkosuunnittelun yhteydessä voitaisiin lisäksi tutkia mahdollisuutta ottaa yleiskaavaan määräyksiä, jotka mahdollistaisivat vähä-autoisten ja/tai autottomien hankkeiden kaavoittamisen ja toteuttamisen alueille, joilla joukkoliikenteen palvelutaso on tavanomaista korkeampi (esim. aseman seudut). Tämä voisi edistää aseman seutujen asema-kaavoitusta ja täydennysrakentamista merkittävästi varsinkin, kun maankäytön tehostaminen näillä alueilla johtaa lähes poikkeuksetta kalliisiin maanalaisiin tai maanpäällisiin pysäköintilaitosratkaisuihin. Vastaavan määräyksen ottamista voitaisiin harkita laajemminkin kanta-kaupungiksi osoitetuilla alueilla.

Palvelutilaverkko kaavoituksessa

Yleiskaavan tavoitteiden mukainen asukasmäärän lisäys edellyttää tulevana vuosina ja vuosikymmeninä merkittäviä investointeja palvelutiloihin ja palvelutilaverkon kehittämiseen. Laadittavana oleva yleiskaavan toteutusohjelma ja sen perusteella tehtävä alueiden kaavoituksen ja toteutuksen priorisointi tulee osaltaan myös ohjaamaan palvelutilojen rakentamisen painopistettä. Uusien alueiden kaavoituksessa ja erityisesti olemassa olevien alueiden tiivistämisessä on syytä hyödyntää olemassa olevia palvelutiloja niitä kehittämällä. Palvelutilaverkkoa tulee suunnitella ja kehittää kokonaisvaltaisesti tarkastellen ja pyrkiä tehostamaan tilojen käyttöä esim. synergiaetuja hyödyntämällä. Viimeistään asema-kaavoituksen käynnistyessä tulisi poikkihallinnollisessa yhteistyössä selvittää mahdollisuudet olemassa olevan palvelutilaverkon ja infraruktuurin hyödyntämiseen uusien alueiden suunnittelussa ja täydennysrakentamisessa kokonaistaloudellisen ratkaisun varmistamiseksi kaupungin investointi- ja käyttötaloudessa.

Yritykset

Yleistä yritysalueista

Yleiskaavaehdotus säilyttää pääosin nykyiset yritysalueet. Uusia alueita ei ole kuitenkaan Heikinlaaksoa lukuun ottamatta juuri osoitettu, jota voidaan pitää selvänä puutteena. Tuotantotilojen kysyntä on viime vuosina ollut yllättävän vilkasta, joten uusien yritysalueiden osoittaminen tiivistyvän kaupunkirakenteen alta poistuvien tilalle olisi niin kaupungin strategian kuin elinkeinopolitiikankin näkökulmasta perusteltua. Viime vuosina toimitilatontteja on muutettu asuinkäyttöön vuosittain noin 26 000 k-m². Vastaava trendi näyttää jatkuvan myös tulevana vuosina. Suuntaus on kaupungin elinkeinopoliittisten tavoitteiden vastainen ja yleiskaavassa tulisikin osoittaa riittävästi uusia houkuttelevia alueita yritystoimintaan entisten käytöstä poistuvien alueiden tilalle.

Toimistoalueet



Viime aikoina on korostunut, että toimistotyöpaikat syntyvät parhaiten raskaan raideliikenteen asemien läheisyyteen mutta että saavutettavuus myös henkilöautolla ja autopaikkojen riittävyys on edelleen tärkeää. Kaupungilla on varsin rajallinen määrä toimistotonttitarjontaa riittävän lähellä raideliikenneasemia. Länsimetro, Kehärata ja Raidejokeri lisäävät tonttikysyntää asemien tuntumassa sekä Helsingin että Espoon puolella.

Helsingin nykyinen yritystonttivaranto ei sijainniltaan ja laadultaan vastaa kaikilta osin käyttäjien ja sijoittajien monipuolista kysyntää. Helsingin kilpailukyvyyn säilyttämisen kannalta olisi tärkeää mahdollistaa yritysten sujuva toiminta ja sen laajentamismahdollisuudet kaupungissa. Helsinki on strategiansa mukaisesti vuonna 2016 Suomen yritysmyönteisin kaupunki, minkä tulee heijastua myös yritystonttitarjontaan.

Lautakunta pitää hyvänä, että yleiskaavaluonnoksessa osoitetaan lisärakentamismahdollisuuksia muun muassa Käpylän aseman lähelle.

Liike- ja palvelukeskusten alueella muutoksia toimitiloista asumiseen ei pääsääntöisesti sallita. Pääkaupunkiseudulla on kuitenkin tällä hetkellä yli miljoona neliometriä tyhjää toimistotilaa. Epäkurantin ja vanhentuneen toimistotilan muuttaminen asuinkäyttöön edesauttaa uusien tarkoitustenmukaisten ja sijainniltaan kiinnostavien toimistotalojen rakentamista Helsingin kaupungin alueelle sekä edistää kaupungin tiivistämistä ja kehittymistä elävämmäksi.

Yritysalueiden laajentaminen

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole osoitettu uusia alueita teollisuus- ja palveluyritysten tarpeisiin. Näiden kysyntä on kuitenkin edelleen vilkasta. Tästä syystä yleiskaavan jatkosuunnittelun yhteydessä olisi tarkoituksenmukaista tutkia ainakin seuraavia toimenpiteitä:

Kivikko:

Kivikon yritysalueen liikenneyhteydet parantuvat merkittävästi Kehä 1:n uuden liittymän valmistuessa. Lautakunta esittää Kivikon yritysalueen laajentamista pohjoiseen Porvoonväylän vartta Maratontielle asti, jonne voisi jatkossa suunnitella uuden liittymän, mikä parantaisi merkittävästi yritysalueen liikenneyhteyksiä.

Heikinlaakso:

Heikinlaakson yritysaluetta tulisi laajentaa Lahdenväylän molemmin puolin. Alueen liikenneyhteydet ovat hyvät ja vastaavalla kohdalla Vantaan puolella on vireillä merkittäviä liiketilanhankkeita.

Pihlajamäki-Pukinmäki:



Pihlajamäen yritysalueita tulisi laajentaa Kehä 1:n varrelle sekä Kehän etelä- että pohjoispuolella Pihlajamäentien ja Malminkaaren välisellä alueella. Asuntovaltaiseksi alueeksi sen kehittäminen on haastavaa, sillä Kehä 1:n liikennemäärä säilynee varsin suurena.

Vuosaari:

Vuosaassa laajoja alueita on merkitty yhdyskuntateknisen huollon alueeksi. Energiaratkaisut saattavat tulevaisuudessa olla entistä hajautetumpia, joten alueen käyttötarkoitus voisi olla joustavampi yritysalueena, joka sallii myös energiahuollon. Lisäksi yritysalueita voisi laajentaa Satamakaaren molemmin puolin.

Kivinokka ja Uutelan Skatan tilan alue:

Kivinokan alue on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu virkistys- ja viheralueeksi. Merkintää voitaisiin tutkia muutettavaksi alueen länsi- ja keskiosan osalta merellisen virkistykseen ja matkailun alueeksi. Tämä mahdollistaisi paremmin alueen kehittämisen virkistys- ja matkailualueena ja voisi mahdollistaa esimerkiksi Rastilan nykyisen leirintäalueen toimintojen siirtämisen ainakin osittain Kivinokkaan. Vastaavin perustein myös Vuosaaren Uutelassa sijaitsevan Skatan tilan alue voitaisiin tutkia osoitettavaksi merellisen virkistykseen ja matkailun alueeksi. Molemmat alueet ovat luonnonläheisiä, merellisiä sekä hyvin saavutettavissa, joten ne voisivat soveltua hyvin käyttötarkoitukseen.

Muita huomiota yleiskaavaehdotuksesta

Pääkaupunkiseudun linnoitteet

Helsingissä muun muassa ensimmäisen maailmansodan aikaiset linnoituslaitteet rajoittavat yhdyskuntarakenteen tiivistämistä varsin monissa paikoissa. Linnoituslaitteet ovat useimmiten huonossa kunnossa ja voivat olla vaarallisia ulkoilijoille. Lautakunta ehdottaa, että Helsinkiin osoitettaisiin erikseen tehtävän kartoituksen perusteella muutamia laajempia museoalueita, joissa linnoituslaitteet voitaisiin kunnostaa yleisölle turvalliseen kuntoon ja joissa voisi olla esimerkiksi infotauluja ja opastusta linnoituslaitteiden historiaa. Muilta osin linnoituslaitteiden alueita voisi huolellisen harkinnan ja dokumentoinnin jälkeen suunnitella myös muuhun käyttötarkoitukseen. Esimerkiksi Kivikon linnoituslaitteet ovat jääneet jo rakennusvaiheessa keskeneräisiksi eivätkä ne ole olleet taistelukäytössä. Linnoitteiden merkitystä tulisi tutkia erityisen huolellisesti alueilla, joissa ne ovat kaupungin kehittämisen esteenä.

Täytöt



Nyt valmistelussa oleva yleiskaava on keskeinen työkalu taloudelliseen louhe- ja maamassojen ohjaukseen. Lautakunnan mielestä kaikki tiedossa olevat alueet, joissa tullaan tarvitsemaan maamassoja, tulisi yleiskaavassa osoittaa alueiksi, joissa voidaan tehdä täyttötöitä ilman asemakaavaa. Esimerkkeinä tällaisista alueista ovat Länsiväylän kupeessa olevat merelliset kohteet, erityisesti Lapinlahden alueeseen liittyvät Iso-Pässin ja Morsiamen niemekkeet sekä Lauttasaaren Lemislahti, jonka täyttöalue voitaisiin samalla osoittaa nykyistä laajempaan. Kaavamerkintä voisi olla vastaava kuin Östersundomin yhteisen yleiskaavan merkintä et3 (Esirakentamisalue).

Lisäksi lautakunnan mielestä yleiskaavan tulisi mahdollistaa Kalasataman Hanasaarta ympäröivien vesialueiden täyttäminen, jotta Hanasaaren voimalaitoksen poistumisen mahdollistama asunto- ja toimitilarakentamisen potentiaali voitaisiin hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti. Mahdollisten täyttöjen lopullinen laajuus ratkaistaisiin alueen tulevassa asemakaavoituksessa.

Meriläjitysalueet

Väylien ja satamien ylläpidon sekä uusien asuinalueiden rakentamisen vuoksi tarvitaan myös meriläjituskapasiteettia ruoppausten toteuttamiseksi. Yleiskaavassa tulisi esittää aluevaraukset meriläjitustoimintaan soveltuvista alueista.

Yleiskaavan aikajänteellä mm. kantakaupunkiin on suunniteltu runsaasti maanalaisia hankkeita, joiden tieltä on irrotettava hyvin runsaasti kiviainesta. Tätä kiviainesta olisi niin taloudellisesti, kuin ympäristöhaittojen pienentämiseksi mielekästä käyttää meritäyttöihin syntypaikan lähellä sen sijaan, että sitä joudutaan kalliisti kuljettamaan kaupungin läpi kymmeniä kilometrejä varastoitavaksi tai käsiteltäväksi. Näinhän jouduttiin tekemään Länsimetron ensimmäisen osan loppuvaiheessa ja ympäristön kannalta haitallista rekkarallia on Länsimetron jatkeen työmaalla jouduttu edelleen jatkamaan.

Jotta kiviainesta voi käyttää täyttöihin, on merenpohja ensin ruopattava. Yleiskaavan täyttöjä salliva määräys helpottaisi vuosien käsittelyajan vaativien ruoppauslupien hakemista niin ajoissa, ettei jouduta Länsimetron tapaiseen tilanteeseen. Moni maanalaisista hankkeista suunnitellaan hyvin pitkälle valmiiksi ennen lopullista toteutuspäätöstä, mutta massiivinen kiven poisto alkaa nopeasti. Siinä vaiheessa on liian myöhäistä hakea tarvittavia ruoppaus- ja täyttölupia. Täyttöhankkeiden ulottuvuuden tarkempi suunnittelu olisi luontevaa tehdä yleiskaavan toteutussuunnitelman osana.

Yleiskaavan toteuttamisohjelma



Yleiskaavan laadinnan yhteydessä tehtävä toteutusohjelma luo edellytykset yleiskaavan suunnitelmalliselle toteuttamiselle. Toteutusohjelman perusteella tehtävät priorisoinnit alueiden välillä tulevat ohjaamaan asemakaavoituksen, maanhankinnan ja tontinluovutuksen tulevien vuosien resurssien käyttöä. Toteutusohjelma tulee kytkeä tiiviisti kaupungin investointiohjelmiin, jotta valittava alueiden toteutusjärjestys on realistinen.

Yleiskaavan toteuttamisohjelman valmistelussa tulisi tutkia ja edistää erityisesti lyhyen ja keskipitkän aikavälin asuntorakentamisen mahdollisuuksia. Toteutusohjelmassa tulisi tutkia tarkemmin asuntorakentamisen vaatimia välittömiä edellytysinvestointeja kaupungin kannalta sekä pyrkiä esittämään selkeitä vaiheittain toteutettavia asuntorakentamislueita nimenomaisesti lyhyen ja keskipitkän aikavälin asuntotuotannolle. Toteutusohjelmassa tulisi ottaa huomioon kaavatalouden lisäksi asuntorakentamisen toteuttamiskelpoisuus myös tonttitalouden kannalta alustavin taloudellisin laskelmin, jotta alueiden toteutuksen realistisuutta voidaan arvioida.

Toteutusohjelma ja sen perusteella tehtävät priorisoinnit tulevat vaikuttamaan merkittävästi tulevien vuosien maanhankintaan ja edellyttää myös kaupungin harjoittamaan maapolitiikan kehittämistä. Maanhankinnan luonne tulee todennäköisesti muuttumaan merkittävästi aiemmista vuosista, jolloin maanhankinta on keskittynyt pääasiassa suurempiin raakamaahankintoihin. Yleiskaavan toteuttamisen johdosta maanhankinta muuttunee pirstaleisemmaksi ja työläämmäksi. Lisäksi tulee arvioitavaksi, miten kaupunki voi maapoliittisin keinoin kustannustehokkaasti edistää rakentamista yleiskaavan ja toteutusohjelman osoittamalla painopistealueilla, kuten esimerkiksi asemanseuduilla ja täydennysrakentamisalueilla. Käytännössä tämä voi enenevässä määrin tarkoittaa myös rakennettujen kiinteistöjen ja vuokraoikeuksien hankintapainetta.

Lopuksi

Kiinteistölautakunta pitää yleiskaavaehdotuksen tavoitteita siinä esitetyt ratkaisuja pääosin kannatettavana. Yleiskaavan toteuttamiseen tulee kuitenkin liittymään merkittäviä taloudellisia ja muita haasteita, joiden vuoksi vaarana on, että yleiskaavassa osoitettu rakentamispotentiaali toteutuu vain osittain ja/tai ennakoitua huomattavasti hitaammin. Tämä tulee luomaan merkittäviä haasteita esim. tuleville vuosille asetettävien asuntotuotantotavoitteiden saavuttamiselle ja kaupungin taloudelle.

Käsittely

11.02.2016 Ehdotuksen mukaan



Vastaehdotus:

Sole Molander: Korvataan kappale Aluerakentamiskohteet seuraavalla:

Lautakunta pitää myönteisenä, että yleiskaava pitää sisällään myös varauksia aluerakentamistyyppiselle asuntorakentamiselle. Tulevien vuosien asuntorakentamisen kannalta löytyy sopivia alueita ilman, että rakennetaan historiallisesti merkittävää ja virkistyskäytössä olevaa Tuomarinkartanon aluetta. Lentoliikenteelle toiminnallista Malmin lentokentän aluetta ei myöskään tule rakentaa.

Kannattaja: Olli Sademies

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Korvataan kappale Aluerakentamiskohteet seuraavalla:

Lautakunta pitää myönteisenä, että yleiskaava pitää sisällään myös varauksia aluerakentamistyyppiselle asuntorakentamiselle. Tulevien vuosien asuntorakentamisen kannalta löytyy sopivia alueita ilman, että rakennetaan historiallisesti merkittävää ja virkistyskäytössä olevaa Tuomarinkartanon aluetta. Lentoliikenteelle toiminnallista Malmin lentokentän aluetta ei myöskään tule rakentaa.

Jaa-äännet: 6

Juha Hakola, Jasmin Hamid, Antti Hytti, Jouni Parkkonen, Erkki Perälä, Kirsi Pihlaja

Ei-äännet: 2

Sole Molander, Olli Sademies

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Timo Tossavainen

Esittelijä

virastopäällikkö
Jaakko Stauffer

Lisätiedot

Kirsi Federley, tonttiasiamies, puhelin: 310 36451
kirsi.federley(a)hel.fi
Sami Haapanen, osastopäällikkö, puhelin: 310 36437
sami.haapanen(a)hel.fi
Ilkka Vähäaho, osastopäällikkö, puhelin: 310 37811
ilkka.vahaaho(a)hel.fi
Pasi Lehtiö, toimistopäällikkö, puhelin: 310 36448
pasi.lehtio(a)hel.fi
Peter Haaparinne, toimistopäällikkö, puhelin: 310 31864



14.6.2016

Ykp/1

peter.haaparinne(a)hel.fi
Pekka Saarinen, toimistopäällikkö, puhelin: 310 64182
pekka.t.saarinen(a)hel.fi
Ilkka Aaltonen, johtava tonttiasiamies, puhelin: 310 36441
ilkka.aaltonen(a)hel.fi
Miia Pasuri, johtava tonttiasiamies, puhelin: 310 34439
miia.pasuri(a)hel.fi

Liikuntalautakunta 04.02.2016 § 25

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

HEL 2012-012586 T 10 03 02 00

Lausunto

Liikuntalautakunta antaa seuraavan lausunnon Helsingin yleiskaavaehdotuksesta:

Liikuntalautakunta antoi lausunnon yleiskaavaluonnoksesta 15.3.2015. Luonnosvaiheen esitykset ovat tämän lausunnon liitteenä.

Yleiskaavassa tulee huomioida, että viher- ja virkistysalueet ovat eheitä ja viheryhteydet jatkuvia. Asuinalueiden yhteyksien viherverkkoon tulee olla sujuvia ja välittömiä. Virkistykselle ja ulkoliikunnan suorituspaikoille sekä tilaa vieville liikuntamuodoille on varattava riittävästi tilaa sekä osoittaa niiden sijaintipaikat. Tilaa vievien liikuntamuotojen yhteyteen tulee liittää julkisia, kaikille avoimia tiloja ja reittejä. Eri kokoisille kenttäalueille on varattava tilaa asuntorakenteen tiivistämistavoitteista huolimatta. Uusien asuinalueiden liikuntapaikkojen rakentaminen on turvattu.

Vihersormet ja viherverkosto

Virkistysreitit kannattaa suunnitella ja toteuttaa katkeamattomiksi. Maankäyttöä muutettaessa mahdollisesti poistuvan tai katkeavan reitin tilalle tulee osoittaa korvaava reitti. Lähivirkistysalueet tulee kytkeä osaksi isompia virkistyskokonaisuuksia esimerkiksi viherväylillä, ulkoilureiteillä ja/ tai kävely- ja pyöräteillä.

Yleiskaavaselostuksessa todetaan viheryhteyksistä, niiden yhtenäisyydestä ja jatkuvuudesta, että viheralueet tulee liittää luontevasti toisiinsa. Selostuksen mukaan yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaiseen ja luonnonmukaiseen – tai tarvittaessa rakennetaan vihersiltoja ja viheralikulkuja. Lautakunta suhtautuu mainittuihin vihersiltoihin ja alikulku-



hin epäillen. Niiden kustannukset voivat toteutusvaiheessa nousta niin korkeiksi, että suunniteltu yhteys jää toteuttamatta. Vihersilloilla ja –alikululla ei myöskään saada aina riittävän leveitä ja toimivia viheryhteyksiä, jotta esim. talvisin hiihdon ja kevyen liikenteen yhteydet eivät menisi päällekkäin ja estäisi toisiaan.

Viherverkoston säilytys nykyajassa on tärkeää, jottei lisärakentamisen aikaansaama kulutuksen kasvu aiheuta jo ennestään runsaasti käytettyille viheralueille liian suurta kulutusta. Vihersormet ja niiden väliset viheryhteydet toimivat merkittävänä virkistys ja liikunta-alueina. Niitä pitkin kulkee pääosa seudullisista ja alueellisista ulkoilu- ja latureiteista.

Keskuspuisto ja Pirkkola

Hämeenlinnanväylän varresta ja Kehä-I:n varresta, Pirkkolan liikuntapuiston vierestä, on poistettu kantakaupunki-merkintöjä. Kuitenkin, jos Pirkkolan liikuntapuiston länsireunaa rakennetaan ehdotuksen mukaan, se kaventaa oleellisesti Pirkkolan viheraluetta ja alueen virkistys- ja liikun-
mismahdollisuuksia.

Huomattava osa Pirkkolan länsireunaa on merkitty kaavamääräyksellä C2 kantakaupunki. Aluetta kehitetään asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Korttelitehokkuus tulee olla pääsääntöisesti yli 1,8. Tilanteessa, jossa pelkästään talot tulevat keskuspuiston puolelle ja kaupunkibulevardi ei toteudu, niin alueelle tarvitaan toinen katuverkosto, joka leventää kantakaupunkimaisesti rakennettua aluetta ja lohkaisee näin ison osan keskuspuistoa. Lautakunta ei puolla tällaista ratkaisua.

Keskuspuisto on oleellinen osa Helsingin viher- ja ulkoilualueiden verkostoa. Lautakunta pitää tärkeänä, että Keskuspuistoa ei kavenneta, eikä viheryhteyksiä katkaista. Pirkkolan kohdalle suunniteltua rakentamista ei voida toteuttaa niin, että alueella voitaisiin säilyttää nykyiset toiminnot. Esimerkiksi hiihtoladuille ei yleiskaavaehdotuksessa jää riittävästi tilaa.

Liikuntapuistot, lähiliikuntapaikat ja sisäliikuntapaikat

Monilla liikuntaviraston toimialueilla yleiskaava poikkeaa merkittävästi tuoreista, vastavalmistuneista asemakaavoista. Jotkut liikuntapuistot tai niiden osat on merkitty asuntovaltaisiksi alueiksi, joita kehitetään ”pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön.” Tämä ei anna selkeää kuvaa liikuntapuistojen tulevaisuudesta,



eikä niiden säilyttäminen ei ole taattua. Lähiliikuntapaikat ja liikuntapuistot tulee säilyttää, sillä niillä on tärkeä rooli sekä omalla alueellaan. Uusilla asuinalueilla tulee tehdä varauksia ulkoliikunnalle.

Yleiskaavassa liikuntaan tarkoitetut alueet tulisi olla määritelty ja merkitty omilla merkinnöillään. Määritelmän tulee olla yksiselitteinen siten, että se ei mahdollista liikuntaan tarkoitetun alueen ”nakertamista” tai muutamista vähitellen muun toiminnon käyttöön.

Asuinalueiden palveluiden riittävyys tulee taata suunnittelussa ja toteutuksessa. Toiminnallisesti monipuolinen elinympäristö pitää sisällään perusliikuntapaikat, kuten lähiliikuntapaikat ja sisäliikuntatilat esimerkiksi koulujen yhteydessä.

Liikuntapalvelujen keskittämistä vain muutama suureen liikuntapuistoon tulee varoa, jotta etäisyydet asuinalueilta palveluihin eivät kasva liian suuriksi tai asuinalueiden omat palvelut jäävät kokonaan toteutumatta. Lähiliikuntapaikkojen ja liikuntapuistojen merkitys kasvaa entisestään yhdyskuntarakenteen tiivistyessä.

Esimerkiksi 1,6 hehtaarin Kivitorpankentän osoittaminen asuntovaltaisiksi alueeksi A2 sekä kantakaupungiksi C2 antaa sen kuvan, että tällä lähiliikuntakentällä ei ole tulevaisuutta tiivistyvässä kaupunkirakenteessa, vaikka kentällä on suuri paikallinen merkitys lähikoulujen liikuntapaikkana. Tällaisten tärkeiksi koettujen lähiliikuntapaikkojen tulevaisuus tulisi turvata jo yleiskaavatasolla.

Lassilan liikuntapuisto (2,6 ha) ja Kannelmäen liikuntapuisto (2,6 ha) ovat molemmat merkitty asuntovaltaisiksi alueeksi A2. Jätkäsaaren liikuntapuisto (4,7 ha) on merkitty kantakaupungiksi C2, samoin Lauttasaaren liikuntapuisto (1,0 ha) ja Arabianrannan liikuntapuisto (2,8 ha). Jakomäen liikuntapuisto (2,8 ha) on yleiskaavassa lähikeskustaa C3. Yleiskaavaa tulisi muuttaa näiltä osin.

Luonnosvaiheen jälkeen on tapahtunut hyvääkin: Talin liikuntapuistossa Talin golf-kentälle on tehty sellaiset muutokset, että on mahdollista säilyttää golf-kenttä 18-reikäisenä ja Talin liikuntapuiston alueelta on muutettu asuntovaltaisen alueen A2-ruutuja 6 kappaletta viher- ja virkistysalueeksi.



Yleiskaavan viher- ja virkistysteemakartassa on esitetty liikuntapuistoverkosto 2050. Liikuntapuistoverkosto on esitetty puutteellisesti. Verkostoon tulisi lisätä ainakin seuraavat: Jätkäsaaren liikuntapuisto, Isonnevan liikuntapuisto, Kruunuvuorenranne liikuntapuisto, Ison Kallahden liikuntapuisto, Heteniitynkenttä, Ojapuis-ton liikuntapuisto ja Pitäjänmäen urheilukenttä.

Liikuntalautakunta toivoo, että yleiskaavan jatkokehittämistarpeiksi nimetään tulevaan asukasmäärään suhteutettu lähiliikunta, liikuntapuistoja vihervirkistysverkko tarkastelu. Mitä tiiviimmäksi kaupunkirakenne muodostuu, sitä merkittävämpi ovat luonto-, viher- ja virkistysalueet. Ole-massa olevien liikuntapalveluiden jatkuvuus tulisi turvata. Näiden palveluiden ja rakenteiden toteutukseen on käytetty merkittäviä taloudellisia panostuksia ja ne ovat monin paikoin kaupungissa muodostuneet alueelliseksi identiteettitekijöiksi. Tarvitaan seudullista tarkastelua ja toiminnallisen strategian luomista liikuntapalveluiden turvaamiseksi.

Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa että täydennysrakentamiskaavois-sa löydetään tontteja myös sisäliikuntarakentamiselle.

Merelliset alueet ja palvelut

Yleiskaavan Merellinen Helsinki -teemakartassa on esitetty saariston virkistyskäyttömahdollisuuksien kasvu 2050 ja merellisen virkistyskäytön kehittämisen tavoitteet.

Lautakunta esittää Vartiosaaren ja Melkin säilyttämistä virkistysalueina ja näkee Vartiosaarelle luodun asuntovaltaisen osayleiskaavan purkamisen tärkeänä. Yleiskaavassa hahmoteltu asukasmäärältään kasvava kaupunki vaatii tulevaisuudessa useita virkistysaaria käyttöönsä. Merellisen Helsingin virkistysaarien riittävä määrä tulevaisuudessa takaa saarten luonnonarvojen säilymisen kulutuksen tasaantuessa useammille saarille.

Teemakartassa ymmärretään ja huomioidaan ansiokkaasti merialueen huollon tukikohtatarve, joka sekin kasvaa jatkossa huomattavasti saariston käytön lisääntyessä.



Yleissuunnitteluosaston selvityksessä Meri-Helsinki yleiskaavassa, rannikko, saaristo, meri ja satamatoiminnot (2014:15) liikuntavirastoa sivuaviksi jatkokehittämistarpeiksi esitettiin talvisäilytysalueiden seudullinen tarkastelu. Liikuntaviraston tilaama selvitys talvisäilytystarpeista on lähes valmis ja se tulee lähtemään virastoihin lausunnoille kuluvaan kevään aikana. Jo nyt tiedetään, että venesatamien yhteyteen liitetty talvisäilytysalue on luonnollisin, toimivin ja tavoiteltavin ratkaisu. Kuitenkaan missään 2000-luvulla tehdyssä kaavassa ei ole päästy siihen, että talvisäilytys olisi ratkaistu kaava-alueella, vaan ratkaisuna on aina ”jonnekin toisaalle” sijoitettava veneiden talvisäilytysalue.

Erialaisten veneilyreitistöjen, satamien ja taukopaikkojen tulee olla sujuvasti saavutettavissa ja niiden määrän tulee olla riittävä. Venesatamavarauksissa kannattaa huomioida myös pysäköinti- ja talvisäilytysalueet.

Rastilan leirintäalue

Ehdotusvaiheeseen verrattuna Rastilan leirintäalueen luona on kolme asuntovaltaista ruutua muutettu viher- ja virkistysalueeksi. Kuitenkin kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa erikseen, että Rastilan leirintäalueelle tulee selvittää korvaava paikka Helsingistä alueen jatkosuunnittelun yhteydessä. Samalla kaupunkisuunnittelulautakunta myös päätti, että aiemmin korvaavaksi leirintäalueen paikaksi osoitettu merellisen virkistys- ja matkailun alue Uutelan itärannalla muutetaan kokonaan virkistys- ja viheralueeksi.

Rastilan leirintäalue Helsinki on yksi Suomen viidestä leirintäalueesta, joka on luokiteltu viiden tähden leirintäalueeksi. Rastilan leirintäalue on mukailullisesti merkittävä toimija Helsingissä. Se on pääkaupunkiseudun ainoa ympärivuotisesti toimiva alue. Rastilan yöpymisvuorokausien keskiarvo viimeiseltä viideltä vuodelta on 98 000 yöpymistä vuodessa. Kysyntää on myös ympärivuotiselle pitkäaikaismajoitukselle. Rastila ei edes riitä palvelemaan kaikkia halukkaita. Yli 2000 matkailuajoneuvoa käännytetään pois tilahtauden vuoksi.

Rastilan leirintäalueen ehdoton markkinointi- ja myyntivaltti on sijainti metroaseman välittömässä läheisyydessä. Leirintäalueen nykyinen sijainti on oleellinen toiminnan kannalta. Leirintäalueella yöpyvät jättävät kaupunkiin 8 milj. euroa vuodessa.

Liikuntavirasto on vuosina 2010 – 2014 investoinut noin 3 milj. euroa Rastilan leirintäalueeseen. Investoinnit on käytetty alueen rakentami-



seen ja kehittämiseen, palvelutason parantamiseen, rakennusten ja alueiden kunnossapitoon sekä turvallisuuteen. Uuden leirintäalueen infran rakentaminen maksaisi liikuntatoimelle 20 milj.euroa. Liikuntatoimella ei tule olemaan varaa rakentaa uutta leirintäaluetta. 20 milj.euroa tarkoittaisi liikuntatoimen koko kahden vuoden investointibudjetin käyttöä vain ja ainoastaan uuden leirintäalueen rakentamiseen.

Yleiskaavaehdotusta tulisi muuttaa niin, että Rastilan leirintäalue säilyy nykyisessä käytössään ja laajuudessaan.

Tuomarinkylän kartanon alue

Tuomarinkylän kartanon alueen eteläpuolelta on muutettu 4 asuntovaltaisen alueen A3-ruutua virkistys- ja viheralueeksi. Yleiskaavaehdotuksessa on yhä esitetty Tuomarinkylän koirakeskuksen päälle lähikeskusta C3 sekä asuntovaltaista aluetta A2.

Koirakeskuksen nykyinen pinta-ala on yli 6 hehtaaria, eli 6 ruudun kokoinen alue. Alue tulisi merkitä merkinnällä virkistys- ja viheralue. Yleiskaavaehdotusta tulisi muuttaa niin, että Tuomarinkylän kartanon alueella sijaitsevat koko ulkoilu-, hevos- ja koiraurheilun alue säilyy nykyisessä käytössään ja laajuudessaan.

Tuomarinkylän koirakeskus on ainoa suuret ulkonäyttely- ja vinttikoiratoiminnat mahdollistava keskus pääkaupunkiseudulla. Sitä käyttävät lähes kaikki pääkaupunkiseudun koirayhdistykset (60000 käyntikertaa vuodessa). Yleiskaavan astuessa voimaan tämä koiraurheilulle erittäin tärkeä alue olisi mahdollisesti uhattu. Jatkosuunnittelussa tulisi ratkaista miten radan mahdollinen siirto ja uusi asuminen voidaan tehdä niin, että koiraurheilun alueen siirto ei jää liikuntatoimen tehtäväksi.

Tuomarinkylän hevosurheilukeskukselle tulisi turvata riittävät tilavauudet, jotta alueen suunniteltu kehittäminen ei keskeytyisi. Eri selvityksissä Tuomarinkylä on todettu olevan sopivin suurelle hevosurheilukeskittymälle Helsingissä. Östersundomin kaavoitustyön yhteydessä ei ole myöskään löydetty tilaa, joka soveltuisi suurille hevosurheilutapahtumille, vaan on jälleen todettu, että hevosurheilukeskuksen paikka Helsingissä on Tuomarinkylä.



14.6.2016

Ykp/1

Merkittävä osa Malmin lentokentän alueesta on esitetty asuntovaltaiseksi alueeksi. Jos osa niistä alueista, jotka nyt ovat liikunta- ja virkistyskäytössä rakennetaan, heikentyy liikuntatarjonta merkittävästi ja alueen kokonaisvirkistysellinen taso laskee. On myös huomioitava, että Vantaanjoen tärkeimmän taimenpuron Longinojan latvavedet saavat alkunsa Malmin lentokentän ympäristöstä. Lautakunta on huolissaan, että kenttäalueen rakentaminen muuttaa Longinojan ekologista tasapainoa. Liikuntavirasto on ollut vahvasti mukana puroalueen kunnostustöissä mm. sorastamalla. Kunnostuksen tavoitteena on ollut taimenkanan elvyttäminen ja koillishelsinkiläisten virkistysolosuhteiden parantaminen.

Esittelijä

liikuntajohtaja
Anssi Rauramo

Lisätiedot

Hanna Lehtiniemi, arkkitehti, puhelin: 310 87723
Matti Kuusela, suunnittelupäällikkö, puhelin: 310 87783

Liitteet

- 1 Yleiskaavaehdotuksen kartta, päivätty 6.10.2015, päivitetty Kslk:n 10.11.2015 päätöksen mukaiseksi
- 2 Yleiskaavaehdotuksen selostus: Kaupunkikaava - Helsingin uusi yleiskaava, päivätty 6.10.2015, päivitetty Kslk:n 10.11.2015 päätöksen mukaiseksi lisälehdellä
- 3 Teemakartta: Virkistys- ja viherverkosto 2050, 6.10.2015, päivitetty Kslk:n 10.11.2015 päätöksen mukaiseksi
- 4 Teemakartta: Joukkoliikenteen runkoverkko 2050, 6.10.2015
- 5 Teemakartta: Kaupunkiluonto, 6.10.2015
- 6 Teemakartta: Merellinen Helsinki, 6.10.2015, päivitetty Kslk:n 10.11.2015 päätöksen mukaiseksi
- 7 Teemakartta: Kantakaupunki, 6.10.2015

Käsittely

04.02.2016 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Tiina Sandberg: Tilanteessa, jossa pelkästään talot tulevat keskuspuiston puolelle ja kaupunkibulevardi ei toteudu, niin alueelle tarvitaan toinen katuverkosto, joka leventää kantakaupunkimaisesti rakennettua aluetta ja lohkaisee näin ison osan keskuspuistoa. Lautakunta ei puolla



tällaista ratkaisua. Keskuspuisto on oleellinen osa Helsingin viher- ja ulkoilualueiden verkostoa. Lautakuntaa pitää tärkeänä, että keskuspuistoa ei kavenneta, eikä viheryhteyksiä katkaista.

Tämä kohtaa muutetaan kuulumaan:

Keskuspuisto on oleellinen osa Helsingin viher- ja ulkoilualueiden verkostoa. Lautakunta pitää tärkeänä, että Keskuspuistoa ei kavenneta, eikä viheryhteyksiä katkaista. Pirkkolan kohdalle suunniteltua rakentamista ei voida toteuttaa niin, että alueella voitaisiin säilyttää nykyiset toiminnot. Esimerkiksi hiihtoladuille ei yleiskaavaehdotuksessa jää riittävästi tilaa.

Kannattaja: Riku Ahola

Vastaehdotus:

Heimo Laaksonen: Merkittävä osa Malmin lentokentän alueesta on esitetty asuntovaltaiseksi alueeksi. Jos osa niistä alueista, jotka nyt ovat liikunta- ja virkistyskäytössä rakennetaan, heikentyy liikuntatarjonta merkittävästi ja alueen kokonaisvirkistyksellinen taso laskee. On myös huomioitava, että Vantaanjoen tärkeimmän taimenpuron Longinojan latvavedet saavat alkunsa Malmin lentokentän ympäristöstä. Lautakunta on huolissaan, että kenttäalueen rakentaminen muuttaa Longinojan ekologista tasapainoa. Liikuntavirasto on ollut vahvasti mukana puroalueen kunnostustöissä mm. sorastamalla. Kunnostuksen tavoitteena on ollut taimenkannan elvyttäminen ja koillishelsinkiläisten virkistysolosuhteiden parantaminen.

Kannattaja: Tiina Sandberg

Vastaehdotus:

Riitta Hämäläinen-Bister: Lausuntoon kirjataan luonnosvaiheessa 15.3. kirjatut asiat. Lisäksi kappale kolme poistetaan.

Vastaehdotus:

Riku Ahola: Lisätään lausuntoon:

Lautakunta esittää Vartiosaaren ja Melkin säilyttämistä virkistysalueina ja näkee Vartiosaarelle luodun asuntovaltaisen osayleiskaavan purkamisen tärkeänä. Yleiskaavassa hahmoteltu asukasmäärältään kasvava kaupunki vaatii tulevaisuudessa useita virkistysaaria käyttöönsä. Merellisen Helsingin virkistysaarien riittävä määrä tulevaisuudessa takaa saarten luonnonarvojen säilymisen kulutuksen tasaantuessa useammille saarille.



Kannattaja: Tiina Sandberg

Vastaehdotus:

Riitta Hämäläinen-Bister:

Lisäksi kappale kaksi ja kolme muotoillaan uudelleen:

Kappale 2: Liikuntalautakunta antoi lausunnon yleiskaavaluonnoksesta 15.3.2015. Luonnosvaiheen esitykset ovat tämän lausunnon liitteenä.

Kappale 3: Yleiskaavassa tulee huomioida, että viher- ja virkistysalueet ovat

eheitä ja viheryhteyksien jatkuvia. Asuinalueiden yhteyksien viherverkkoon

tulee olla sujuvia ja välittömiä. Virkistykselle ja ulkoliikunnan

suorituspaikoille sekä tilaa vieville liikuntamuodoille on varattava riittävästi tilaa sekä osoittaa niiden sijaintipaikat. Tilaa vievien liikuntamuotojen

yhteyteen tulee liittää julkisia, kaikille avoimia tiloja ja reittejä.

Eri kokoisille kenttäalueille on varattava tilaa asuntorakenteen tiivistämistavoitteista huolimatta. Uusien asuinalueiden liikuntapaikkojen rakentaminen on turvattava.

Kannattaja: Jukka Järvinen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Tilanteessa, jossa pelkästään talot tulevat keskuspuiston puolelle ja

kaupunkibulevardi ei toteudu, niin alueelle tarvitaan toinen katuverkosto,

joka leventää kantakaupunkimaisesti rakennettua aluetta ja lohkaisee näin ison osan keskuspuistoa. Lautakunta ei puolla tällaista ratkaisua.

Keskuspuisto on oleellinen osa Helsingin viher- ja ulkoilualueiden verkostoa. Lautakuntaa pitää tärkeänä, että keskuspuistoa ei kavenneta,

eikä viheryhteyksiä katkaista. Tämä kohtaa muutetaan kuulumaan:

Keskuspuisto on oleellinen osa Helsingin viher- ja ulkoilualueiden verkostoa. Lautakunta pitää tärkeänä, etä Keskuspuistoa ei kavenneta, eikä viheryhteyksiä katkaista.

Pirkkolan kohdalle suunniteltua rakentamista ei voida toteuttaa niin, että alueella voitaisiin säilyttää nykyiset toiminnot. Esimerkiksi hiihtoladuille ei yleiskaavaehdotuksessa jää riittävästi tilaa.

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 9

Riku Ahola, Silja Borgarsdottir Sandelin, Riitta Hämäläinen-Bister, Juk-



14.6.2016

Ykp/1

ka Järvinen, Lotta Kortteinen, Heimo Laaksonen, Heidi Ruhala, Tiina Sandberg, Seppo Siika-aho

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Merkittävä osa Malmin lentokentän alueesta on esitetty asuntovaltaiseksi alueeksi. Jos osa niistä alueista, jotka nyt ovat liikunta- ja virkistyskäytössä rakennetaan, heikentyy liikuntatarjonta merkittävästi ja alueen kokonaisvirkistysellinen taso laskee. On myös huomioitava, että Vantaanjoen tärkeimmän taimenpuron Longinojan latvavedet saavat alkunsa Malmin lentokentän ympäristöstä. Lautakunta on huolissaan, että kenttäalueen rakentaminen muuttaa Longinojan ekologista tasapainoa. Liikuntavirasto on ollut vahvasti mukana puroalueen kunnostustöissä mm. sorastamalla. Kunnostuksen tavoitteena on ollut taimenkannan elvyttäminen ja koillishelsinkiläisten virkistysolosuhteiden parantaminen.

Jaa-äännet: 1

Lotta Kortteinen

Ei-äännet: 6

Riku Ahola, Riitta Hämäläinen-Bister, Jukka Järvinen, Heimo Laaksonen, Heidi Ruhala, Tiina Sandberg

Tyhjä: 2

Silja Borgarsdottir Sandelin, Seppo Siika-aho

Poissa: 0

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään lausuntoon: Lautakunta esittää Vartiosaaren ja Melkin säilyttämistä virkistysalueina ja näkee Vartiosaarelle luodun asuntovaltaisen osayleiskaavan purkamisen tärkeänä. Yleiskaavassa hahmoteltu asukasmäärältään kasvava kaupunki vaatii tulevaisuudessa useita virkistysaaria käyttöönsä. Merellisen Helsingin virkistyssaarien riittävä määrä tulevaisuudessa takaa saarten luonnonarvojen säilymisen kulutuksen tasaantuessa useammille saarille.



14.6.2016

Ykp/1

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 9

Riku Ahola, Silja Borgarsdottir Sandelin, Riitta Hämäläinen-Bister, Jukka Järvinen, Lotta Kortteinen, Heimo Laaksonen, Heidi Ruhala, Tiina Sandberg, Seppo Siika-aho

Tyhjä: 0

Poissa: 0

4 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus:

Lisäksi kappale kaksi ja kolme muotoillaan uudelleen:

Kappale 2: Liikuntalautakunta antoi lausunnon yleiskaavaluonnoksesta 15.3.2015. Luonnosvaiheen esitykset ovat tämän lausunnon liitteenä.

Kappale 3: Yleiskaavassa tulee huomioida, että viher- ja virkistysalueet ovat

eheitä ja viheryhteyksien jatkuvia. Asuinalueiden yhteyksien viherverkkoon

tulee olla sujuvia ja välittömiä. Virkistykselle ja ulkoliikunnan

suorituspaikoille sekä tilaa vieville liikuntamuodoille on varattava riittävästi tilaa sekä osoittaa niiden sijaintipaikat. Tilaa vievien liikuntamuotojen

yhteyteen tulee liittää julkisia, kaikille avoimia tiloja ja reittejä.

Eri kokoisille kenttäalueille on varattava tilaa asuntorakenteen tiivistämistavoitteista huolimatta. Uusien asuinalueiden liikuntapaikkojen rakentaminen on turvattava.

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 9

Riku Ahola, Silja Borgarsdottir Sandelin, Riitta Hämäläinen-Bister, Jukka Järvinen, Lotta Kortteinen, Heimo Laaksonen, Heidi Ruhala, Tiina Sandberg, Seppo Siika-aho

Tyhjä: 0

Poissa: 0



14.6.2016

Ykp/1

Esittelijä

liikuntajohtaja
Anssi Rauramo

Lisätiedot

Hanna Lehtiniemi, arkkitehti, puhelin: 310 87723
Matti Kuusela, suunnittelupäällikkö, puhelin: 310 87783

Yleisten töiden lautakunta 02.02.2016 § 48

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Yleistä

Yleiskaavaehdotus on yleispiirteinen ja rohkean visionäärinen esitys tiivistyvän pääkaupungin maankäytön kehittämiseksi pitkällä aikavälillä.

Yleisten töiden lautakunnan lausunto yleiskaavaaluonnoksesta on otettu osittain huomioon yleiskaavaehdotuksessa.

Eräiden teemakarttojen painoarvoa on lisätty mainitsemalla ne lainvoimaisen pääkartan kaavamääräyksissä. Teemakarttoja ja kaavamääräyksiä on täydennetty siten, että Kaupunkiluonto- ja Kulttuuriympäristöt -teemakartat ovat osittain oikeusvaikutteisia.

Natura 2000-verkoston kuuluvat alueet, luonnonsuojelualueet ja luonnonsuojelulain nojalla rauhoitetut luontotyytit sekä Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015 - 2024 esitetyt suojeltavaksi tarkoitetut alueet on merkitty Kaupunkiluonto-teemakarttaan oikeusvaikutteisina. Kulttuuriympäristöjä koskeva teemakartta on lisätty uutena kaava-aineistoon. Teemakartta on oikeusvaikutteinen valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY 2009-alueet) ja valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden osalta (Valtioneuvoston periaatepäätös 1995). Yleiskaavan merkinnöissä kuitenkin mainitaan, että kaikille alueille saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita. Luonto- ja kulttuuriympäristöissä tämä tulee toteuttaa ympäristön ehdoilla.

Pääkartan ja teemakarttojen välillä on edelleen joitain ristiriitoja. Yleiskaavan voimassa olon aikana teemakarttoja on syytä päivittää tarvittaessa ja niiden pohjalta kannattaa myös tehdä tarkempaa yleissuunnittelua, jotta katu- ja viherverkosto sekä tekninen huolto pystytään ottamaan johdonmukaisesti huomioon detaljikaavoituksessa.



Yleiskaavatyön rinnalla laaditaan yleiskaavan toteuttamishjelmaa. Rakennusvirasto pitää tärkeänä eri hallintokuntien yhteistyötä toteuttamishjelmatyössä.

Yleiskaavaa varten on tehty laajasti erillisiä ja vaihtelevan tasoisia, erityäin ansiokkaitakin selvityksiä. Kuitenkin eräät niistä, esimerkiksi "Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet" ja kaupunkibulevardiselvitykset ovat osin varsin futuristisia ja paikoin ristiriidassa yleiskaavaehdotuksen tai sen liitekarttojen kanssa.

Kulttuurihistorialliset ympäristöt

Uusi teemakartta kulttuuriympäristöistä täydentää hyvin yleiskaavan pääkarttaa. Suomenlinnan maailmanperintökohde on merkitty yleisten töiden lautakunnan esityksen mukaisesti oikeusvaikutteiseen pääkarttaan. Valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen ympäristöjen ja maisema-alueiden osoittaminen oikeusvaikutteisina on merkittävä parannus yleiskaavaan ja korostaa näiden alueiden merkittävyyttä ja asemaa.

Yleiskaavakartassa esitetyt rakentamisalueet ovat osin ristiriidassa edellä mainittujen aluerajausten kanssa. Oikeusvaikutteisuuden tulkittaa joudutaan käymään jatkossa mm. Tuomarinkylän kartanon ja Torpparinmäen pohjoisosan viljelyalueiden kaltaisilla kohteilla, joissa säilytettävään kulttuuriympäristöön on osoitettu uutta maankäyttöä.

Helsingin keskeisten imagotekijöiden, kuten kulttuurihistoriallisten arvojen suojele, on varmistettava suojeleasemakaavoilla. Alueisiin kohdistuu monenlaista käyttöpainetta, ja kaavaa tarvitaan turvaamaan arvojen säilyminen. Odoteltaessa toteutusta ohjaavia asemakaavaratkaisuja tulevaisuudeltaan epävarmojen alueiden ja toimintojen ylläpito ja kehittäminen jäävät pakostakin vähälle rahoitusvajeen vallitessa.

Liikennetkaisu

Joukkoliikenteen runkoverkon vahvistaminen uusilla säteittäisillä ja poikkittäisillä yhteyksillä mahdollistaa Helsingin kaupungin väestön sekä liikenteen kapasiteetin kasvun. Toimiva liityntäpysäköinti ja sujuvien vaihtoyhteyksien kehittäminen lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja toimivuutta.

Erikoiskuljetusten reitit tulee ottaa suunnittelussa huomioon.

Esitetyssä liikennejärjestelmässä haastavinta on rahoitus. Helsingin strategiaohjelmassa linjattujen taloustavoitteiden ja tällä hetkellä heikon julkisen talouden näkymien takia moni hanke on vaarassa jäädä suun-



nitteluasteelle. Tehdyt investoinnit tarvitsevat ylläpitoa, joka myös kärsii rahoitusvajasta.

Kaupunkibulevardit

Yksi yleiskaavan merkittävimmistä muutoskohteista on kantakaupunkiin ulottuvien maanteiden ja pääväylien muuttaminen kaupunkibulevardiksi. Osa Kehä I:n sisäpuolisista pääväylistä on nyt Liikenneviraston hallinnassa. Väylien muuttaminen kaupungin omistamiksi kaduiksi aiheuttaa suuren haasteen investointi- ja käyttötaloudelle. Väylät ja niihin liittyvät sillat ja monet muut rakenteet täytyy peruskorjata tai rakentaa uudestaan katujen laatustandardien ja suunnitteluperiaatteiden mukaisesti.

Rakennusoikeuden lisäyksellä voidaan kattaa osa väylien muutosinvestoinneista, mutta ylläpitokustannusten kattamiseen sillä ei ole suoraa vaikutusta. Kunkin väylän hallinnoinnin muuttamista tulee aina tarkastella erikseen.

Kaupunkibulevardien sekä muun kaupungin liikenteellinen toimivuus tulee varmistaa hyvällä suunnittelulla sekä lisäämällä joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikennemuotojen toimivuutta ja houkuttelevuutta. Logistiikan kehittäminen on tärkeää elinkeinoelämälle, jotta talouskasvu elpyisi. Kaupungin liikennejärjestelyiden tulee taata sujuva joukko-, jakelu- ja muu ajoneuvoliikenne, jalankulku, pyöräily sekä toimiva logistiikka ja elinkeinoelämän kuljetukset.

Ilmanlaatu- ja meluhaittojen minimointi tulee olemaan haaste tiivistävässä ja kasvavassa kaupungissa. Meluntorjuntaan ja ilmanlaatuun vaikuttaviin asioihin on kiinnitettävä erityistä huomiota jatkosuunnittelussa, asemakaavoituksessa ja tarkemmassa suunnittelussa.

Kaupunkibulevardien rakennetekniset selvitykset on tehty rakennettavuuden näkökulmasta. Selvityksissä ei ole otettu huomioon rakenteiden ylläpidettävyyttä eikä ratkaisua omistajuuteen, vaikka nämä ovat keskeisiä elinkaarikustannuksiin ja kaupunkirakenteen toimintaan vaikuttavia asioita. Rakennerratkaisua tehtäessä pitää määrittää myös omistajuus, jotta taataan ylläpidettävyyttä. Tunnelirakenteiden tullessa peruskorjausikäen kohdataan helposti ongelmia, mikäli kannella ja sen yläpuolisella kiinteistöllä on eri omistaja. Kustannusten jako voi olla hankalaa kyseisessä tilanteessa. Myös esimerkiksi vesivuodot aiheuttavat helposti kiistoja ja korvausvaatimuksia.

Yleisten alueiden alle tehtävien rakenteiden suunnitteluohjeet (rakennusvirasto, katu- ja puisto-osasto 2013) on tärkeä ohje rakenteiden suunnittelussa. Ennen tällaisten kohteiden asemakaavoituksen käynnistymistä tulee olla yhteydessä rakennusviraston asiantuntijoihin. Ylei-



sen alueen käytettävyyttä ei saa heikentää sen alle rakennettavilla tiloilla. Myöskään alueen kunnossapito ei saa vaikeutua tai sen kustannukset nousta. Rakentajan ja kaupungin väliset sopimukset vastuista sekä yllä- ja kunnossapitorajoista tulee tehdä ennen luvan myöntämistä yleisen alueen alle rakentamiseen.

Pyöräliikenne ja jalankulku

Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelmassa esitetyn liikennemuotojen priorisoinnin mukaisesti kaupungissa panostetaan ensisijaisesti jalankulun ja pyöräliikenteen edistämiseen, tämän jälkeen joukkoliikenteeseen, kuljetuksiin ja jakeluliikenteeseen ja viimeisenä yksityisautoiluun. Kaikkien liikennemuotojen tulee toimia sujuvasti osana liikennejärjestelmää tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Baanasuunnitelmien lisäksi on tärkeää kiinnittää huomiota pyöräliikenteeseen liittyvän muun infran (mm. väylät, pyöräpysäköinti) tilavarauksiin ja sujuvuuteen, kunnossapitoa unohtamatta.

Kustannuksista

Yleisten alueiden rakentamis- ja ylläpitokustannukset nousevat merkittävästi nykyisestä johtuen muun muassa maanteiden muuttamisesta kaupungin kaduiksi eli kaupunkibulevardeiksi ja tunnelien ja siltojen rakentamisesta sekä uusimisesta. Yleiskaavassa on esitetty kaupunkibulevardeja yhteensä noin 40 km. Nykyisellä kymmenvuotiskaudella vuosittainen katualueiden investointien määräraha on 100 - 140 miljoonaa euroa.

Yleiskaavan mukaisen yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän toteuttamisen Helsingin kaupungille aiheuttamat kokonaiskustannukset ovat arvioinnin perusteella tarkasteluajanjaksolta (2015 - 2050) 11 miljardia euroa, joista 40 % aiheutuu kaupunkibulevardien toteuttamisesta. Yleiskaavassa esitetyistä hankkeista ei pystytä toteuttamaan nykyisen investointikaton raameissa eikä rakennuttamiseen nyt osoitetun henkilöstön voimin. Myös katujen ja muiden yleisten alueiden kunnossapidon rahoitus- ja henkilöstötarve kasvaa voimakkaasti.

Yhteishankkeista, joiden kokonaiskustannus on 1,8 miljardia, kaupungin osuus ei ole vielä tiedossa. Rakennusvirastolle tulevia kustannuksia on tässä vaiheessa vaikea arvioida, sillä päätöksiä muun muassa suurista yhteishankkeista, kuten Pisararata, ei ole tehty.

Tekninen huolto, lumilogistiikka

Rakennusvirasto on laatinut kaksi alustavaa tarkastelua yhdyskuntateknisen huollon aluetarpeista yleiskaavan tarkastelujänteellä:



- Helsingin kaupungin rakennusvirasto 16.9.2015. Rakentamisen ja ylläpidon teknisen huollon alueet - massojen kierrätysalueet, lumen varavastaanottoaikat ja varikot 2050.
- Helsingin kaupungin rakennusvirasto 18.8.2015. Lumen vastaanoton vaihtoehdot vuoteen 2015.

Nämä selvitykset on otettu huomioon yleiskaavaehdotuksen liitemateriaalissa. Kaavaehdotuksen jälkeen käynnistyvät jatkosuunnittelu ja lyhyemmän tähtäimen toimenpidesuosituksen tekeminen.

Teknisen huollon verkoston eli massojen kierrätysalueiden, lumen vastaanottoaikkien ja varikoiden tilavarausten tavoitteena on resurssitehokkuuden parantaminen eli rakentamiseen ja ylläpitoon liittyvien kuljettusten sekä materiaalitehokkuuden tehostaminen.

Maankäytön suunnittelussa on huomioitava esirakentamisprosessi eli kokonaisvaltainen alueiden rakentamiskelpoiseksi saattaminen. Tämä mahdollistaa esirakentamisen aloittamisen mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Tällä on merkittävä vaikutus niin alueiden taloudelliseen toteuttamiskelpoisuuteen kuin resurssitehokkuuteen.

Hulevesien hallinta ja tulviin varautuminen

Yleiskaavaehdotukseen on aiheellisesti lisätty tulviin varautumista ja hulevesien hallintaa koskeva yleismääräys. Yleiskaavatyössä tulee vielä perusteellisemmin tarkastella ilmastonmuutoksen sopeutustoimia. Keskeiset tulvareittivaraukset tulee selvittää ja varmistaa yleiskaavassa määräyksellä, jotta ne voidaan jatkossa merkitä tarkemmin asemakaavoihin.

Yleiskaavaehdotuksessa esitetään nykyisen kaupunkirakenteen merkittävää tiivistämistä. Hulevesien hallintaan tarvitaan riittävästi katutilaa ja paikallisia viheralueita, jotta hulevesien ja lumen asianmukainen käsittely ja hallinta on mahdollista. Perustettaessa uutta kantakaupunkimaista miljöötä ja erityisesti tiivistettäessä vanhoja alueita, syntyy ongelmia sekä kustannuksia, ellei eri toimintojen tilatarpeita huomioida riittävästi.

Hulevesien hallinnan kannalta on edullisempaa rakentaa korkeampia rakennuksia ja väljempää katutilaa kuin erittäin tiivistä matalaa kaupunkirakennetta kapein kaduin. Katutilan käytöstä kilpailevat jalankulkijat, pyöräilijät, julkinen liikenne, henkilöautot, pysäköintipaikat, hulevesirakenteet, tulvareitit, istutukset ja lumitilaraive. Lisäksi maanalaiset johdot ja viemärit vaikuttavat maanpäällisiin rakenteisiin. Ilmastonmuutoksen tuomat ilmiöt sade- ja lumitilanteissa pitää myös ottaa huomioon.



Riittävän leveään katutilaan mahtuu myös puustoa ja viherkaistale, johon voi tarvittaessa rakentaa hulevesiä hidastavia ja vettä puhdistavia biosuodatuspainanteita. Puiden väliin sijoitettavat pysäköintipaikat voidaan rakentaa vettä läpäisevästä materiaalista. Riittävä väljyys mahdollistaa myös kustannustehokkaan huollon.

Asuntovaltaisten alueiden kaavamerkinnoissa on mainittu puistojen, virkistys- ja liikuntapalveluiden kehittäminen näiden alueiden sisällä. Paikalliset pienet viheralueet toimivat hyvin hulevesien hallinnassa. Pienten valuma-alueiden hulevedet voitaisiin tarvittaessa ohjata ja käsitellä hallitusti ja maisemaa rikastuttavasti näillä alueilla, jos muuta tulvareittiä alueella ei ole. Tällaisten alueiden puute tai katoaminen lisää hulevesitulvariskejä.

Yleiskaavassa on esitetty rakentamista myös tulvavaara-alueille. Esimerkkinä voidaan mainita Viikintien pohjois- ja eteläpuolelle sijoittuvat asuntovaltaiset alueet. Erityisesti tien eteläpuolelle sijoittuva rakentaminen on tulvavaara-alueella. Alue on myös Vanhankaupunginlanden Natura-alueen puskurialuetta ja osa kansainvälisesti arvokkaaksi luokiteltua lintualuetta (IBA). Rakentamisesta on tältä osin syytä luopua.

Virkistys- ja viheralueista

Viheralueverkostosta yleistä

Viheralueverkosto on esitetty yleiskaavaehdotuksen pääkartassa kahdella aluemerkinällä: virkistys- ja viheralue, merellisen virkistykseen ja matkailun alue. Lisäksi tärkeitä viheryhteyksiä on osoitettu vihreällä katkoviivalla.

Virkistys- ja viherverkosto 2050 -teemakartalla on esitetty tärkeimmät virkistysalueet ja niiden väliset yhteydet. Kaupunkiluonto-teemakarttaan on merkitty metsäverkoston ohella luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät niittyverkosto ja pienvesien muodostama siniverkosto. Metsäverkoston ydinalueet ja merkittävimmät yhteydet on osoitettu, mutta niitty- ja siniverkostosta ne puuttuvat. Yleiskaava jättää pitkälti jatkosuunnittelussa ratkottavaksi kuinka Helsingin virkistykselliset ja ekologiset arvot turvataan tulevaisuudessa.

Virkistys- ja viheralueiden kaavamääräyksiä on täydennetty onnistuneesti metsäisten viheralueiden osalta. Täydennetyin kaavamääräyksen mukaan virkistys- ja viheralueiden kehittämisessä tulee ottaa huomioon yleiskaavan teemakartalla esitetty metsäverkosto ja säilyttää verkoston metsäinen luonne. Kaavamääräys korostaa Helsingin monimuotoisten ja virkistyskäyttöarvoltaan ainutlaatuisten kaupunkimetsien merkitystä viheralueverkoston osana.



Luonnonsuojelualueiden, Natura-alueiden ja Helsingin uudessa luonnonsuojeluohjelmassa 2015 - 2024 esitettyjen alueiden esittämien oikeusvaikutteisina Kaupunkiluonto-teemakartassa turvaa näiden alueiden arvojen säilymistä.

Yleiskaavakarttaan merkityt viheryhteydet ja rantaraitti sekä Virkistys- ja viherverkosto 2050 -liitekarttaan merkityt poikittaiset viherlinjat ja sisälahtia kiertävät rantareitit ovat erittäin tärkeitä yhteyksiä viheralueverkostossa. Sisälahtia kiertävät rantareitit on mainittu vain liitekartan merkinnöissä. Ne tulee ottaa yleiskaava-aineistossa ponnekkaammin esille ja niiden yhteydet yleiskaavaan merkitylle rantaraitille on turvattava. Viherlinjat tulee merkitä yleiskaavan pääkarttaan vastaavasti kuin baanaverkko, jotta niiden toteutuminen varmistetaan. Samalla tulee tarkistaa liitekartan viherlinjojen ja yleiskaavaan merkittyjen viheryhteyksien suhde. Ne on nyt esitetty osittain yhtenevinä ja paikoin eri kohdissa. Eroja on muun muassa Pasilassa ja Kuninkaantammen alueella.

Viherlinjoista ja -yhteyksistä, rantaraitista sekä sisälahtia kiertävistä ulkoilureiteistä kannattaa jatkossa tehdä yleissuunnitelmia otettavaksi huomioon asemakaavojen laadinnassa ja yleisten alueiden suunnittelussa. Viheralueverkoston jatkuvuudesta ja laadusta on huolehdittava, sillä kapenevien vihersormien ja pienempienkin viheralueiden sekä viheryhteyksien merkitys virkistysalueina kasvaa, ja ne joutuvat kestämään suurta käyttöä.

Viheralueiden toteutustarve ja kustannukset

Yleiskaavan vaikutusta viherrakentamistarpeeseen voidaan arvioida vain yleispiirteisesti. Uuden kaupunginosapuiston tarve on esitetty teemakartassa Pohjois-Pasilaan, Tuomarinkylään ja Malmin lentokentän alueelle.

Täydennysrakentamisen yhteydessä vanhoilla alueilla pyritään parantamaan yleisten alueiden laatua. Uusien tiiviiden asuinalueiden sisään jäävät puistot on rakennettava laadukkaiksi ja kestäviksi. Kasvavassa kaupungissa toiminnallisten virkistysalueiden tarve kasvaa. Osa täydennysrakentamisesta sijoittuu nykyisille rakennetuille viheralueille, joiden toiminnot usein siirtyvät toisaalle. Hulevesijärjestelyt muuttavat joi-takin luonnonmukaisia viheralueita, mutta samalla saadaan mahdollisuus kehittää monimuotoisia pienvesiympäristöjä.

Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnissa puistojen ja virkistysalueiden rakentamiskustannuksiksi vuosina 2015 - 2050 on arvioitu kaupunkibulevardien vaikutusalueilla 90 miljoonaa euroa, Malmin lentokenttäalueella 40 miljoonaa euroa ja täydennysrakennettavilla ja muilla alueilla 85 miljoonaa euroa; yhteensä 215 miljoonaa euroa. Ylläpitokustannuksiksi on arvioitu kaupunkibulevardien vaikutusalueella 245 mil-



joonaa euroa. Laskelmien osuvuutta on vaikea arvioida yleiskaavan suurpiirteisyyden vuoksi. Toteutusohjelmaa laadittaessa kustannusarviot tulee vielä tarkistaa ottaen huomioon se, että kaupungin tiivistyessä kestäviksi rakennettavien ja intensiivisesti hoidettavien viheralueiden osuus kasvaa. Myös luonnonmukaisilla alueilla kustannukset kasvavat ulkoilukäytön kasvun myötä.

Nykyisellä kymmenvuotiskaudella rakennusvirastolla on käytävissä viheralueiden investointeihin vuosittain 8 - 11 miljoonaa euroa. Lukuun sisältyvät myös nykyisten aluerakentamiskohteiden viherrakentamisen kustannukset.

Viheralueverkoston ekologinen aspekti ja luonnon monimuotoisuus

Yleiskaavaehdotuksessa esitetyt vihersormet turvaavat pääosin kaupunkiluonnon ekologisen kytkeytyneisyyden. Luonnon monimuotoisuuden turvaamisen kannalta keskeiset viheryhteydet sijoittuvat Keskuspuiston, Vantaanjoen varren, Viikki-Kivikon ja Uutela-Vuosaaren alueille. Nykyiset yhteydet heikkenevät merkittävästi niin kutsutun Länsisormen ja Itä-Helsingin kulttuuripuiston vihersormien osalta. Vartiokylänlahden yhteys Vartiosaaren kautta Jollakseen heikkenee tai jopa katkeaa, jos Vartiosaari rakentuu. Erityisen ongelmalliseksi tässä suhteessa todettu Vartiosaari on poistettu yleiskaavatarkastelusta tekeillä olevan osayleiskaavan perusteella. Lisäksi osa muista ekologisista yhteyksistä kapeutuu, ja rakennetun ympäristön reunavaikutus ja lisääntyvä ulkoilukäyttö heikentävät luonnonympäristön olosuhteita. Viheralueiden käyttäjämäärien kasvuun tulee varautua myös siten, että ulkoilureitit saadaan päivitettyä samassa tahdissa väestönkasvun kanssa, jotta arempien metsäalueiden hallitsematonta kulutusta saadaan vähennettyä.

Ekologista kytkeytyneisyyttä voidaan turvata säilyttämällä luonnonmukaista kasvillisuutta, kosteikkoja ja muita luonnonbiotooppeja sekä kehittämällä ja uudistamalla niitä niin, että eliöiden elinympäristöt ja leviämisreitit säilyvät.

Täydennysrakentamisen ja uusien joukkoliikennereittien vaikutukset kaupunkiluontoon tulevat olemaan paikallisesti suuria. Rakentaminen ja lisääntyvä virkistyskäyttö vähentävät alkuperäisten elinympäristötyyppien pinta-alaa. Haitallisia vaikutuksia kohdistuu muun muassa Ramsinniemeen, Vartiosaareen, Mustavuoreen, Vartiokylänlahden ympäristöön, Malmin lentokentän viheralueisiin sekä Viikin pelloille ja niityille.

Saaristo on Helsingin alkuperäisen lajiston kannalta merkittävintä aluetta. Kaavan toteutuminen saaristossa saattaa muuttaa herkimpien lajien elinoloja merkittävästi. Rakentamisella voi kuitenkin olla myös positiivinen vaikutus saariston kulttuurisidonnaisten elinympäristöjen umpeen-



kasvun pysäyttämässä, mikäli saaristoluonnon hoitoon voidaan osoittaa riittävät resurssit.

Luonnonsuojelualueet ja metsäverkosto

Luonnonsuojeluohjelman 2015 - 2024 mukaisesti yleiskaavaehdotuksessa esitetään oikeusvaikutteisella kaavamerkinnällä suojeltavaksi 47 luonnonsuojelualuetta. Ohjelman toteutuessa luonnonsuojelualueiden pinta-ala kaksinkertaistuu 666 hehtaarista 1318 hehtaariin. Erityisesti uusien metsäisten suojelualueiden määrä kasvaa.

Metsäiset luonnonsuojelualueet ovat osa metsäverkostoa. Luonnonsuojeluohjelman yhteydessä laadittiin metsäverkostaselvitys tärkeimmistä metsällisistä yhteyksistä eli kytkeytyneistä metsäalueista ja metsäisistä ydinalueista. Nämä on kuvattu yleiskaavaehdotuksen Kaupunkiluonto-teemakarttaan.

Tärkeimmät metsäverkoston yhteydet sijoittuvat vihersormien alueille. Metsäverkoston reuna-alueiden rakentuminen ja lisääntyvä käyttö tulevat heikentämään metsäalueiden luonnon monimuotoisuutta, kuntoa ja kestävyyttä. Haittoja voidaan vähentää hoitamalla metsäalueita kaupunginhallituksen vuonna 2010 hyväksymien Luonnonhoidon linjaustavoitteiden mukaisesti. Viher- ja virkistysalueiden kehittäminen virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto-, ja kulttuurialueina edellyttää myös metsien laadusta ja käyttöturvallisuudesta huolehtimista.

Kaupunkiluonto-teemakartan nykyiset ja kehitettävät metsäverkostoyhteydet sekä kaupunkiekologiset yhteydet sijoittuvat osin samoihin kohtiin. Kuitenkin tällaisia tärkeitä yhteyksiä on merkitty yleiskaavaan heikosti, sijainniltaan ohjeellisina viheryhteyksinä voimakkaasti täydennysrakennettavilla alueilla. Esimerkkeinä voi mainita viheryhteydet Kaarelan Hakuninmaanpuistossa, Maunulan ja Oulunkylän välisessä Krämerinpuistossa ja Suursuonpuistossa sekä Viikin ja Myllypuron välisellä metsäisellä alueella. Metsäverkoston luonne tulee turvata viheralueverkoston jatkosuunnittelussa eikä näitä ekologisesti tärkeitä alueita pidä muuttaa rakennetuiksi puistoiksi.

Keskuspuisto ja Helsinkipuisto

Teemakarttaa ”virkistys ja viherverkosto” on täydennetty luonnosvaiheen jälkeen merkitsemällä siihen Keskuspuisto ja Helsinkipuisto ja toteamalla, että niiden yhtenäisyys turvataan.

Keskuspuisto on Helsingin tärkein ja laajin virkistys- ja viheralue ja keskeinen osa metsäverkostoa. Se täytti toissa vuonna 100 vuotta ja sen rakentamiselta on pidättäydytty tähän saakka voimassa olevien asemakaavojen sekä vuonna 2006 laadittujen Keskuspuiston suunnitteluperi-



aatteiden mukaisesti. Keskuspuisto on myös Uudenmaan kulttuuriympäristöselvityksessä 2012 osoitettu merkittävä kulttuuriympäristökohde.

Esitetyt kaupunkibulevardiin liittyvät korttelit Hämeenlinnanväylän varrella kaventavat Keskuspuiston länsireunan metsä- ja niittyalueita Pirkkolan, Maunulan ja Kivihaan kohdalla, ja metsäalueen ekologinen arvo heikkenee. Kapeneva metsäinen yhteys ei enää tarjoa luonnonvaraiselle metsäkasvillisuudelle ja -linnustolle ja muulle eläimistölle turvaa. Suuri haitta rakentamisesta aiheutuu Maunulan uurnalehdon länsipuolella luonnonmukaisen metsäisen pohjois-eteläsuuntainen yhteyden kavetessa alle puoleen nykyisestäään. Kyseisessä kohdassa virtaa ekologisesti tärkeä Maunulanpuro. Tilannetta hankaloittaa se, että samassa maastokäytävässä tulee säilyttää tai toteuttaa myös ulkoilureitit. Yhtä haitallisesti kapenee yhteys Pirkkolan uimahallin länsipuolisessa metsässä, jossa risteää runsas ulkoilureitistö. Keskuspuiston viheryhteys itään kapenee Metsäläntien pohjoispuolelle esitetyn rakentamisen takia. Pasilan ja Kivihaan kohdalla Keskuspuistonraittiin rajautuva rakentaminen säilyttää raitin sekä pieneläinten hautausmaan, mutta kaventaa jo muutenkin kapeaa Keskuspuiston metsää. Yleiskaavan luonnosvaiheen jälkeen kyseisistä kohdista poistettiin yksittäisiä rakentamispikseleitä, mutta kaavaehdotus ei ole Keskuspuiston ulkoiluympäristön arvojen, metsäverkoston ja ekologisen yhteyden suhteen juurikaan parempi.

Laakson kohdalla oleva pikaraitiotievaraus katkaisee maantasossa kulkiessaan viheryhteyden.

Keskuspuiston rakentamisesta tulee luopua ja säilyttää se edelleen virkistys- ja viheralueena. Keskuspuiston reunan rakentamista on perusteltu sillä, että se suojaisi ulkoilualueita melulta. Sama suojavaikutus saadaan kriittisiin kohtiin sijoitetuilla melusteillä.

Helsingipuiston muuttamisesta kansalliseksi kaupunkipuistoksi on tehty useita aloitteita, mutta Helsingin kaupunki on halunnut kehittää puistoa kaavoituksen keinoin vastaamaan kansallisen kaupunkipuiston kriteerejä. Helsingipuiston kehittäminen ja resursointi tarvitsee pikaisesti tuekseen tarkempaa maankäytön suunnittelua, jottei alue taantuisi maankäytön päätöksiä odoteltaessa.

Kaupungin kannattaa panostaa erityisesti Vanhankaupunginlahden ympäristön kehittämiseen. Alueella on maisemallisesti, ekologisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita ja sen merkitys virkistysalueena kasvaa. Lahden ympäristöön on rakennettu ja rakennetaan paljon uutta asutusta.

Helsingipuiston yleissuunnitelmassa Vantaanjoen länsipuolista ranta-aluetta on esitetty kehitettäväksi rauhallisena, puutarhamaisia kohteita



yhdistävänä reittinä. Vielä rakentamattomana säilyneet Oulunkylän kartanon maat Itsenäisyydenpuiston kohdalla ovat maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ja niitä voidaan kehittää merkittävänä puistokohteena. Yleiskaavassa alueelle on kuitenkin merkitty erittäin paljon rakentamista. Rakentamisen määrää tulee vielä tarkistaa ja supistaa niin, että maisemallisesti arvokas alue paremmin säilyy osana keskeistä viheralueverkostoa.

Merellinen Helsinki

Saaristo ja Helsingin merellisyys virkistys- ja matkailupalveluineen on nostettu yleiskaavassa omaksi teemakseen. Erityisen hyvin on osoitettu tarve kehittää saaristoa monipuolisesti muun muassa virkistysalueena, matkailullisena nähtävyytenä, loma-asutusalueena ja jopa pysyvän asutuksen kehittämisalueena saariston ainutlaatuista luontoa unohtamatta.

Melkin saari on arvokas virkistysalueena. Sitä ei tule osoittaa rakentamiseen.

Saaristoliikenteen lisääminen ja yhteydet eri saariin ovat matkailun ja virkistykseen kannalta tarpeellisia. Pikaraitiotie, niin sanottu saaristoratikka on suuri tulevaisuuden hanke. Mikäli pikaraitiotie rakentuu, muuttaa se ratkaisevasti Vartiosaaren ja Ramsinniemen alueita. Nykyiset pääosin virkistys- ja loma-asutuskäytössä olevat alueet muuttuvat asuin- ja työpaikkavaltaisiksi alueiksi.

Helsingin sisäsaariston vyöhykkeen keskeiset lahdet Iso-Huopalahti, Vanhankaupunginlahti ja Vartiokylänlahti muodostavat kukin omaleimaisen virkistysympäristönsä, joihin Helsingin vihersormet päättyvät. Sisälahtien kehittäminen toiminnallisina ja visuaalisina kokonaisuuksina on kannatettava ajatus. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon merellisten julkisivujen näkymisen lisäksi kunkin lahden ominaispiirteet sekä luonto- ja maisemalliset arvot.

Helsingin kaupungin omistamaa Varsasaarta (Espoon saaristossa) ja osia Granön saaresta (Sipoon saaristossa) ei ole merkitty merelliseen teemakarttaan muualla sijaitsevana virkistysaarena.

Teemakartan selityksiin tulee lisätä huomio arvokkaista saariston kulttuuriympäristöistä esimerkiksi viittaamalla uuteen Kulttuuriympäristöteemakarttaan samaan tapaan kuin luonnonsuojelualueista ja Natura 2000-verkoston kuuluvista alueista Kaupunkiluonto-teemakartalla tehdään.

Santahaminan saari on merkitty puolustusvoimien alueeksi. Määräyksessä todetaan että, jos puolustusvoimien toiminta siirtyy alueelta pois,



osoitetaan alue asumisen, kaupan, julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Santahaminassa on merkittäviä luonto- ja kulttuuriarvoja, joten kaavamerkintään tulee lisätä myös säilytettävät luonnonsuojelu- ja kulttuuriympäristöalueet.

Ranta-alueiden rakentamisen vuoksi kaupungista poistuu useita veneiden talvisäilytysalueita. Niiden korvaamista on syytä tarkastella yleiskaavatasolla.

Käsittely

02.02.2016 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Pörrö Sahlberg: Lisätään kappaleen (30) "syntyy ongelmia" perään "sekä lisäkustannuksia"

Lisätään kappaleen (34) loppuun seuraava lause:

- "Alue on myös Vanhankaupunginlanden Natura-alueen puskurialuetta ja osa kansainvälisesti arvokkaaksi luokiteltua lintualueita (IBA). Rakentamisesta on tältä osin syytä luopua."

Lisätään kappaleen (45) loppuun lause:

- "Viheralueiden käyttäjämäärien kasvuun tulee varautua myös siten, että ulkoilureitit saadaan päivitettyä samassa tahdissa väestönkasvun kanssa, jotta arempien metsäalueiden hallitsematonta kulutusta saadaan vähennettyä."

Lisätään kappaleeseen (57) kolmanneksi sanaksi "tulee".

Eriävät mielipiteet

Maria Landén: Katson, että yleiskaavaehdotus tulisi muuttaa Malmin lentokentälle kaavaillun asuinrakentamisen osalta. Mielestäni yleiskaavan suunnittelussa ei ole otettu tarpeeksi huomioon Malmin lentokentän taustoja sekä lentokentän lakkauttamisen merkitystä. En täten yleisten töiden lautakunnan jäsenenä kannata asuinrakentamista Malmin lentokentälle.

Katson myös, että suunnitelma muuttaa Malmin lentokenttä uudeksi asuinalueeksi, on vastoin ison osan niin kaupunkilaisten, kuin muuallakin Suomessa asuvien kansalaisten tahtoa.

"Kaavatyössä on huomioitava, että Malmin lentotoiminnan jatkamista vaatii jo lähes 71 000 kansalaista adressillaan, ja että 6.10.2015 Helsingin kaupungille toimitettu ilmailukäytön jatkoa vaativa kuntalaisaloite



oli yli 13 000 helsinkiläisen allekirjoittamana osallistujamäärältään Suomen historian ylivoimaisesti suurin."

Yleiskaavaa suunniteltaessa tulisikin huomioida myös kansalaisten mielipiteet ja toiveet.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Kaisu Ilonen, suunnitteluasiantuntija, puhelin: 310 38638
kaisu.ilonen(a)hel.fi
Tuuli Ylikotila, luontoasiantuntija, puhelin: 310 38540
tuuli.ylikotila(a)hel.fi
Tiina Saukkonen, suunnitteluvastaava, puhelin: 310 38508
tiina.saukkonen(a)hel.fi
Silja Hurskainen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38939
silja.hurskainen(a)hel.fi
Helena Ström, projektinjohtaja, puhelin: 310 38571
helena.strom(a)hel.fi
Mikko Suominen, projektinjohtaja, puhelin: 310 39232
mikko.suominen(a)hel.fi
Jussi Luomanen, toimistopäällikkö, puhelin: 310 38626
jussi.luomanen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 02.02.2016 § 38

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Lausunto

Ympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon.

Yleiskaavaehdotuksen mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja täydentäminen, raideliikenteen verkostomainen rakenne, kestävien liikemiestapojen korostaminen ja pyrkimys laajojen yhtenäisten viheralueiden säilymiseen tarjoaa hyvän lähtökohdan kestäväälle kaupunkikehitykselle.

Ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta yleiskaavaehdotus tukee hyvin seudullista maankäyttöä ja mahdollistaa liikennejärjestelmän kehittämisen vähäpäästöisempään suuntaan. Yleiskaavaehdotuksen mahdollistaman ilmastomyönteisyyden tulee näkyä myös yleiskaavan jälkeisissä suunnitteluratkaisuissa. Kaikilla uusilla rakentamisalueilla tulee tähdätä mahdollisimman suureen energiaomavaraisuuteen ja hiileneutraalisuuteen. Yleiskaavan mahdollistama huomattava täydennysrakentaminen luo edellytyksiä alueellisille energiasaneeraustoimenpiteille ja kaupungin onkin vahvasti tuettava energiatehokkuuden parantamista.



Yleiskaavaehdotus tukee pääosin laajojen yhtenäisten viheralueiden säilymistä, vihersormien ylläpitämistä ja viheryhteyksien vahvistamista. Kuitenkin mukana on myös viheralueille rakentamista. Helsingin viheraluerakenne perustuu pääosin pitkittäisten vihersormien varaan ja siksi erityisesti poikittaisten yhteyksien vahvistaminen on keskeistä. Kaupungin tiivistyessä lähiluonnon ja -virkistysalueiden merkitys korostuu. Näiden turvaaminen jatkosuunnittelussa on tärkeää. Tehdyistä muutoksista huolimatta yleiskaavaehdotus supistaa yhtenäistä Keskuspuistoa ja heikentää sen virkistyskäyttömahdollisuuksia. Rakentaminen siirtäisi virkistyskäytön painopistettä idemmäs luonnoltaan herkemille alueille. Asukasmäärän voimakas kasvu myös lisää virkistyskäyttöpainetta. Pienemmän pinta-alan tulisi mahdollistaa virkistyskäytön lisääntyminen ja samalla säilyttää tärkeimmät luontoarvot. Ympäristölautakunnan mielestä Keskuspuistoon rakentamisesta tulee luopua.

Kaupungin kasvusta aiheutuvan liikennemäärän lisääntymisen hallinta tulee olemaan haasteellista, vaikka kaavaehdotuksen mukainen liikennejärjestelmä on kannatettava. Kaupunkibulevardien toteuttaminen tulee edellyttämään joukkoliikenteen tehostustoimien lisäksi voimakkaiden henkilöautoliikennettä vähentävien toimien toteuttamista sekä liikenteellisistä että ympäristöllisistä syistä. Katubulevardien ympäristö-, terveys- ja viihtyisyysvaikutuksista tulee tehdä kattava kokonaisselvitys suunnitteluohjeistusta varten.

Yleiskaavan aikajänne ylittää vuoteen 2050 saakka. Tämä on vaikeuttanut monien vaikutusarviointien tekemistä. Osa keskeisistä ympäristövaikutuksiin ja ympäristön laatuun liittyvistä asioista jää ratkaistavaksi tarkemmassa suunnittelussa. Näitä ovat mm. lähivirkistysalueet ja niiden saavutettavuus ja riittävyys, liikenteen haitat ja ilmastomuutoksen hillinnän ja sopeutumiseen liittyvät ratkaisut. Yleiskaavan toteuttamisohjelman rooli tulee olemaan merkittävä. Ympäristönäkökulman tulee olla yhtenä keskeisenä tekijänä toteutusohjelmaa laadittaessa. Ympäristölautakunta pitää tärkeänä, että toteuttamisohjelma ja sen yhteydessä tehtävät vaikutusten arvioinnit valmisteltaisiin yhteistyössä hallintokuntien kanssa. Ympäristökeskuksen asiantuntemus on kaupunkisuunnitteluviraston käytettävissä tässä työssä. Kaupungin tulee sallia nykyistä korkeampi kaupunkimainen rakentamisen sekä selvittää uusien merellisten asuinalueiden muodostamisen mahdollisuus. Näin voidaan turvata mahdollisimman paljon ympäröiviä viher- ja virkistysalueita kaupunkiympäristössä sekä luoda uusia viihtyisiä ja houkuttelevia asuinalueita, joilla palvelut, energiatehokkuus ja ympäristöarvot voidaan ottaa huomioon.



Yleiskaavan päälinjaukset ovat kannatettavia: ne painottavat jo rakennettujen alueiden täydennysrakentamista ja pääväylien bulevardisointia. Vihersormia pyritään ylläpitämään ja niiden välisiä viheryhteyksiä vahvistamaan. Erityisesti vihersormien väliset poikittaisyhteydet ovat nykyiselläänkin hyvin kapeita ja katkeavat helposti.

Kaavakartan virkistys- ja viheraluemääräykseen on lisätty lause: "Virkistys- ja viheralueiden kehittämisessä huomioidaan yleiskaavan teemakartalla esitetty metsäverkosto. Lähtökohtana on säilyttää verkoston metsäinen luonne." Ympäristölautakunta pitää lisäystä hyvänä. Lisäksi yleiskaavaan liittyvää Kaupunkiluonto-teemakarttaa on täydennetty metsäverkostomerkinnöillä ja suunnitteluohjeilla.

Helsingin metsäverkoston tärkeimmät metsäiset ydinalueet kuten Haltia, Santahamina sekä osa Uutelasta ja Mustavuoren virkistys- ja viheralueista on säilytetty yleiskaavaehdotuksessa.

Helsingin viheraluerakenne perustuu pääosin pitkittäisten vihersormien varaan ja siksi erityisesti poikittaisten yhteyksien vahvistaminen on keskeistä. Monet kehitettävistä metsäyhteyksistä ovat nykyisin hyvin katkonaisia ja koostuvat vaihtelevista ympäristötyypeistä. Kaavaehdotuksen mukaan yksi tällainen metsäyhteys sijoittuu esim. Maunula-Oulunkylä välille.

Ympäristölautakunta ehdottaa, että jatkosuunnittelua varten tehtäisiin eri hallintokuntien yhteistyönä suunnitelma siitä, miten metsäverkoston verkostomainen rakenne voidaan turvata. Metsäverkostoa tulisi siinä tarkastella suhteessa yleiskaavan mukaiseen maankäytön muutokseen. Tämän pohjalta voitaisiin tunnistaa tärkeimmät jatkosuunnittelua vaativat yhteydet. Kaava-aineistoon tulisi liittää ympäristölautakunnan 20.9.2015 hyväksymä Helsingin luonnonsuojeluohjelma 2015–2024 ja metsäverkostaselvitys, joka sisältää täydentävää tietoa jatkosuunnittelua varten.

Kaava-aineiston pohjalta on vaikea hahmottaa viher- ja virkistysalueilla tapahtuvia muutoksia. Kaupungin tiivistyessä lähiluonnon ja -virkistysalueiden merkitys korostuu. Yleiskaavaehdotuksen kerrotaan mahdollistavan lähiviheralueiden säilymisen, mutta kaavan esitystavan yleispiirteisyyden vuoksi merkittävät ratkaisut siirtyvät alemmalle kaavatasolle.

Kaavakarttaan tulee merkitä nykyiset suojelualueet, uudet suojelualuevaraukset sekä muut luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävät alueet, kuten tärkeät lintualueet.

Houkuttelevat ja helposti saavutettavat lähivirkistysalueet lisäävät ihmisten lähiliikkumista ja hyvinvointia. Näyttö viheralueiden terveyshyödyistä kasvaa jatkuvasti. Lähivirkistysalueiden saavutettavuudelle tulee asettaa tavoitteita, esimerkiksi 300 metrin etäisyys tai enintään 5–10



minuutin kävelymatka. Lähiviheralueiden riittävyttä suhteessa kasva-
vaan asukasmäärään ja lisääntyvään virkistyskäyttöpaineeseen on tar-
peen arvioida jatkossa ja varmistaa niiden riittävyys.

Kun asukastiheys kasvaa merkittävästi, viherala pienenee ja myös pin-
noitetun pinnan osuus kasvaa, tulee kehittää ja rakentaa täydentäviä
viherympäristöjä. Viheralueille rakentamista voidaan kompensoida pa-
rantamalla viheralueiden toiminnallisuutta ja ekologista laatua, ennallis-
tamalla luontokohteita ja / tai luomalla uusia lähiviherympäristöjä. Kas-
villisuuden peittämää pinta-alaa voidaan lisätä mm. erilaisin viherkansi-
, viherkatto- ja viherseinäratkaisuin. Keinotekoisena ”kaupunkiluonnon”
tuottaminen ei laadullisesti korvaa luonto- ja virkistysarvoltaan tärkei-
den alueiden supistumista, mutta sen avulla voidaan kuitenkin eräänlai-
sena kompensaatona lisätä kaupunkivihreän osuutta. Ilmastonmuutok-
sen vuoksi näiden toimien merkitys kasvaa. Kasvillisuus mm. sitoo hiili-
dioksidia, tasaa lämpötiloja helteillä ja toimii osana luonnonmukaista
hulevesien hallintaa.

Rakentaminen viheralueille

Yleiskaavaehdotuksen mukaiset Hämeenlinnanväylän kaupunkibule-
vardiin liittyvät rakentamisalueet kaventavat Keskuspuistoa tehdyistä
muutoksista huolimatta. Keskuspuistossa on monien luontoarvojen ti-
hentymiä, mutta Hämeenlinnanväylän tuntumassa metsä on tavan-
omaisempaa virkistysmetsää. Koko alueen, myös melun rasittaman
länsireunan virkistyskäyttö on erittäin runsasta. Vaikutukset Keskus-
puistoon ulottuvat rakentamisalueita laajemmalle reunavaikutuksen
vuoksi. Rakentamisen takia virkistyskäytön painopiste siirtyisi idemmäs
luonnoltaan herkemille alueille. Asukasmäärän voimakas kasvu myös
lisää virkistyskäyttöpainetta. Pienemmän pinta-alan tulisi mahdollistaa
virkistyskäytön lisääntyminen ja samalla säilyttää tärkeimmät luontoar-
vot. Ympäristölautakunnan mielestä Keskuspuiston rakentamisesta Hä-
meenlinnanväylän varrella tulee luopua.

Laakson kohdalla Keskuspuiston läpi on kaavaehdotuksessa osoitettu
pikaraitiovaraus. Tätä joukkoliikenteen runkoyhteyttä ei tulisi linjata
Keskuspuiston läpi maanpintatasossa, jolloin se katkaisisi keskeisen vi-
heryhteyden.

Talin liikuntapuisto ja siihen liittyvät metsäalueet muodostavat ison vir-
kistysaluekokonaisuuden, joka jatkuu Iso Huopalahden länsirannalle
Espoon puolella. Ulvilantien pohjoispuolella on keskimääräistä laajem-
maksi rajattu liito-oravareviiri, mikä perustuu lajille sopivan metsäalu-
een suureen kokoon. Liito-oravat ja niiden tarvitsemat yhteydet eivät
ole esteenä monipuoliselle virkistyskäytölle, mutta sopivat huonosti yh-
teen metsää pirstovan asuntorakentamisen kanssa. Kaksi edelleen



metsäalueelle sijoittuvaa asuntovaltaisen alueen ruuturiviä tulee poistaa, jotta alue säilyy sekä virkistyskäytön että ekologisten yhteyksien kannalta yhtenäisenä.

Koillinen vihersormi alueella Vartiosaari-Ramsinniemi-Meri-Rastila tulisi säilyttää pääosin rakentamattomana. Metsäinen yhteys Laajasalosta Meri-Rastilaan ylläpitää vihersormeaa. Laajat metsäalueet tulisi pyrkiä säilyttämään rakentamattomina alueina. Tämä on tärkeää myös, koska virkistyspaine itäisillä virkistysalueilla on jo nyt kova ja tiivistymisen myötä se kasvaa entisestään. Mikäli yleiskaavaehdotuksen mukaiseen rakentamiseen päädytään, mahdollinen rakentaminen tulee sijoittaa toteutusjärjestyksessä suunnittelukauden lopulle raitiotieverkon toteutuksen aikataulussa. Tällöin alueet säilyvät virkistyskäytössä mahdollisimman pitkään ja virkistyskäyttöä on mahdollista kehittää.

Malmin lentokentän ja Tattarisuon pienteollisuusalueen väliin sijoittuva arvokas Tattarisuon metsäalue tulee säilyttää yhtenäisenä ja rakentamattomana. Metsässä on Helsingin oloissa poikkeuksellisen paljon monipuolista lehtipuustoa ja sen sisäiset maisemalliset ovat arvot merkittävät. Lisäksi säilyvän metsäalueen pohjoiseen ja etelään suuntautuvat yleiskaavaluonnoksessa olleet viheryhteysmerkinnät on syytä palauttaa yleiskaavaehdotukseen.

Melkin rakentamisen ja siihen liittyvien meritäyttöjen haitat meriluonnolle ja maisemalle ovat saavutettaviin hyötyihin nähden suuria. Melkki tulee varata virkistyskäyttöön.

Tuomarinkylän kartanoa ympäröivälle RKY-alueelle ja Siliuksenmäkeen ehdotettu tehokas asuntorakentaminen ja raideliikenne eivät ole sopu-soinnussa ja yhteensovittavissa alueen valtakunnallisestikin merkittävien kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen kanssa. Ehdotus ei turvaa ratsastus- ja koiratoiminnan jatkumista kuten kaupunginvaltuusto on 12.12.2012 edellyttänyt. Myös alueen virkistyskäyttö heikkenisi.

Rakentamisvaraukset Vanhankaupunginlahden ympäristöstä tulisi poistaa. Erityisen ongelmallista on Viikintien etelä- ja pohjoispuolella sijaitsevien peltojen rakentaminen. Viikin pellot ovat tärkeitä muuttolintujen ruokailu- ja levähdyspaikkoja ja tukevat siten oleellisesti Natura-alueen arvoja. Lisäksi pellot sijaitsevat kansainvälisesti tärkeän IBA-lintualueen (Important Bird Area) rajauksen sisäpuolella. Kaavan Natura-arvioinnin mukaan peltoala vähenisi kaavan myötä 17 prosenttia.

Myös Pornaistenniemeen, Herttoniemen ja Hallainvuoren metsiin on osoitettu rakentamista, mikä toteutuessaan kaventaisi kahden ensiksi mainitun osalta Natura-alueen puskurivyöhykettä sekä Hallainvuoren osalta tärkeää vihersormeaa.



Ilmasto

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä. Yleiskaavan tulee mahdollistaa tavoitteen saavuttaminen niiden teemojen osalta, joihin yleiskaavalla voidaan vaikuttaa.

Yleiskaavaehdotuksen mukainen tiivistyvä ja täydentyvä kestäviin liikumistapoihin tukeutuva verkostomainen kaupunkirakenne on hyvä. Yleiskaavaehdotus ei kuitenkaan suoraan ota kantaa kaupungin energiajärjestelmän kehittämiseen tai rakentamisen energiatehokkuuteen. Sen kuitenkin kerrotaan mahdollistavan monipuoliset ratkaisut energiajärjestelmän kehittämisessä.

Uusilla rakentamisalueilla tulee tähdätä mahdollisimman suureen energiaomavaraisuuteen ja hiilineutraalisuuteen. Jatkosuunnittelussa uusille alueille tulisi laatia aluetason energiataseselvitykset, joissa kartoitetaan ne rakentamisen sekä energiantuotannon ja -käytön ratkaisut, joilla alueen energiankulutusta voidaan vähentää ja energiantuotannon päästöt minimoida hiilineutraalisuustavoitteen mukaisesti.

Uudisrakentamisen vuosittainen osuus rakentamisesta on hyvin pieni, joten kaupungin olemassa olevan rakennuskannan energiatehokkuuden parantaminen on keskeistä ilmastopäästöjen vähentämisessä. Yleiskaavan mahdollistama huomattava täydennysrakentaminen luo edellytyksiä alueellisille energiasaneeraustoimenpiteille. Jatkossa tulisi tunnistaa lupaavimmat alueet energiatehokkuuden parantamiselle, jotta kaupunki voisi aktivoida alueiden kiinteistöjen omistajia ja asukkaita energiatehokkuuden parantamiseen. Myös aluekohtaisten yhteispe-ruskorjaushankkeiden käynnistäminen olisi tärkeää.

Yleiskaavaehdotukseen on lisätty kaavamääräys tulviin varautumisesta ja hulevesien hallinnasta. Kaupunkivihreän merkitys korostuu erityisesti tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Rakennettaessa tehokkaasti, tulee kortteleihin jättää riittävästi viherpinta-alaa esimerkiksi hulevesien imeyttämiseksi ja viivyttämiseksi sekä tulvavesien ohjaukselle. Tiivistämisen yhteydessä on mahdollista lisätä kasvillisuuden peittämää pinta-alaa mm. erilaisin viherkansi-, viherkatto- ja viherseinäratkaisuin. Kasvillisuus sitoo hiilidioksidia, tasaa lämpötiloja helteillä ja hoitaa luonnonmukaisesti hulevesien hallintaa. Ympäristökeskuksen johdolla yhteistyössä keskeisten virastojen kanssa tullaan vuonna 2016 valmistelemaan ilmastomuutoksen sopeutumisen toimintasuunnitelma, jossa sopeutumiseen liittyviä tavoitteita ja toimenpiteitä tarkennetaan myös kaavoituksen näkökulma huomioiden.

Toteuttamisohjelman valmistelu



Yleiskaavaehdotus ja sen vaikutusten arviointi eivät täysin vastaa siihen, kuinka hyvät edellytykset suunnitelma luo päästöjen vähentämiseen, ilmastomuutokseen sopeutumiseen ja kaupungin omien ilmastotavoitteiden saavuttamiseen. Ilmastovaikutusten arviointi ja ilmastotietoisten suunnitteluratkaisujen tekeminen siirtyy monilta osin jatko-suunnittelu- ja toteuttamisohjelmavaiheeseen. Toteuttamisohjelman keskeinen sisältö tulee olemaan yleiskaavan sisältämän uuden rakentamispotentiaalin ja liikennehankkeiden toteutumisen ajoittaminen. Tässä työssä ilmastonäkökulma tulee ottaa vahvasti huomioon. Suunnitteltavalle kaupunkirakenteelle tuleekin strategiaohjelman mukaisesti asettaa energiatehokkuustavoite.

Ympäristötoimen tehtävänä on johtosäännön mukaan koordinoita energiatehokkuuteen sekä ilmastomuutoksen hillintään ja sopeutumiseen liittyvää ohjausta, neuvontaa ja tiedotusta. Luontevia osa-alueita, joissa ympäristökeskus voi tarjota asiantuntija-apua, ovat mm. energiatehokkaan kaupunkirakenteen määrittely ja tavoitteen asettelu sekä sen seurannan kehittäminen.

Vuonna 2015 valmistui Helsingin ilmastotiekartta, jossa tarkastellaan Helsingin tietä kohti hiilineutraalia ja ilmastokestävää kaupunkia vuoteen 2050 mennessä. Yleiskaava ja sen toteuttamisohjelman linjaukset tullaan ottamaan huomioon ilmastotiekarttaa päivitettäessä.

Liikennejärjestelmä ja liikenteen haitat

Yleiskaavaehdotuksen mukainen raideliikenneverkosto ja siihen tukeutuva tiivistyvä ja täydentyvä kaupunkirakenne on erittäin kunnianhimoinen ja kannatettava kokonaisuus. Kaupungin kasvusta aiheutuvan liikennemäärän lisääntymisen hallinta tulee kuitenkin olemaan haasteellista. On huolehdittava siitä, että kokonaismatkamäärän kasvu ohjataan kokonaisuudessaan kestäviin liikennemuotoihin eikä autoliikenteen matkasuorite kasva. Kaupunkibulevardien toteuttaminen tulee edellyttämään joukkoliikenteen tehostustoimien lisäksi voimakkaita henkilöauto-liikennettä vähentäviä toimia.

Yleiskaavaehdotus ja vaikutusten arvioinnit pohjautuvat oletukseen, että ajoneuvoliikenteen hinnoittelu on otettu käyttöön. Selostuksen mukaan liikennemäärää voidaan vähentää myös kehittämällä liityntäpysäköintiä ja pysäköintipolitiikkaa. Näiden toimien tulisi olla toteutettuina ennen bulevardisoinnin aloittamista. Toimien merkitystä korostetaan myös valmisteilla olevassa kaupungin ilmansuojelusuunnitelmassa.

Yleiskaavaehdotuksen mukaiset julkisen sektorin kalleimmat investoinnit liittyvät liikenteeseen. Tämän vuoksi sekä ehdotuksen mukainen pikaraitiotieverkko että sitä tukeva liityntäpysäköinti ja -liikenne tulisi sisällyttää seuraavaan HLJ-suunnitelmaan. Tällöin bulevardisoinnin ja si-



tä tukevan pikaraitiotieverkoston toteuttamisedellytysten varmistaminen ja myös muuttuvan liikennejärjestelmän seudulliset vaikutukset voisivat tulla paremmin huomioon otetuksi. Kaupungin taloudellisten resurssien riittävyys sekä HLJ 2015:n vaatimiin investointeihin että kaupungin omaan raitiotieverkkoon herättää suurta huolta. HLJ:n toteutus perustuu ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöönottoon ja siihen, että saatavat varat ohjataan liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Bussiliikenteen vähentäminen kantakaupungin alueella on hyvä tavoite. Ympäristöystävällisenä, mutta joustavampana ja edullisempänä joukko-liikennevaihtoehtona sähköbussit lienevät varteenotettava vaihtoehto ainakin pikaraitiotieverkoston väliaikaisratkaisuna.

Yleiskaavaehdotuksen mukaan jalankulku ja pyöräily priorisoidaan ennen kaikkia muita kulkumuotoja, mikä on kannatettavaa. Tämä näkyy ehdotuksessa mm. siten, että baanaverkko on merkitty kaavakartalle. Baanaverkoston kehittämisen lisäksi on tärkeää kiinnittää huomiota myös muun pyöräilyinfran ja pyörätieverkoston kehittämiseen. Pyörätieverkostoa suunniteltaessa tulisi kuitenkin huomioida pyöräilijöiden altistuminen ilmansaasteille ja melulle siten, että pyöräilylle järjestettäisiin baanayhteyksien lisäksi myös vaihtoehtoisia reittejä kauempana vilkkaimmista liikenneväylistä.

Satamien lisääntyvä liikenne kuormittaa kantakaupungin liikenneverkkoa ja aiheuttaa monenlaisia ympäristöhaittoja. Tavaraliikenne tulisi ohjata mahdollisuuksien mukaan kulkevaksi Vuosaaren sataman kautta. Kaupunkibulevardien ja muun katuverkon jatkosuunnittelussa tulee satamaliikenteeseen ja sen aiheuttamiin haittoihin kiinnittää erityistä huomiota. Citylogistiikan kehittämiseen tulee panostaa, jotta liikenteen ruuhkautuminen ja sen aiheuttamat haitat vähenevät laajenevan kantakaupungin alueella.

Ilmanlaatu ja melu

Vaikutusten arvioinnin perusteella jää avoimeksi, miten ilmanlaadun ja melun kannalta terveellinen ja turvallinen asuminen ja elinympäristö pystytään varmistamaan tulevien bulevardien varsilla. Kun toteutusohjelman valmistelun yhteydessä arvioidaan bulevardisoinnin toteutusjärjestystä ja aikataulutusta, tulee muiden näkökulmien ohella ottaa huomioon ilmanlaatu ja melu.

Autoliikenteen aiheuttamat ilmanlaatuhaitat ovat vähentyneet ennakoitua hitaammin ja autojen pakokaasujen ominaispäästöt ovat vähentyneet melko hitaasti, joten lähitulevaisuudessa bulevardit eivät ole toteuttamiskelpoisia ilman voimakkaita liikennemääriä vähentäviä toimenpiteitä.



Lähtökohtana sekä ilmanlaatu- että meluhaittojen torjumiselle tulee olla liikennemäärien vähentämiseen ja liikenteen sujuvuuden parantamiseen tähtäävät toimenpiteet ja niiden pikainen toteuttaminen.

Yleiskaavan strategisen luonteen vuoksi tarkempi vaikutusten arviointi on monilta osin jätetty jatkosuunnittelussa tehtäväksi. Haittojen arviointi pitkälle tulevaisuuteen on erittäin haastavaa monien liikennejärjestelmän sekä ajoneuvojen ja niiden päästöjen kehittymiseen liittyvien epävarmuustekijöiden vuoksi. On hyvin vaikea ennustaa, mikä vaikutus liikenteeseen ja päästöihin on esim. älykkäillä liikennejärjestelmillä, polttokenno- ja sähköautoilla, itseohjautuvilla ajoneuvoilla, yhteiskäyttöautoilla ja taloustilanteen kehittymisellä sekä toisaalta liikkumistottumusten muutoksilla ja sitä kautta kulkumuotojakaumalla.

Pitkän aikavälin aiheuttamien epävarmuuksien vuoksi haittojen arviointi edellyttää välietappien asettamista esim. vuoteen 2030, jolle kuvataan liikennejärjestelmän tavoitevaihe ja siihen liittyvät liikennemääräennusteet. Tämän perusteella voidaan arvioida tarkemmin liikenteen haittoja ja kaupunkibulevardien toteutuskelpoisuutta.

Ehdotusvaiheessa tehdyissä kaupunkibulevardiselvityksissä on alustavasti arvioitu bulevardien lisäävän alemman katuverkon liikennettä erittäin merkittävästi sekä lisääntyvän maankäytön että bulevardeilta siirtyvän liikenteen vuoksi. Jatkosuunnittelussa tämän alemmalle katuverkolle ohjautuvan liikenteen määrää tulee pyrkiä hillitsemään. Ilmanlaatu- ja meluvaikutusten arviointi ja haittojen vähentämismahdollisuudet on siten tarpeen tarkastella huolellisesti myös alemmalla katuverkolla, kun liikenteeseen liittyviä arviointeja tehdään.

Ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot

Yleiskaavaehdotuksen mukaan uusia toimintoja ja asumista suunnitellaan ympäristöhäiriöitä aiheuttavien laitosten ja toimintojen läheisyyteen mm. Konalassa ja Viikinrannassa. Kohteiden selvittäminen ja haittojen arviointi on jätetty jatkosuunnittelun varaan. Ympäristövaikutusten arviointi tulee jatkossa tehdä kullakin muutosalueella mahdollisimman aikaisessa jatkosuunnittelun vaiheessa, jotta haittojen ennaltaehkäisy ja vähentäminen voidaan ottaa huomioon suunnitteluratkaisuissa.

Ehdotuksen mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja täydentäminen tekee entistä haastavammaksi löytää tilaa mm. erilaisille rakentamista palveleville massojen välivarastointi-, käsittely-, läjitys- ja hyötykäyttöalueille sekä huoltoalueille. Näistäkin toiminnoista aiheutuu ympäristöhäiriöitä, ja tiivistyvässä rakenteessa niitä on vaikea sovittaa ympäröivään maankäyttöön. Yleiskaavakaudella tarvittavista tilavarauksista tarvitaan kokonaissuunnitelma.



Kaupungin strategiana on tapahtumamyönteisyyden lisääminen. Suurten ulkoilmatapahtumien toimintaedellytykset ovat kuitenkin kaventu-
massa jo lähivuosina kaupungin tiivistyessä mm. Suvilahdessa ja Kylä-
saarella. Tapahtumakäyttöön soveltuvista alueista olisi tarpeen laatia
suunnitelma yhteistyössä tapahtuma-alueita hallinnoivien hallintokun-
tien kanssa.

Merialuesuunnittelu

Merellinen teema on keskeinen yleiskaavaehdotuksessa ja sitä tukee
mm. erillinen Merellinen Helsinki -teemakartta. Jatkossa tarvitaan koko-
naisvaltainen tarkastelu Helsingin merialueen nykyisistä ja tulevista toi-
minnoista mukaan lukien myös mm. laivareitit, läjitystoiminta, jäteveden
purkupaikat, kaapelit ja putket sekä vedenalaisen luonnon suojelu. Se
on tarkemman merialuesuunnittelun ja toimintojen yhteensovittamisen
edellytys. Yleiskaavaehdotuksesta tällainen tarkastelu puuttuu.

Tietopohjan parantaminen vedenalaisen luonnon merkittävistä luon-
toarvoista on myös edellytys merialueiden kehittämiseksi. Vuonna 2016
julkaistaan Vedenalaisen meriluonnon monimuotoisuuden inventoin-
tiohjelman (VELMU) tulokset VELMU-karttapalvelussa. Inventointiohjel-
man tuloksia voidaan hyödyntää jatkossa myös Helsingin merialueiden
suunnittelussa. Arvokkaimmat alueet suojelemalla ja käyttöpaineita oh-
jaamalla voidaan turvata vedenalaisen luonnon monimuotoisuuden säi-
lyminen.

Käsittely

02.02.2016 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Päivi Kippo-Edlund: Kpl 9: Lisätään "Mustavuori" jälkeen "pääosin,"

Päivi Kippo-Edlund: Uusi kappale kappaleen 17 jälkeen: Malmin lento-
kentän ja Tattarisuon pienteollisuusalueen väliin sijoittuva arvokas Tat-
tarisuon metsäalue tulee säilyttää yhtenäisenä ja rakentamattomana.
Metsässä on Helsingin oloissa poikkeuksellisen paljon monipuolista
lehtipuustoa ja sen sisäiset maisemalliset ovat arvot merkittävät. Lisäk-
si säilyvän metsäalueen pohjoiseen ja etelään suuntautuvat yleiskaava-
luonnoksessa olleet viheryhteysmerkinnät on syytä palauttaa yleiskaava-
ehdotukseen.

Ympäristölautakunta hyväksyi esittelijän muutoksen yksimielisesti.

Vastaehdotus:

Timo Latikka: Lisätään kohtaan (4):

"Malmin lentokenttäalueen kehittäminen nykyisten toimintojen pohjalta
on kaavaehdotusta parempi ratkaisu monimuotoisen kaupungin, ympä-



ristö- ja terveysarvojen, kulttuuri- ja viihtyisyysarvojen ja yhtenäisten virkistys- ja viheralueiden säilymisen kannalta.”

Kannattaja: Sirpa Norvio

Vastaehdotus:

Timo Latikka: Lisätään kohdan (5) loppuun:

”Katubulevardit tulevat lisäämään liikenteen typpi- ja pienhiukkaspäästöjen turvalliset raja-arvot ylittävillä alueilla asuvien määrää Helsingissä merkittävästi, huolimatta joukkoliikenteen tehostustoimista ja voimakasta henkilöautoliikennettä vähentävistä toimista. Lisäksi katubulevardit tuovat liikenteen melun lähemmäs asuntoja. Katubulevardien ympäristö-, terveys- ja viihtyisyysvaikutuksista tulee tehdä kattava kokonaisselvitys ennen katubulevardisuunnittelun jatkamista.”

Kannattaja: Hanna Lähteenmäki

Vastaehdotus:

Timo Pyhälähti: Lisätään kohdan (5) loppuun:

Katubulevardien ympäristö-, terveys- ja viihtyisyysvaikutuksista tulee tehdä kattava kokonaisselvitys suunnitteluohjeistusta varten.

Kannattaja: Joonas Haavisto

Vastaehdotus:

Timo Latikka: Lisätään kohdan (6) jälkeen:

”Kaupungin tulee sallia nykyistä korkeampi kaupunkimainen rakentamisen sekä selvittää uusien merellisten asuinalueiden muodostamisen mahdollisuus. Näin voidaan turvata mahdollisimman paljon ympäröiviä viher- ja virkistysalueita kaupunkiympäristössä sekä luoda uusia viihtyisiä ja houkuttelevia asuinalueita, joilla palvelut, energiatehokkuus ja ympäristöarvot voidaan ottaa huomioon.”

Kannattaja: Hanna Lähteenmäki

Vastaehdotus:

Leo Stranius: Kohta (kappaleen 9 alussa):

”Helsingin metsäverkoston tärkeimmät metsäiset ydinalueet kuten Haltiala, Uutela, Mustavuori Santahamina ja Villinki on säilytetty yleiskaavaehdotuksessa virkistys- ja viheralueina.”

Muotoon:

Helsingin metsäverkoston tärkeimmät metsäiset ydinalueet kuten Haltiala, Santahamina sekä osa Uutelasta ja Mustavuoren virkistys- ja viheralueista on säilytetty yleiskaavaehdotuksessa.

Kannattaja: Anita Vihervaara



Vastaehdotus:

Leo Stranius: Luonto- ja virkistys –osion kolmanneksi viimeiseksi (kpl 11 jälkeen) kappaleeksi:

"Kaavakarttaan tulee merkitä nykyiset suojelualueet, uudet suojelualuevaraukset sekä muut luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävät alueet, kuten tärkeät lintualueet."

Kannattaja: Anita Vihervaara

Vastaehdotus:

Timo Pyhälähti: Kappaleen 12 kolmas virke muutetaan seuraavaan muotoon:

"Lähivirkistysalueiden saavutettavuudelle tulee asettaa tavoitteita, esimerkiksi 300 metrin etäisyys tai enintään 5–10 minuutin kävelymatka."

Kannattaja: Tuula Palaste-Eerola

Vastaehdotus:

Tuula Palaste-Eerola: Kappaleen 15 toisesta lauseesta otetaan pois "ainakaan".

Kannattaja: Timo Pyhälähti

Vastaehdotus:

Anita Vihervaara: Ympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä vastaehdotuksen esityslistan kohtaan 18: Melkki tulee varata virkistyskäyttöön.

Vastaehdotus:

Leo Stranius: Rakentaminen viheralueille osion loppuun omaksi kappaleeksi (kappaleen 18 jälkeen) seuraava lisäys:

"Tuomarinkylän kartanoa ympäröivälle RKY-alueelle ja Siliuksenmäkeen ehdotettu tehokas asuntorakentaminen ja raideliikenne eivät ole sopusoinnussa ja yhteensovitettavissa alueen valtakunnallisestikin merkittävien kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen kanssa. Ehdotus ei turvaa ratsastus- ja koiratoiminnan jatkumista kuten kaupunginvaltuusto on 12.12.2012 edellyttänyt. Myös alueen virkistyskäyttö heikkenisi."

Kannattaja: Anita Vihervaara

Vastaehdotus:

Leo Stranius: Rakentaminen viheralueille osion loppuun omaksi kappaleeksi (kappaleen 18 jälkeen) seuraava lisäys:

"Rakentamisvaraukset Vanhankaupunginlahden ympäristöstä tulisi poistaa. Erityisen ongelmallista on Viikintien etelä- ja pohjoispuolella si-



jaitsevien peltojen rakentaminen. Viikin pellot ovat tärkeitä muuttolintujen ruokailu- ja levähdyspaikkoja ja tukevat siten oleellisesti Natura-alueen arvoja. Lisäksi pellot sijaitsevat kansainvälisesti tärkeän IBA-lintualueen (Important Bird Area) rajauksen sisäpuolella. Kaavan Natura-arvioinnin mukaan peltoala vähenisi kaavan myötä 17 prosenttia.”

Kannattaja: Anita Vihervaara

Vastaehdotus:

Leo Stranius: Rakentaminen viheralueille osion loppuun omaksi kappaleeksi (kappaleen 18 jälkeen) seuraava lisäys:

”Myös Pornaistenniemeen, Herttoniemen ja Hallainvuoren metsiin on osoitettu rakentamista, mikä toteutuessaan kaventaisi kahden ensiksi mainitun osalta Natura-alueen puskurivyöhykettä sekä Hallainvuoren osalta tärkeää vihersormeaa.”

Kannattaja: Anita Vihervaara

Vastaehdotus:

Tuula Palaste-Eerola: Kappaleeseen 32 lisätään ensimmäisen lauseen jälkeen ”Tavaraliikenne tulisi ohjata mahdollisuuksien mukaan kulkevaksi Vuosaaren sataman kautta.”

Kannattaja: Timo Pyhälähti

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kohtaan (4):

”Malmin lentokenttäalueen kehittäminen nykyisten toimintojen pohjalta on kaavaehdotusta parempi ratkaisu monimuotoisen kaupungin, ympäristö- ja terveysarvojen, kulttuuri- ja viihtyisyysarvojen ja yhtenäisten virkistys- ja viheralueiden säilymisen kannalta.”

Jaa-äännet: 5

Joona Haavisto, Hanna Lähteenmäki, Matti Niemi, Timo Pyhälähti, Anita Vihervaara

Ei-äännet: 3

Timo Latikka, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola

Tyhjä: 1

Leo Stranius

2 äänestys

JAA-ehdotus: Lisätään kohdan (5) loppuun:

Katubulevardien ympäristö-, terveys- ja viihtyisyysvaikutuksista tulee



tehdä kattava kokonaisselvitys suunnitteluohjeistusta varten.

Ei-ehdotus: Lisätään kohdan (5) loppuun:

”Katubulevardit tulevat lisäämään liikenteen typpi- ja pienhiukkaspäästöjen turvalliset raja-arvot ylittävillä alueilla asuvien määrää Helsingissä merkittävästi, huolimatta joukkoliikenteen tehostustoimista ja voimakkaista henkilöautoliikennettä vähentävistä toimista. Lisäksi katubulevardit tuovat liikenteen melun lähemmäs asuntoja. Katubulevardien ympäristö-, terveys- ja viihtyisyysvaikutuksista tulee tehdä kattava kokonaisselvitys ennen katubulevardisuunnittelun jatkamista.”

Jaa-äännet: 7

Joona Haavisto, Matti Niemi, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälähti, Leo Stranius, Anita Vihervaara

Ei-äännet: 2

Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kohdan (5) loppuun:

Katubulevardien ympäristö-, terveys- ja viihtyisyysvaikutuksista tulee tehdä kattava kokonaisselvitys suunnitteluohjeistusta varten.

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 9

Joona Haavisto, Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki, Matti Niemi, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälähti, Leo Stranius, Anita Vihervaara

4 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kohdan (6) jälkeen:

”Kaupungin tulee sallia nykyistä korkeampi kaupunkimainen rakentamisen sekä selvittää uusien merellisten asuinalueiden muodostamisen mahdollisuus. Näin voidaan turvata mahdollisimman paljon ympäröiviä viher- ja virkistysalueita kaupunkiympäristössä sekä luoda uusia viihtyisiä ja houkuttelevia asuinalueita, joilla palvelut, energiatehokkuus ja ympäristöarvot voidaan ottaa huomioon.”

Jaa-äännet: 1

Matti Niemi

Ei-äännet: 7

Joona Haavisto, Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälähti, Leo Stranius, Anita Vihervaara



14.6.2016

Ykp/1

Tyhjä: 1
Sirpa Norvio

5 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kohta (kappaleen 9 alussa):

"Helsingin metsäverkoston tärkeimmät metsäiset ydinalueet kuten Haltiala, Uutela, Mustavuori Santahamina ja Villinki on säilytetty yleiskaavaehdotuksessa virkistys- ja viheralueina." Muotoon:

Helsingin metsäverkoston tärkeimmät metsäiset ydinalueet kuten Haltiala, Santahamina sekä osa Uutelasta ja Mustavuoren virkistys- ja viheralueista on säilytetty yleiskaavaehdotuksessa.

Jaa-äännet: 3

Joona Haavisto, Matti Niemi, Sirpa Norvio

Ei-äännet: 6

Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälä, Leo Stranius, Anita Vihervaara

6 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Luonto- ja virkistys –osion kolmanneksi viimeiseksi (kpl 11 jälkeen) kappaleeksi: "Kaavakarttaan tulee merkitä nykyiset suojelualueet, uudet suojelualuevaraukset sekä muut luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävät alueet, kuten tärkeät lintualueet."

Jaa-äännet: 3

Joona Haavisto, Hanna Lähteenmäki, Matti Niemi

Ei-äännet: 5

Timo Latikka, Sirpa Norvio, Timo Pyhälä, Leo Stranius, Anita Vihervaara

Tyhjä: 1

Tuula Palaste-Eerola

7 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kappaleen 12 kolmas virke muutetaan seuraavaan muotoon:

"Lähivirkistysalueiden saavutettavuudelle tulee asettaa tavoitteita, esimerkiksi 300 metrin etäisyys tai enintään 5–10 minuutin kävelymatka."



Jaa-äännet: 3

Joona Haavisto, Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki

Ei-äännet: 6

Matti Niemi, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälähti, Leo Stranius, Anita Vihervaara

8 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Kappaleen 15 toisesta lauseesta otetaan pois "ainakaan".

Jaa-äännet: 1

Joona Haavisto

Ei-äännet: 8

Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki, Matti Niemi, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälähti, Leo Stranius, Anita Vihervaara

9 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Rakentaminen viheralueille osion loppuun omaksi kappaleeksi (kappaleen 18 jälkeen) seuraava lisäys: "Tuomarinkylän kartanoa ympäröivälle RKY-alueelle ja Siliuksenmäkeen ehdotettu tehokas asuntorakentaminen ja raideliikenne eivät ole sopusoinnussa ja yhteensovitettavissa alueen valtakunnallisestikin merkittävien kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen kanssa. Ehdotus ei turvaa ratsastus- ja koiratoiminnan jatkumista kuten kaupunginvaltuusto on 12.12.2012 edellyttänyt. Myös alueen virkistyskäyttö heikkenisi."

Jaa-äännet: 3

Joona Haavisto, Hanna Lähteenmäki, Matti Niemi

Ei-äännet: 6

Timo Latikka, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälähti, Leo Stranius, Anita Vihervaara

10 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Rakentaminen viheralueille osion loppuun omaksi kappaleeksi (kappaleen 18 jälkeen) seuraava lisäys: "Rakentamisvaraukset Vanhankaupunginlahden ympäristöstä tulisi poistaa. Erityisen ongelmallista on Viikintien etelä- ja pohjoispuolella sijaitsevien peltojen rakentaminen. Viikin pellot ovat tärkeitä muuttolintujen ruokailu- ja levähdyspaikkoja ja tukevat siten oleellisesti Natura-alueen arvoja. Lisäksi pellot sijaitsevat kansainvälisesti tärkeän IBA-lintualueen (Important



Bird Area) rajauksen sisäpuolella. Kaavan Natura-arvioinnin mukaan peltoala vähenisi kaavan myötä 17 prosenttia.”

Jaa-äännet: 3

Joona Haavisto, Hanna Lähteenmäki, Matti Niemi

Ei-äännet: 4

Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälähti, Leo Stranius, Anita Vihervaara

Tyhjä: 2

Timo Latikka, Sirpa Norvio

11 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Rakentaminen viheralueille osion loppuun omaksi kappaleeksi (kappaleen 18 jälkeen) seuraava lisäys: ”Myös Pornaistenniemen, Herttoniemen ja Hallainvuoren metsiin on osoitettu rakentamista, mikä toteutuessaan kaventaisi kahden ensiksi mainitun osalta Natura-alueen puskurivyöhykettä sekä Hallainvuoren osalta tärkeää viherosomea.”

Jaa-äännet: 4

Joona Haavisto, Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki, Matti Niemi

Ei-äännet: 5

Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälähti, Leo Stranius, Anita Vihervaara

12 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kappaleeseen 32 lisätään ensimmäisen lauseen jälkeen ”Tavaraliikenne tulisi ohjata mahdollisuuksien mukaan kulkeväksi Vuosaaren sataman kautta.”

Jaa-äännet: 3

Joona Haavisto, Matti Niemi, Anita Vihervaara

Ei-äännet: 6

Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki, Sirpa Norvio, Tuula Palaste-Eerola, Timo Pyhälähti, Leo Stranius

12.01.2016 Pöydälle

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund



14.6.2016

Ykp/1

Lisätiedot

Anu Haahla, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 28916
anu.haahla(a)hel.fi

Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja (luonto ja virkistys), puhelin: +358 9 310 31534
raimo.pakarinen(a)hel.fi

Asuntotuotantotoimikunta 27.01.2016 § 5

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Lausunto

Asuntotuotantotoimikunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Asuntotuotantotoimikunta on lausunut Helsingin yleiskaavaluonnoksesta 4.3.2015. Lausunnossa pidettiin hyvänä sitä, että uuden yleiskaavan tavoitteena on aiempaa vahvempi strategisuus sekä pyrkimys ottaa kaavamääräyksiin vain strategisten tavoitteiden kannalta oleellisia asioita. Helsingin asukasmäärän voimakkaaseen kasvuun varautumista pidettiin kannatettavana ja kunnianhimoisena tavoitteena.

Nyt käsittelyssä olevassa yleiskaavaehdotuksessa tavoitteita on täsmennetty. Ehdotuksessa varaudutaan Helsingin kasvuun noin 865 000 asukkaan kaupungiksi vuoteen 2050 mennessä.

Yleiskaavan tarkoituksena on varmistaa edellytykset riittävälle asuntotuotannolle sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksille. Asuntotuotantotoimikunta pitää tämän tavoitteen turvaamista tärkeänä, sekä myös sitä, että kaupungin nykyisille ja uusille asukkaille turvataan mahdollisuudet saavuttaa helposti viheralueet, meri ja virkistyspalvelut.

Tulevasta rakentamisesta noin kolmasosa on kaupunkibulevardien varrelle rakentamista, noin kolmasosa täydennysrakentamista ja noin kolmasosa uusien rakentamisalueiden rakentamista. Näitä osa-alueita on kommentoitu tarkemmin jo luonnosvaiheessa.

Asuntotuotantotoimikunta toteaa kantanaan, että yleiskaavaluonnokseen verrattuna kaavaehdotukseen ei ole tehty merkittäviä muutoksia, vaan joitakin yksityiskohtia koskevia täsmennyksiä.

Asuntotuotantotoimikunta on lausunut yleiskaavaluonnoksesta 4.3.2015 seuraavaa:

"Kaupunkibulevardien varrelle rakentaminen

Suuri osa uudesta asuntorakentamisesta mahdollistuisi kaupungin suurten sisäänajovyölyien varsien rakentamisella. Väylien varrella on



runsaasti nykyisin rakentamatonta maata, jonka ottaminen asuinkäyttöön osaltaan toisi uutta rakennusmaata Helsinkiin. Väylien varrelle tulisi olla mahdollista tuottaa myös kohtuuhintaista asuntotuotantoa, mikä aiheuttaa haasteita ympäristöstä johtuvien vaatimusten kasvaessa.

Kaupunkibulevardien varrella asumista koskevat samat määräykset kuin muutakin asumista mm. melun, pienhiukkasten ja tärinän osalta. Käytännössä vaikutukset voivat aiheuttaa lisää kustannuksia asuntorakentamisessa ja heikentää etenkin lähimpänä katua sijaitsevien hankkeiden toteutumisedellytyksiä. Tällä olisi taas vaikutusta myös kortteleissa sisemmällä sijaitsevien asuntohankkeiden rakentumiseen.

Lisäkustannuksia voi aiheutua esimerkiksi rajoituksista asuntojen suuntaamisesta tai alimpien kerrosten osoittamisesta muille toiminnoille kuin asumiselle, mikäli aitoa kysyntää esimerkiksi liike- ja toimitiloille ei ole. Asuntoja ei yleensä voida avata yksinomaan kadulle, mikä ohjaa suuriin läpitalon huoneistoihin tai sivukäytäväratkaisuihin, lisäksi parvekkeiden rakentaminen ei ole normaalirakentein mahdollista kadun suuntaan. Asuntojen avautumiseen katujen varsilla vaikuttavat tällöin ensisijaisesti ympäristön häiriöt eivätkä esimerkiksi asumisen kannalta optimaaliset ilmansuunnat.

Väylien kattaminen tai vieminen tunneleihin on asumisen kannalta kaupunkibulevardiajatusta miellyttävämpi vaihtoehto mutta erittäin kallista.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen

Asuntorakentamisen lisääminen kaupunkirakennetta tiivistämällä on toinen yleiskaavaaluonnoksen tavoite. Asuntotuotantotoimiston kokemuksen mukaan täydennysrakentamisessa suurin yksittäinen hankaluus on usein pysäköintipaikkojen järjestäminen. Ympäristön tiivistäminen vähentää esikaupunkialueilla mahdollisuuksia edulliseen maantopysäköintiin. Täydennysrakentamisessa usein joudutaan rakenteelliseen pysäköintiin, joka koskee sekä uusia että jo aiemmin rakennettuja asuntoja.

Esikaupunkialueilla hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä olevilla täydennysrakentamiskoilla tulisi tutkia ennakkoluulottomasti mahdollisuuksia laskea oleellisesti nykyisiä vaatimuksia pysäköintipaikkojen määrästä täydennysrakentamisen vauhdittamiseksi. Pienissä hankkeissa (uudet kaavat max noin 1350 km², vanhat kaavat max 1200 k-m²) voitaisiin harkita mallia, jossa tavanomaisia pysäköintipaikkanoormeja ei veloitettaisi ollenkaan noudatettavaksi, vaan paikkojen järjestäminen voitaisiin aina tutkia ja esittää tapauskohtaisesti. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueilla tulevaisuuden asukkailla ei välttämättä ole edes suunnitelmassa oman auton hankinta. Rakenteellinen pysäköinti on pitkäkestoinen ja kallis investointi autoiluun.



Lisäksi voitaisiin tutkia mallia, jossa tiiviillä alueilla pysäköintiä voitaisiin keskittää jälkepäin yhteiseen pysäköintilaitokseen. Ainakin kaupungin omistamissa olemassa olevissa asuintaloissa pysäköintiä lienee mahdollista järjestellä jossakin määrin uudelleen, mutta rahoituksen osalta pitää tällöin selvittää kokonaisuus järjestelyyn osallistuvien tahojen ja Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksen kanssa. Pysäköintilaitoksissa haittapuolena on korkea hintataso ja pysäköinnin kustannusten nousu myös vanhoille taloille. Lisäksi etäisyydet yhteiseen laitokseen voivat muodostua epämiellyttäväksi käyttäjille ja suuret laitoskokonaisuudet voivat olla alttiita häiriöille.

Uusia alueita rakentamiseen

Tehokkain tapa lisätä asuntotuotantoa on kokonaan uusien vähintään kohtalaisen laajojen asuinalueiden kaavoittaminen. Etenkin esikaupunkialueilla rakentamiseen tulisi löytyä houkuttelevia paikkoja ainakin, jos samalla halutaan tuoda alueelle myös uutta omistusasumista. Houkuttelevuutta lisäävät hyvät liikenneyhteydet, palvelujen ja virkistysalueiden hyvä saavutettavuus sekä mahdollisten rantojen läheisyys. Uusien alueiden kaavoituksessa kohdataan usein nykyisten asukkaiden vastustusta.

Rakentaminen tarvitsee kaupungilta koordinoitua infran ja rakennuskelpoisuuden valmistumiseksi oikea-aikaisesti. Suuremmissa kokonaisuuksissa se on tehokkaampaa kuin yksittäisissä täydennysrakentamishankkeissa."

Esittelijä

toimitusjohtaja
Sisko Marjamaa

Lisätiedot

Seidi Kivisyryä, hankesuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 32331
seidi.kivisyry(a)att.hel.fi

Kaupunginmuseon johtokunta 26.01.2016 § 4

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Kaupunkisuunnitteluviraston lausuntopyyntö 20.11.2015

Lausunto

Kaupunginmuseon johtokunta antoi seuraavan lausunnon:

Yleiskaavan keskeiset tavoitteet:



Yleiskaavaehdotus toteuttaa visiota Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunkina, jolla on vahva laajentunut pääkeskus, kantakaupunki.

Kaupunkibulevardien lisäksi yleiskaavaehdotuksessa osoitetaan merkittäviä maankäyttövarauksia Malmin lentokentälle ja sen nykyiselle lentomelualueelle. Malmin kentän vaikutusalueella varaudutaan noin 25 000 asukkaaseen. Kaupunkia tiivistetään kaikkialla, erityisesti raideliikenteen asemien ja solmukohtien sekä merkittävien pysäkkien ympäristöissä. Kantakaupungin lisäksi esikaupunkien keskustoja kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina, tiiviinä palvelujen, työpaikkojen ja asumisen keskittyminä. Raideliikenteellä hyvin saavutettavat keskustat muodostavat keskenään verkoston ja mahdollistavat siten palvelujen hyvän saavutettavuuden.

Luonnosvaiheen jälkeen joitakin asuntovaltaisia alueita on vähennetty ja samalla on voitu laajentaa viher- ja virkistysaluetta. Toisaalta joillakin alueilla maankäyttöä on vastaavasti tehostettu. Merkittävää on, että luonnosvaiheen jälkeen Mäntymäen, Stadionin ja jäähallin viher- ja virkistysalueen osia on muutettu keskusta-alueeksi sen tehokkaan kehittämisen mahdollistamiseksi.

Kulttuuriympäristöjen huomioon ottaminen yleiskaavaehdotuksessa:

Kaupunginmuseo esitti luonnosvaiheessa, että valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on nostettava yleiskaavassa paremmin esiin. Kaavaehdotuksen liiteaineistoon onkin liitetty mukaan Kulttuuriympäristöt -teemakartta. Kaupunginmuseon johtokunta pitää myönteisenä, että em. teemakartta on oikeusvaikutteinen. Kuitenkin edelleen kulttuuriympäristöt jäävät varsinaisella kaavakartalla näkymättömiin, mikä saattaa heikentää niiden tunnistamista.

Kaavamääräyksellä ”Valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on otettava huomioon oikeusvaikutteisina kulttuuriympäristöt -teemakartalta” on pyritty varmistamaan, että asemakaavoitettaessa nämä arvot otetaan huomioon. Lisäksi koko kaava-alueella määrätään, että suunnittelussa tulee ottaa huomioon maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on sovitettava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

Koko kaava-aluetta koskee määräys: ”Yleiskaava-alue suunnitellaan kaikkialla toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys sekä terveellisyys ja turvallisuus, asumisen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen käyttäen hyväksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta.” Tähän tulee kaupunginmuseon johto-



kunnan mielestä lisätä myös ”ympäristön arvot ja ominaispiirteet”, MRL:n hengen ja kirjaimen mukaisesti.

Yleiskaavaehdotuksessa Tuomarinkylän kartanon uutta pellolle osoitettua rakennusala on vähennetty luonnosvaiheesta. Kartanoalueen eteläpuolelta asuntovaltaista aluetta on pienennetty ja muutettu virkistys- ja viheralueeksi. Peltoalue säilyy laajempaan, mutta rakennettavalle alueelle tulisi luonnosvaihetta tehokkaampaa rakentamista. Tuomarinkartanon rakennusperinnön ja arvokkaan maisema-alueen keskeisten arvojen säilyminen on siten edelleenkin uhattuna. Kaupunginmuseon johtokunta edellyttää, että RKY-alueeseen liittyvässä suunnittelussa mitoitusta arvioidaan uudelleen niin, että alueen kulttuurihistorialliset arvot otetaan paremmin huomioon.

Yleiskaavaehdotus mahdollistaa Vartiosaaren tehokkaan rakentamisen, mikä on ristiriidassa valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön säilyttämisen kanssa. Yleiskaavaehdotuksessa Vartiosaaren osalta näkökulmana on ollut, että rakentamisesta huolimatta kulttuuriympäristön arvoja voidaan säästää. Kaupunginmuseon johtokunta ei puolla Vartiosaaren tehokasta rakentamista vaan korostaa, että alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden piirteiden ja maisemallisten arvojen vaalimisen tulisi ohjata suunnittelua saarella. Vartiosaaren rannan huvilavyöhyke on mahdollista säilyttää, mutta sen yhteys luonnonympäristöön katkeaa peruuttamattomalla tavalla, jos saaren keskiosa rakennetaan tehokkaasti. Huvilarakennukset pihapiireineen jäävät erilliseksi saarekkeeksi saaren mittavan uudisrakentamisen myötä. Samalla menetetään maisemallisesti ja virkistyksellisesti tärkeä alue, joka tarjoaisi mahdollisuudet kokea yhtäaikaisesti saariston huvilakulttuuria ja luonnonympäristöä. Museovirasto on tehnyt Vartiosaaresta rakennussuojeluesityksen.

Malmin lentokenttäalueen jatkosuunnittelussa huomioidaan lentokentälle tyypillisten piirteiden säilyminen osana uutta kaupunkirakennetta. Kaupunginmuseon antamassa lausunnossa Malmin lentokenttäalueen kaavarungosta korostettiin, että suunnittelussa tulee ottaa huomioon lentokenttärakennusten lisäksi kiitoteiden merkitys osana merkittävää kulttuuriympäristöä. Malmin lentokentän rakentamistehokkuus tulee olla sellainen, että kentän historiallinen todistusvoima rakennuksineen ja kiitoratoineen voidaan säilyttää. Malmin lentokentästä on tehty rakennussuojeluesitys.

Eläintarhan urheilupuisto, Mäntymäki ja -kenttä mukaan lukien on voimassa olevassa yleiskaavassa 2002 merkitty kaupunkipuistoksi. Eläintarhan alueella on pitkä, edelleen aktiivinen historia kaupunkilaisten liikunta- ja virkistysalueena. Alue kuuluu Olympiarakennusten (Olympiastadion, Uimastadion ja Kisahalli) muodostamaan RKY-alueeseen. Myös



Mäntymäen kenttä sisältyy RKY-rajaukseen. Eläintarhan alue yhdistää viheralueena Keskuspuiston Töölönlahden puistokokonaisuuteen. Yleiskaavaehdotuksessa on alueelle Nordenskiöldinkadun ja Mannerheimintien varteen sekä Mäntymäenkentän kohdalle lisätty kantakaupunkimerkintää. Kaupunginmuseon johtokunta katsoo, että alueiden pääkäyttötarkoituksen tulee edelleen olla kokonaisuudessaan virkistys- ja viheralue, sillä mm. asuminen ei ole kuulunut historiallisesti alueen kehittämissuunnitelmaan (urheilullinen kansanpuisto). Tästä huolimatta alueelle voidaan sijoittaa uutta urheilu- ja liikuntapaikkarakentamista.

Arkeologinen perintö

Yleiskaavaehdotuksessa on osoitettu runsaasti lisärakentamista muinaismuistolain suojelemien muinaisjäännösten kohdille.

Kulttuuriympäristöt teemakartalla näkyvät ainoastaan RKY 2009 liittyvät alueet ja asemakaavoissa suojellut alueet, muut muinaismuistolain suojaamat kohteet siitä puuttuvat. Niiden ulkopuolella olevien 1. maailmansodan linnoitteiden kohdalla viitataan niitä koskevaan yleiskaavan yhteydessä tehtyyn raporttiin ja sen kohdeluetteloon ja muiden muinaisjäännöstyyppien osalta Museoviraston muinaisjäännösrekisteriin. Pääkartan kaavamääräyksen mukaan ne tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Muinaisjäännösrekisterin tietoja tulee tarkentaa tarkemmassa kavasuunnittelussa. Teemakartassa määrätään että muinaismuistoja koskevassa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on neuvoteltava museoviranomaisten kanssa.

Kaupunginmuseon johtokunta korostaa, että muinaisjäännökset ovat automaattisesti muinaismuistolain suojelemissa kohteita, mikä on otettava huomioon maankäyttöä suunniteltaessa.

Yleiskaavan tehokkuus

Edellä mainittujen yksittäisten kulttuuriympäristöjen lisäksi yleiskaavan tehokkuus keskustoissa ja niiden läheisyydessä tulee olemaan uhka kulttuuriympäristön säilymiselle. Rakennettu ympäristö tulisi paremmin huomioon otetuksi, jos määräyksiä täydennetään seuraavasti: Keskusta-alueiden C1-C3 osalta on määrätty, että käyttötarkoituksen muutoksen osalta tulee suorittaa "alueellinen tarkastelu". Kaupunginmuseon johtokunta pitää tärkeänä, että tämä tarkastelu laajennetaan myös koskemaan täydennysrakentamishakkeita, ei ainoastaan käyttötarkoituksen muutoksia.

Kulttuuriympäristönäkökulmasta on myös tärkeää, että A1-A4 alueiden piirissä huomioidaan paikallisten viheralueiden merkitys yhdyskuntarakenteessa ja kaupunkikuvassa.



Kantakaupunki-teemakartalla on kahden tasoisia merkintöjä kantakaupungin puistoille. On hyvä, että kantakaupungin historialliset puistot säilyvät, mutta samalla muiden arvokkaiden puistoalueiden säilyminen on uhattuna. Merkintä ”Historiallisen keskustan kulttuurihistoriallisesti merkittävät puistot, joiden arvo ja ominaispiirteet säilytetään” vastaa suojelutavoitteita. Sen sijaan merkintä: ”Kantakaupungin muut arvokkaat, ajalleen tyypilliset puistot, urheilu- ja liikuntapuistot, kansanpuistot, kartano- ja huvilapuistot, siirtolapuutarhat ja julkisten rakennusten ympäristöt, hautausmaat sekä muut kulttuurihistoriallisesti ja maisemakulttuurin kannalta erityiset aluekokonaisuudet, joiden arvo ja ominaispiirteet otetaan huomioon asemakaavoituksessa sekä uudis- ja korjauskentämisessä” ei takaa puistojen säilymistä. Jos merkintä säilytetään näin, tulee historiallisen keskustan merkittävien puistojen joukkoon ottaa ainakin Lapinlahden sairaalan puisto, Hietaniemen hautausmaa ja Hesperian Esplanadi kokonaisuudessaan. On myös perusteltava, miksi esimerkiksi nuoremmat puistoalueet eivät ole yhtä merkittäviä tai miksi niille voidaan sallia uudisrakentamista. Helsingin kantakaupungin viheralueet ovat eri-ikäisiä, ja niillä on siten eri aikakausina ollut omat suunnittelulähtökohdansa ja -tavoitteensa.

Kaupunginmuseon johtokunta korostaa, että alueiden ja ympäristöjen tiivistäminen täydennysrakentamalla kohdentuu olemassa olevaan kerrokselliseen ympäristöön. Jotta olemassa olevat keskustat, aluekeskukset ja asuinalueet säilyisivät tunnistettavina ja viihtyisinä kaupunkiympäristöinä, yleiskaavan tehokkuustavoitteita tulee madaltaa siten, että yhteensovittaminen on mahdollista. Pikselimäinen tehokkuuksien merkitseminen ei selkeällä tavalla kerro täydennysrakentamisen määrää ja sen kohdentumista, joten maankäyttötavoitteet jäävät laadullisten tekijöiden ja täydennysrakentamismallien osalta epäselviksi. Kaupunginmuseon johtokunta pitää esitystapaa epämääräisenä ja vaikeaselkoisena.

Yleiskaavaehdotuksen mukainen maankäytön suunnittelu asettaa huomattavia lisäpaineita asemakaavoitukselle, kun ristiriitaisia arvoja ja tavoitteita pyritään sovittamaan yhteen. Tässä sovittamisessa kulttuuriympäristöjen huomioon ottaminen voi jäädä marginaaliseksi. Kaupunginmuseon johtokunnan mielestä uhkana voi myös olla asemakaavaprosessin liiallinen sujuvoittaminen, jotta tehokkuustavoitteisiin päästäisiin. Tuolloin muut arvot voivat jäädä huomioimatta.

Kaupunginmuseon johtokunnalla ei ole muuta huomautettavaa yleiskaavaehdotuksesta.

Esittelijä

yksikön päällikkö
Anne Mäkinen



14.6.2016

Ykp/1

Lisätiedot

Sari Saresto, tutkija, puhelin: +358 9 503756846
sari.saresto(a)hel.fi

Eläintarhan johtokunta 21.01.2016 § 11

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Lausunto

Eläintarhan johtokunta antoi seuraavan lausunnon:

Korkeasaari on merkittävä matkailu- ja virkistyskohde Helsingin edustan saarella. Korkeasaari jää uudessa yleiskaavassa virkistys- ja viheralueeksi keskelle kaupunkirakennetta. Tämä on hyvin huomioitu kaavamerkinnöissä. Korkeasaari on kaupunkikaavassa merkitty merellisen virkistys- ja matkailun alueeksi, mikä sopii hyvin Korkeasaaren toimintoihin. Samalla merkinnällä on varustettu myös Korkeasaaren viereinen Hylkysaari. Hylkysaari sijaitsee aivan Korkeasaaren vieressä ja reitti Hylkysaareen kulkee Korkeasaaren kautta. Hylkysaaren tuleva käyttö virkistys- ja matkailualueena tulee sovittaa yhteen Korkeasaaren toimintojen kanssa ja yhdessä saaret voivat muodostaa entistä houkuttelevamman kohteen.

Pikaraitiotien runkoverkon varaus kulkee Korkeasaaren ali. Toteutuessaan tällä voi olla vaikutuksia Korkeasaaren rakentamiseen. Mikäli suunnitelmaa lähdetään toteuttamaan, niin Korkeasaaren toiminnot tulee huomioida. Korkeasaarella ei ole tarvetta uusille liikenneyhteyksille Kruunusiltojen toteutuessa, mutta Korkeasaari ei vastusta runkoverkon reititystä Korkeasaaren ali, kunhan suunnitellussa huomioidaan Korkeasaaren toimintaedellytykset.

Merellinen Helsinki -teemakartassa Korkeasaaren eläintarhan alueeseen kuuluva Palosaari on merkitty virkistys- ja loma-asumiseen. Alueella on eläintarhan luonnonvaraisten eläinten hoitola ja siihen liittyvät ulkotarhat. Koko alue kuuluu eläintarhan alueeseen, jonne on maksullinen sisäänpääsy. Aluetta käytetään tarvittaessa eläintarhan eläinten karanteenialueena, koska se on toiminnallisesti erillinen alue muusta eläintarhasta ja se on rajattu pois yleisöalueesta. Kruunusiltojen suunnittelussa raitovaunureitti kulkee Palosaaren pohjoisreunalla ja kevyen liikenteen reitti kulkee sillan ali ja nousee sillalle Palosaaren kärjessä. Julkinen tila Palosaaren pohjoispuolella ja saaren kärjessä on erotettu aidalla eläintarhan alueesta. Toiminnallisesti ei ole mahdollista sijoittaa alueelle loma-asumista ja kaavamerkintä olisi syytä muuttaa virkistys- ja matkailupalveluiden alueeksi.



Vesiliikenteen yhteyspiste Korkeasaassa on Merellinen Helsinki –teemakartassa sijoitettu nykyisen vesiliikennesataman kohdalle. Kruunusiltojen toteutuessa vesiliikennesatama saattaa siirtyä Korkeasaaren pohjoisrantaan yleiselle alueelle Mustikkamaan sillan ja tulevan raitiovainupysäkin läheisyyteen. Tällä hetkellä Korkeasaareen kulkeva vesiliikenne on tarkoitettu eläintarhan vierailijoille, mutta Kruunusiltojen myötä Korkeasaaren pohjoisranta tulee olemaan yleistä virkistysaluetta, joten laajemman reittiliikenteen pysähdyspaikka olisi tervetullut ja sellainen sopisi hyvin merellisen Helsingin kehittämiseen. Yleisen vesiliikenteen yhteyspisteen tulee tässä tapauksessa sijaita yleisellä alueella, eikä eläintarhan alueella.

Korkeasaari on kaupunkiluontokartassa merkitty osaksi vihersormea, jolla on merkittäviä luonto-, kulttuuri ja maisema-arvoja. Tämä vastaa hyvin Korkeasaaren tilannetta ja tulevaisuuden suunnitelmia. Korkeasaassa on mm. useita suojeltuja ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia useilta eri aikakausilta ja hieno luontoympäristö.

Korkeasaaren tulevaisuuden suunnittelussa on luonnollista huomioida kulttuurihistorialliset ja ympäristölliset arvot. Korkeasaaren uudistumisen kannalta on kuitenkin oleellista, että Korkeasaassa voidaan tulevaisuudessakin toteuttaa uusia rakennushankkeita.

Esittelijä

eläintarhan johtaja
Sanna Hellström

Lisätiedot

Kirsi Pynnönen-Oudman, intendentti, puhelin: 310 37882
kirsi.pynnonen(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 19.01.2016 § 9

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Lausunto

Pelastuslautakunta antoi seuraavan lausunnon Helsingin uudesta yleiskaavaehdotuksesta:

Yleiskaavaehdotuksen jatkosuunnittelussa tulee uusia maankäyttövarauksia asuntorakentamiseen osoittaessa moottoritiemäisten alueiden ympäristöstä ja katettujen kaupunkibulevardien päälle, huomioida pelastusajoneuvojen liikkumismahdollisuudet ja pelastustoiminnan edellytykset.

Esittelijä

vs. pelastuskomentaja



Kari Virtanen

Lisätiedot

Esko Rantanen, johtava palotarkastaja, puhelin: 310 31232
esko.rantanen(a)hel.fi

HEL 2015-012598 T 10 03 02 00

Helsingin työväenopisto antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavaan lausunnon:

Yleiskaava on pitkän aikavälin maankäytön suunnitelma. Kaavalla ohjataan kaupungin yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Tätä ehdotusta aiempi yleiskaava sai lainvoiman vuonna 2007.

Yleiskaavan luonnoksen johdannossa määritetään, että yleiskaavan tärkeimpänä tehtävänä on mahdollistaa kaupunkilaisille jatkossakin hyvän kaupunkielämän edellytykset ja yrittämiselle vahva perusta. Kaavaehdotuksen mukaan kaupunkirakennetta tiivistetään, tukeudutaan joukkoliikenteeseen ja halutaan säilyttää Helsingin erityispiirteet. Hyvään kaupunkielämään liittyy riittävä asuntotuotanto, palvelujen saataavuus, palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuus sekä viihtyisä ja turvallinen kaupunkiympäristö ja riittävät virkistysalueet.

Yleiskaava määrittää Helsingin kasvun mahdollistamalla laajan asuntotuotannon ja yritysten toimintaedellytykset. Yleiskaavaluonnoksessa varaudutaan 860 000 asukkaaseen ja 560 000 työpaikkaan vuonna 2050. Tämä tarkoittaa 250 000 uutta asukasta ja noin 180 000 työpaikkaa lisää. Yleiskaavan visiossa Helsinki nähdään verkostokaupunkina, johon kuuluvat laajentunut kantakaupunki, esikaupunkien keskustat ja niiden väliset raideliikenteen yhteydet. Kaupunkia tiivistetään kaikkialla, erityisesti raideliikenteen asemien, liikenteen solmukohtien, valtaväylien varsien sekä merkittävien pysäkkien ympäristöissä. Yksi suurimpia uusia rakentamisalueita kaupunkibulevardien varsien lisäksi on Malmin lentokenttäalue.

Yhteiskunnan koheesion kannalta monipuolinen ja moni rahoituksellinen asuntotuotanto on ensiarvoisen tärkeää. Erityisesti turvapaikanhakijoiden oleskeluluvan saaneiden ja maahanmuuttajien kannalta monimuotoinen asuminen kantaväestön joukossa on tärkeää, jotta polarisoituminen voidaan estää arjen keinoin.

Työväenopiston näkökulmasta tiivis rakentaminen on mielekästä, sillä edellytyksellä, että osakeskusten väliin ja sisään jää riittävästi luontoa ja muuta virkistysalueita sekä niin, että koko kaupunkiin ulottuu joukko-



liikenne, jolla on riittävän tiheät aikataulut myös iltaisin. Joukkoliikenne voi olla raide- tai muuta joukkoliikennettä. Työväenopiston kurssitarjonnan tavoitteena on olla lähellä asukkaita eri puolilla Helsinkiä niin, että joukkoliikenne tarjoaa kulkemismahdollisuuden. Osa kaupunkilaisista tulee pitkänkin matkan päästä kursseille, osalle on tärkeää saada opetusta lähialueellaan, mm. ikäihmiset ja pienten lasten vanhemmat.

Opiston palveluverkkosuunnitelma päivitetään keväällä 2016. Palveluverkkosuunnitelman lähtökohtana on se, että uusille alueille opisto ei suunnittele uusia omia tiloja.

Opisto toimii yhteistyössä eri hallintokuntien ja mahdollisten muiden yhteistyökumppaneiden kanssa niin, että opetustarjontaa on saatavilla uusilla asuntoalueilla kustannustehokkaasti yhteiskäytöllä muun muassa koulujen tiloissa. Opiston tarpeet voitaneen ottaa huomioon suunnitteluvaiheessa.

Työväenopiston toimiminen ja näkyminen esikaupungeissa pitää asukkaita ja alueita elinvoimaisina, turvallisina ja vireinä myös ilta-aikana. Opisto luo omalta osaltaan yhteisöllisyyttä ja antaa mahdollisuuden elinikäiseen oppimiseen koko kaupungin alueella.

Opisto toivoo, että kouluja rakennettaessa opisto ja muut iltakäyttäjät ja niiden tarpeet otettaisiin huomioon tiloja suunniteltaessa. Opisto toivoo myös, että kouluja rakennettaessa uusille asuinalueille voitaisiin luoda suunnittelumalli, jossa otetaan huomioon iltakäytön tarpeet ja rahoitusmahdollisuudet.

Lisätiedot

Hannele Koli-Siiteri, asiakaspalveluosaston osastopäällikkö, puhelin: 310 88521
hannele.koli-siiteri(a)hel.fi
