

Johdanto

Vuoden 2014 marraskuussa Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta päätti asettaa yleiskaavaluonnoksen nähtäville, jotta kaupunkilaiset voivat tutustua kaavan sisältöön ja haluttaessaan toimittaa kaavan valmistelijoille mielipiteensä kaavaan liittyen.

Yleiskaavaluonnos oli virallisesti nähtävillä 7.1.–27.2.2015 välisen ajan. Yleiskaavaluonnoksesta toimitettiin yhteensä 1041 mielipidettä. Mielipiteen antajista suurin osa oli yksityisiä kaupunkilaisia (848). Erilaisten intressiryhmien, mm. puolueiden tai harrastustoimintaan keskittyneiden yhdistysten osuus mielipiteen antajista oli yhteensä 147 kappaletta. Asunto-osakeyhtiöitä mielipiteen antajista oli kaikkiaan 31 kappaletta. Yhteensä 12 yritystä antoi yleiskaavaluonnoksesta mielipiteen. Yleiskaavan muutosalueiden kohdentumisesta johtuen sekä yhteisöiden että yritysten joukossa korostuivat teemallisesti koira- ja hevosharrastukseen sekä ilmailuun liittyvät toimijat.

Mielipiteiden sisältö koskee hyvin suurelta osin yleiskaavaluonnoksen esittämää muutosta kaupungin maankäytössä. Yleisin kannanotoissa esiintyvä teema koskee viher- ja virkistysalueiden varaamista yleiskaavassa asuntovaltaisiksi alueiksi. Yksittäisten alueiden osalta suurin osa mielipiteistä koski Tuomarinkylän kartanon lähialueita, Munkkivuorta, Käpylästä ja Oulunkylästä erityisesti Vantaanjokilaakson lähellä olevia alueita, Malmin lentokenttää ja Katajanokkaa. Kuitenkin käytännössä lähes kaikki yleiskaavaluonnoksen osoittamista uusista aluevarauksista saivat vastustusta useassa mielipiteessä. Joillakin mielipiteillä oli useita allekirjoittajia. Kansallisen kaupunkipuiston perustamista varten on kerätty adressi. Pro Tuomarinkylä -liike toimitti kootusti 81 mielipidettä. Lisää kaupunkia Helsinkiin -ryhmä puolestaan kiitti yleiskaavaluonnosta urbaanista otteesta ja tiiviin kaupunkirakentamisen tuomisesta takaisin kaupunkisuunnitteluun (295 allekirjoittanutta).

Hyvänä pidettiin kaupunkibulevardeihin liittyvää maankäyttöä, mutta toisaalta myös niistä tuli negatiivistakin palautetta. Positiivinen suhtautuminen bulevardisointikehitykseen korostui erityisesti sellaisissa mielipiteissä, joissa esitettiin kritiikkiä viheralueiden maankäytön muutosta kohtaan. Kaupunkibulevardeja puolestaan kritisoitiin erityisesti liittyen ajoneuvoliikenteen ruuhkautumiseen muuttuvassa liikennejärjestelmässä.

Mielipiteiden alueellinen kohdentuminen (eniten yksittäisiä kannanottoja saaneet alueet)

Seuraavassa on selostettu mielipiteiden pääsisältö teemoittain ja alueittain sekä annettu samassa yhteydessä yhteiset vastineet kaikkiin esitettyihin mielipiteisiin.

Luontoalueet

Luontoon ja luonnonalueiden muutokseen liittyviä mielipiteitä on suuri osa kaikista mielipiteistä. Kaikkiaan sadoissa mielipiteissä keskeisin viesti on, että yleiskaavaluonnoksen myötä eivät luontoalueet saa kaupungista vähentyä, eikä niiden laatu heiketä. Tyypillisesti luontoa koskevissa mielipiteissä ei luontoarvoja ole juurikaan yksilöity tarkemmin. Useimmissa mielipiteissä mainitaan ”hieno luonto” tai ”rauhallinen luonto”. Tällaisissa tapauksissa vastine näihin mielipiteisiin on annettu raportin kohdassa ”Viher- ja virkistysalueet”, kun taas seuraavassa käsitellään tarkemmin määriteltyjä alueellisia luontoarvoja. Metsäverkosto ja metsään liittyvät metsäluonnon monimuotoisuusarvot sekä luontoarvojen turvaaminen myös kaavamerkinnöin ovat tulleet esille mielipiteissä.

Monipuolinen luonto ja luontoarvojen arvotihentymät tarjoavat kaupunkilaisille hyvää virkistysympäristöä. Niinpä huoli lähiympäristön ja koko kaupungin luontoarvojen säilymisestä tulee mielipiteissään selvästi esille. Luontovaikutusten lisäksi kaavatyössä on pyritty löytämään rakentamiseen virkistysarvoiltaan vähempiarvoisia paikkoja, kuten moottoritiemäisten alueiden varret ja jo muuntuneet ympäristöt. Arvokkaimmat luontokohteet voidaan esitetyn yleiskaavaratkaisun myötä säilyttää edelleenkin.

Kuten jo vuoden 2014 lopulla käsitellyssä yleiskaavan visiovaiheen mielipidevastineissakin todettiin, on yleiskaavatyön yhtenä keskeisenä tavoitteena kaupungin merkittävimpien luontoarvojen ja -alueiden säilyttäminen yleiskaavan aikatahtimella ja tämä periaate on edelleen myös yleiskaavan luonnosvaiheessa suunnittelua ohjaavana periaatteena vahvasti läsnä. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaavan tulee huolehtia myös luontoarvojen vaalimisesta.

Kaavamääräyksiä on tarkennettu niin, että luontoarvot tulevat turvatuksi. Yleiskaavan teemakartta on suojeluverkoston osalta oikeusvaikutteinen ja lisäksi osoitetaan suunnitteluohjeeksi ekologisen kytkeytyneisyyden kannalta tärkeitä metsäverkosto, niittyverkosto ja siniverkosto. Lisäksi kaavassa on koko kaava-alueella koskeva määräys luontoarvojen turvaamisesta.

Yleiskaavatyön yhtenä lähtökohtana on ollut kaupunkiekologinen selvitys. Kaavan viherverkosto ja erityisesti kaupunkiluontoa koskeva teemakartta osoittavat keskeisimmät luontoalueet. Kaavamääräyksiin on pyritty varmistamaan luonnon monimuotoisuuden, ekosysteemipalvelujen kehittämisen, luonnonsuojelun ja ekologisen verkoston sekä metsäverkoston kannalta tärkeiden alueiden huomioon ottaminen asemakaavoituksessa. Yleiskaavan luontovaikutukset ja vaikutukset Natura-alueiden luontoarvoihin on arvioitu osana yleiskaavan valmistelutyötä. Luontovaikutusten arviointiraportin (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:39) mukaan yleiskaavan vaikutukset luontoarvoihin ovat rakentamisen aikana ja toteuttamisen jälkeen korkeintaan kohtalaisia. Vaikutukset Natura-alueisiin eivät nouse merkittäviksi.

Tietyiltä osin yleiskaavaluonnos ehdottaa maankäytön muutosta kaupungin nykyisille viheralueille. Viheralueiden väheneminen jonkin verran on kuitenkin tällaisissa tapauksissa arvioitu pienemmäksi haitaksi kuin yleiskaavaratkaisusta saatavat

Tuomarinkylä	194
Malmi	175
Oulunkylä	130
Veräjämäki	126
Pirunkallio	78
Koskela	61
Katajannokka	49
Taivaskallio	43
Herttoniemi	49
Viikki	46
Maunula	43
Käpylä	42
Vartiosaari	36
Tali	34
Keskuspuisto	33
Vuosaari	31
Mustavuori	28
Metsälä	26
Puistola	25
Kivinokka	21
Laajasalo	21
Länsi-Herttoniemi	19
Lauttasaari	18
Munkkivuori	17
Malminkartano	14
Pajamäki	13

hyödyt entistä kestävämmän kaupunkirakenteen muodossa. Maankäytönmuutos on kokonaisuuden kannalta perustelu ratkaisu esimerkiksi uuden intensiivisen joukkoliikenteen vyöhykkeen rakentumisen kannalta.

Mielipiteissä esitetään kritiikkiä yleiskaavaluonnosta kohtaan siitä, että se vähentää kaupungin sisäisiä ekosysteemipalveluita ja vaikuttaa negatiivisesti yleiseen luonnon monimuotoisuuteen. Asia on tunnistettu yleiskaavan kaupunkiekologisessa selvityksessä. Yhtenä yleiskaavaluonnoksen keskeisenä tavoitteena on kuitenkin myös ekologisesti kytkeytyneemmän viherverkostokaupungin vahvistaminen. Maankäyttömuutosta ei ole esitetty alueille, joilla on suuria luontoarvoja, esimerkiksi ainutlaatuisen lajiston muodossa.

Yleiskaavaluonnosta kritisoidaan mielipiteissä myös siitä, ettei seudullinen perustelu tiivistämiselle ole riittävä. Keskeinen ympäristöllinen perustelu tiivistämiselle on liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen huomattavasti pienempi määrä tiiviissä kaupunkirakenteessa. Eli strategisesti tärkeissä kohdissa kaupunkia on yleiskaavan maankäyttöratkaisu perusteltu tavoiteltaessa vähäpäästöisempää ja siten kestävämpää kaupunkirakennetta. Pitää lisäksi huomata, että tarkasteltaessa koko yleiskaavaluonnoksen mahdollistamaa uutta rakentamista, yhtenäiset laajat viheralueet on säilytetty ja esitetty parannettaviksi ja lisättäväksi poikittaisia virkistys- ja viheryhteyksiä. Uudessa yleiskaavaratkaisussa korostetaan verkostomaisen viherrakenteen kehittämistä koko kaupungin alueella.

Yleiskaavaluonnoksen esitystapa on sellainen, että tulevaa rakentamisen ja viheralueiden rajaa ei määrätä tarkasti. Syynä tähän on suunnitelman mittakaava. Tarkempi suunnittelutyö ja siten myös paikallinen arviointi on mahdollista tehdä vasta tarkemmalla suunnittelutasolla. Olennaista on, että yleiskaavaluonnos mahdollistaa kaupunkirakenteen kehittymisen paikallisella tasolla montaa erilaista kehityspolkua seuraten. Huomattavaa on myös se, että kaikki rakennetun alueen merkinnät voivat myös jatkossa sisältää viheralueita ja näiden sisältämiä luontoarvoja, eikä yleiskaavaluonnoksen pyrkimyksenä ole muuttaa tätä tilannetta. Myös viheryhteys - merkintä sisältää tavoitteen poikittaisten virkistys- ja ekologisten yhteyksien kehittämisestä.

Mielipiteiden mukaan keskeisimpiä alueita, joilla luontoarvojen sanotaan yleiskaavaluonnoksen pohjalta heikentyvän ovat: itäisen saaristoraitiotielinjan varsi, Vartiosaari, Ramsinniemi, Mustavuoren alue, Koskelan metsäalueet, Keskuspuiston Hämeenlinnan väylän varsi, Malminkartanon metsäalueet, Malmin lentokenttää ympäröivät viheralueet sekä Munkkivuoren pohjoispuoleiset metsäalueet. Yleiskaavassa voidaan säilyttää arvokkaimmat luontokohteet. Yleiskaavassa on tunnistettu myös sellaiset rakennettavat alueet, joissa luontovaiikutukset tulee ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa. Näitä kohteita ovat mielipiteissäkin esiin tulleet kohteet.

Näiden alueiden keskeisten luontoarvojen säilyttäminen tulee olemaan osa tarkempiasteista suunnittelua. Kaavamääräystä on tarkennettu ja se edellyttää, että suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet ja turvattava arvojen säilyminen. Koko kaava-alueella koskevaa kaavamääräystä on tarkennettu siten, että Natura 2000-verkostoon kuuluvat alueet, luonnonsuojelualueet ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015–2024 suojeltavat alueet on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kaupunkiluonto- teemakartalta. Virkistyspalveluja ja ekosysteemipalveluja kehitetään. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet ja turvattava arvojen säilyminen.

Luonnonsuojelulaki turvaa osaltaan suojeltavat kohteet ja elinympäristöt esimerkiksi liito-oravan osalta. Ympäristökeskuksen kattavaa luontotietojärjestelmää on hyödynnetty kaavatyössä ja luontoselvityksiä on tarkennettu mm. liito-oravan ja lepakoiden osalta. Yleiskaavan luontoselvitykset ja arvioinnit tarkentuvat tarkempiasteisessa suunnittelussa.

Kaupunkiekologisen selvityksen, luonto- ja Naturaselvitysten sekä kaavaan liitetyn Kaupunkiluonto-teemakartan sekä kaavamääräysten lisäksi on yleiskaavan yhteydessä ympäristökeskuksessa valmisteltu yleiskaava-aluetta koskeva luonnonsuojeluohjelma ja metsäverkostaselvitys yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston kanssa. Luonnonsuojeluohjelma keskittyy erityisesti Natura-alueiden luontoarvojen, Helsingin metsäverkoston ja saaristoluonnon ja saariston linnuston säilyttämiseen. Luonnonsuojeluohjelman valmistelussa ja metsäverkostaselvityksessä on otettu huomioon yleiskaavan valmisteluun liittyvä Helsingin arvometsiä koskeva esitys. Uuteen luonnonsuojeluohjelmaan on nostettu arvokkaimmat metsäalueet. Uuden luonnonsuojeluohjelman kohteet on otettu uuteen yleiskaavaan mukaan siten, että ne on esitetty oikeusvaikutteisina Kaupunkiluonto-teemakartalla. Luonnonsuojeluohjelma ja metsäverkostaselvitys turvaavat suojelualueet ja antavat tavoitteet koko Helsingin kattavalle metsäverkostolle ja luonnon monimuotoisuuden vaalimiselle.

Virkistys- ja viheralueet sekä harrastustoiminta

Helsingin viheralueilla on suuri virkistysellinen merkitys helsinkiläisille ja tämä näkyy erittäin selvästi myös yleiskaavaluonnoksen mielipiteissä. Voi sanoa, että lähes kaikki annetut mielipiteet sisältävät ajatuksia viher- ja virkistysalueisiin liittyen. Useissa tapauksissa on koko mielipiteen sisältö tähän teemaan liittyvää.

Selvästi suurin osa viher- ja virkistysalueisiin kohdistuneista mielipiteistä liittyivät yleiskaavaluonnoksen kohteisiin, jotka muuttuvat yleiskaavaluonnoksen esittämien periaatteiden myötä maankäytöltään nykyisestä viheralueesta tai voimassa olevan yleiskaava 2002:n virkistysalueesta rakennetuksi kaupunkiympäristöksi. Myös poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien haittoja virkistysalueille on tuotu esiin mm. Tuomarinkylän kartanon peltoalueella ja Vallilanlaaksossa. Huomattavaa kuitenkin on, että yleiskaavaluonnoksen esitystapa mahdollistaa rakennettavaksi merkittyjen alueiden sisäisten viheralueiden säilymisen, vaikka varsinaista viher- ja virkistysaluemerkintää ei alueella olisi. Kyse on pääkäyttötarkoituserkinnästä, joka mahdollistaa myös muita määräyksessä lueteltuja toimintoja. Toisaalta, mikäli alueelliset perustelut muutokselle löytyvät, myös niille kohdistuva maankäytön muutos on mahdollista. Tämä on joka tapauksessa asia, joka täsmentyy asemakaavoituksessa. Myöskään voimassa olevassa Yleiskaava 2002:ssa ei pienempiä sisäisiä viher- ja virkistysalueita ja lähipuistoja ole merkitty vaan ne sisältyvät muihin pääkäyttötarkoituserkintöihin. Virkistysalueiden käytettävyyden säilyttäminen on osa myös joukkoliikenneväylien tarkempaa suunnittelua.

Virkistys- ja harrastustoimintojen alueille rakentamista vastustetaan. Lukuista määrä mielipiteitä tuli Malmin lentokentästä ympäröivine viheralueineen, Tuomarinkylän hevos- ja koirakeskuksen alueesta ja Talin golf-kentästä. Mielipiteissä korostuu useissa tapauksissa mielipiteenantajan ja useissa tapauksissa myös laajemman joukon harrastetoiminnan intressi. Yleiskaavaluonnos vaikuttaa merkittäväällä tavalla erityisesti juuri harrasteilmailuun ja sen on nähty vaikuttavan myös vinttikoiraharrastuksen ja hevosharrastuksen sekä golf-harrastuksen mahdollisuuksiin kaupungissa tulevaisuudessa, joten näiden harrasteryhmien huoli harrastusmahdollisuuksien puolesta on ymmärrettävää.

Yleiskaavatyön keskeisenä mitoituksellisenä lähtökohtana on ollut merkittävän kasvun mahdollistaminen Helsingissä aina vuoteen 2050 asti. Lisäksi tavoitteena on ollut ohjata kasvu nykytietämyksen nojalla mahdollisimman kestävästi, joka käytännössä tarkoittaa entistä enemmän raideliikenteeseen nojaavan verkostokaupungin vahvistamista. Kun käytettävissä oleva maa-ala on kaupungissa tavoitteisiin nähden varsin rajallinen, on yleiskaavaluonnoksessa päädytty esittämään rakentamista alueille, joilla voi olla ristiriitaisia intressejä maankäytön suhteen. Huomioitavaa kuitenkin on, että näiden alueiden maankäytön muutokselle - tässä tapauksessa viher- ja virkistysalueiden muutokselle rakennetuksi kaupunkiympäristöksi - on yleiskaavan tavoitteista tulevat perustelut olemassa. Ilmailua lukuun ottamatta harrastetoiminnat on myös pyritty mahdollistamaan mahdollisimman hyvin. Tiivistyvässä kaupungissa tarvitaan myös virkistys- ja harrastetoimintoja kasvavalle väestölle.

Muiden alueiden osalta viitataan luvun alussa olevaan vastinetekstiin. Tulee huomata, että myös pääkäyttötarkoitukseltaan rakennettavaksi merkittyihin alueisiin sisältyy paikallisia viher-, virkistys ja luontoalueita. Paikallisesti tärkeitä lähipuistoja ja lähivirkistysalueita sekä lähimetsiä voidaan ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa.

Kasvuun varautumiseksi pyritään yleiskaavassa löytämään kokonaisuuden kannalta mahdollisimman hyvä ratkaisu. Yksi merkittävimmistä asioista yleiskaavaratkaisua arvioitaessa on, että yleiskaavan merkintätapa mahdollistaa aiempaa laajemman jouston alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, jolloin alueelliset arvot ja ominaispiirteet voidaan ottaa huomioon. Asuntoaluemerkinnät, keskustamerkinnot ja toimitila-alueemerkinnät sisältävät myös lähipuistoja ja virkistysalueita, joita yleiskaavan tarkkuudella ei ole esitetty, vaikka alueellinen merkintä olisi muuttunutkin viher- ja virkistysalueesta rakennetuksi alueeksi.

Jotta kaikille kaupunkilaisille voidaan turvata terveellinen ja liikkumista ja virkistymistä palveleva ympäristö, yleiskaavan tavoitteena on helposti saavutettava viheralueverkosto, joka on osoitettu pääpiirteissään kaavan pääkartalla ja virkistys- ja viherverkosto -teemakartalla. Kaikkia virkistykseen soveltuvia alueita ei voida yleiskaavalla turvata. Lähtökohtana on kuitenkin se, että kasvava väestö tarvitsee riittävästi virkistysalueita ja palveluita. Nämä tarpeet otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa yhteen sovittamalla rakentamisen ja virkistyskäytön tarpeet samoin kuin luontoarvojen ja kulttuuriympäristöarvojen säilyttäminen. Kaavamääräys edellyttää, että vihersormien ja muiden seudullisten viheralueiden sekä paikallisen viheralueverkoston jatkuvuus tulee turvata. Kaava sisältää määräyksen myös kulttuuriympäristöjen huomioon ottamisesta.

Helsinki - Kansallinen kaupunkipuisto - kulttuuriympäristöt

Yleiskaavassa 2002 osoitetun Helsinki - kansallisen kaupunkipuiston säilymisestä on oltu huolissaan useissa mielipiteissä etenkin Vantaanjokivarren ja Tuomarinkylän kartanon alueiden ympäristössä. Lisäksi 50 yhdistystä on allekirjoittanut esityksen siitä, että Helsingin kaupunki tekisi selvityksen kansallisen kaupunkipuiston (Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.199/132) aluerajauksesta yhteistyössä asukasyhdistysten kanssa ja päätöksen puiston perustamisesta. Järjestöt esittävät yleiskaavassa 2002 osoitettua Helsinki - kansallista kaupunkipuistoa laajempaa rajausta. Luonnonsuojeluverkoston, viherverkoston, maailmanperintökohteen ja arvokkaiden kulttuuriympäristökohteiden sulauttamista kansalliseen kaupunkipuistoon tulisi selvittää, koska yleiskaavaluonnoksesta puuttuvat luonnonsuojelua ja kulttuuriympäristöä koskevat kaavamerkinnot. Viherkäytävän sulkeutuminen on uhkana.

Kansallinen kaupunkipuisto nähdään tärkeänä myös kaupungin oman identiteetin vaalimisen kannalta.

Kansallisen kaupunkipuiston perustamista on suunniteltu yleiskaavan 2002 valmistelun yhteydessä useiden eri aloitteiden perusteella. Asia nousi esille maankäyttö- ja rakennuslain uudistamisen yhteydessä, jolloin kansallisen kaupunkipuiston perustaminen tuli mahdolliseksi. Ensimmäisenä tutkittiin Keskuspuistoa kansallisena kaupunkipuistona. Eri asukasjärjestöt ehdottivat lisäksi lukuisia muita alueita. Yleiskaavassa 2002 päädyttiin osoittamaan Helsingipuistona kehitettävä alue, joka täyttää edelleen kaupunkisuunnitteluviraston tulkinnan mukaan kansallisen kaupunkipuiston sisällölliset kriteerit. Alue käsittää eteläisen Helsingin saaristoa, kantakaupungin ja itä - Helsingin ranta-alueita, Vantaanjokivartta ja Haltialan metsäalueet. Alueen arvojen säilyminen on turvattu oikeusvaikutteisella yleiskaavalla ja asemakaavoilla. Helsingipuisto-konsepti on mahdollistanut alueen monenlaisen kehittämisen, mutta Helsingipuistona kehittäminen ei sulje pois sitä mahdollisuutta, että alueelle haettaisiin tulevaisuudessa myös kansallisen kaupunkipuiston statusta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 7.2.2012 merkitä tiedoksi Helsingipuiston yleissuunnitelmaraportin ja hyväksyä Helsingipuiston yleissuunnitelman periaatteet tulevien asemakaavojen sekä alueen muun jatkosuunnittelun ja toteutuksen lähtökohdaksi. Yleissuunnitelman periaatteissa todetaan mm. että Helsingipuiston alue säilytetään elinvoimaisena ja yhtenäisenä. Yleissuunnitelmassa todettiin, että puiston sitovaa aluerajausta tarkennetaan tarvittaessa yleiskaavojen laatimisen yhteydessä. Helsingipuistoa kehitetään monipuolisena virkistysaluekokonaisuutena, jonka keskeisiä teemoja ovat merellisyys, historia, luonto, kaupunkikeskeisyys ja toiminnallisuus. Helsingipuiston alueelle sijoitettava kaupunkirakenne ja teknisen huollon rakenteet sopeutetaan puiston virkistyskäyttöön, tärkeisiin luonnonarvoihin, maisemaan ja kulttuurihistoriallisiin arvoihin.

Yleissuunnitelman yhteydessä todettiin lisäksi, että on perusteltua että jatkossa selvitetään Suomenlinnan linnoituskokonaisuuteen kuuluvien Kuninkaansaaren ja Vallisaaren sekä Kruunuvuorenrannan ja Kalasataman rantojen virkistysaluekokonaisuuksien liittämistä Helsingipuiston alueeseen.

Helsingipuistona kehitettävä alue, täyttää kaupunkisuunnitteluviraston tulkinnan mukaan edelleen kansallisen kaupunkipuiston sisällölliset kriteerit. Valmistelu tehtiin vuoden 2002 yleiskaavaa varten vuorovaikutuksessa asukkaiden ja järjestöjen kanssa. Uudessa yleiskaavassa esitetään vihersormien järjestelmä, jossa keskimmäisen ”sormen” muodostaa Helsingipuisto. Vaikka uusi yleiskaava ei esitä Helsingipuistolle tarkkaa rajausta, Helsingipuiston arvojen säilyttäminen ja kehittäminen on mahdollista. Yleiskaavassa 2002 esitettyä Helsingipuiston merialueen rajausta on tarkennettu yleiskaavatyössä niin, että Kuninkaansaari ja Vallisaari voidaan liittää kokonaisuuteen.

Uuden yleiskaavan kulttuuriympäristöjen suojelua ja luonnonsuojelua koskevia määräyksiä on tarkennettu siten, että koko kaava- alueella kulttuuriympäristöarvot, luontoarvot ja viheryhteyden jatkuminen tulevat turvatuiksi ilman, että arvojen säilyttäminen edellyttäisi uuden kansallisen kaupunkipuistoselvityksen tekemistä. Toisaalta kaava ei estä kansallisen kaupunkipuiston perustamista. Lisäksi luonnonsuojelua ja kulttuuriympäristöä koskevat teemakartat ovat osin oikeusvaikutteisia. Kulttuuriympäristöä koskevassa teemakartassa ja raportissa on valtakunnallisten ja maakunnallisten arvojen lisäksi tuotu esiin Helsingiläinen kulttuuriperintö kokonaisuudessaan.

Huoli kulttuuriympäristön arvojen säilyttämisestä nousi esiin mielipiteissä eri puolilla

kaupunkia. Kaavaluonnosta on tarkennettu siten, että koko kaava-alueita koskevassa kaavamääräyksessä Valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kulttuuriympäristöt-teemakartalta. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on sovittava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

Liikenne

Useat liikenteeseen liittyvistä mielipiteistä koskivat yleiskaavaluonnoksen yhtä keskeistä ideaa, eli kaupungin sisäisten moottoritieväylien muuttamista katu ympäristöiksi, joita yleisesti kutsutaan yleiskaavamateriaalissa kaupunkibulevardeiksi. Yleiskaavaluonnoksessa on päädytty ehdottamaan moottoritiealueiden maankäytön muutosta käytännössä siitä syystä, että moottoritiealueiden muutoksella on arvioitu pystyttävän parhaalla mahdollisella tavalla yhdistämään kaupungin kasvuennusteeseen vastaaminen ja kestävän kaupunkirakenteen vahvistaminen. Bulevardisoitavilla alueilla on potentiaalia miljoonien kerrosneliöiden rakentamiseen ja uuden kaupunkiympäristön rakentamiseen jopa 100 000 asukkaalle. Kestävän kaupunkirakenteen vahvistuminen on huomattava bulevardisointia puoltava tekijä verrattuna nykytilanteeseen, jossa kaupungin keskeisiltä sijainneilta on varattu hyvin huomattavia maa-alueita autoliikenteelle ja tähän liittyville haitta-alueille. Joukkoliikenteeseen perustuvaa bulevardisointikehityksen on myös kaupungin ilmastotavoitteiden kanssa linjassa. Erityisesti Helsingin sisäisten moottoritiealueiden muutoksen on arvioitu parantavan seudullisten ilmastopäästöjen tilannetta verrattuna seudulle hajaantuvaan maankäytön kehitykseen.

Sisääntuloväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi tarkoittaa sen henkilöautokapasiteetin vähentämistä mutta joukkoliikenteen lisäämistä. Sisääntuloväylät eivät ole ruuhkattomia nykyiselläänkään ja vuoteen 2050 mennessä tilanne vain pahenee, jos Helsingin seudulle muuttaa lisää asukkaita, mutta liikennejärjestelmää ei kehitetä. Yleiskaavan ehdottamat toimet liikenteen kehittämiseksi parantavat tilannetta. Kaupunkibulevardit vaikuttavat hidastavan matka-aikoja ruuhka-aikaan joitakin minuutteja, ruuhka-ajan ulkopuolella vähemmän. Hämeenlinnanväylän osalta kaupunkibulevardi hidastaa henkilöautoliikennettä aamuruuhkassa suunnitteluratkaisuista riippuen pahimmillaan 1,5 minuuttia bulevardittomaan vertailutilanteeseen nähden.

Pääkaupunkiseudun sisällä yhden matkan kesto kasvaa ruuhka-aikaan alle kaksi minuuttia, muualta seudulta Helsingin keskustaan suuntautuvat säteittäiset matkat kestävät 3-6 minuuttia pidempään kuin jos bulevardeja ei olisi. Matka-aikojen pidentyminen johtuu sekä kaupunkibulevardeilla olevista liikennevaloista, että ruuhkasta.

Kaupunkibulevardeista tehtyjä selvityksiä on täydennetty kahdella selvityksellä. Toisessa työssä on tutkittu kaupunkibulevardien seudullisia vaikutuksia niin liikenteeseen, kaupunkitalouteen kuin kaupunkirakenteeseen. Toisessa työssä on paneuduttu tarkemmin esimerkkikohteeseen, Hämeenlinnanväylään. Työssä on tutkittu Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin liikenteellisiä ratkaisuvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia erityisesti paikallisesti.

Mielipiteissä esitettiin myös ajatus bulevardisointikehityksen vaikuttamisesta liike-elämän toimintaedellytyksiin. Huomattavaa on, että bulevardisointikehitykseen

kuuluu aivan olennaisena elementtinä verkkomaisen raideliikenteen vahvistaminen, jolloin joukkoliikenteen palvelutaso olennaisesti paranee ja tämä palvelee myös elinkeinoelämän tarpeita laajentaen voimakkaasti eri elinkeinoelämän sijaintien kestäväillä liikennemuodoilla saavutettavaa vaikutusalueita.

Moottoritiealueiden maankäyttömuutoksiin liittyvien pikaraitiotielinjojen taloudellista toteutettavuutta kyseenalaistettiin esitetyissä mielipiteissä. Pikaraitiotiet ovat erittäin suuri investointi ja niiden toteutumisen kannattavuus on pitkälti riippuvainen muuttuvasta maankäytöstä saatavista tuloista rakennusoikeuden syntymisen myötä. Joukkoliikenneinvestoinnin kannattavuus määräytyy lopulta käyttäjien määrän perusteella, jolloin riittävän kerrosalan ja siten myös uuden joukkoliikenneväylän riittävän asiakaspotentiaalın osoittaminen on ehto toteutumiselle. Moottoritiealueiden muutosta ja niihin liittyvän raideliikenneverkoston rakentamista tarkennetaan erikseen laadittavassa yleiskaavan toteuttamishjelmassa.

Useissa mielipiteissä esitettiin huoli läpiajoliikenteen mahdollisesta kasvusta moottoritiealueiden maankäytön muutoksen myötä. Huomio mahdollisesta läpiajoliikenteen kasvusta on oikean suuntainen, sillä seuraavina vuosikymmeninä kaupungin liikennejärjestelmän oletetaan yleiskaavaluonnoksen mukaisesti kehittyvän rakenteeltaan nykyistä verkostomaisemmaksi. Tämä tarkoittaa sitä, että kaupungissa tulee olemaan nykyistä vähemmän päätyviä katuja, joka parantaa alueiden saavutettavuutta ja kaupungin toimivuutta kokonaisuutena. Läpiajoliikenteen määrää voidaan myös tulevaisuudessa säädellä liikennesuunnittelun ratkaisulla, jolloin osa kaduista voidaan jatkossa säilyttää rauhallisempina.

Erityisenä liikenteellisenä alueellisenä kysymyksessä annetuissa mielipiteissä korostui Katajanokan liikennekysymykset. Mielipiteissä toistui huoli autoliikenteen edellytysten turvaamisessa tilanteessa, jossa jo nykyisin autolautoilta purkautuva liikenne aiheuttaa ruuhkautumista. Liikenteen kapasiteetti otetaan huomioon **Katajanokan** jatkosuunnittelussa. Potentiaalisen uuden rakenteen sijainnista johtuen, uutta rakentamista tullaan jatkossa suunnittelemaan kantakaupungin osana, kaupungin keskiarvoa vähäautoisempina ja kestäviin liikkumismuotoihin tukeutuvana.

Fyysisiin liikenneväyliin yleiskaava ei tuo Katajanokalla juurikaan muutosta. Muutamissa mielipiteissä toivottua maanalaista autoliikennetunnelia ei ole suunnitelmissa.

Yleiskaavaraportin viitesuunnitelmakuvassa ideoitu rakentaminen taloyhtiöiden hallinnassa oleville AP-tonteille herätti lukuisia vastalauseita. Maanvuokrasopimuksen haltija päättää hallinnassaan olevien tonttien rakentamisesta luonnollisesti itse. Näin on esimerkiksi taloyhtiöiden hallitsemien pysäköintialueiden laita. Kaupunki voi tietenkin tarjota lisärakentamismahdollisuuksia taloyhtiöille, jos pysäköintipaikat pystytään korvaamaan mielekkäästi mutta lopullisen päätöksen tekee taloyhtiö. Rannan täyttömaalla eivät maanalaiset pysäköintilaitokset ole käytännössä mahdollisia. Vaihtoehtoiksi jäävät miljööllisesti haastavat maanpäälliset pysäköintilaitokset tai esimerkiksi mahdollisiin rantakortteleihin sijoitetut pysäköintikannet.

Sataman ja nimenomaan autolauttaliikenteen aiheuttamasta Katajanokan liikenneverkon ruuhkautumisesta kirjoittaa moni mielipiteen jättäjä. Mielipiteissä korostetaan, että ensin pitää ratkaista liikenteellinen kysymys, ennen kuin asukasmäärän lisäystä voidaan harkita. Liikennehaasteet syntyvät ennen kaikkea laivojen saapuessa satamaan, kun Katajanokan katuverkolla liikkuu hetkellisesti moninkertainen määrä moottoriajoneuvoja muihin ajankohtiin nähden. Muina aikoina kuin näinä ruuhkahuippuina uusien asukasmäärän kasvun ei nähdä

aiheuttavan merkittäviä ongelmia Katajanokan liikenneverkolla. Ruuhkaisimpien aikojen liikennejärjestelyihin tulee jatkossa etsiä ratkaisua. Muutamissa mielipiteissä esitetty ratkaisu olisi, jos autolauttaliikenteen satamatoiminnot siirtyisivät kokonaan Katajanokalta Vuosaareen ja Katajanokkaa kehitettäisiin risteilijäsatamana. Risteilijäliikenne ei kuormittaisi vastaavassa määrin katuverkkoa eikä ranta-alueilta tarvitsisi varata ajoneuvojen jonotuskaistoille. Tällaista muutosta ei kuitenkaan ole näköpiirissä. Yleiskaavassa ei oteta kantaa, mikä tyyppistä matkustajaliikennettä Katajanokan satamassa on.

Viikin alueen liikenneyhteydet koetaan nykyisellään puutteellisiksi monissa mielipiteissä. Erityisesti keskustaan suuntautuvien joukkoliikenneyhteyksien koetaan olevan alimitoitettuja. Raide-Jokeri hanke nähdään monissa mielipiteissä positiivisena hankkeena, mutta se saa osakseen kritiikkiä erityisesti siltä osin, että se toimii keskeisinä perusteluna maankäytön tiivistämiselle, jota monissa mielipiteissä pidetään ylitehokkaana. Raide-Jokeri ei myöskään ratkaise yhteyksien parantamista keskustan suuntaan. Joissakin mielipiteissä ehdotetaan koko Raide-Jokerin linjauksen siirtämistä kiertämään Latokartanon pohjoisosa Kehä-1:n reunaa ja Myllypurontietä pitkin Viikin peltojen rauhoittamiseksi. Perusteluina on myös Latokartanon pohjoisosan Viikkiä tehokkaampi rakentaminen ja siten enemmän joukkoliikenteen käyttäjiä pohjoisen raidelinjauksen piirissä kuin Viikintien linjauksella. Lahdenväylän bulevardisointiin suhtaudutaan Viikkiin suuntautuneissa mielipiteissä pääosin myönteisesti. Mielipiteissä korostuu epäily siitä, raidehakkeita ei lopulta toteuteta, vaikka ne olisi yleiskaavaan merkitty.

Raideyhteyksimahdollisuus **Laajasalon** keskustasta Herttoniemeen on merkitty kaavakarttaan. Raideyhteys Herttoniemestä Laajasaloon ja siitä eteenpäin nähdään pidemmän aikavälin mahdollisuutena ja edellyttää raideyhteyksiä keskustan suuntaan osana toteutusta. Saaristoraitiotie on yleiskaavakartassa kantakaupungista Nihtiin, Kruunuvuorenrantaan, Yliskylään ja Vartiosaareen sekä siitä edelleen Ramsinniemen kautta Vuosaareen ulottuva itäisen saaristo-Helsingin raideyhteys. Yhteys palvelee tulevaisuudessa aluetta, jolla asuu jopa yli 10% kaupungin väestöstä. Laajasalo-Vartiosaaren asukasmääräpotentiaali vastaa Nurmijärven asukaslukua ja Vuosaaren asukasmäärä tiivistämisen seurauksena on tätäkin suurempi. Yhteinen asukasmäärä näillä alueilla lähenee 100 000 asukasta, jonka lisäksi kaupungissa vierailevat turistit olisivat merkittävä käyttäjäryhmä. Laajasalon työpaikkaliikenteestä suurin osa suuntautuu tällä hetkellä Herttoniemestä keskustaa kohti. Kruunusiltojen toteuduttua osa laajasalolaisista siirtyy käyttämään raideyhteyttä, jonka kautta on Helsingin keskustasta yhteys Pasilaan ja edemmäs kaupungin ja seudun muille työpaikka-alueille. Itäkeskuksen suuntaan kulkee myös työpaikkaliikennettä, johon Kruunusiltayhteys ei tuo oleellisia muutoksia.

Vesiliikennemahdollisuudet on huomioitu ja sille on jo osin toimintaedellytyksetkin Laajasalossa laitureineen. Tämä edellyttää yksityisiä toimijoita tällä hetkellä. Tulevaisuudessa kaupunki tarkastelee vesijoukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia pidemmällä aikavälillä. Toimiva vesiliikenne edellyttää liityntäliikenteen kehittämistä rantojen yhteyspistealueilla. Merellinen Helsinki -teemakartta sisältää merellisten yhteyspisteiden verkoston.

Raitiotien linjausvaihtoehdot on vuorovaikutettu Laajasalossa osana yleiskaavan ja alueen asemakaavoituksen sisältöjä vuosien 2014 ja 2015 kuluessa. Pitkällä aikavälillä varaudutaan raideyhteyksiin niin Laajasalontielle, Yliskyläntien yläpuolisella puistoakselilla ja Marunapolun sekä Ilomäentien varsilla sekä Reposalmentielle. Reposalmentien linjaus tarkentuu Laajasalon keskustan eteläpuolisen alueen mahdollisessa asemakaavoitusvaiheessa, jolloin huomioidaan tien linjauksen vaikutuksista alueen rauhallisuuteen ja melutasoon on mahdollista ottaa huomioon.

Alueen tiivistyessä ja asukasmäärän kasvaessa kasvavat myös liikkumisen määrät. Laajasalontien liikennemäärän on alustavasti arvioitu kaksinkertaistuvan. Yleiskaava mahdollistaa Laajasalon liikkumismuotojen monipuolistumisen raideliikenteen osalta. Laajasalon kaupunkibulevardi -selvityksessä tarkasteltu esimerkki uudesta Laajasalon puistokadusta tehostaa kadun tilankäyttöä ja tuo poikkileikkaukseen autoliikenteen rinnalle raideliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet. Pyrkimyksenä on kuljettaa enemmän ihmisiä samassa tilassa. Osaltaan tämä edistää kulkutapamuotojen kehitystä kohti kestävää liikkumista. Kulkumuotojen monipuolistuminen edistää välillisesti myös henkilöautoilijoiden tilannetta, kun lisääntyvästä liikkumisesta osa voi siirtyä joukkoliikenteeseen. Saaste- ja meluhaitat tarkastellaan yleiskaavatarkkuudella tehtyjä selvityksiä yksityiskohtaisemmin ja uudelleen mahdollisten asemakaavoitushankkeiden yhteydessä.

Nykyliikennemäärillä Laajasalontien kapasiteetti on ylimitoitettu. Autoliikenteen kapasiteetti ei kaistamäärän osalta muutu nykytilanteesta. Lisääntyvillä liikennemäärillä kadun kapasiteetti tulee tehokkaammin käyttöön. Kadun ja sen liikenneratkaisujen suunnittelussa huomioidaan liikenne-ennusteen mukaiset liikennemäärät sekä liikkumisen kehittämissuunnitelman ja kaupungin strategian mukaisesti kehitetään tehokkaasti jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sujuvuutta. Kruunusiltojen YVA- selvityksessä on todettu, että Kruunusiltojen raitiotieliikenne vähentäisi autoliikenteen määrää Laajasalon sillalla n. 13 %. Alustavassa poikkileikkauksessa on myös reserviä liikennemäärän kasvulle eteläisten saaristo-osien mahdollisesti kehittyessä pitkällä aikavälillä.

Laajasalon kaupunkibulevardin selvitystyössä on tutkittu useita eri liikenteen järjestämisesimerkkiä. Kadun kattaminen on nähty tarpeettoman hintavana ratkaisuna alueelle, minkä vuoksi sitä ei ole erikseen tarkasteltu. Nopeuden alentamista on alustavasti tarkasteltu ja melu, sekä ilmanlaatuasioihin tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota. Tasoristeysten sujuvuutta lisätään kääntyvien liittymäkaistoin risteysalueilla sekä liikennevalo-ohjauksella.

Laajasalon kaupunkibulevardin kehittämiseen liittyy täydennysrakentamisen tarkasteluja sekä uuden liikekeskuksen kehittäminen yhdessä Yliskylän keskustan palvelukokonaisuutta. Lisääntyvä asukaspohja sekä mahdollisuudet pienimuotoiselle yritystoiminnalle kadun varren tiloissa nähdään mahdollisuutena, joiden kehittämiseen täytyy kiinnittää erityistä huomiota. Asumisen ja muun toiminnan kehittäminen on haaste, mutta myös mahdollisuus alueella. Laajasalon keskusta voi kehittyä omanlaisekseen, sen ei tarvitse olla samanlainen kuin Helsingin kantakaupungin keskusta. Uusien keskustojen kehittäminen kaupunkiin on yksi uuden yleiskaavan kehittämisen tavoitteista. Laajasalon kaupunkibulevardin kehittämistä jatketaan vuorovaikutusyhteistyössä asemakaavatasolla.

Merellisen Helsingin kehittäminen on kaupungin strategiaohjelman mukainen pyrkimys. Yleiskaavassa sisältöjä on tarkennettu askeleen kohti käytännön toteutuksia.

Yleiskaavan meri-teemassa on käsitelty koko kaupungin huolto- ja tukikohtaverkostoa liittyen merellisen Helsingin kehittämiseen. Yleiskaavan teemakartta "Merellinen Helsinki" sisältää alustavat, sijainniltaan yleispiirteiset merkinnät vesiliikenteen yhteystarpeista, merellisistä tukikohdista ja huoltopisteistä. Niitä ei ole merkitty juridiseen kaavakarttaan. Teemakartta toimii jatkosuunnittelun tukena ja sen sisällöt on mahdollista ottaa huomioon alueiden suunnittelussa.

Säännöllisen vesijoukkoliikenteen kehittyminen edellyttää riittävää kysyntää reitin varrelle. Kruunuvuorenrannan ja keskustan väliin on teemakartassa

merkitty ”vesiliikenteen yhteystarve” katkoviivalla. Helsingin ranta-alueiden rakentuminen mahdollistaa vesijoukkoliikenteen kehittämisen, kun tarvittava määrä asuntoja ja työpaikkoja sijaitsee rannan tuntumassa. Sujuvat yhteydet mantereiseen joukkoliikenteeseen edistävät vesijoukkoliikenteen toimivuutta, minkä vuoksi vesijoukkoliikenteen pysäkkejä on pyritty löytämään mantereen joukkoliikennepysäkkien läheisyydestä. Sellaisia paikkoja Laajasalossa ovat esimerkiksi Kruunuvuori, Yliskylä, Reposalmi ja Puuskaniemi.

Samanaikaisesti yleiskaavatyön kanssa on laadittu polkupyöräilyn laatukäytäväverkkosuunnitelmaa. Yleiskaavaluonnoksen mielipiteissä esitettiin ajatus laatukäytävien, ns. Baanaverkoston, merkitsemisestä yleiskaavakarttaan ja todettiin tämän olevan linjassa kaupungin yleisempien kestäväää liikkumista koskevien tavoitteiden kanssa. Baana-verkosto on merkitty yleiskaavaehdotukseen.

Mielipiteissä on esitetty huoli **Kivikkoon** suunnitellusta helikopterikentästä. Yleiskaavassa ei ole osoitettu paikkaa helikopterikentälle. Aiheesta tehdyssä selvityksessä on tarkasteltu erilaisia sijaintipaikkavaihtoehtoja. Selvityksen mukaan parhaat toimintaedellytykset helikopterikentälle olisivat Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydessä. Kivikko oli mukana yhtenä tutkittavana vaihtoehtona, kuten myös mm. Santahamina.

Helikopterikentän sijaintipaikkaselvitystä on laadittu samanaikaisesti Malmin lentokenttäalueen suunnittelun kanssa. Helikopterikentän sijoittaminen Kivikkoon olisi aiheuttanut rajoituksia lentokenttäalueen suunnittelulle, joten yleiskaavaehdotuksessa ei ole päädytty esittämään keskenään ristiriitaisia vaihtoehtoja.

Toimitila- ja elinkeinoalueet

Toimitila- ja yritysalueiden tulevaisuudesta ja kehittämisestä annettiin useita mielipiteitä. Suhtautuminen toimitilarakentamiseen ja yritysalueiden tulevaisuuteen on annetuissa mielipiteissä hyvin vaihtelevaa. Asukasmielipiteissä korostuu nykyisten yritysalueiden muuttaminen kokonaan tai osittain asumiseen, muun muassa vaihtoehtona asuinalueiden täydennysrakentamiselle. Kiinteistönomistajilla ja sijoittajilla on mielipiteiden mukaan halukkuutta muuttaa erityisesti kaupunkirakenteessa keskeisesti sijaitsevilla toimitila-alueilla olevia tontteja ja kortteleita asumispainotteisiksi. Toimitila-alueilla toimivien yksittäisten yrittäjien ja yrittäjien yhdistysten näkökulmasta puolestaan yritysalueiden pitäminen nykyisessä käytössään nähdään pääsääntöisesti hyvänä ja yritystoimintaa tukevana asiana.

Useissa yleiskaavaluonnoksen mielipiteissä tuodaan esiin mahdollisuus saada lisää asuntorakentamista muuttamalla nykyisiä yritysalueita asumiseen, mainintoja saivat muun muassa **Herttoniemen, Roihupellon, Konalan ja Vattuniemen sekä Vallilan alueet**. Asuinrakentamista perustellaan mm. hyvällä saavutettavuudella ja alueiden nykyisellä, tehottomaksi koetulla rakentamisella. Esille otetaan sekä kokonaisia yritysalueita, niiden osia ja myös yksittäisiä kortteleita ja tontteja. Herttoniemen yritysalueen osalta toivotaan sekoittuneemman rakenteen keskusta-alueen laajentamista edelleen.

Toisaalta mielipiteissä tulee myös esiin toimitila-alueiden tärkeys ja yritysten toimintaedellytykset jatkossakin. Esim. Roihupellon, Tattarisuon sekä Tattariharjun ja muiden Malmin seudunyritysalueiden säilyttäminen ja kehittäminen nimenomaan työpaikka-alueina katsotaan tärkeäksi. Yritykset ovat investoineet tiloihinsa ja toivovat jatkuvuutta toiminnalleen. Toisaalta myös joissakin asukasmielipiteissä tuodaan esiin työpaikkojen merkittävyys Helsingissä ja erityisesti Itä-Helsingin työpaikka-alueiden

kehittämiseen toivotaan panostusta.

Yleiskaavan yhtenä lähtökohtana on turvata kaupungin elinkeinoelämän toimintaedellytykset jatkossakin. Suuren osan uusista työpaikoista on arvioitu syntyvän yleiskaavan keskustojen alueille. Myös nykyisillä elinkeinoalueilla on mahdollisuus kehittyä edelleen toimitilakäytössä. Yleiskaavassa on lähes kaikki nykyiset yritysalueet säilytetty toimitila-alueina, kokonaan uusia toimitila-alueita ei yleiskaavassa ole kuitenkaan osoitettu. Nykyisten yritysalueiden säilyttäminen on tärkeää, koska kaupungissa täytyy olla alueita myös sellaiseen tuotannolliseen toimintaan, jonka lähellä ei voi sijaita asumista esimerkiksi tuotannon, liikenteen ja kuljetusten aiheuttamien häiriöiden takia. Riittävän laajat yhtenäiset yritysalueet mahdollistavat yritysten yhteistyön ja hyötymisen toistensa läheisyydestä. Näillä alueilla mittavakin yritystoiminnan laajentuminen on mahdollista.

Herttoniemellä ja Roihupellolla on suuri merkitys hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä sijaitsevana kehittyvinä yritysalueina. Niillä on myös merkitystä koko Itä-Helsingin kehittämisen näkökulmasta. Alueella on kansainvälisiä vientiyrityksiä ja niiden läheisyyteen on tulossa isoja oppilaitoksia, joilla voidaan nähdä olevan synergiahyötyjä yritystoiminnan kanssa. Konalan, Vattuniemen ja Vallilan alueilla yritystoiminta on vilkasta, työpaikat monipuolistavat alueensa kaupunkirakennetta ja mahdollistavat myös osaltaan paremmat palvelut. Vattuniemi on viimeisien vuosien aikana kehittynyt voimakkaasti asumisen suuntaan.

Keskustat ja kauppa

Tiivistyvän kaupungin keskustan ja kantakaupungin sekä erityisesti ydinkeskustan toivotaan jatkossakin olevan keskeinen toimintapaikka kaikille helsinkiläisille, paikka, jossa ihmiset käyvät töissä, käyttävät palveluita ja viettävät aikaansa. Kehittämällä elinkeinoelämän sijoittumis- ja toimintamahdollisuuksia keskustassa luodaan edellytykset monipuoliselle palvelutarjonnalle, joka houkuttelee asioimaan ja viettämään aikaa keskustaan.

Kasvavan kantakaupungin kaupallisia tiloja toivotaan mielipiteissä suunniteltavaksi eri lähtökohdista, kuin miten tähän asti on usein tehty. Pasilan ja Kalasataman kaupallisten keskittymien sijaan mielipiteissä esiintyvän kannan mukaan pitäisi ajatella enemmän urbaania kaupallista tilaa, kadunvarsia ja pienempiä yksiköitä. Kantakaupunkimaisessa ympäristössä tulisi olla siihen sopivaa kaupallista tilaa.

Myös esikaupunkien keskustojen kehittämistä pidetään mielipiteissä pääosin positiivisena asiana ja kaupan sekä muiden palvelujen keskittämistä joukkoliikenteellä saavutettaville alueille pääasiassa hyvänä tavoitteena.

Keskusta-alueiden merkintöihin toivotaan joustoa erityisesti suhteessa toimitiloista asumiseen muuttamiseen ja ylipäätänsä liian tarkat määräykset koskien keskusta- ja toimitila-alueita koetaan toimijoiden kannalta ongelmallisiksi.

Yleiskaava mahdollistaa keskustoissa merkittävän maakäytön tehostamisen. Yleiskaavassa on kolmentasoisia keskustoja, joista liike- ja palvelukeskustojen sekä kantakaupungin alueilla vähittäiskaupan rakentamisen määrää ei ole rajoitettu. Liike- ja palvelukeskustat ja kantakaupungin alue eroavat toisistaan toimi- ja liiketilapainotteisuuden sekä asumispainotteisuuden suhteen. Kaikissa keskustoissa on kuitenkin tavoitteena monipuolinen ja sekoittunut kaupunkirakenne, joka mahdollistaa sekä julkisten ja yksityisten palvelujen rakentamisen. Keskustoissa halutaan myös pääosin säilyttää nykyinen rakenne toimi- ja liiketiloineen.

Väestöennuste ja rakentamisen määrä

Yksi mielipiteissä toistuva teema on yleiskaavatyössä esitetyn kasvuennusteen kyseenalaistaminen – monissa mielipiteissä pidetään kasvun määrää ja nopeutta liioiteltuna. Yleiskaavatyön aikana tehtyjen selvitysten perusteella Helsingin seutu tulee lähivuosikymmeninä kasvamaan merkittävästi. Kasvu on luonteeltaan keskustahakuista. Kasvuennusteesta on käytetty termiä ”suunnite”, millä viitataan siihen, että Helsinki pystyy kaavoituksella merkittävästi vaikuttamaan siihen, kuinka kaupungin väkiluku kehittyy. Tulevaisuudessa asemakaavoitettavan kerrosalan määrä taas on voimakkaasti riippuvainen siitä, miten paljon nyt tehtävässä yleiskaavassa löydetään uutta rakentamispotentiaalia.

Väestösuunnitteen keskeisenä ajatuksena on ollut seudullinen kasvu, sillä Helsingin metropolialue on kuitenkin jo nykyisin toiminnallisesti yhtenäinen kaupunkialue. Ajatellen niin kaupunkituottavuutta kuin kestävää kaupunkirakennettakin, on myös kaupunkiseudun keskeisimmille alueille edelleen hyvin perusteltua rakentaa lisää. Vaikka yleiskaavan lähtökohdaksi valitussa väestöennusteessa Helsingin väkiluvun kasvun arvioidaan olevan tulevaisuudessa merkittävää, on muiden seudun kuntien arvioitu kasvavan suhteessa vielä nopeammin.

Kritisoitaessa yleiskaavaa liian suurista kasvuennusteista on huomioitava, että Helsinki on kasvanut parin viime vuoden ajan jopa nopeammin kuin yleiskaavan mitoituksen pohjaksi laaditussa nopean kasvun skenaariossa arvioitiin. Ns nopean kasvun skenaario, joka valittiin yleiskaavan työohjelmavaiheessa mitoituksen perustaksi vastaa valtuuston asettamaa vuosittaista asuntotuotantotavoitetta (5500 asuntoa vuodessa). Yleiskaavan tehtävä on varautua kasvuun. Huomattavaa myös on, että mielipiteissä esiintyy myös näkökulmia, joiden mukaan yleiskaavassa varaudutaan liian pieneen kasvuun.

Viime vuosikymmeninä Helsinkiin kohdistunut väestön kasvupaine johti kovaan asuntojen kysyntään ja korkeisiin hintoihin mm. siksi, ettei tarjontaa saatu riittävästi. Hinnat ovat nyt jo 2,5 kertaiset muuhun Suomeen verrattuna (kantakaupungissa 3,5 kertaiset). Tilanne on vaikea sekä asumisen, työmarkkinoiden että yritystoiminnan kannalta. Tilanne vaikeutuu merkittävästi, jos hintaero muuhun maahan edelleen kasvaa.

Helsingin seudulla ja erityisesti Helsingissä työn tuottavuus (agglomeraatioetu) on muuta maata n 30 % korkeampi työpaikkaa kohti ja 60 % korkeampi asukasta kohti (tähän vaikuttaa mm. huoltosuhteiden erot). Erityisesti Helsingin keskusta ja kantakaupunki ovat yritystoiminnalle haluttua aluetta ja siellä toimitiloista maksetaan 2-3 kertaisia vuokria muuhun seutuun verrattuna. Tukholman keskustassa maksetaan jo 4-5 kertaisia vuokria reunaan verrattuna. Kaikki tuottavuuden, työllisyyden ja talouskasvun mahdollisuudet tulisi käyttää huolellisesti hyväksi, niin myös tämä Suomessa ainutlaatuinen Helsingin kaupunkituottavuus. Kaupunkituottavuuden lisäämiseksi väestönkasvun mahdollistaminen ja yleiskaavan ratkaisut tuottavimman alueen – kantakaupungin - laajentamiseksi ovat tarpeellisia.

Keskeisten metropolialueiden rakentaminen on hyvin perusteltua myös liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen näkökulmasta. Keskeisillä alueilla asuvien keskimääräinen liikkumisesta aiheutuvat asukaskohtainen kasvihuonekaasupäästö on vain neljännes metropolialueen reunoilla asuviin verrattuna. Helsingin ja mm. pääkaupunkiseudun sitouduttua tavoittelemaan hiilineutraalia toimintaympäristöä vuoteen 2050 mennessä, on tämä yksi vahvimmista perusteluista Helsingin sisäänpäin kasville.

Useissa yleiskaavaluonnoksen mielipiteissä toistunut teema on se, että tiettyyn

kohtaan kaupungissa ei ole järkevää rakentaa sillä Helsingissä koetaan olevan muualla edelleen huomattavasti helpommin rakennettavia alueita tai alueita, jotka eivät ole samalla tavoin muuten tärkeitä kuin mielipiteen antajan puolustama alue. Yleiskaavan keskeisenä ideana on ollut huomattavan uuden rakentamisen mahdollistaminen kaupunkiin siten, että uusi kaupunkirakenne tukee verkostomaisen raideliikennekaupungin vahvistumista ja tuottavuudeltaan keskeisen alueen - kantakaupungin laajentamista. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että ensisijaisesti kaupunkia esitetään tiivistettäväksi ydinkeskustan läheisille, kantakaupunkia laajentaville alueille ja joko nykyisen joukkoliikenteen solmukohdan tai tulevan intensiivisen joukkoliikenneyhteyden vyöhykkeelle. Virkistys- ja viheralueiden riittävydestä ja jatkuvuudesta huolehditaan sekä otetaan huomioon kulttuuriympäristöt ja arvokkaat maisemakohteet. Kaavassa nämä on turvattu kaavamääräyksin.

Yleiskaavan esitystapa

Mielipiteissä on esitetty kritiikkiä yleiskaavan esitystavasta. Kaupunkilaiset ovat pitäneet ruutuihin perustuvaa esitystapaa epäselvänä. Tähän aiheeseen on vastattu myös edellä joidenkin lausuntojen yhteydessä. Erityisesti tämä tulee esiin tarkasteltaessa ranta-alueita, jolloin on tulkittu ruutujen ulottuessa rantaan, että väliin ei jäisi kaikille yhteistä ranta-aluetta tai viheraluetta.

Yleiskaava on strateginen kaava, jonka yleispiirteisyyttä on haluttu korostaa esitystavalla. Kaavan rajauksia ei tule lukea tarkkaan vaan rajaukset tarkentuvat vasta seuraavalla suunnittelutasolla. Teemakartat auttavat kaavakartan tulkinnassa ja antavat lisäinformaatiota. Myös selostukseen on liitetty kaavamerkintöjen ja määräysten tulkintataulukko. Mm. Merellinen Helsinki -teemakartassa selostettu yksityiskohtaisemmin niistä tavoitteista, mitkä koskevat ranta-alueita. Yksi keskeisiä tavoitteita on ranta-alueiden säilyminen julkisina. Koko kaava-aluetta koskee kaavakartan määräys rantoja kiertävästä rantaraitista ja lisäksi teemakartalla on vielä erikseen tarkennettu merenlahtien virkistyskokonaisuuksia.

Tämän yleiskaavan keskeinen sisältö on se, että Helsinki on vuonna 2050 raideliikenteen verkostokaupunki, jolla on vahva laajeneva pääkeskus, kantakaupunki. Keskeistä on kaupunkirakenteen tiivistäminen raideliikenteen äärelle ja keskustan laajentumisalueille. Olennaista ei ole niinkään tarkat aluerajaukset vaan volyymi - aluekokonaisuuksien kokonaisuus. Mitoitus on esitetty kaavamääräyksissä ja sisältyy ruutualueisiin. Yleiskaavan esitystapa tukee kaavan keskeistä strategista sisältöä.

Muut koko yleiskaava-aluetta koskevat mielipiteet

Useissa yleiskaavaluonnoksen mielipiteissä korostettiin tekeillä olevan yleiskaavan pilaavan tai vähintäänkin kyseenalaistavan jonkin aiemmin asemakaavoitetun alueen keskeisen idean. Voidaan ajatella, että kaupunki kokonaisuutena eikä mikään sen osa-alueista ole koskaan kokonaan valmis. Muutoksen kaupungissa voi nähdä voimavarana, joka on keskeinen osa kaupungin kykyä vastata kunkin ajan haasteisiin. Lisäksi muutos on se, jonka kautta kaupunki hengittää ja joka luo kiinnostavaa, ajassa kiinni olevaa ympäristöä asukkaille ja muille kaupungin toimijoille. Yleiskaava luo mahdollisuuksia uudelle rakentamiselle ohjeellisen rakentamistehokkuuden kautta. Yleiskaavan vahvistumisen jälkeen alueiden tarkempi suunnittelu tehdään asemakaavoituksessa, jolloin voidaan niin haluttaessa ottaa huomioon aiempien asemakaavojen keskeisiä arvoja. Toisaalta näitä arvoja voidaan yhtä hyvin myös

muuttaa, mikäli ne koetaan sellaisiksi, etteivät ne enää vastaa kaavoitusajankohdan tarpeisiin.

Vuorovaikutus

Yleiskaavaprosessiin liittyen kritiikki kohdentui ennen kaikkea työn ehdotusvaiheessa järjestettyihin yleisötilaisuuksiin. Keväällä 2015 järjestettiin Laiturilla kaavaluonnoksesta alueellisia esittely- ja keskustelutilaisuuksia. Tilaisuuksiin kuului yleiskaavaluonnoksen yleinen esittely ja tämän jälkeinen keskustelumahdollisuus yleiskaavan laatijoiden kanssa karttojen äärellä.

Yleiskaavatasoisen suunnittelun osallistumistilaisuuksien järjestäminen on haastavaa siksi, että yleiskaavatasolla ei vielä ole mahdollista kertoa kovin yksityiskohtaisesti uusien maankäyttövarausten suunnitteluratkaisuista, eli karttojen ja keskustelujen kautta ei osallistujille pystytty kaikkia tyydyttävällä tasolla kertomaan yleiskaavan mukanaan tuomia muutoksia usein hyvinkin tarkasti rajattuun ja pieneen alueeseen kohdistuen. Pienempiä aluekokonaisuuksia koskien olennaista on kuitenkin se, että yleiskaavan esitystapa mahdollistaa tarkoituksellisesti moninaiset ratkaisut kaupunkirakenteen tiivistämiseksi. Yleiskaavatyön puitteissa ei vielä ole mahdollista tehdä asemakaavatasoista suunnittelua uuden kaupunkirakenteen tarkasta sijoittumisesta ja laadusta, vaan tämä jää joka tapauksessa jatkosuunnittelun tehtäväksi. Työn puitteissa tehdyt viitesuunnitelmat palvelevat kokonaisuutta siten, että niiden pohjalta on saatu käsitys yhdestä mahdollisesta kehityspolusta sekä kaavan mitoituksesta, mutta myös muut ratkaisumallit ovat lähes kaikissa tapauksissa edelleen mahdollisia.

Laiturin kaikille avoimien tilaisuuksien lisäksi on kevään ja lakusyksyn 2015 aikana käyty kutsuttuina useissa kaupunginosayhdistysten ja muiden sidosryhmien tilaisuuksissa esittelemässä kaavaluonnosta ja keskustelemassa siitä.

Ehdotusvaiheessa yleiskaavan valmistelusta on edelleen kerrottu myös yleiskaava.fi -sivustolla ja pyritty jatkamaan luonnosvaiheessa hyväksi koettua käytäntöä mahdollisimman avoimesta valmistelutyöstä.

Aluekohtaiset mielipiteet

Malmi

Malmin lentokentän alueen maankäytön muutosta vastustetaan lukuisissa mielipiteissä alueen runsaasti luontoarvoihin vedoten. Mielipiteissä tuodaan esille mm. alueen suokasvillisuutta ja eläimistöä, joiden olemassa olo koetaan vaarantuvaksi Malmin lentokentän muuttuessa pääosin asumiskäyttöön. Malmin kentän maankäytön muutoksen suunnittelu on vasta alkamassa ja tulevassa asemakaavoituksessa voidaan alueen luontoarvot ottaa huomioon. Mikäli alueella on lain mukaan suojeltavia luontoarvoja, tullaan nämä huomioimaan jatkosuunnittelussa lain määräämällä tavalla.

Yleiskaavan uuden kerrosalan kannalta yksi merkittävimmistä alueista on Malmin lentokentän alue, jonka maankäyttöä yleiskaava esittää muutettavaksi lentokenttätoiminnasta asutuspainotteiseksi alueeksi. Yleiskaavaratkaisu perustuu liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2014 tekemään päätökseen valtion