

Pikseli-Helsinki? – Miten yleiskaava kehittää Helsinkiä?

Helkan neljäs yleiskaavaseminaari Annantalolla torstaina 25.9.2014.

Muistiinpanoja seminaarista (kirjasi Matti)

Marja Piimies: Mitä tarkoittaa yleiskaavan esittäminen pikselikarttana?

Uusi yleiskaava ei ole enää perinteinen aluevarauskartta, vaan strateginen kartta. Aikahaarukka nyt visioiden vuoteen 2050 asti (alunperin oli 2030). Toteutusohjelma teossa 2015: raideinvestointiajoitukset. Keskeisenä raideliikenteen verkostokaupunki ja laajeneva kantakaupunki. Kaupunkibulevardit tulleen mukaan. Tiivistystä raideliikenteen solmukohtiin. Luonnoksessa seitsemän teemaa (kuten visioissa). Visiot edelleen voimassa: toimitilaa ei oteta asunnoilta. Joukkoliikennesaavutettavuus

Kaavan pääkartta ja sen selostus on oikeusvaikutteinen, mutta teemakartat eivät. Osayleiskaavat jäävät voimaan. Viheraluemerkinnät ovat mukana mutta ei Natura- ym. merkinnät eivät enää ole (niillä on oma muodostumis- ja muuttumislogiikkansa). Helsingin uuden luonnonsuojeluohjelman päivitys on kesken eli vain ohjaavat merkinnät pääkartassa. Teemakartoissa on pääkartan tulkinta.

Kartta koostuu 100 x 100 m ruuduista; kartassa ei enää rasterointeja tai indeksejä (nämä teemakartoissa). Vierekkäiset ruudut vaikuttavat toisiinsa.

Liikenneinvestoinnit taloudellisen järkevyyden mukaan. Ei enää jakoa kerrostalo- ja pientaloalueisiin.

Itä-Helsingin voimakas kehittäminen: Roihupelto-Herttoniemen työpaikka-alue keskeinen.

Urbaanin asumisen tarve ja kysyntä kasvaa koko ajan ja lisääntyy.

Vallila-Kalasadama-Pasila -akseli ydinkeskustan lisäksi kantakaupungin toiseksi palvelukeskustan alueeksi. Tukutorin työpaikka-alueen säilyttäminen lomittuneena hauskana alueena. Ei pelkkää asumista.

Kävelykeskustan kehittäminen: myös kantakaupungin kulttuuriympäristöstä tulossa iso raportti.

Itäväylän kehittäminen ja osittainen kattaminen. Laajasalon kaupunkibulevardi ja Mannerheim-bulevardi eli Hämeenlinnanväylän muuttaminen katumaiseksi.

Yleiskaavaluonnos 25.11. lautakuntaan ja sitten nähtävillä kaksi kuukautta. Ehdotus syksyllä 2015. Valtuustoon nykyisen valtuustokauden lopussa 2016.

Raideliikenneverkko on kallis eli vaatii maankäytön tehostamista.

Kaavaluonnoksessa on esitetty myös nykyinen pohjakartta eli myös muutokset nykytilanteeseen näkyvät (toisin kuin nykyisessä yleiskaavakartassa).

Keskustelua

- Työpaikka-alueiden haitat ja asuminen: sijoittelu ja liikenneongelmat. Logistinen liikenne ja tuottaa häiriötä asumiselle. Toisaalta työmatkaliikenne voi kääntyä pois Helsingistä.
- Puistot eivät kuulu aluemerkinään (ovat jo mukana). Isot virkistysalueet kyllä. Korttelitehokkuus (ei tonttitehokkuus) merkitty.
- Lähipalvelukeskustat keskeisiä yleiskaavassa myös eli kaikki arjen palvelut kävely-ympäristössä tavoitteena.
- Yritysten tilantarpeen muutokset ja niiden ennakoitavuus tärkeä.
- Kantakaupunki on muuttumassa asumiseen (jopa katutasolla), toisin kuin vuonna 1972 jolloin tilanne oli päinvastainen.
- K: Ollaanko ollut yhteydessä kauppakamariin? V: Kyllä elinkeinoelämän kanssa ollaan paljon tekemisissä.
- K: Rakentamisen ja raideliikenteen synkronoiminen toteuttamisessa? V: Painopisteet tärkeysjärjestyksessä.

Otso Kivekäs: Enemmän kaupunkia Helsinkiin

Lisää kaupunkia Helsinkiin Facebook-ryhmän keskustelun esittelyä

Otetaan vauhtia sata vuotta sitten laaditusta Eliel Saarisen Pro Helsingfors 1918 -ideasta.

Toisen maailmansodan jälkeen alettiin tiiviin kantakaupungin laajentamisen sijasta rakentaa metsälähiöitä. Nykyinen Helsingin väestönkasvu ylittää jo korkeimmat ennusteet. Edes uusimmilla alueilla ei silti päästä Kampin rakennustehokkuuteen.

Vertailussa Landbo ja Vallila: sama asukasmäärällä satakertaisella alueella.

Laiturin työpajassa kokeeksi Koskela: tiivistä katujen varrella ja Haaganpuro. Copypaste-menetelmällä tehtyjä luonnosmaisia umpikortteleita kartalle.

Melu-, pöly-, ja parkkinormit haittaavat tehokasta rakentamista. Toimistorakentamisen normit paljon lievempiä kuin asumisessa. Työpaikoilla oleillaan kuitenkin juuri silloin kuin liikenne on pahin eli altistus oikeastaan suurempi. Autoliikenne otetaan yleensä kaavoituksessa annettuna. Miksi? Ajonopeudet alas niin meluhaitat pienenevät. Tiiviin kaupungin alueella normeja tulee voida sivuuttaa.

Pro Helsinki 2.0 -ryhmä lisää kaupunkiin 400 000 uutta asukasta (yleiskaavassa 260 000)

Hämeenlinnan ja Lahdenväylän reunoille 6-8 kerroksisia taloja (valaistuksen kannalta korkein mahdollinen). Nykyisen Helsingin viheralueet säästetty kokonaan.

Keskustelua

- Autoteknologian kehitys poistaa tulevaisuudessa osan autoilun haitoista.
- K: Onko tarvetta koko Suomen muuttaa Helsinkiin? V: Ei, mutta monet haluavat tänne.
- Ei normien poistamista eli terveydestä ei saa tinkiä. Joukkoliikenteen kannalta tarvitaan tiiviyttä.
- Kustaa Vaasan tien varrella tingittiin pienhiukkaskasnormeista koska kyseessä olivat opiskelija-asunnot.
- Tukholmalainen YIMBY-ryhmä katsoo olevan kolmenlaista tiivistämistä:
 - 1) Alueen luonteen säilyttäen (Kivekäs mainitsee Herttoniemen)
 - 2) Muutellen runsaasti sekaan.
 - 3) Kokonaan uudelleen
- Kommentti... 6-7 -kerrosta on oikea Helsinkiin. Tornitalot ei. Umpikortteli ja townhouse hyviä.
- Valokulmanormit estävät osittain umpikortteleita.

Olli Hakanen: 260 000 asukasta Kehä I:n sisäpuolelle liikenteen haitta-alueelle

Entä jos Helsinki? -puheenvuoro ja elokuva: lisää terveellistä ja hyvää kaupunkia.

Tavoitteena katutilan hyödyntäminen viisaasti ja uuden kantakaupunkitilan synnyttäminen. Päämääränä on tehdä 2000-luvun maailman hienointa kantakaupunkia.

Maanarvoa ei ole huomioitu vaikuttavuusarvioissa. Noin 25% Helsingistä on liikennealuetta. Kaikki aika on hyötyaikaa, myös liikkumiseen käytetty: raideliikenne laadukkainta ja mukavinta matkustajalle.

Suuret korkeuserot kahdentoista junaradan eri kohdissa. Painamalla rata maan alle voidaan rakentaa uutta kantakaupunkia.

Yli 100 000 asukkaan puutarhakaupunki. Ääntä vaimentavat materiaalit rakennuksissa eli junatunnelien värinäeristäminen peruskalliosta ym. Tukholmassa puretaan Slussenia kun Helsingissä rakennetaan vastaavia rakennelmia.

Uudella luonnostellulla alueella kolme kauko- ja kaupunkiliikenteen junien ja nopeiden raitiolinjojen kerrossasema.

Kuusikerroksisia kortteleita ja koko korttelien tuotteistaminen. Lumi jätetään talojen katolle. Alppilan ja Auroran uudet asemat. Silmukkarata tehokkaampi kuin pisararata. Lähikaukoliikenne silmukkaradalle ja pohjoinen liikenne Eliel Saarisen asemalle. Opiskelija-asuntoja radan varteen uusille alueille.

Sonja Heikkilän diplomityö vertailee ansiokkaasti fyysisen maailman muuttumista suhteessa internet-maailmaan.

Lahdenväylästä kaupunkialue.

260 000 uutta asukasta silmukkarata ja pikaratikka mahdollistavat liikkumisen. Iso osa nykyisistä kaduista on mahdollista ottaa asumiseen. Viheralueet säästyvät.

Keskustelua

– Kivekäs: Kantakaupungin laajennus nimenmaan tavoitteena.

– Piimies: Kaupunkibulevardit myös meillä ja poikittainen raitiotie myös KSV:llä eli verkostokaupunki on edelleen myös kaupungin suunnitelmissa.

– K: Mikä on tärkein asia Olli Hakasen mielestä juuri nyt? V: Veturitien muuttaminen autotiestä raideliikenteen käyttöön.

– Pentti Murola esittänyt aiemmin osittain samoja ideoita. Myös tiettyjen alueiden olemus jo valmiina alueina on hyväksyttävä eli kaikkea ei tarvitse eikä saa muuttaa.

Simo Sankari: Uutta prosessia kaupunkiin – Lisää vuoropuhelua

Kaksi uskomusta alkuvaiheessa: verkostokaupunki ja rakennuspaine esikaupunkeihin.

Kaupunkilaiset osallistuvat kyllä aktiivisesti: kysymys erilaisista dialogeista. Keskustelu kaupunginosien sisällä niiden välillä ja kaupunkilaisten ja KSV:n välillä.

Pikselikartta oli esillä jo keväällä 2013 alkumuodossaan.

Kaksi osa-aluetta eli ei yhteisiä teemoja. Dialogi kaupungin kanssa ei onnistunut vaan tieto kulki vain yhteen suuntaan: ei kokoavaa yhteenvetoa dialogissa. Piirtäminen, joka on luonteva tekemiseen, on vaikeaa ja olisi pitänyt aloittaa ajoissa.

Johtopäätös: dialogin puuttuminen.

Mitä on opittu?

Miten jatketaan alueiden kehittämistä?

Paikalliset Kehrät?

Tarvitaan useita dialogeja:

1. Dialogi: Yleiskaava
2. Dialogi: Asemakaava
3. Dialogi: Rakennuksen suunnittelu

Tarvitaan vapaa pörräämistä ja ideointia, jossa kaikki on mahdollista: osallistumisen välttämättömyys suunnittelussa.

Onko dialogi mahdollinen ja onko se tarpeellinen?

Keskustelua ja seminaarin päätös

- Yleiskaavakeskustelu vasta alkaa nyt...
- Sankari: Paukkuja asemakaavaan koska se on asukkaalle ymmärrettävä.
- Miten suhtaudumme yleiskaavan tuomaan muutokseen?
- Piimies: Kaava noin 2 kk nähtävillä vuodenvaihteessa ja valtuustoon 2016
- Dialogia asemakaavoituksessa tulee parantaa.
- Paljon on mahdollisuuksia vielä yleiskaavan suhteen. Ongelmana ei ole KSV:n virkamiesten asiantuntemus, vaan poliittisten päättäjien asenneongelmat.
- Muutoksen ymmärtäminen tai muutoksen vastustuksen ymmärtäminen?
- Pohdittava miten yhdistystoiminta voisi kehittää toimintaansa kaavoituksen ymmärtämiseen.
- Kaupungin dialogiymmärrys ja sen edistäminen?
- Helkan sähköisen kehittämisen työkalu -hanke?
- Kaupunginosayhdistysten lobattava rohkeammin ja luovuttava oudosta vaatimattomuudestaan. Kansalaiskeskeinen lobbaus?
- Sankari: yhteinen tema ja resurssien jako auttaa. Ajankäyttökysymys.
- Elinkeinoelämä mukaan Helkan keskusteluihin.
- Elinkeinoelämä ei aina edusta omaa parastaan.
- Mahdollisesti uusi seminaari tammikuussa.