

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnalle

MUISTUTUS HELSINGIN YLEISKAVAEHDOTUKSESTA

Tapuli kaupunki - Seura ry muistuttaa seuraavaa:

YLEISKAAVAN ESITYSMUOTO EI OLE LAINMUKAINEN

Yleiskaavakartta ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain 39 ja 40 §:n vaatimuksia. Tässä muodossa olevaa yleiskaavaa Helsinki ei voi hyväksyä.

Oikeuskirjallisuudessa yleiskaavamerkinnöistä on todettu: ”Yleiskaavamerkinnät osoittavat havainnollisesti kaavan sisällön osoittamalla yleiskaavakarttaan merkityn alueen käyttötarkoituksen ja alueen rajauksen. Vuorovaikutteisen, osallistuvan suunnittelun edistämiseksi yleiskaavoilta on edellytettävä suurta selkeyttä, yhtenäistä esitystapaa ja havainnollisuutta niin, että laaja osallistuminen on mahdollista.” (Jääskeläinen-Syrjänen: Maankäyttö- ja rakennuslaki, 2014, sivu 334)

Pikselikartta on epäselvä ja tulkinnanvarainen. Kartassa ei ole lainkaan alueiden nimiä. Värit eivät erotu toisistaan eivätkä auta ymmärtämään alueiden eroja. Kansalainen ei saa selvää, mihin käyttöön mikin alue on osoitettu.

YLEISKAAVAN OLETUKSET

Yleiskaavan pohjana oleva asukasmääräennuste on tehty olettaen, että kaupunkien kasvaminen on toivottavaa ja automaattista. Kasvun seurauksena toimeliaisuuden oletetaan lisääntyvän. Autoilun oletetaan vähenevän pyöräilyn seurauksena.

Miksi juuri Helsinki?

Yleiskaava pohjautuu liian suureen asukasmääräennusteeseen ja oletus asukkaiden keskittymisestä nimenomaan Helsinkiin on väärä. Muuttoliike kiihtyy laskusuhdanteen aikana, mutta ei ole oletettavaa eikä toivottavaa, että laajamittainen muuttoliike Helsinkiin on jatkuvaa. Suomen etu ei ole, että pääkaupunki imee työvoiman muualta. Helsingille asukasmäärän kasvu tuo myös menoja – ei ainoastaan tuloja.

Sekä Vantaalla että Espoossa on runsaasti rakentamatonta maata hyvien liikenneyhteyksien varrella.

Lisääntykö toimeliaisuus asukasmäärää kasvattamalla?

Helsingissä on aikoinaan ollut paljon kivijalkakauppoja, vaikka asukasmäärä on ollut merkittävästi nykyistä pienempi. Kaupunkitilan ongelmat (pikkukauppojen ja -palveluiden puute) eivät ratkea vain asukasmäärää kasvattamalla. Ihmiset on totutettu asioimaan kauppakeskuksissa, joissa sisätiloissa, ”yhden katon alla”, voi toimittaa monta asiaa. Helsinki on ohjannut asukkaiden käyttäytymistä kaavoittamalla yhä uusia kauppakeskuksia. Suuret keskuksset ovat vasta tekeillä. Kivijalkakaupat eivät selviä kilpailussa niitä vastaan.

Kuinka monelle helsinkiläiselle polkupyörä on todellinen vaihtoehto?

Helsinkiä ei voi kehittää vain yhden ihmisryhmän näkökulmasta. Yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon eri väestöryhmien kannalta tasapainoinen elinympäristö. Edes kaikki Helsingin keskustassa asuvat eivät voi pyöräillä tai käyttää julkista liikennettä. Muualla asuvalle pyörä ei ole vaihtoehto Helsingin keskustassa liikuttaessa. Keskiverto koillishelsinkiläinen ei taita työmatkaansa pyöräillen, vaikka Lahden ja Tuusulan moottoriteillä ei olisi yhtään autoa.

Mikä teki autosta pahan?

Autoa käytetään muuhunkin kuin työmatkaan. Hekin, jotka kulkevat työmatkansa julkisilla, tarvitsevat autoa iltaisin ja viikonloppuisin. Lasten, vanhusten ja tavaroiden kuljettamiseen tarvitaan usein auto. Auto sinällään ei ole ongelma. Ongelma on autojen suuri määrä. Työmatka-autoilijat täytyy saada siirtymään julkisten välineiden käyttöön; työpaikkojen yhteydessä olevaa parkkitilaa on vähennettävä ja julkista liikennettä kehitettävä. Helsinkiläisten autoilun hankaloittamisella ei ratkota pääkaupungin liikenneongelmia.

Mistä Helsingin liikenne koostuu?

Pääkaupunki merkitsee liikennettä. Suuri osa Helsingin autoliikenteestä tulee kaupungin ulkopuolelta. Näin on jatkossakin, sillä kaupungissa sijaitsevat työpaikat ja matkustajasatamat tuovat tänne liikennettä. Ei ole realistista olettaa, että autoilu vähenee asuntoja rakentamalla ja pyöräilyä edistämällä.

Sisääntuloväylien bulevardisointi johtaa keskustan saavutettavuuden heikentymiseen. Matka-ajat Helsingin sisällä ovat jo nyt liian pitkiä. Keskustan ulkopuolella asuvien helsinkiläisten asemaa ei saa heikentää entisestään.

TAPULIKAUPUNKI ON JO TIIVIS

Yleiskaava olisi lisäämässä Puistolan asemanseudun asukasmäärää 1.000 ihmisellä. Lisäys on liian suuri.

Puistolan aseman länsipuolelle ei voi sijoittaa enää yhtään nykyistä enemmän asuntoja. Kaupunki on hyväksynyt 2000 – luvulla useita Tapulikaupunkia koskevia täydennysrakentamiskaavoja, jotka jo lisäävät alueen asukasmäärää ja vähentävät virkistysalueita.

Puistolan aseman Itäpuolen omakotivaltaiselle alueelle 1.000 asukkaan lisäys ei ole mahdollista.

MAATA ON – JA VALMIITA ASEMAKAAVOJA

Helsingissä on laajoja peltoalueita hyvien kulkuyhteyksien varrella. Jos kaupunkia täytyy tiivistää, se on tehtävä peltoaluetta vähentämällä.

Rakentamattomia, valmiita tontteja on kaupunkirakenteen seassa paljon. Kaupungin on käytettävä olemassa olevia maapoliittisia keinoja – rakennuskehotukset, korotettu kiinteistövero jne. - yksittäisten tonttien rakentamiseksi.

MALMIN LENTOKENTTÄ ON SÄILYTETTÄVÄ

Onko Helsingillä varaa menettää Malmin lentokenttä?

Malmin lentokenttä on kulttuurihistoriallisesti arvokas. Kenttä on erikoinen ja erilainen. Sen arvo on kansainvälisesti tunnustettu.

Malmin kenttä työllistää satoja ihmisiä. Kenttä ja siihen kytkeytyvä yritystoiminta tuo Helsinkiin lisää työpaikkoja, jos aluetta kehitetään. Eikö helsinkiläinen matkailuelinkeino tarvitse kiertoajelu kohteita ja nähtävyyksiä?

Malmin lentokenttä on Koillis-Helsingin meri

Malmin lentokenttä on koillisen asukkaiden virkistysalue. Kenttä on nähtävyys, jota kyläilemässä olevat vieraat viedään katsomaan.

Lentokenttä mahdollistaa yleisötapahtumien järjestämisen, mikä on Helsingissä muilla alueilla yhä hankalampaa tiiviin rakentamisen vuoksi.

Malmin lentokenttä tuo turvaa

Suomen pääkaupungissa tarvitaan lehtokenttä, joka on käytettävissä Helsinki-Vantaan kentällä mahdollisesti tapahtuvien häiriöiden sattuessa. Pientä kenttää tarvitaan myös yritysten nopean liikenteen mahdollistamiseksi – ala, jolla on kasvumahdollisuuksia.

Malmin lentokenttä rajoittaa Koillis-Helsingin yli kulkevaa Helsinki-Vantaan lentoliikennettä. Malmin lopettaminen aiheuttaisi lentomelun lisääntymisen tiiviisti rakennetun Tapulikaupungin yllä ja vähentäisi kaupunginosan houkuttelevuutta.

VIRKISTYSALUEET TULEE SÄILYTTÄÄ

Koillisessa viheralueita on vähän ja ne vähenevät entisestään nykyisten asemakaavamuutosten seurauksena seuraavien kymmenen vuoden aikana. Koillis - Helsingin tärkeä viheryhteys ulottuu Malmin lentokentältä Tapulikaupungin ja Puustellinmetsän kautta Keravanjoelle. Myös Koillis-Helsingissä täytyy olla vihersormi.

YHTEENVETO

- Tällaisenaan Helsinki ei voi hyväksyä yleiskaavaa. Yleiskaavakartan tulee olla ymmärrettävä. Siitä täytyy olla helposti luettavissa eri alueiden käyttötarkoitus ja alueen rajaus kuten laki edellyttää.
- Helsingin ei tarvitse varata maata rakentamiseen niin paljon kuin yleiskaavaluonnoksessa on esitetty.
- Koillisen viheralueiden määrää ei saa vähentää.
- Puistolän asemanseudun asukasmäärä ei voi lisätä 1.000:lla.
- Malmin lentokenttä täytyy säilyttää.

Helsingissä 28.1.2016

Tapulikaupunki-Seura ry.

Katriina Alestalo
Puheenjohtaja

Ritva Hytönen
Sihteeri