

VUOSAAREN RANTAREITTI

Reittianalyysi

LAHDEN
AMMATTIKORKEAKOULU
Tekniikan ala
Ympäristötekniikan
koulutusohjelma
Yhdyskuntasuunnittelu
Opinnäytetyö
Kevät 2015
Jenni Aalto

Lahden ammattikorkeakoulu
Ympäristötekniikan koulutusohjelma

AALTO, JENNI:

Vuosaaren rantareitti
Reittianalyysi

Yhdyskuntasuunnittelun opinnäytetyö, 78 sivua, 14 liitesivua

Kevät 2015

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön aiheena oli laatia reittianalyysi Helsingin Vuosaaren rantareitistä. Työn toimeksiantajana toimi Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Rantareitti on kaupungin strategian ja Merellinen Helsinki -ohjelman mukainen, tärkeä suunnittelualue. Tämä opinnäytetyö on ensimmäinen tarkempi Helsingin rantareitin kokonaistarkastelu, jonka pohjalta voidaan jatkossa tarkastella rantareitin muitakin aluekokonaisuuksia.

Työn tarkoituksena oli tarkastella Vuosaaren rantareitin jatkuvuutta, käyttöä, kuntoa ja palveluita. Rantareitti tarjoaa mahdollisuuden kulkea rantavyöhykkeellä kävellen sekä pyörällä. Tarkoituksena on myös esittää palveluiden sekä reitistön kehitystoimenpiteitä.

Opinnäytetyö tukee Meri-Rastilan täydennysrakentamisen asemakaavahanketta, vahvistaen alueen merellistä imagoa. Työssä on hyödynnetty asemakaavatyön vuorovaikutustilaisuuksia, joissa asukailta on kerätty rantareitin kehittämisideoita.

Teoriaosuudessa on käsitelty ulkoilureittien suunnittelua sekä kaavoituksen merkitystä. Analyysin tuloksena syntyneiden reitti- ja palvelukarttojen lisäksi liitteenä on näkymäkarta panoraamakuvineen, analyysin tulokset sekä valokuvia reitillä olevien haasteellisten kohtien kehittämiseksi.

Asiasanat: rantareitti, ulkoilureitti, kaavoitus, kaupunkisuunnittelu, kaupungin strateginen kehittäminen

Lahti University of Applied Sciences
Degree Programme in Environmental Technology

AALTO, JENNI:

Coastal route of Vuosaari
Analysis of trails

Bachelor's Thesis in Urban and rural planning, 78 pages, 14 pages of
appendices

Spring 2015

ABSTRACT

The purpose of this bachelor's thesis was to carry out an analysis of trails for the coastal route in Vuosaari district of Helsinki. The commissioner of this thesis was Helsinki City Planning Department. Developing of waterfront comply with the City Council strategy programme. This bachelor's thesis is the first precise examination of waterfront route of Helsinki and can be used as a referral for future examinations.

The objective of the thesis was to consider at continuance, usage, condition and services of coastal route of Vuosaari. The coastal route also offers great sites to walk or bicycle. The aim was to find out how to develop the services and the routes of the waterfront.

The bachelor's thesis supports the detail plan project of Meri-Rastila adding marine image value to the residential district. With this thesis the Meri-Rastila detail plan interaction events has been included into the working process to collect waterfront development ideas from the residents.

The theory part of this thesis contains the planning of recreation trails and meaning of city planning. The map of trails and services are included in the appendices. The analysis of trails with panorama views and photos by the trails where modifications are needed are also part of the appendices.

Key words: waterfront, recreation trails, planning, city planning, strategy

KÄSITTEET

Ulkoilureitti

Ulkoilureitti on ulkoiluun tarkoitettu yhtenäinen reitti, joka on merkattu maastoon ja/tai kartalle. Reitti tarjoaa esteettömän ja kunnossapidetyn kulkureitin.

Lähireitti

Lähireitit ovat taajaman lähistöllä olevia reittejä, jotka ovat helposti saavutettavissa ja niitä voidaan käyttää päivittäisessä ulkoilussa.

Kevyen liikenteen väylä

Kevyen liikenteen väylä on tie tai sen osa, joka on yleensä tarkoitettu pelkästään jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön.

Virkistysalue (V)

Virkistysalue on tarkoitettu yleiseen virkistys- sekä ulkoilukäyttöön.

Lähivirkistysalue (VL)

Lähivirkistysalue on asuinalueella sijaitseva, yleiseen virkistykseen sekä ulkoiluun tarkoitettu alue, joka käyttötarkoitukseltaan lähentelee puistoa. Lähivirkistysalueita ei ole tarkoitettu rakennettavaksi puistoksi, vaan on yleisilmeeltään luonnonmukainen virkistysalue.

Panoraamanäkymä

Panoraamanäkymä on avoimelta tai korkealta paikalta avautuva laaja maisema. Näköalan esteenä ei ole puita.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	ULKOILUREITTIEEN MERKITYS	3
2.1	Ulkoilureittien tarve	3
2.2	Ulkoilureittityypit	3
2.3	Ulkoilureittien liikuntamuodot	4
2.4	Ulkoilureitti verkostot	5
3	ULKOILUREITTIEEN SUUNNITTELU	6
3.1	Valtion ja kunnan merkitys suunnittelussa	6
3.2	Ulkoilureittisuunnitelman sisältö	6
3.3	Ulkoilureittien mitoitus ja varusteet	7
4	SUUNNITTELUTILANNE JA KAAVOITUS	9
4.1	Sijainti	9
4.2	Maakuntakaava	10
4.3	Yleiskaava	11
4.4	Valmisteilla olevan yleiskaavan visio	13
4.5	Helsingin rantareitti	14
4.6	Vuosaaren kasvu	16
5	VUOSAAREN REITTI	18
5.1	Historia	19
5.2	Ympäristö ja viheralueet	21
5.2.1	Tulvariskialueet	24
5.2.2	Lepakot	24
5.3	Kulttuuriympäristö	25
5.4	Saavutettavuus	26
6	OSA-ALUEET	28
6.1	Meri-Rastilan kasvu	28
6.2	Kallahti	28
6.3	Aurinkolahti	29
7	TAVOITTEET JA VISIOT	30
7.1	Kulkumuodot	30
7.1.1	Talviliikunta	30
7.1.2	Esteettömyys	31

7.2	Vesiliikenne	31
7.3	Palvelut	33
7.4	Ehdotukset kehittämistoimenpiteiksi	33
7.5	Näkymät	42
7.6	Kunnossapito	43
7.7	Valaistus	45
8	VUOROVAIKUTUS	46
9	YHTEENVETO	48
	LÄHTEET	50
	LIITTEET	57

1 JOHDANTO

Rantareitti on osa kaupungin strategian mukaista, Merellinen Helsinki -ohjelmaa. Rantareittiä tullaan kehittämään aktiivisesti Helsingissä lähivuosina. Tämä opinnäytetyö on ensimmäinen tarkempi kokonaistarkastelu alueellisesta rantareitistä. Työtä tullaan jatkossa hyödyntämään pohjana, kun lähdetään tarkastelemaan rantareitin muita kokonaisuuksia.

Helsingin rannoille avautui täysin uusia mahdollisuuksia tavarasataman siirrettyä Vuosaareen. Asunto- ja toimitilarakentamisen lisäksi huomioon on otettu rantojen yleinen viihtyvyys sekä toiminnallisuus. Rantareitti kulkee urbaanin kaupunkiympäristön sekä lähes koskemattomien luonnonmaisemien läpi tai niiden tuntumassa, tarjoten käyttäjilleen yhtenäisen, koko Helsingin rantavyöhykkeen läpi kulkevan virkistysreitin.

Työn tarkoituksena on tarkastella Vuosaaren rantareitin jatkuvuutta, käyttöä, kuntoa ja palveluita. Suuri osa rantareitistä on jo olemassa olevaa, mutta kehityskohteita löytyy useita. Reitti kulkee toisinaan epäloogisesti ilman opastusta, minkä takia reitiltä voi helposti harhautua. Toisinaan reitin pinnoite on kulunut, eikä se palvele käyttäjämäärän tarpeita. Reitti on laaja kokonaisuus, jonka varrella on erityyppisiä palveluita. Rantareitin vetovoimaisuuden lisäämiseksi työssä ehdotetaan myös uusia toimenpiteitä ja käydään läpi jo esitettyjä ideoita muistin virkistämiseksi.

Vuosaaressa kohtaavat raskaasti rakennettu satama sekä puistomaiset rannat ja luonnonrannat. Työssä ehdotetaan rantavyöhykkeelle linjattavaksi reitti, joka mahdollistaa kulkemisen kävellen sekä pyöräillen. Reitille varrella mahdollistetaan viihtyvyyttä lisääviä palveluita sekä parannetaan yhteyksiä vesiliikenteen kanssa. Työn tuloksena tuotettujen reitti- ja palvelukarttojen lisäksi liitteenä on myös näkymäkartta panoraamakuvineen, analyysin tulokset sekä valokuvia reitillä olevien haasteellisten kohtien kehittämiseksi.

Työn toimeksiantajana toimi Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, joka vastaa Helsingin kaavoituksesta ja liikenteen suunnittelusta. Toimeksiantaja on osallistunut suunnittelutyöhön esittämällä omat toiveensa työn sisällöstä. Opinnäytetyö tukee Meri-Rastilan täydennysrakentamisen asemakaavahanketta, vahvistaen alueen merellistä imagoa. Työssä on hyödynnetty asemakaavatyön vuorovaikutustilaisuuksia, joissa asukkailta on kerätty rantareitin kehittämisideoita. Toimeksiantaja on kommentoinut opinnäytetyön tuloksena syntyneitä materiaalia.

Teoriaosuudessa on käsitelty ulkoilureittien suunnittelua sekä kaavoituksen merkitystä. Näiden tietojen sekä maastokäyntien pohjalta, olen toteuttanut suunnittelutyön pääsääntöisesti itsenäisesti.

TAULUKKO 1. SWOT -analyysi

<p>VAHVUUS</p> <ul style="list-style-type: none"> - yhteydet, julkinen liikenne - kasvukeskusten lähituntumassa - maisemallinen, idyllinen, kaunis, viehättävä - vaihtelevuus, alueiden erilaiset luonteet - historiallinen, paljon sekä kulttuuri-että luontokohteita - merellinen, tuulinen, avara - näkymät - mielenkiintoinen, houkutteleva - kehittämiskelpoinen, mahdollisuuksia - eripituiset lenkit 	<p>HEIKKOUS</p> <ul style="list-style-type: none"> - tuntematon, havaitsematon, huomaamaton - luonnon ja ihmisten yhteensovitus - palveluiden puute
<p>MAHDOLLISUUS</p> <ul style="list-style-type: none"> - yhtenäisen mielikuvan luominen, kohdebrändi, identiteetti - verkostoituminen ja yhteistyö kaikkien tahojen kanssa - erillisten osuuksien ja reittien silmukoiden kohdemarkkinointi - palveluiden syntymisen edesauttaminen, alueellisia vahvuuksia hyödyntäen - kiinnostavuuden lisääminen esim. tarinan avulla 	<p>UHKA</p> <ul style="list-style-type: none"> - toimijoiden väliset ristiriidat, yhteisten näkemysten puute - muuttuva ympäristö ja kasvu - retkeily / matkailu ei toteudu - ylläpito

2 ULKOILUREITTIEIN MERKITYS

2.1 Ulkoilureittien tarve

Ulkoilureitit ovat luonnossa liikkujan peruspalveluja, joiden avulla saadaan sovitettua yhteen luonnon tarjoamat edellytykset sekä ihmisten tarpeet. Reitit tulisi kulkea mielenkiintoisissa ja vaihtelevissa maastossa, mikä tarjoaa käyttäjälleen luonnonkauniita sekä kokemuksellisia paikkoja, joihin ei tulisi muuten kuljettua. Ulkoilureitit helpottavat luonnossa liikkumista ja madaltavat kynnyksiä tutustua maastoon. Ulkoilureittien käyttöaste nousee, jos ne alkavat ja päättyvät tukialueille. Tukialueita ovat esimerkiksi leirintäalueet, matkailu- sekä ulkoilukeskukset. Selkeä viitoitus, portaat sekä kaiteet tuovat turvallisuuden lisäksi mukavuutta reitillä kulkemiseen. (Karjalainen, Verhe, Suomen Latu ry. 1995, 21.)

Virkistysalueet ja ulkoilureitit muodostavat usein laajempia, seudullisia kokonaisuuksia. Ne kulkevat yleensä virkistysalueilla tai saattavat myös yhdistää niitä. Laadukas ja vetovoimainen reitti houkuttelee ihmisiä luontoon. Reitit voivat tarjota tietoa ja opetusta, liikuntamahdollisuuksia tai elämyksellisiä paikkoja. Hyvin suunniteltu reitti ohjaa luonnossa liikkujaa ja estää maaston kulumisen reitin ulkopuolella. Parhaimmillaan reitit tuottavat positiivisia terveysvaikutteita käyttäjilleen, tuottavat taloudellista hyötyä kohdealueella ja lisäävät virkistysalueiden monikäyttöä. (Karjalainen ym. 1995, 21, 25.)

2.2 Ulkoilureittityypit

Ulkoilureittien luokitteluun on monia tapoja. Ne voidaan jaotella esimerkiksi pituuden, käyttäjien, käyttötarkoituksen tai teeman mukaan.

Paikalliset, seudulliset, valtakunnalliset sekä kansainväliset reitit voidaan jaotella niiden pituuden lisäksi myös käyttäjäryhmien perusteella.

Paikalliset reitit kulkevat yleensä yhden tai kahden kunnan alueella, kun taas laajimmat kansainväliset reitit kulkevat useamman maan alueella.

Mikäli jako tehdään käyttäjäpohjan perusteella, voidaan tarkastella alueen laajuutta, jolta käyttäjäryhmät saapuvat. (Karjalainen ym. 1995, 26.)

Käyttö- tai kulutavan mukaan ulkoilureitit luokitellaan patikointi-, juoksu-, hiihto-, pyöräily-, maastopyöräily-, ratsastus-, moottorikelkkailu- ja vesiretkeilyreitteihin. Käyttötarkoituksia yhdistellään usein samoille reiteille. Listan vaativimmat lajit, kuten ratsastus, ohjataan kuitenkin usein omille erillisille reiteilleen. Käyttötapaan voidaan liittää myös reitillä kulutettu aika. Käyttötiheys saattaa vaihdella päivittäisestä ulkoilu- tai työmatkakäytöstä, viikonloppujen tai loma-ajan käyttökertoihin. Tähän vaikuttaa alueen sijainti suhteessa asutukseen sekä käyttäjiin. (Karjalainen ym. 1995, 26.)

Ulkoilureittejä voidaan luokitella myös teeman mukaan, esimerkiksi saaristo-, kulttuuri- ja eräreitteihin sekä luontopolkuihin. Luontoreitille on tyypillistä tarjota tietoa alueen luontokohteista, tai niiden ideana voi olla luonnon kokeminen. Retkeilyreitit on tarkoitettu pidempiaikaiseen ulkoiluun, ja reitin tulee olla hyvin viitoitettu. Retkeilyyn yhdistetty teema lisää reitin vetovoimaa. Luonnonpiirteisiin tai historiallisiin kohteisiin tutustuminen reitin varrella tarjoaa myös mahdollisuuksia palveluille. (Karjalainen ym. 1995, 28, 29.)

Vastapainona pitkänmatkanreiteille lähireitit ovat helposti saavutettavissa, ja niitä voidaan käyttää päivittäisessä ulkoilussa. Lähireitit kulkevat yleensä taajamien lähistöllä tai niiden ulkoilualueilla. Ne voivat koostua useammasta osasta ja luoda verkostoja, jolloin lyhyisiin lenkkeihin saa helposti vaihtelevuutta. (Karjalainen ym. 1995, 29.)

2.3 Ulkoilureittien liikuntamuodot

Vuodenajasta riippuen eri liikuntamuotoja voidaan sovittaa samaan reittipohjaan ja käyttää eri tarkoituksiin, esimerkiksi hiihto voidaan yhdistää kesällä käveltävän reitin kanssa yhteen. Urheilulajeilla voi olla eri vaatimuksia maaston, reitin leveyden tai palvelujen suhteen eikä niitä pystytä linkittämään yhteen. (Karjalainen ym. 1995, 31.)

Kaikilla reittipohjilla voidaan liikkua jalkaisin. Reitin leveys varsinkin vilkkaimmilla lähireiteillä täytyy ottaa huomioon, jotta voidaan mahdollistaa eri käyttäjäryhmien yhtäaikainen reitillä kulku. Pyöräilylle tulisi mahdollistaa tasainen ja leveä ulkoilureitti. Suosituilla lähireiteillä pyöräily ja jalankulku on perusteltua erottaa tiejärjestelyillä tai viivoituksella toisistaan, mutta yleisesti pyöräilijät sekä jalankulkijat voivat liikkua samoilla reiteillä. (Karjalainen ym. 1995, 31.)

2.4 Ulkoilureitti verkostot

Ulkoilureitin perusmuotoja ovat nauhamainen reitti sekä rengasreitti, joita yhdistelemällä useimmat ulkoilureitit on muodostettu. Miellyttävä reitti tarjoaa mahdollisuuden palata lähtöpisteeseen vaihtoehtoista reittiuraa pitkin. Pitkät vaellusreitit eivät tähän tavoitteeseen pääse. Ulkoilureiteistä saadaan monipuolisia porrastamalla reittien pituuksia. (Karjalainen ym. 1995, 37.)

Reittien suunnittelussa on tavoiteltavaa, että ulkoilureitit muodostavat verkoston. Verkosto tarjoaa ulkoilijalle paljon eripituisia ja erityyppisiä reittivaihtoehtoja. Kattava ulkoilupalveluverkosto syntyy, kun ulkoilukeskukset ja virkistysalueet yhdistyvät ulkoilureittien avulla. Verkoston yhdistäminen asutukseen lisää virkistysalueiden sekä keskusten saavutettavuutta, mikä lisää käyttöastetta. (Karjalainen ym. 1995, 37.)

3 ULKOILUREITTIEN SUUNNITTELU

3.1 Valtion ja kunnan merkitys suunnittelussa

Vastuu ulkoilureittien suunnittelusta sekä hallinnosta kuuluu monille eri valtion ja kuntien viranomaisille. Lainsäädännölliset edellytykset reittien perustamiselle tulevat valtion keskushallinnosta. Valtakunnantasolla luodaan ulkoilureittien yleiset kehittämisperiaatteet sekä suunnitteluohjeet. Valtion rahoittaa valtion mailla toimivat reittihankkeet, mutta kunnalle kuuluu yleistä ulkoilutoimintaa koskeva reittisuunnittelu. (Karjalainen ym. 1995, 41.)

Kaavoituksella ohjataan alueiden maankäyttöä. Ulkoilureitin toiminta sijoittuu yleensä virkistysalueelle, jota varten kaavoituksessa varataan erityisiä alueita. Ulkoiluun ja virkistykseen on erikseen suunnatut kaavamerkinnot: virkistysalue (V), lähivirkistysalue (VL), retkeily- ja ulkoilualue (VR). Kaavoissa merkityt maa- ja metsätalousalueet sekä suojelualueet soveltuvat myös tavallisesti ulkoiluun. (Karjalainen ym. 1995, 33.)

3.2 Ulkoilureittisuunnitelman sisältö

Suunnittelun lähtökohdat riippuvat vahvasti suunnittelun kohteena olevan reitin tyypistä, lähireitin ja retkeilyreitit tavoitteet poikkeavat suuresti toisistaan. Ulkoilureitti pyritään liittämään muihin uusiin aluetta koskeviin suunnitelmiin, jotta saavutettaisiin mahdollisimman hyvä synergia. (Karjalainen ym. 1995, 75.)

Suunnittelu alkaa aluerajauksella sekä lähtötietojen hankinnalla, minkä perusteella tehdään alustava linjaus. Käytössä olevat taloudelliset resurssit, alueen luontosuhteet, maanomistus, liikenneyhteydet, nykyinen käyttö sekä olemassa oleva polkuverkko kannattaa selvittää reittisuunnittelussa. Osallistavan suunnittelun avulla saadaan väestöltä arvokasta paikallistuntemusta. Lisäksi on hyvä toteuttaa maastokäyntejä, jotka parantavat alueen hahmottamista. (Karjalainen ym. 1995, 75.)

Reitin linjausta suunnitellaan karttatyöskentelyn avulla. Tehokkainta on luoda teema- ja yhteenvetokarttoja, joissa käsitellään useita lähtötiedoista saatuja aiheita samalla karttapohjalla. Reittilinjauksen johtamisessa olennaista on yhdistää keskeiset alueet, vetovoimatekijät sekä alueen erityispiirteet, hyödyntäen olemassa olevaa polkuverkostoa. Reitin alku- ja pääpisteet, liitännäisalueet sekä korkeuserot ja muut rajoittavat tekijät tulee ottaa huomioon. (Karjalainen ym. 1995, 75.)

Yleissuunnittelua seuraa toteutussuunnittelu, jossa käydään läpi reitin yksityiskohtaisempi suunnittelu sekä rakenteiden ja niiden sijainnin suunnittelu. Toteutussuunnitelman yhteydessä laaditaan myös ylläpitosuunnitelma sekä käydään läpi tarkka kustannusarvio ja käyttöoikeudet. Suunnittelua seuraa reitin rakennus- ja ylläpitovaihe. (Karjalainen ym. 1995, 75.)

3.3 Ulkoilureittien mitoitus ja varusteet

Paikalliset olosuhteet vaikuttavat reitin mitoitukseen. Reitin leveys voi vaihdella leveästä ulkoilutiestä kapeisiin polkureitteihin, riippuen reittityypistä sekä käyttäjämääristä. Reitin pituus on myös yhteydessä reittityyppiin. Pituuteen vaikuttaa myös alueen koko. Esimerkiksi lähireiteillä yleisimmin kuljettuja matkoja ovat 2-5km sekä 5-10km. Niiden mitoituksen tulee mahdollistaa perheiden ja ryhmien seurustelu ulkoilun yhteydessä. Kolme metriä leveällä ulkoilutiellä mahtuu sujuvasti kohtaamaan rinnakkain kaksi kävelijää sekä pyöräilijä. Jos reitin halutaan soveltuvan kaikille ulkoilijoille, tulee välttää nousuja, jotka ovat kaltevuudeltaan yli 5%. (Karjalainen ym. 1995, 95, 99.)

Käyttötarkoituksesta riippuen reitin pintarakenne voi vaihdella luonnonmukaisesta polusta aina pinnoitettuun kevyen liikenteen väylään. Lähireittien ulkoiluteille sekä -poluille pintamateriaalina käytetään tiivistettyä kivituhkaa. Reitti voidaan myös asfaltoida, kun se kulkee virkistysalueen ulkopuolella, esimerkiksi asuinalueella oleva erillinen kevyen liikenteen väylä. Pyöräilyyn tarkoitetuilla väylillä asfaltti on kivituhkapintaista päällystettä parempi ajomukavuudeltaan sekä

laatutasoltaan. Lähireitin pinnan tulee olla kiinteä, tasainen sekä luistamaton. (Karjalainen ym. 1995, 103.) Puupinnoitetuissa polunosissa, kuten pitkospuissa, voidaan käyttää käsittelemättömänäkin lahonkestävää lehtikuusilankkua yhdessä naula- tai puutappikiinnityksen kanssa (Karjalainen ym. 1995, 104).

Ulkoportaiden avulla parannetaan rinteiden kulutuskestävyyttä. Niiden tulee kuitenkin olla loivat: suurin sallittu nousu on 130 mm ja etenemä 400 mm. Portaissa sekä jyrkänteiden reunoilla, jotka ovat reitin läheisyydessä, tulee olla kaiteet tai käsijohteet. Käsijohteiden sopiva korkeus on 900 mm sekä 700 mm, niin ollen alempi johde on tarkoitettu portaissa lapsia ja lyhytkasvuisia varten. (Karjalainen ym. 1995, 107.)

Opasteet selkeyttävät reitin kulkua ja palvelevat kaikkia reitillä liikkuja. Niiden avulla reitillä kulkijaa pyritään ohjaamaan halutuille reiteille sekä löytämään sopivat reittiyhdistelmät. Lähireitit tulee viitoittaa sekä merkitä alueen ulkoilukarttaan. Opastuksessa voidaan käyttää taulujen sekä viittojen lisäksi kohdeoppaita sekä vihkoja. Lisäksi voidaan käyttää opastavia värejä, materiaaleja tai rakenteita. Opasteet tulee suunnitella samanaikaisesti muun suunnitteluprosessin kanssa. (Karjalainen ym. 1995, 113.)

4 SUUNNITTELUTILANNE JA KAAVOITUS

4.1 Sijainti

Alue sijaitsee Itä-Helsingissä, Vuosaaren etelärannalla. Analyysin reittiosuus alkaa Vuosaarensillasta ja jatkuu aina Vuosaaren satamaan asti.



KUVIO 1. Kohdealueen sijainti

Seudullinen rantareitti jatkuu kuvion 1 mukaisesti Vuosaaren satamasta kohti Östersundomia paikallisena reittinä ja Vuosaarensillasta reitti jatkuu pitkin Vartiokylänlahtea. Seudullinen rantareitti tulee Espoosta ja jatkuu Helsingin rantoja myötäillen Sipooseen. Vuosaaren seudullinen rantareitti tulee Vartiosaaren kautta Ramsinniemeen. Yhteys voidaan liikennöidä lautalla tai veneillä ennen mahdollisen sillan rakentamista. Seudullinen

rantareitti kulkee Uutelan kanavan jälkeen kauempana sisämaassa, kulkien Vuosaarenhuipun kautta Östersundomiin.

Analyysissä käsitellään kevyesti myös laajat ulkoilualueet: Ramsinniemi, Kallahti sekä Uutela. Aluetta rajaavat kaksi vihersormea: Itä-Helsingin kulttuuripuisto sekä Vuosaaren laaja ulkoilupuisto. Vuosaaresta aukeaa yhteys avomerelle. Sataman länsipuolella vastaan tulee Östersundomin alue. Pinta-alaa Vuosaarella on 17,07 km², siitä puistoa on 136 ha ja metsää 512 ha. (Helsingin kaupunki 2014, 184.)

4.2 Maakuntakaava

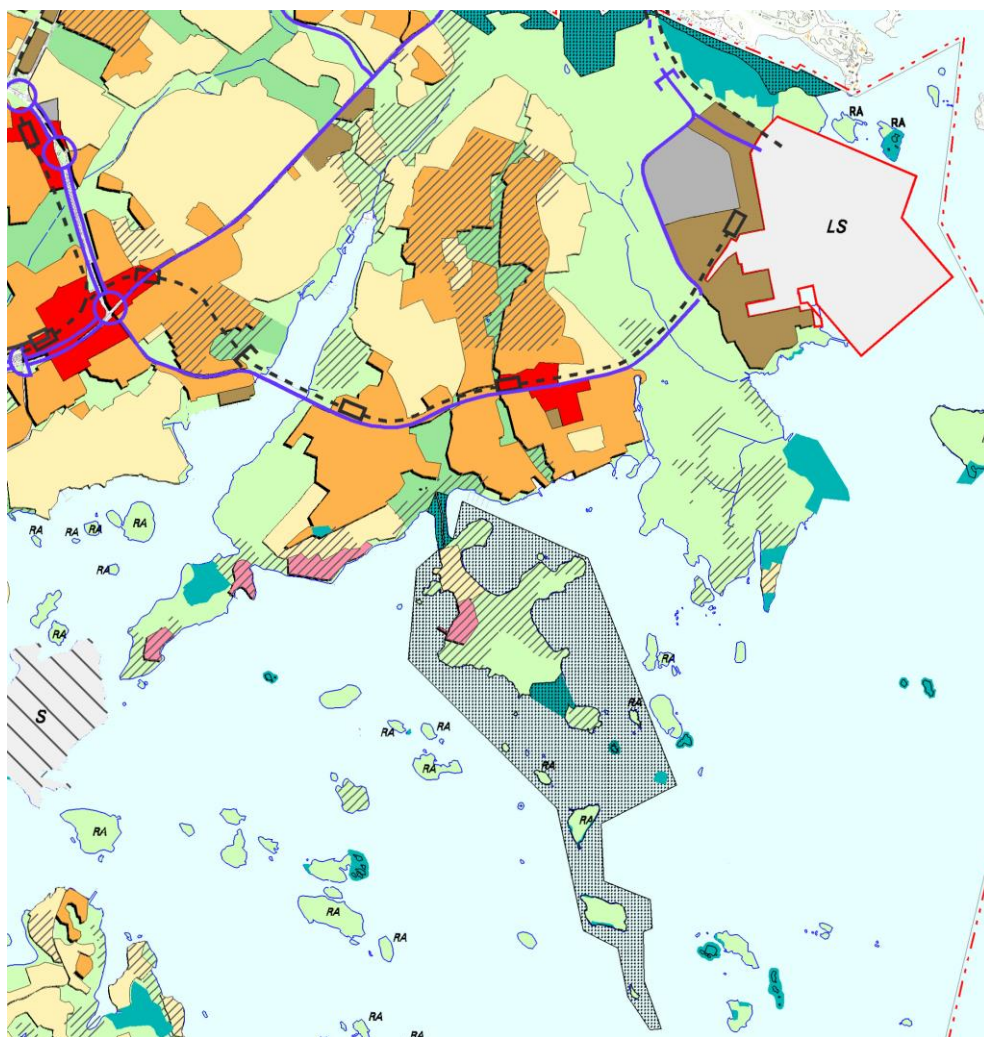
Maakuntakaavalla esitetään yleispiirteinen maankäytön suunnitelma maakunnasta tai sen osa-alueesta. Kaava on pitkän aikavälin suunnitelma alueiden käytöstä sekä yhdyskuntarakenteen periaatteista.

Maakuntakaava ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja ohjaa kuntien yksityiskohtaisempaa suunnittelua, kuten yleiskaavoitusta. Maakuntakaavan laatii maakunnan liitto, ja sen vahvistaa lainvoimaiseksi ympäristöministeriö. (Ympäristöhallinto 2013a.)

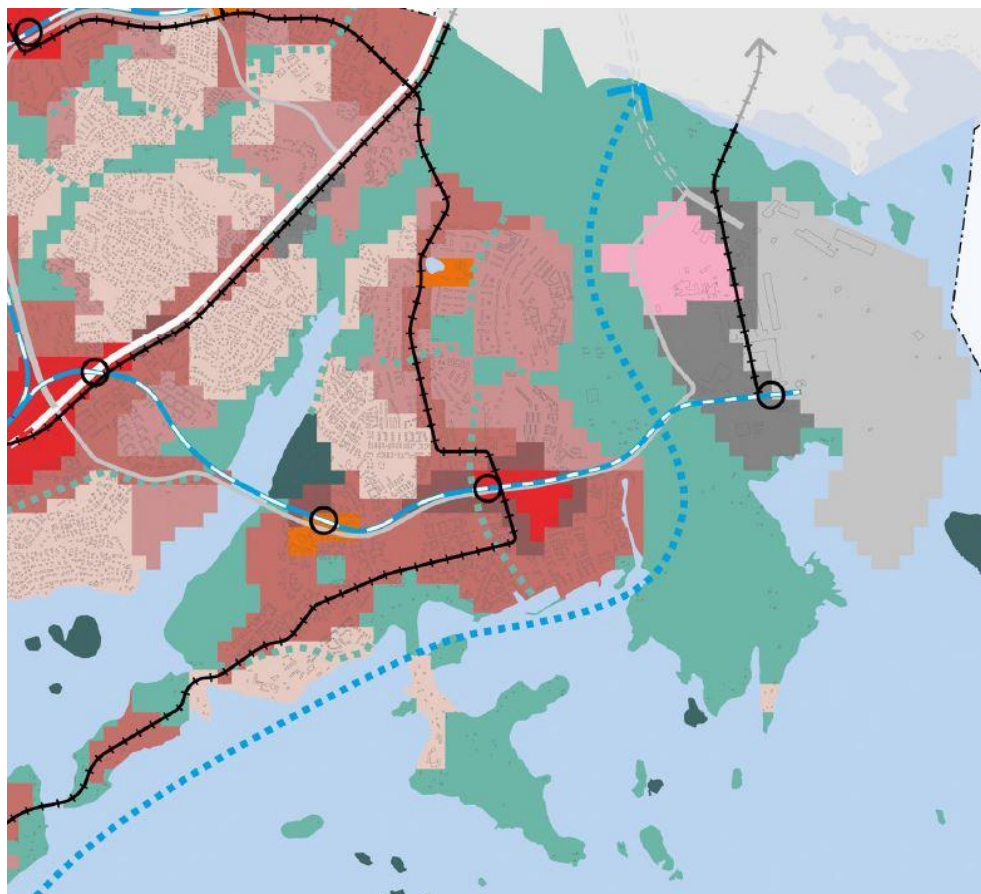
Ympäristöministeriön 30.10.2014 vahvistamassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (kuvio 2) suunnittelualue on pääosin osoitettu taajamatoimintojen alueeksi, jossa rantavyöhykkeellä on viheryhteystarve. Maakuntakaavassa on osoitettu vihreällä virkistysalueiksi kolme suurta ulkoilualueita: Ramsinniemi, Kallahti sekä Uutela. Ramsinniemeen on lisäksi kaavamääräyksen merkitty luonnonsuojelualue vaaleansinisellä. Kallahti on osoitettu kuuluvaksi Natura 2000 verkostoon. Uutelan virkistysalueen kärjessä on valtakunnallisesti merkittävä, kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeä kohde. Maakuntakaavassa on määrätty Vuosaaren sataman ja yritysalueen sijainti. Sijainnin osoittaa punaisella viivalla rajattu valkoinen alue.

keskustatoimintojen alue. Kaavaan merkitty Vuosaaren satama on toteutunut, samoin työpaikka-alue sataman läheisyyteen. Kaava mahdollistaa metroradan jatkamisen satamaan asti.

Vuosaaren kasvusta huolimatta, se sijaitsee edelleen virkistysalueiden keskellä. Lännessä aluetta rajaa Vartiokylänlahden vesialue rantoineen sekä Rastilan rantametsän virkistysalue, pohjoisessa Mustavuoren lehtoalue, joka jatkuu idässä Uutelan ulkoilualueena. Etelässä vastaan tulee Kallahdenniemi Natura 2000 -kohteineen sekä yhteydet avomerelle. Kaavaan on vinoviivoituksella merkitty rantareitin varrelta alueita Meri-Rastilan etelärannalta, Ramsinniemestä, Kallahdesta sekä Uutelasta kuuluviksi kulttuurihistoriallisesti merkittäviin alueisiin.



KUVIO 3. Yleiskaava 2002



KUVIO 4. Yleiskaavaluonnos 16.12.2014

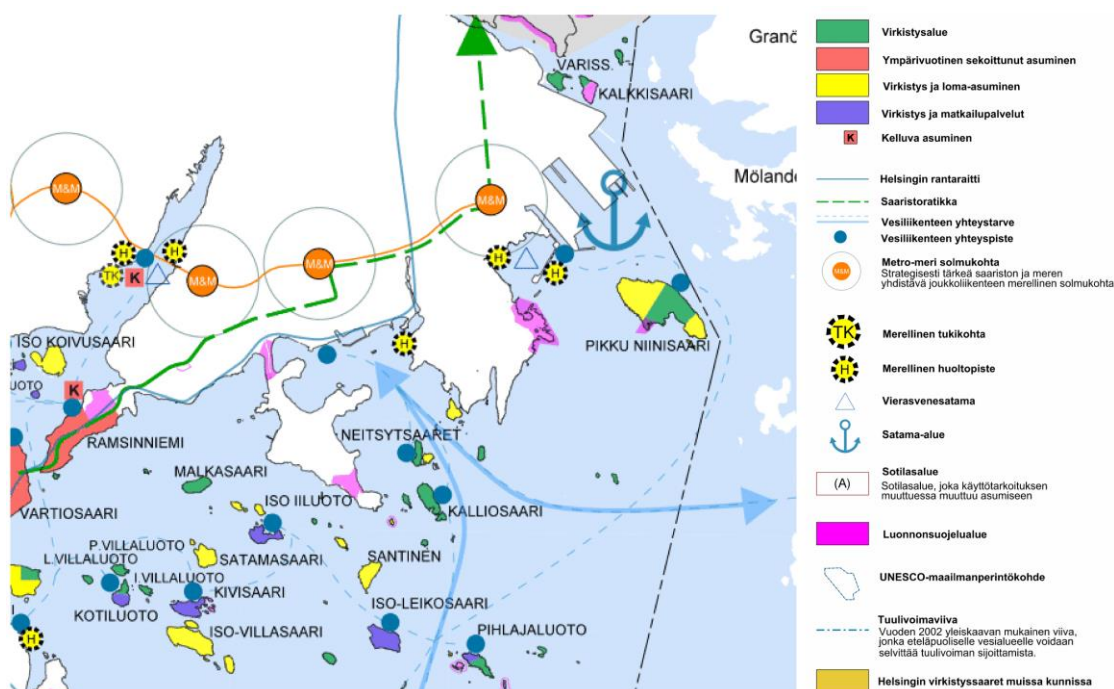
4.4 Valmisteilla olevan yleiskaavan visio

Helsingissä yleiskaava laaditaan noin kymmenen vuoden välein. Nyt vielä voimassa oleva Yleiskaava 2002, tuli lainvoimaiseksi vuonna 2006. Uutta yleiskaavaa valmistellaan parhaillaan kaupunginvaltuuston päätettäväksi. Sen tulisi olla valmis vuonna 2016. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2015.)

Kuvion 4 yleiskaavaluonnoksen pikselit kuvaavat rakentamisen painopistealueita, tarkkojen rajausten sijaan. Kuvio on erittäin havainnollinen, kun tarkastellaan rakennetun ympäristön suhdetta virkistysalueisiin. Helsinki kasvaa jatkuvasti, mikä on menestyvän kaupungin merkki. Se tuo kuitenkin mukanaan kehitystarpeita, mikä tarkoittaa asutuksen sekä yritystoiminnan lisäämistä kaupungin sisällä. Vuosaaren kasvupaineista huolimatta, viheralueiden on

kaavaluonnoksessa osoitettu pysyvän suhteellisen samankokoisina jatkossakin. Sen sijaan Vuosaaren asukaskantaa tullaan lisäämään täydennysrakentamisen keinoin.

Merellinen Helsinki halutaan nostaa esiin vahvana kokonaisuutena uudessa yleiskaavassa (kuvio 5). Tarkoituksena on mahdollistaa saariston ympärivuotinen toiminta ja lisätä kaupunkilaisten virkistysmahdollisuuksia saarissa. Vesiliikenteen kehittäminen on välttämätöntä. Tähän on edellytyksiä, samalla kun asuminen ja työpaikka-alueet kehittyvät rantavyöhykkeellä, avataan ennen suljettuja saaria nyt julkiseen virkistyskäyttöön.



KUVIO 5. Ote Merellinen Helsinki teemakartasta

4.5 Helsingin rantareitti

Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymässä strategiaohjelmassa vuosille 2013–2016 nostetaan esille merellisen Helsingin kehittäminen. Merellisyys koetaan vetovoimatekijäksi, jota halutaan hyödyntää paremmin kaupunkilaisten ja matkailijoiden virkistyskäytössä sekä elinkeinotoiminnassa. Strategiaohjelmassa on esitetty

kehittämistoimenpiteitä, joiden avulla saavutetaan elinvoimainen, kansainvälisesti tunnettu ja vetovoimainen kaupunki. (Helsingin kaupunki 2013.)

Tarkoituksena on edistää yritystoiminnan, matkailun ja vapaa-ajan mahdollisuuksia ranta-alueilla ja saaristossa. Tämä edellyttää myös vesiliikenteen kehittymistä. Kaupunki haluaa lisäksi edistää ranta-alueiden ja saarten virkistyskäyttöä sekä alueiden kehittämistä. (Helsingin kaupunki 2013.) Käytännössä suuri osa toimenpiteistä tulee sijoittumaan rantavyöhykkeelle.

Kehittämishanketta vie eteenpäin poikkihallinnollinen työryhmä, jossa on mukana edustajia myös kaupunkisuunnitteluvirastosta.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa hanketta viedään eteenpäin rantavyöhykettä koskevien kaavoitus- ja aluerakentamisprojektien yhteydessä, joista yksi on Vuosaari.

Helsingin uuden yleiskaavan luonnosvaiheeseen on merkitty koko kaupungin rantoja myötäilevä rantareitti. Työ rantareitistä on vielä kesken. Kaupunkiluotsi-projekti, ympäristö- sekä yleiskaavatoimisto työستävät parhaillaan rantareittityötä kaupunkisuunnitteluvirastossa.

Rantareitti on koko kaupungin kattava, rantoja seuraileva reitti, joka jatkuvuudellaan yhdistää rantavyöhykkeet toisiinsa. Rantareitti kulkee rakennettujen sekä rantamattomien alueiden läpi, huomioiden niiden paikalliset lähtökohdat ja erovaisuudet. Tarkoituksena on luoda reitistä helposti saavutettava sekä kaikille avoin. Reitti jakautuu osiin ja yhtyy paikallislenkkeihin, mikä korostaa kunkin alueen vahvuuksia. Reitin varrelle mahtuu asutuksen ja palvelujen lisäksi luonnonmaisemia, missä on tilaa hetki hengähtää.

Rantareitin ominaisuudet vaihtelevat yhteyksien ja maaston mukaan, kuitenkin perusvarustukseen kuuluvat: istuimet, roskakorit, wc:t sekä valaistus. Korkeatasoiset osuudet reitistä ovat valaistuja sekä talvikunnossapidettyjä. Reitin käyttäjiä ovat kävelijät ja pyöräilijät. Kävelijöiden tarpeet huomioidaan ensisijaisesti, mutta pyöräreitti saattaa

kiertää paikoitellen kauempana rantaviivasta. Suuri osa rantareitistä on jo olemassa kaupungin rannoilla. Puuttuvia reitin osuuksia tullaan täydentämään kaupungin itäisillä rannoilla. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014a.)

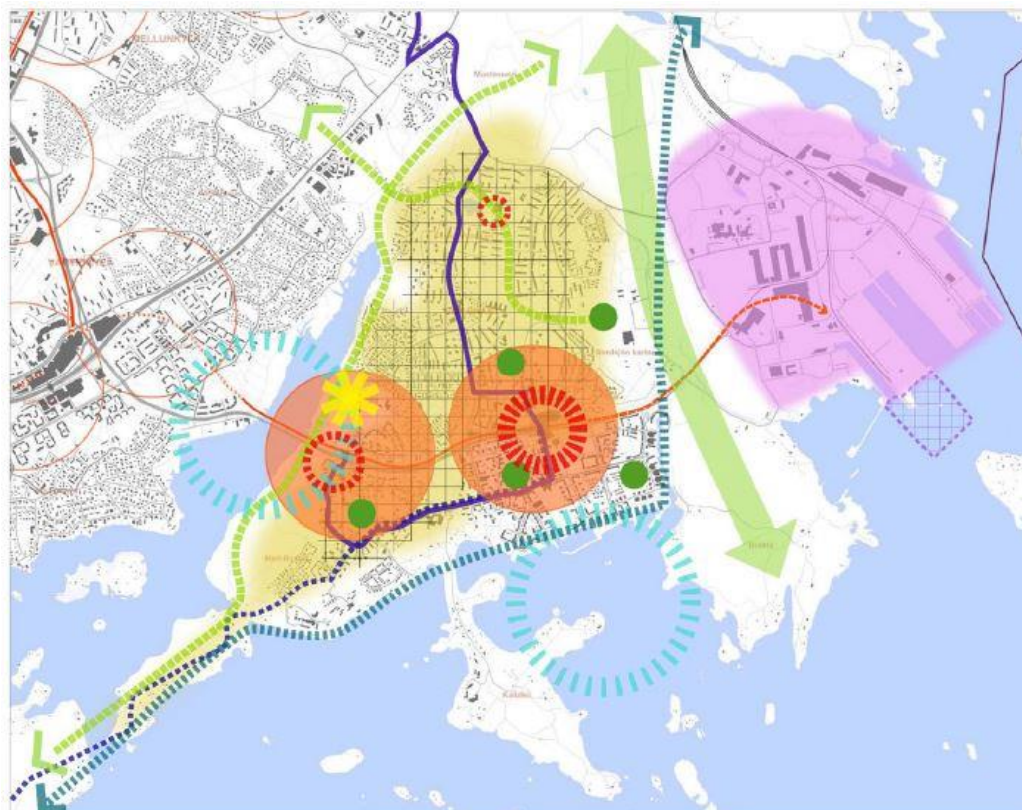
4.6 Vuosaaren kasvu

Vuosaari tarjoaa mainiot puitteet luonnonläheiseen asumiseen. Vuosaari on kasvanut 1980-luvulta lähtien merellisenä kaupunginosana. Vuonna 2008 auennut satama on tuonut mukanaan myös lisää työpaikkoja. Kaupunginosan kasvulle puitteita luovat metro sekä bussien runkolinja 560, joka aloittaa liikennöinnin syksyllä 2015 ja muuttuu mahdollisesti tulevaisuudessa myös pikaraitiotieyhteydeksi. Uudessa yleiskaavassa metrolla on edelleen mahdollisuus jatkaa sataman yritysalueelle, sen kasvaessa. Lisäksi strateginen sijainti Kehä III:n ja E18:n varrella antavat satamalle potentiaalia kasvaa yritysalueena. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014b.)

Helsingin kaupunkiin kohdistuvien kasvupaineiden takia tullaan myös Vuosaaren kaupunkirakennetta tiivistämään. Kuvio 6 on yleiskaavan visioima kuva Vuosaaren maankäytön lähtökohdista. Kuvion 6 perusteella suunnitellaan Vuosaaren tiivistyvän lähes koko nykyiseltä asutetulta alueeltaan. Keskustojen kehittyminen on suunnattu Meri-Rastilan- sekä Columbuksen ostoskeskusten ympärille. Rantareitin kannalta potentiaalisia kasvun kohteita ovat merellisten toimintojen ja elinkeinojen kehittäminen. Rantavyöhykkeen toimivalla reitillä on tähän kehitykseen suora yhteys. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014b.)

Vuosaaren imagoa merellisenä kaupunginosana tullaan nostamaan tulevaisuudessa entuudestaan. Vuosaarella virkistysalueita on noin 170 m²/as ja Helsingissä keskimäärin 100 m²/as. Vuosaaren merellisyys, rantareitit ja rajautuminen Vuosaaren ulkoilupuistoon ja Itä-Helsingin kulttuuripuistoon sekä yhteydet Östersundomin ja Vantaan virkistysalueille tarjoavat ainutlaatuiset virkistyspalvelut. Merellisen imagon lisäksi

Vuosaaren merkitystä hyvänä ulkoilualueena halutaan tuoda esiin.
(Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014b.)



- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
|  | Jokeri 2 linjaus |  | Kaupunginosapuisto/
urheilupuisto |
|  | Saaristoraitiotien mahdollinen
linjaus |  | Meri-Rastilan leirintäalue |
|  | Metro tai muu
raideliikenneyhteys satamaan |  | Merellinen toiminta |
|  | Keskustatoimintojen alue |  | Rantareitti |
|  | Metroaseman ympäristö |  | Viheryhteystarve |
|  | Taajamatoimintojen alue |  | Sataman laajennusvaraus |
|  | Kaupunkirakenteen tiivistäminen |  | Satama, sen yritysalue ja
voimalaitosalue |
|  | Laajat, yhtenäiset viheralueet | | |

KUVIO 6. Vuosaaren maankäytön suunnittelun lähtökohdat

5 VUOSAAREN REITTI

Analyysin reittiosuus alkaa Vuosaarensillasta ja jatkuu aina Vuosaaren satamaan asti. Tälle osuudelle tulee matkaa 7 kilometriä. Rannoilla voi kulkea monia reittejä pitkin ja näin räätälöidä juuri itselle sopivan reitin kullekin kerralle.

Rantareitti jatkuu Vuosaaren satamasta kohti Östersundomia paikallisena reittinä ja Vuosaarensillasta reitti jatkuu pitkin Vartiokylänlahtea. Seudullinen rantareitti tulee Espoosta ja jatkuu Helsingin rantoja myötäillen Sipooseen. Vuosaareen seudullinen rantareitti tulee Vartiosaaren kautta Ramsinniemeen. Yhteys voidaan liikennöidä lautalla tai veneillä, ennen mahdollisen sillan rakentamista. Seudullinen rantareitti kulkee Uutelan kanavan jälkeen kauempana sisämaassa kulkien Vuosaarenhuipun kautta Östersundomiin.

Rantoja myötäilevästä reitistä suurin osa on rakennettu ja niitä on mahdollisuus kulkea pyöräillen sekä kävellen. Nämä reitit on merkattu liitteeseen 1 tummansinisellä. Liitteen 1 vaaleanpunaiset reitit kertovat, mitkä reitit ovat lisäksi tarkoitettu jalankululle. Ne myötäilevät enemmän maaston muotoja, eikä pyörällä liikkuminen sovellu reitille, esimerkiksi reitin leveyden vuoksi. Liitteen katkoviivaiset reitit ovat kehitettäviä yhteyksiä, joista muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta kulkee selvästi erottuva polku.

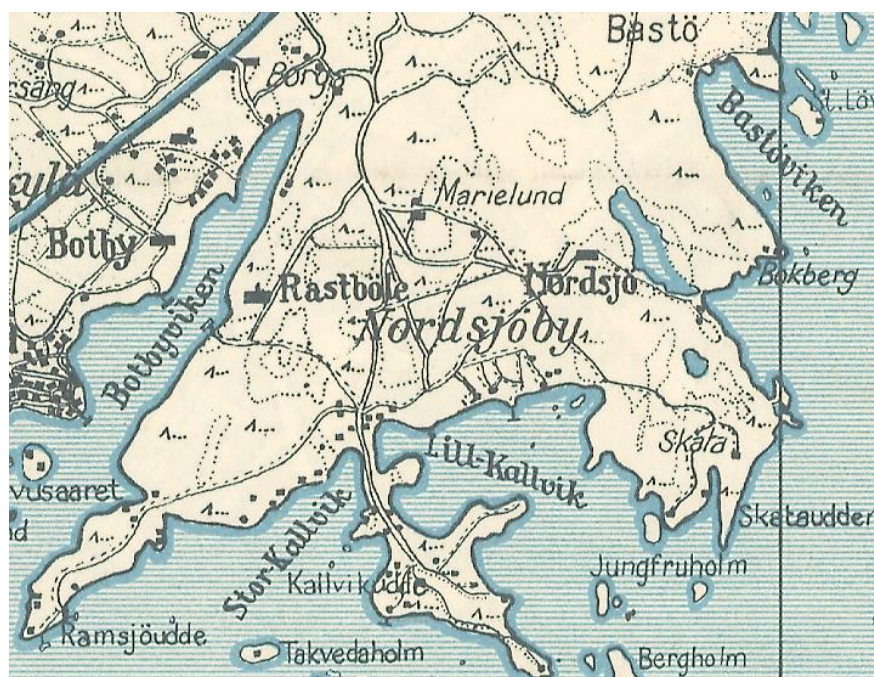
Vuosaaren rannoille mahtuu paljon nähtävää. Suurin osa reiteistä kulkee luonnonmaisemissa, rakentamattomassa ympäristössä: Meri-Rastilan länsirannan metsä, Ramsinniemi, Kallahdenniemi sekä Uutelan ulkoilualue. Eri puolilta rantareittiä avautuu upeita maisemia pitkin rantakallioita, toiset kohti avomerta. Vastapainoksi rantareitti kulkee myös rakennettujen rantojen läpi: Meri-Rastilan eteläranta, Kallahti, Aurinkolahden rantabulevardi sekä Uutelan kanava. Rakennettuun ympäristöön mahtuu kulttuurillisesti arvokkaita huviloita pihoineen. Toista ääripäätä edustaa reitin itäpäässä oleva Vuosaaren satama.

Rantareitti kasaa yhteen toiminta- ja palvelupisteitä, jotka yhdistävät rannan käyttäjiä. Reitti tarjoaa tukipisteitä veneilijöille, mahdollisuuksia harrastaa ja kokea rannan tuntumassa sekä upeat maisemat viihtyä ja rentoutua.

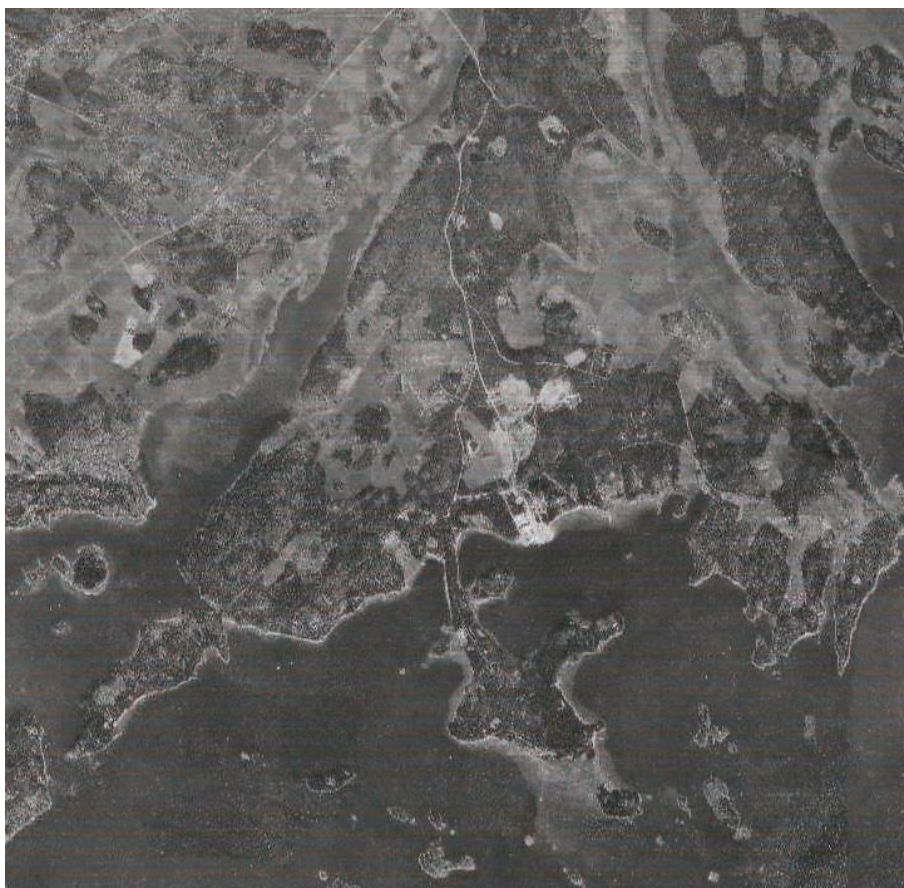
5.1 Historia

Viimeisin jääkausi on muokannut Vuosaaren maisemaa. Jäämassojen sulamisen jälkeen alkoi myös maan kohoaminen. Vuosaari oli nimensä mukaisesti vielä 1550-luvulla saari, kunnes maan kohoaminen yhdisti sen mantereeseen jo 1600-luvun lopussa. (Vuosaari.info 2006.)

Asutusta Vuosaaren rannikkokylissä on ollut jo keskiajalla. 1500-luvulla alueella oli neljä pienempää kylää ja myöhemmin kahdeksan talonpoikaistilaa. Sitten tiloista muodostuivat Vuosaaren ja Rastilan kartanot. Etelä-Vuosaaresta tuli 1880-luvulla huvila-alue, jonka liikenne hoidettiin höyrylaivoilla. Saaristolaislaivaliikenne oli melkein välttämätön kesänsä huviloilla viettävälle ihmisille, sillä kaupunkiin johtava reitti kiersi pitkän matkan Tattarisuon kautta. Laivaliikenne loppui sodan jälkeen, kun laivat luovutettiin sotakorvauksina. (Vuosaari.info 2006.)



KUVIO 7. Helsingin matkailijakartta 1940



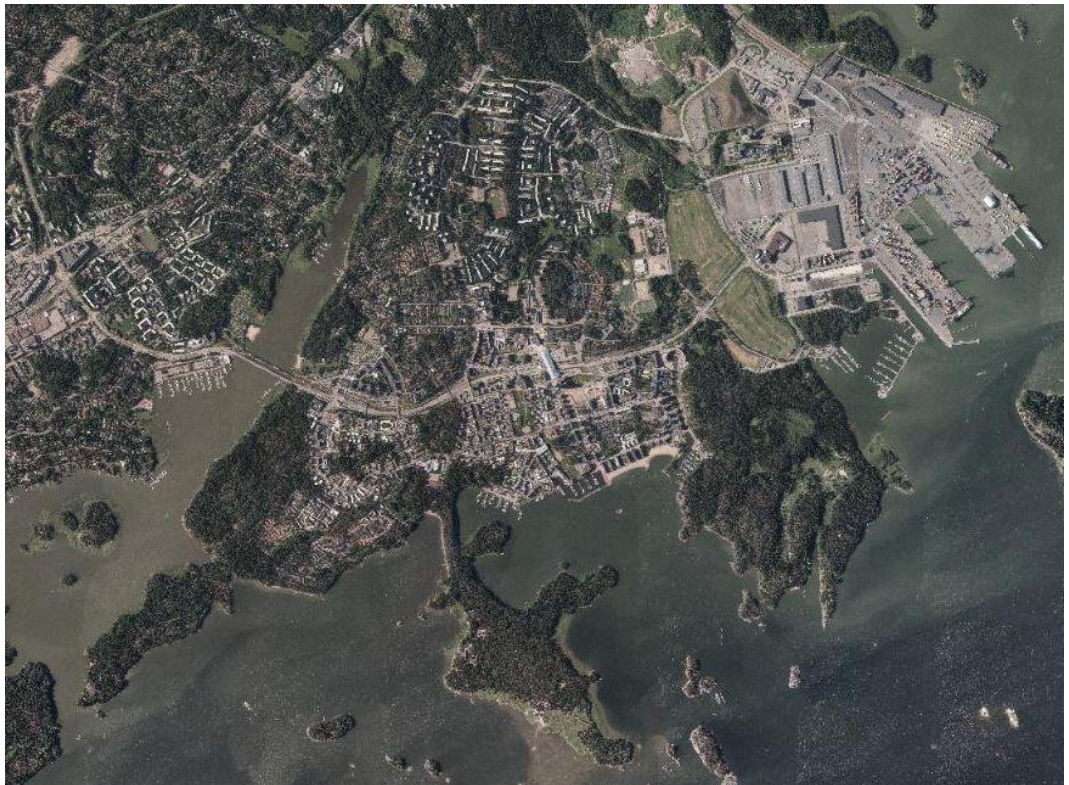
KUVA 1. Ilmakuva Vuosaaresta 1950

Vuosaari säilyi pääosin maatalousalueena 1930-luvun lopulle, jolloin Sasekan kalkkitiilitehdas osti Vuosaaren kartanon maat. Helsingin vuoden 1940 olympialaisia varten laaditusta matkailijakartasta, kuviosta 7 huomaa Vuosaaren vähäisen asutuksen määrän. Kuvan 1 ilmakuvasta erottuu selkeästi kalkkitiilitehdas lahden rannalla. Vuosaarta hallitsevat metsät sekä peltoaukeat, asutusta on vielä vähän vuonna 1950. Vuosaari liitettiin Helsinkiin 1966, jolloin avattiin myös Vuosaaren silta. (Helsingin kaupunki 2014, 182.)

1990-luvun alusta Vuosaari on kuulunut Helsingin merkittäviin asuntotuotantoalueisiin. Vuosaaren asukasluku oli 15000 vuonna 1968. Seuraavaksi rakentui Meri-Rastila ja perässä Kallahti, jossa kerrostalokorttelit ulottuvat meren rantaan saakka. Vuosaaren metro alkoi liikennöidä vuonna 1998. Metroaseman ympärille rakentui uusi kauppa- ja palvelukeskusta. Vuonna 2000 alkoi rakentaminen Aurinkolahdessa, joka tunnetaan uimarannastaan ja Uutelan kanavasta. Kuvasta 2 voi havaita

Vuosaaren kasvun sekä tämän hetkisen tilanteen. Vuonna 2014 Vuosaarella asui 37 000 asukasta. (Helsingin kaupunki 2014, 182.)

Vuosaarella otettiin käyttöön vuonna 2008 Helsingin tavarasatama, jonka paikalla toimi aikaisemmin pienempi Valmetin laivanrakennustelakka. Satamakeskus yhdessä Meriportin yritysalueen kanssa ovat kehittymässä merellisten toimintojen työpaikkakeskittymäksi. Satama-alueen vieressä on myös Helsingin Energian maakaasulla toimiva voimalaitos, joka tuottaa 50% Helsingin energiantuotannosta. (Vuosaari-Seura 2015c.)



KUVA 2. Ilmakuva Vuosaaresta 2014

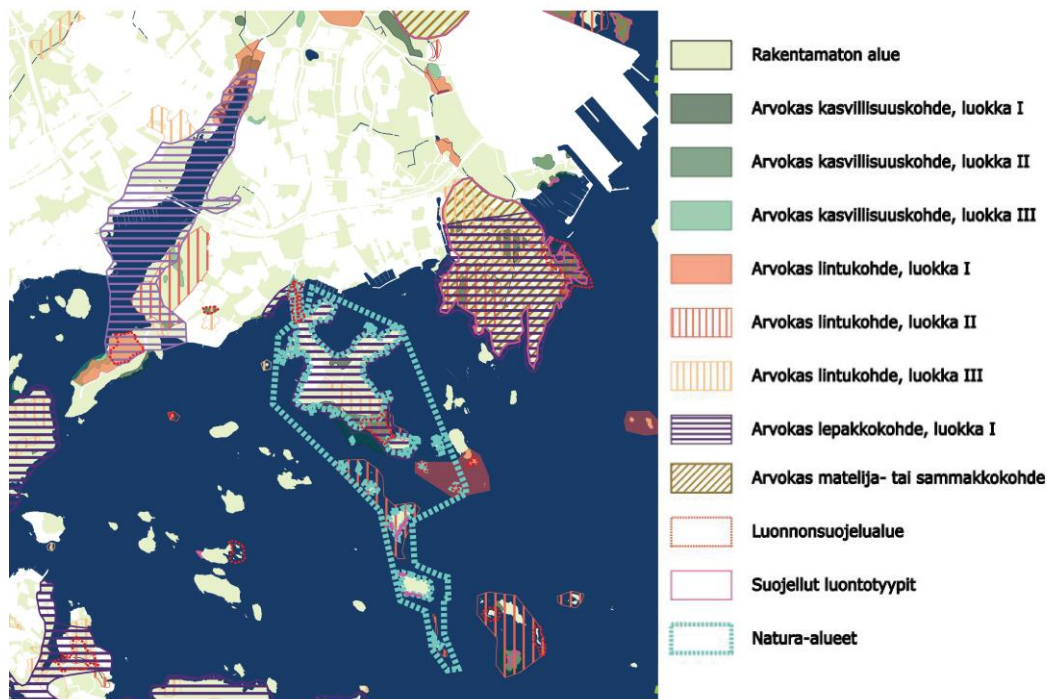
5.2 Ympäristö ja viheralueet

Vuosaarella on useita monipuolisia ja keskenään erilaisia viheralueita. Rannan tuntumaan mahtuu sekä luonnontilaisia metsiä että korkeatasoisesti rakennettuja puistoja. (Helsingin kaupungin rakennusvirasto 2011, 43.)

Meri-Rastilan ulkoilualue on laaja metsäinen viheralue Meri-Rastilan länsilaidalla. Maastoltaan alue on mäkistä ja paikoin jyrkänteistä. Alueella on useita merkittäviä luontokohteita geologisista muodostumista kasvi- ja eläinkohteisiin (kuvio 8). (Helsingin kaupungin rakennusvirasto 2011, 45.) Meri-Rastilan ulkoilualueella on kattava olemassa oleva reittiverkosto. Rannassa on grillikatos sekä pienvenesatama. (Helsingin kaupungin rakennusvirasto 2011, 45.) Rastilanmäen päällä on näyttävä "Pirunpelto" eli kiviroykkiö, joka on vanha rantakivikko Litorinameren ajoilta noin 7000 vuoden takaa. Tämä on merkitty palvelukarttaan (liite 2) luontokohteena.

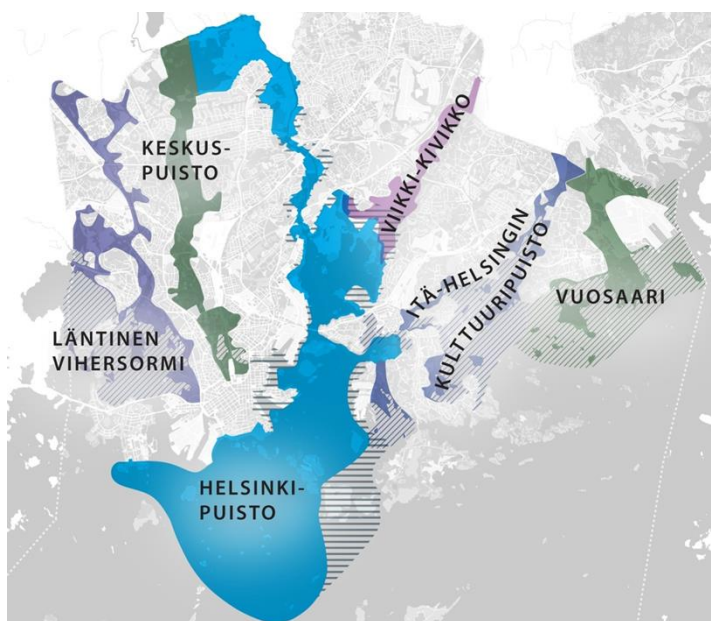
Ramsinniemi on avomeren ja Vartiokylänlahden rajaama harjumainen niemi. Se on kulttuurihistoriallisesti merkittävää aluetta, jossa on vanhaa huvilarakentamista. Niemeä halkoo Ramsinniementie, jonka molemmilla puolilla on yleisiä ulkoilukäytössä olevia metsäalueita. Lisäksi niemen länsirannalla oleva lehto on luonnonsuojelualuetta, jolla kulkee luontopolku. Alueella on arvokas lintu- sekä kasvillisuuskohte (kuvio 8). (Helsingin kaupungin rakennusvirasto 2011, 46.)

Kallahdenniemi on merkittävä virkistysalue. Kallahdenharju on muodostunut veteen noin 10 000 vuotta sitten Itämeren Baltian jääjärvi -vaiheessa. Alueella on kaksi luonnonsuojelualuetta, jotka yhdessä ympäröivän vesialueen kanssa kuuluvat Natura 2000 -verkkoon. Natura 2000 -verkosto turvaa luonnon monimuotoisuuden säilyvyyttä Euroopan Unionin luontodirektiivin avulla. (Ympäristöministeriö 2014.) Alueella on merkittäviä kasvillisuus- ja lintukohteita.



KUVIO 5. Kasvillisuus ja eläimistö

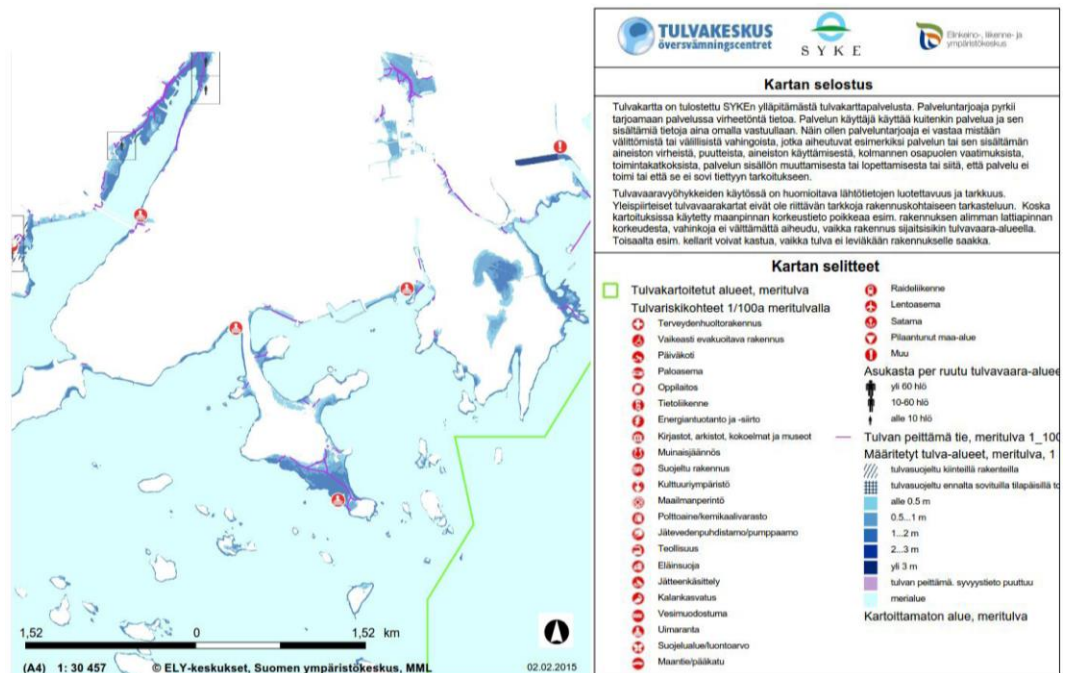
Helsingin poikki kulkee laajoja viheraluekokonaisuuksia, joita kutsutaan vihersormiksi (kuvio 9). Vihersormia on Vuosaaren alueella kaksi: Itä-Helsingin kulttuuripuisto sekä Vuosaaren ulkoilupuisto. Vuosaaren ulkoilupuiston alue ulottuu Uutelan rannoilta Vuosaaren pohjoisosaan Vuosaaren Huipun virkistysalueelle. Uutelan pohjoispuolella, Vuosaaren ulkoilupuiston keskiosassa on liikuntapuisto, Nordsjön kartano ja puisto, ja koillispuolella Vuosaarenlahden pohjukkaan sijoittuva golfkenttä ja noin tuhannen veneen venesatama.



KUVIO 6. Helsingin vihersormet

5.2.1 Tulvariskialueet

Rantavyöhykkeellä tulva voi syntyä merenpinnan noususta, mikä voi aiheuttaa veden nousun reitille. Tulva voi aiheuttaa sortumien lisäksi maa-aineksen löyhenemistä. Tämä näkyy esimerkiksi reitin pintakerroksen vettymisenä. Lisäksi veden virtaus tulvan laskiessa saattaa kuljettaa maa-ainesta mukanaan paitsi maan pinnalla myös maan sisällä. (Helsingin kaupunki 2009.) Kuvion 10 tulvakartasta ilmenevät sinisellä suurimman tulvariskin omaavat alueet.



KUVIO 7. Tulvakartta

5.2.2 Lepakot

Rantareitin alueella on monia arvokkaita lepakkoalueita: Uutela, Kallahdenniemi, Ramsinniemi sekä Meri-Rastilan länsirannan metsäalue. Nämä lepakkoalueet on rajattu kuvioon 11. Vuosaaren lepakkolajistoon kuuluvat viiksisiipat ovat herkkiä häiriintymään ympäristön muutoksista sekä valaistuksesta. Lepakoille on tärkeää, että rantojen puusto säilyy, sillä puusto luo suojaisen saalistusalueen. Lepakoiden tarpeet tulee huomioida lepakkoalueiden valaistuksen ja luonnonhoidon toimenpiteiden suunnittelussa ja toteutuksessa. Rakennettu ympäristö ei pois sulje lepakoiden mahdollisuutta elää ja lisääntyä, esimerkiksi Uutelan kanava

luo mahdollisuuksia saalistaa tuulisellakin säällä. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014c)



KUVIO 8. Tärkeät lepakkoalueet

5.3 Kulttuuriympäristö

Ulkoilureitin virkistysarvoa lisäävät kulttuurialueet sekä -kohteet. Itä-Helsingin erityisiä helmiä ovat Itä-Helsingin kulttuuripuiston ja Itäisen saariston merenrantojen kartano- ja huvilamiljööt viihtyisine puistoineen ja puutarhasommitelmineen. Kallahden, Ramsinniemen ja Uutelan muodostama kokonaisuus on maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä. Uutelassa sijaitsee kulttuurihistoriallisesti arvokas Skatan tila sekä ensimmäisen maailmansodan aikainen linnoitusjärjestelmä. Skatan tila on peräisin 1800-luvulta. Huvilat sijaitsevat rantareitin varrella ja ovat helposti saavutettavissa polkupyörällä tai kävellen. Huvilat ovat hyvin säilyneitä ja hoidettuja. Osa niistä on edelleen vapaa-ajan käytössä, kun taas toisissa on ravintola- ja kahvilatoimintaa. Toimintoja ylläpitämällä ehkäistään huviloiden rappeutumista sekä niihin kohdistuvaa ilkivaltaa. (Vuosaari.info 2006.)

Vuosaassa on kaksi kaupungin omistuksessa olevaa kartanoa: Nordsjön eli Vuosaaren kartano ja Rastilan kartano. Vuosaaren kartanolla on pitkä historia keskiajalta saakka. Nykyinen päärakennus sekä puisto ovat 1800-luvun loppupuolelta. Samoilta ajoilta ovat myös Rastilan kartano sekä aitta. (Vuosaari-seura 2015b.) Kartanot tarjoavat mielenkiintoisia historiallisia mikromatkailukohteita.

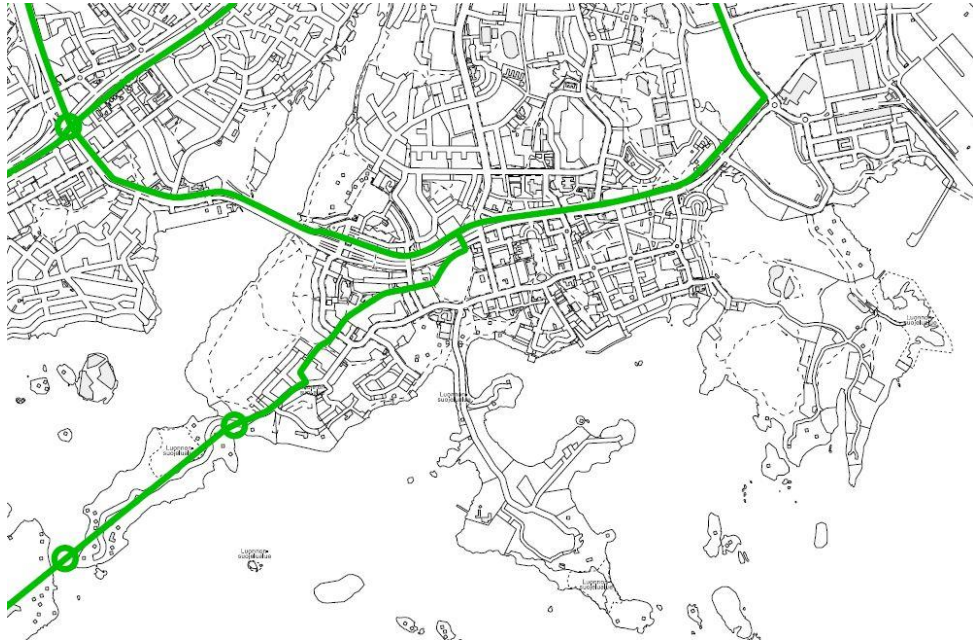
5.4 Saavutettavuus

Rantareitin saavutettavuus on hyvä sekä maalta että mereltä tultaessa. Joukkoliikenne Vuosaareen on kattava. Vuosaaren rantareitille pääsee metrolla joko Rastilan tai Vuosaaren metroasemalta. Julkinen bussiliikenne Vuosaaren sisällä on kattava. Lisäksi Vuosaareen liikennöi busseja myös Itäkeskuksesta, Malmilta sekä Rautatientorilta. (Helsingin seudun liikenne 2015a.) Syksyllä 2015 bussin runkolinja 560 alkaa liikennöidä Rastilasta Vuosaaren kautta aina Myyrmäkeen saakka (Helsingin seudun liikenne 2015b.)

Vuosaassa on hyvät jalankulun sekä pyöräilyn verkostot. Jalankulku ja pyöräily on pääosin eroteltu toisistaan linjauksilla eteläisen Vuosaaren alueella. Pyöräliikenteen laatukäytävien (baanojen) verkkosuunnitelmalla pyritään kehittämään pitkänmatkan työmatkapyöräilyn tarpeita sekä vastaamaan Brysselin julistuksen tavoitteeseen, missä pyöräilyn kulkutapaosuutta Helsingissä tulisi lisätä 15 % vuoteen 2020 mennessä. Baanaverkko kulkisi kuvion 12 mukaisesti Vuotien pohjoispuolella, josta olisi yhteys Ramsinniemen kautta Vartiosaareen. Pyöräliikenteen laadukkaat runkoväylät parantaisivat seudullista saavutettavuutta. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014b.)

Saavutettavuutta rantareitille pitäisi parantaa vesijoukkoliikenteen osalta. Vuosaaresta kulkee yksi kaupungin yhteysalus ulkosaaristoon. Mahdollisuuksia olisi kehittää vesireittiliikennettä Helsingin vesillä kaupunginosien ja saarten välillä, Porvoon saaristoon ja kaupunkiin sekä Espoon suuntaan.

Kansainvälistä saavutettavuutta Vuosaaren rantareitillä lisää sataman matkustaja terminaali, josta aluksia liikennöi Travemüнден ja Rostockiin. (Helsingin Satama Oy 2015.) Satamasta on ajoyhteys isoille valtateille Kehä III:lle ja E18:lle, mikä on suuri raskaan kaluston saavutettavuutta lisäävä tekijä Vuosaaren satamalle. Muu ajoliikenne ohjautuu Vuosaareen useimmiten Vuotien kautta, joka on Vuosaaren pääkatu.



KUVIO 9. Baanaverkko Vuosaaren alueella

6 OSA-ALUEET

6.1 Meri-Rastilan kasvu

Meri-Rastila on asuinalueena monipuolinen yhdistelmä rakennettua kaupunkiympäristöä sekä merellisiä ulkoilualueita. Rakentaminen on pääosin kerrostalovaltaista, mutta Ramsinrannassa on myös pientaloalue. Väestöltään Meri-Rastila on Helsingin monikulttuurisimpia.

Vuosaaren väestö on kasvanut jo viimeisen 20 vuoden ajan tasaisesti. Väestöennuste on edelleen nouseva. Väestöennusteen mukaan Vuosaaren tulisi reilut 4300 asukasta lisää seuraavan kymmenen vuoden aikana. Meri-Rastilan väestö kasvaisi vuorostaan samassa ajassa noin kahdella tuhannella asukkaalla. (Helsingin kaupungin tietokeskus 2014, 37.)

Meri-Rastila on valmistunut 1990-luvun alussa, ennen päätöstä jatkaa metrolinjaa Vuosaareen saakka. Metrolinjan jatkumisesta ja sen mukanaan tuomista mahdollisuuksista huolimatta, Meri-Rastilaan ei ole tehty merkittäviä investointeja 25 vuoteen. Meri-Rastilan asemakaavan muutoshanke on luonnosvaiheessa. Se pyrkii vahvistamaan alueen imagoa edistämällä asunto- ja toimitilarakentamista, tukemalla saavutettavien palveluiden edellytyksiä ja korostamalla kaupunginosan vahvuuksia. Kaavahankkeessa otetaan huomioon myös julkisten ulkotilojen, puistojen sekä reitistön kehittäminen. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2015b.)

6.2 Kallahti

Kallahti sijoittuu Meri-Rastilan ja Aurinkolahden väliin. Alueen kerrostalot ovat syntyneet Meri-Rastilan jälkeen. Se on naapuri aluettaan tiheimmin rakennettu, mutta kuitenkin väljempi kuin Aurinkolahti. Kallahdessa on myös nähtävissä vanhaa huvila historiaa. Kallahdessa on venesatama, jonka viereiseltä laiturilta liikennöi yhteyslaiva Kaunissaareen. Kallahden alueeseen liitetään myös Kallahdenniemi.

6.3 Aurinkolahti

Aurinkolahtea verrataan usein Etelä-Euroopan maiden asuinalueisiin, sen modernin ja merellisen tunnelman ansiosta.

Aurinkolahden maisema on muuttunut rajusti 2000-luvun jälkeen. Lähes luonnontilaisen ranta-alueen ja vanhan huvila-alueen rakentaminen on viety rantaan saakka. Alueen kerrostalot ovat korkealaatuisia.

Pysäköintikenttiä ei maisemassa näy, sillä pysäköinti on viety talojen ja pihojen alle. Suunnittelussa on kuitenkin huomioitu alueen historia, säilyttämällä muutamia vanhoja huviloita. Suunnittelussa on jätetty tilaa merimaiseman ihastelulle rantavyöhykkeellä. (Viherympäristöliitto ry. 2008, 90.)

Rantabulevardi on koko Aurinkolahden rannan mittainen tyylikäs kohtaamispaikka. Etelässä sitä rajaa 600 metrisen uimarannan jälkeen meri, kerrostalot graniittimuureineen taas pohjoisen puolella. Bulevardia jatkaa Uutelan kanava sekä kanavapuisto, mitkä avaavat näkymiä ja luovat asukkaille merellisen asuinympäristön. (Viherympäristöliitto ry. 2008, 90.) Uutelan kanava on aurinkolahden ehdottomia nähtävyyksiä. Kanavassa on kaksi putousta ja sen yli menee neljä siltaa. Kanavan itärannalla on näyttävä, maisemaan istuva Kauniinilmanpuisto.

7 TAVOITTEET JA VISIOT

7.1 Kulkumuodot

Kaupunkiympäristön jatkuvuus on laaja kaupunkikuvallinen tekijä, minkä vaikutus näkyy kaupunginosien tai jopa koko kaupungin laajuudessa. Yhtenäisyyden ja jatkuvan ympäristön turvaamiseksi tulee ympäristö nähdä laajoina kokonaisuuksina ja huomioida aina suunnittelutyössä. Päällysrakenteiden, kalusteiden ja istutusten toiminnallinen sekä visuaalinen jatkuvuus tuottavat kokemuksen yhtenäisestä kaupunkiympäristöstä. Paikalliset erityispiirteet tuovat vaihtelua kokonaisuuteen. Toisaalta jatkuvuuden tarkoituksellinen katkaiseminen voi olla toimiva tehokeino monotonista kaupunkikuvaa vastaan. (SKTY & Viherympäristöliitto ry 2011, 18.)

Vuosaaren rantareittiosuus on mahdollista kulkea kävellen tai pyöräillen. Lisäksi jalankululle on laadittu erillisiä reittejä, jotka eivät sovellu pyöräilyyn, esimerkiksi leveyden takia.

7.1.1 Talviliikunta

Rantareitin varrella on talvisin mahdollisuus harrastaa hiihtoa, luistelua sekä talviuintia. Kallahdessa harrastetaan lisäksi leijalautailua myös talvisin. Kaupungin liikuntavirasto ylläpitää Vuosaarella kolmea valaistua latua: Meri-Rastilan ulkoilualueen latu 2,5 km, Mustavuoren latu 2,4 km ja Vuosaaren urheilukentän latu 1 km. Näistä Meri-Rastilan ulkoilualueen latu sijaitsee rantavyöhykkeellä. Lisäksi meren jäällä on monia epävirallisia laturia. Liikuntavirasto ylläpitää kahta luistelukenttää: Vuosaaren urheilukenttää Heteniityntiellä sekä Kallahden urheilukenttää Kallahden koulun vieressä. Kalastus on mahdollista Vuosaarella myös talvisin. Meren jäällä käy talvisin paljon pilkkijöitä. Talviuintimahdollisuus on järjestetty Rastilan leirintäalueelta. (Vuosaari-seura 2015a.)

7.1.2 Esteettömyys

Esteetön ympäristö on välttämättömyys monille ihmisryhmille. Esteetön reitti on kaikille käyttäjille helppokäyttöinen, turvallinen ja miellyttävä.

Esteettömän reitin suunnittelussa huomiota kiinnitetään väylän tasaisuuteen ja leveyteen sekä pituus- ja sivukaltevuuksiin.

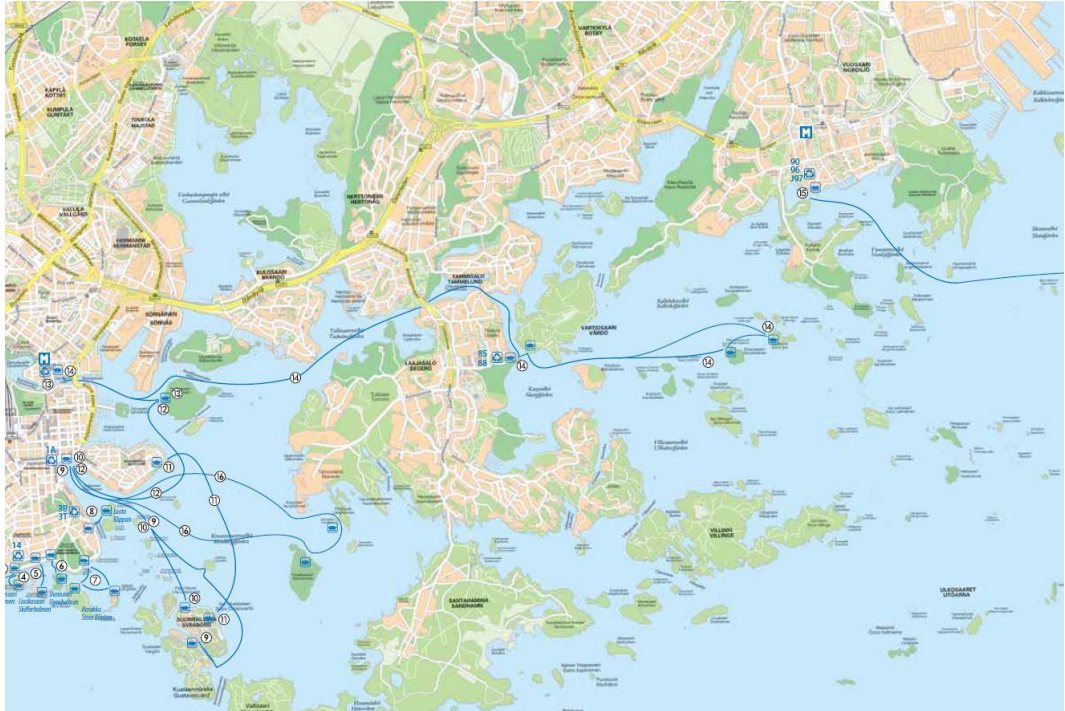
(Esteettömyystiedon keskus 2015.) Vuosaaren rantareittiosuudella esteetöntä reittiä pääsee kulkemaan Uutelan kanavan pohjoispäädystä Pikku-Kallahden venesatamaan saakka. Esteettömälle reitille tulee pituutta 2km.

7.2 Vesiliikenne

Helsingin venesatamista vastaa Helsingissä liikuntavirasto sekä useat veneseurat. Kolmannes Helsingin noin 12 000 venepaikasta vuokrataan suoraan veneilijöille ja loput vuokrataan venekerhoille tai pursiseuroille. Talvisäilytysalueita on 13, joista löytyy paikkoja yhteensä noin 2200 veneelle. Vuosaarissa talvisäilytyspaikkoja on Porslahdessa sekä Ruusuniemessä. (Helsingin kaupunki 2015.)

Venepaikat jakaantuvat Vuosaarissa usean sataman kesken.

Vuosaarenlahden venesatamassa on 250 venepaikkaa ja jäteposte. Meri-Rastilan venesatamassa on 133 venepaikkaa sekä sähkö-, vesi- ja jäteposte. Aurinkolahden venesatamassa paikkoja on 96. Satamasta löytyvät myös sähkö-, vesi- ja jäteposteet. Pursilahdenrannassa on 51 paikkaa ja Porslahden venesatamassa 61 venepaikkaa. Porslahdesta löytyy myös luiska veneiden laskua ja nostoa varten, septitankki sekä jäteposte. Pikku-Kallahden venesatamasta löytyy 13 paikkaa, sähkö- ja jäteposte. Satamassa on myös septitankki sekä luiska. (Helsingin kaupunki 2015.)



KUVIO 10. Itäisen saariston vesiliikenne 2014

Vuosaaren ainoa vesiliikenteen yhteyslaituri sijaitsee Kalkkihiekantorilla Pikku-Kallahden venesataman vieressä, mistä lähtee venekuljetus Kaunissaareen. Saari sijaitsee ulkomeren tuntumassa Sipoon saaristossa. Kaupungin ylläpitämään ulkoilupuistoon pääsee noin 40 minuutin merimatkan jälkeen. Lisäksi Vuosaaresta liikennöi venekuljetus saariston kautta aina Hakaniemeen asti. Söderskärin majakalle kulkeva vesiliikenne liikennöi myös Vuosaaresta.

Vuosaaren rannikon tuntumassa on saaria riittämiin, mutta vain muutamassa on virkistys mahdollistettu. Kalliosaari sijaitsee Kallahdenniemen edustalla. Saaresta löytyy veneen kiinnitysrenkaita, keittokatos sekä käymälä. Neitsytsaaret mahdollistavat keittokatoksen käytön ja myös jätehuolto on hoidettu. Saaren maihinnousu on sallittu saaren eteläkärjessä, mikä on järjestetty veneen kiinnitysrenkailla. Malkasaari sijaitsee Rastilasta etelään, Kallahdensesellä. Retkeilyyn sopivalla saarella on rantautumislaituri, keittokatos, käymälä, jätehuolto sekä sauna, jonka voi vuokrata käyttöönsä Rastilan leirintäalueelta.

Saarelle ei kuitenkaan tällä hetkellä ole säännöllistä vesiliikennettä.
(Helsingin kaupungin liikuntavirasto 2010.)

Kuviossa 13 näkyy vesibussien liikennöinti itäisen saariston alueella. Helsingin itäisessä saaristossa liikennöivä vesiliikenne on melko vähäistä verrattuna sen mahdollisuuksiin. Historiallista höyryveneliikennöintiä voisi herätellä henkiin ja kehittää kulttuurikohteita kiertävänä matkailuvalttina.

7.3 Palvelut

Suuriosa rantareitin poluista ja väylistä on olemassa olevia. Rantareitin pituus Vuosaaren sillalta Satama-alueen alkuun on 7 km. Reitin pituutta voi muunnella lyhyemmäksi tai pidemmäksi tekemällä ulkoilualueiden kierroksia. Ramsinniemessä rantareitti kulkee 3,2 km, Kallahdenniemen alueella 7,6 km ja Uutelan alueella 10 km.

Rantavyöhykkeellä on useita ravintoloita sekä kahviloita, muutama niistä sijaitsee jopa rantareitin vieressä. Rantareitin varrelta löytyy useita veneily- ja satamapalveluita. Liikuntapaikkoja löytyy reitin varrelta monipuolisesti aina Vuosaaren golfkentästä lähiliikuntapaikkoihin. Virallisia uimarantoja on kolme.

Vilkkainta rantareitillä on kesä kautena. Virkistyspalveluita käytetään kuitenkin ahkerasti ympäri vuoden. Osa reitistä palvelee työmatkapyöräilyäkin, mikä lisääntyisi, jos Ramsinniemestä olisi siltayhteys Vartiosaareen.

7.4 Ehdotukset kehittämistoimenpiteiksi

Ympäristön viihtyvyyden lisääminen sekä julkistilojen monikäyttöisyys ovat nousseet keskeisiksi ympäristösuunnittelun tavoitteiksi. Julkisen ympäristön täytyy tarjota monipuolisesti virkistystoimintoja, niiden moninaisesta luonteesta johtuen. Virkistys- ja vapaa-ajan toiminnot ovat riippuvaisia ympäristön viihtyvyydestä sekä sen tarjoamista virikkeistä. Vuoden tai vuorokauden ajat sekä sääolosuhteet vaikuttavat

virkestystoimintojen hyödyntämiseen. (SKTY & Viherympäristöliitto ry 2011, 14.)

Kehitettäviä toimintoja sekä parannusta vaativat reitin osuudet käydään seuraavaksi läpi. Ne on listattu myös liitteistä löytyvään analyysitaulukkoon, jota tukee yhdistetty reitti- ja palvelukartta, liite 2. Tekstissä suluissa esitetty numero vastaa analyysitaulukon kohdetta.

Vuosaaren alueelta puuttuu virallinen koirien uima-aitaus (1).

Vuosaarelaiset koiranomistajat ovat toivoneet koira-aitauksille lisää tilaa, mutta niitä on vaikea mitoittaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen.

Vuosaaren rannoilla on paljon rajoittavia luonto- sekä kulttuurikohteita, hyvänä esimerkkinä lepakot. Kuvasta 3 huomaat, että Vuosaaren sillan alikulku on tällä hetkellä melko kolkko. Tähän voisi perustaa koira-aitauksen, mikä mahdollistaisi myös koirien veteen pääsyn. Alueelle täytyisi tuoda täyttömaata, jotta alikulku voisi jatkossakin käyttää ja tilaa riittäisi molemmille toiminnolle. Herttoniemessä, Laajasaloon johtavan sillan länsipuolella, on koira-aitaus, missä koirilla on mahdollisuus päästä veteen. Koira-aitauksen puitteet ovat samantyyppiset, kuin mitä voisi olla koira-aitauksella Vuosaaren sillan kupeessa.



KUVA 3. Vuosaaren sillan alikulku

Sillan jälkeen reitti jatkuu länsirannan suuntaan. Pian eteen tulee kuitenkin hajanainen risteysten suma (2). Tätä risteysaluetta tulisi kehittää ja selkeyttää. Risteyskohtaan tarvitaan lisäksi rantareitistä kertova opastaulu. Olemassa oleva reitti jatkuu hieman etäämmällä rantaviivasta. Kuvan 4 oikeasta laidasta alkaa rantaa myötäilevä kapea polku. Polku on varsinkin keväisin ja sateen jälkeen mutainen. Reitistä saa toimivan kivituhkapintaisena tai näyttävämmän kokonaisuuden yksityiskohtaisemmalla suunnittelulla.



KUVA 4. Ulkoilureitit risteävät Meri-Rastilan länsirannassa

Rantaa pitkin kulkiessaan huomaan itse tehtyjä nuotiopaikkoja, kuten kuvassa 5. Rantareitin varrella on grillaukseen tarkoitettuja katoksia, mutta tarvetta olisi useammalle. Nuotiopaikan (3) tulee luoda edellytykset turvalliselle tulen tekemiselle. Puhahduspaikalla (3) tarkoitetaan tässä työssä paikkaa, josta on helppo päästä kosketukseen veden kanssa. Puhahduspaikaksi riittää loiva ranta tai rantakallio, josta pääsee uimaan ilman kaislikkoa tai muita esteitä.



KUVA 5. Rannalla on itse tehtyjä nuotiopaikkoja

Meri-Rastilan länsirannan ulkoilualueelle olisi mahdollista rakentaa historiallinen luontopolku tai reitti kiintorasteille (4). Alueen monikulttuurinen asukas pohja huomioiden, tulisi luonto- tai historiataulujen informaatio esitellä usealla eri kielellä. Tämä olisi mahdollista järjestää QR-koodilla, minkä lukeminen onnistuu matkapuhelimeen ladattavalla sovelluksella.

Ramsinniemen opastus on harhaanjohtava, jos aluetta ei entuudestaan tunne, voi jo matkalla sinne harhautua. Ramsinniementien sekä Meri-Rastilantien risteyksen opastusta tulisi selkeyttää. Tässä risteyksessä voisi olla rantareitistä kertova opaste, joka mahdollistaisi rantareitin tarkemman hahmottamisen. Seuraava opastaulu olisi hyvä olla Ramsinniementien sekä Furuborginkadun risteyksessä (5). Tämän risteyksen eteläpuolelle mahtuisi toiminnallisempi opaspiste, jossa voisi olla myös ulkoliikuntavälineitä. Alue näkyy kuvan 6 vasemmassa laidassa. Risteyksestä lähtee myös Ramsinkannaksen puro, josta saisi kunnostamalla viihtyvyyttä lisäävän elementin opaspisteelle.



KUVA 6. Ramsinniementien sekä Furuborginkadun risteys

Ramsinniemen ulkoilureitit koostuvat kapeista poluista lehdossa kulkevia reittejä lukuun ottamatta. Reittien alku- ja päätepisteitä tulisi erityisesti selkeyttää (6). Reitin sisääntuloa on vaikea erottaa ympäröivästä maastosta. Kuvassa 7 näkyy kaksi reitin alkupistettä. Polkumainen reitistö

tuotantareitille vaihtelevuutta, mutta kinttupolut tulisi merkitä selkeästi. Kapeat polut risteytyvät keskenään monesta kohdasta, minkä takia reitiltä eksyy helposti.



KUVA 7. Reitien sisään-tuloa on vaikea hahmottaa

Ramsinniemen lehdosta ja sen läpi kulkevista reiteistä on opastaulu lähempänä rantaa. Polun leveydestä huomaa, että rantaan on ennen päässyt autolla. Sijainti on hyvä ja se sopisi veneiden rantautumiseen. Rantautumisen voisi tehdä helpommaksi kajakeille sekä soutuveneille, miksei myös isommille veneille. Rannan tuntumaan voisi mahdollistaa myös grillaamisen. Olemassa oleva opastaulu tarvitsee kunnostusta. Tähän kohtaan tarvitaan myös rantareitin opastaulu (7).

Ramsinniemen kannakseen on asemakaavalla mahdollistettu kanava tai kajakkien vetoura (8). Vetoura toisi lisäarvoa sekä vaihtelevuutta kajakkien reiteille. Kanava mahdollistaisi veden paremman vaihtuvuuden Vartiokylänlahdella. Kanavan perustaminen olisi kuitenkin kallista sekä haastavaa, sillä kannaksen itäpuolella maaperä on savista ja laskee loivasti mereen vielä pitkälle veden pinnan alla. Kannaksen itäpuolelta

aukeaa yhteys merelle, mistä rantaan saapuvat aallot työntäisivät mukanaan maa-ainesta kanavaan. Mikäli kanavayhteys avattaisiin, tulisi liejun poistamisesta kanavasta huolehtia säännöllisesti.

Rantareitti katkeaa yksityisen maanomistuksen takia Ramsinniemestä tultaessa ennen Furuborginkatua. Tähän kohtaan on kuitenkin asemakaavalla mahdollistettu lähivirkistysalue sekä yleiselle jalankululle varattu likimääräinen alueen osa (9). Reitin enimmäisleveys on 1,5 m ja se tulee sovittaa maastoon. Reitin rakentaminen vaatisi maa-alan lunastamisen. Ranta soveltuu pulahduspaikaksi sekä rantautumiseen kanootilla tai soutuveneellä.

Rantareitti jatkuu Furuborginkatua pitkin Vilsandinkujalle. Teiden välissä on sorapintainen Furuborginpolku, mikä pitäisi kunnostaa pyöräilylle sopivaksi (10).

Ison Kallahden rantaan tarvittaisiin väliaikaisten toimintojen pisteen (11). Aukkailla oli toiveita paikalle, jossa voisi kuulla elävää musiikkia tai toimia kesäteatteri. Tämän toiminnan yhteyteen voi liittää piknik alueen, jolla onnistuu myös grillaaminen.

Kallahdenniemen kehitettävät reitit myötäilevät Helsingin rakennusviraston laatiman alueen hoito- ja kehittämissuunnitelman linjauksia. (Helsingin kaupungin rakennusvirasto 2013) Suunnitelma on kattava ja reitit on todettu tarpeellisiksi. Heposaarenniemen (12) sekä Leppäniemen (13) ulkoilureitistöt ovat tällä hetkellä vajavaisia ja tarvitsevat kunnostusta. Leppäniemen rantaan olisi tarpeellista järjestää levähdyspiste, joka mahdollistaisi grillauksen sekä veteen pulahtamisen. Niemenkärjen (14) kiertävä reitti tarvitsee lisäksi toimenpiteitä reitin sujuvuuden edistämiseksi. Lännen puoleisella reittiosuudella kosteikkokohtien ylittämisen helpottamiseksi tulisi rakentaa pitkospuupolkuja. Kuvasta 8 voi huomata, kuinka reitin käyttäjät ovat kiertäneen upottavan kohdan. Kallahdenniemestä kertovan opastaulun lisäksi alueella tarvitaan rantareitin opastaulu. Reitin varrelle tulisi mahdollistaa uusia

pulahduspaikkoja. Kallahdenniemen virkistyskäytön jakautumisen vuoksi, reittien kehittäminen on tärkeää.



KUVA 8. Pitkospuut parantaisivat reitin kuljettavuutta

Tultaessa Kallahdenniemen rantaan Rantapaadentietä pitkin saavutaan aukiolle, jonka lähialueen (15) kehittäminen ulkoliikunta- sekä grillauspisteenä olisi tarpeellista.

Kallahden puiston ja Ullaksenpuiston yhdistää toisiinsa ulkoilureitin ja Kallvikinniementien risteys (16). Liitteen 6 kuvat 9 ja 10 havainnollistavat risteysaluetta. Risteys on jalankulkijan näkökulmasta epälooginen ja vaikeasti hahmotettava varsinkin kesällä, kun aluskasvillisuus on runsasta. Risteyksessä kohtaavat lisäksi Villa Tallmolle ja Villa Achille johtava ajotie sekä urheilukentän ohi kulkeva ulkoilupolku. Risteysalue vaatii selkeyttämistä. Rantareitin kulkua tässä kohtaa voi selkeyttää materiaalivalintojen avulla. Risteys ja sen lähialue ovat Vuosaaren rantareitin kannalta olennainen piste, missä kohtaavat Meri-Rastilan ja Aurinkolahden rantareittiosuuden lisäksi Kallahdenniemen reittiosuus. Risteyksen tuntumassa on tilaa vetovoimaiselle levähdyspisteelle. Tähän

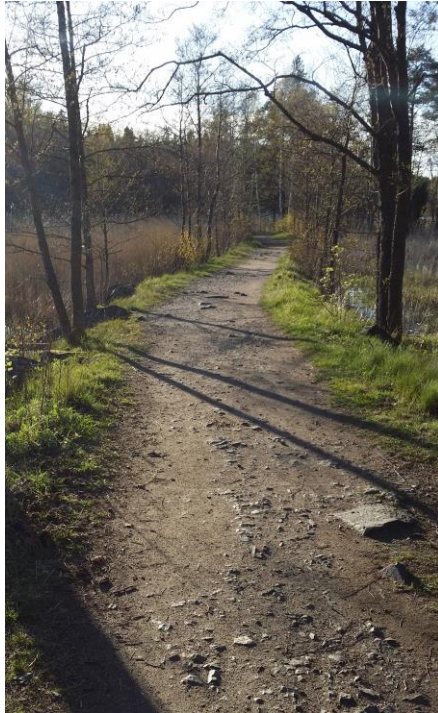
tarvitaan rantareitistä kertova opastaulu. Kallvikinniementien sekä Meri-Rastilantien risteyksessä olisi hyvä olla opastaulu. Liitteen 6 kuva 13 havainnollistaa risteysaluetta.

Rantareitti kulkee Pikku-Kallahden venesataman (17) läpi. Alueella ei ole varsinaista kevyen liikenteen väylää, vaan kulku ohjautuu satamatoimintojen läpi. Veneiden lasku voi aiheuttaa vaaratilanteita jalankulkijoille. Rantareitin kulku venesataman alueella tulisi selvästi osoittaa, esimerkiksi reitin pintamateriaalin avulla.

Aurinkolahdenaukio (18) on yksi reitin sisääntulo kohdista, sillä Vuosaaren metroasemalta sekä kauppakeskuksesta on lähes suora yhteys Aurinkolahden puistotietä pitkin rannalle. Liitteen 6 kuva 14 havainnollistaa aukiolle tuloa. Aukiolle olisi tarpeellista sijoittaa rantareitin opastaulu.

Aurinkolahdesta tultaessa Uutelan virkistysalueen rajalle tullaan risteykseen (19), josta alkaa Skatan tilalle johtava tie. Tässä risteyksessä on Uutelan opastaulu. Risteykseen tarvitaan opastaulu myös rantareitistä.

Uutelan luontopolku on hyvin suosittu, mutta sieltä puuttuu valaistus (20). Alue on arvokas lepakkokohde, joten valaistuksen suunnittelussa tulee huomioida lepakoiden tarpeet. Luontopolun vetovoimaisuus talvella sekä illalla hämärän aikaan paranisi valaistuksen avulla. Uutelassa kulkee luontopolun lisäksi useita kinttopolkuja. Kuvan 9 polku kulkee luonnonsuojelualueella. Luontopolun ja Pitkälahden välissä kulkee reittejä (21), jotka ovat osittain katkonaisia. Monipuolisen reittitarjonnan tukemiseksi polut säilytetään metsäpolkumaisina, kuitenkin reittien opastusta sekä pintamateriaaleja parantaen. Pitkälahden pääsee kiertämään kulkemalla Halkullanniemeen johtavaa tietä pitkin risteykseen, josta pääsee kulkemaan kohti Skatannimeä. Tätä yhteyttä nopeuttaisi polku, joka kulkisi lähempänä lahdenpohjukkaa. Polun kulku on mahdollistettu kaavalla. Maaperä on hyvin kostea, joten pitkospuut parantaisivat kulkua. Rannan tuntumassa kulkevaa yhteyttä (22) Skatanniemestä Särkkäniemeen tulisi kehittää luonnonmukaisena ulkoilureittinä. Tämä yhteys on yhtäläillä mahdollistettu kaavalla.



KUVA 9. Uutelassa on monipuolisia ulkoilureittejä

Skatanniemen länsirannalla on yksityisten kiinteistöjen välissä rantaan johtava maakaistale, joka on kaupungin omistuksessa. Asemakaava mahdollistaa rantaan venevalkaman (23), joka palvelee niemen kiinteistöjen lisäksi, Skatan tilan sekä virkistysalueen käyttäjiä.

Skatan tilan ja Särkiniemen luonnonsuojelualueen rajalla olevassa risteyksessä (24) on selkeä opastaulu alueella kulkevista reiteistä. Tähän risteykseen tarvitaan myös rantareitistä kertova opastaulu. Risteyksen läheisyyteen voisi järjestää ulkoliikuntapisteen.

Uutelan virkistysalueelta puuttuu selkeä kulkuyhteys (25) Ruusuniemeen. Asemakaavalla on mahdollistettu tie sekä rannassa kulkeva ulkoilureitti. Ulkoilureitti kulkee osittain yksityisessä omistuksessa maalla, mikä edellyttäisi reittiin tarvittavan maa-alan lunastusta.

Uutelan kanavan päätyyn rakennetun asuinkorttelin kiertävä Kauniinilmankuja (26) on rakentumassa. Ympäristö on kuitenkin vielä keskeneräinen, eikä keväällä 2015 selkeää reittiä tai katua vielä ole.

Ruusuniemen rannalla on lahdenpoukama (27), joka on kerännyt hylättyä ja rikkonaista tavaraa. Ranta on loiva, mutta vaatisi kunnostamista, jotta soutuveneellä rantautuminen onnistuisi. Poukamassa voisi olla potentiaalia myös rantasaunojen sijoittamiselle (kuva 10). Matkailijoita ja turisteja varten voisi perustaa kokemuksellisen puu- tai savusauna -konseptin. Toimintaideana olisi tarjota ohjattuja saunailtoja, joissa tutustuttaisiin lämmittämiseen sekä muihin perinteisiin. Kesäisin satamassa on paljon toimintaa, mutta talvella venesatama on tyhjiään. Saunoista voisi järjestää avantouinti mahdollisuuden.



KUVA 10. Rannalta löytyy potentiaalisia alueita rantasaunoille

Ruusuniemen venesatamassa (28) toiminta on hyvin aktiivista kesällä. Sataman alueella tulisi olla rantareitin opastaulu.

7.5 Näkymät

Rantareitin vetovoimaisuutta lisäävät sen vaihtelevat näkymät. Vuosaaren rannoilta aukeaa monipuolisia näkymiä aina rantakaislikon takana siintävästä horisontista, kauaskantoisiin avomerinäkymiin. Tarkimmin näkymät on merkitty liitekarttaan 6, jossa keilat kuvastavat avautuvia näkymiä. Näkymäkuvien lisäksi karttaan on myös merkitty maisemallisia

kohteita. Vuosaaren rantojen tarjoamat maisemat, ovat ehdottomasti yksi alueen vahvuuksista.

Sisälahden maisemista pääsee nauttimaan Meri-Rastilan länsirannalta, missä eteen aukeavan Vartiokylänlahden takana komeilee Puotilan satama sekä Marjaniemi. Rannoilla on lepikoiden lisäksi runsaasti ruovikkoa. Sisälahden rauhallinen tunnelma säilyy Ramsinniemen länsirannalla, kun taas itärannalla avomereltä puhaltava tuuli muuttaa tunnelman lisäksi myös maisemaa. Ramsinniemen itärannikolla kasvaa tuulen taivuttamia kakkärämäntyjä ja rantoja reunustavat paljaspintaist kalliit rantakivikkoineen.

Niemien ansiosta maisemia pääsee ihastelemaan myös mantereeseen suuntaan. Kallahdenniemeltä maisema avautuu kaislikkoisen avomeren lisäksi Itäiseltä rannikolta rakennetulle rannalle kohti Aurinkolahtea. Kallahdenharjun kapealta kannakselta maisema avautuu mäntyjen välistä Itään sekä Länteen.

Rakennetuilta rannoilta Aurinkolahden ja Ruusuniemen sataman rannasta maiseman horisonttia koristavat kaukana siintävät saaret. Parhaimmat avomerinäkyvät aukeavat kuitenkin Uutelan kallioiselta Skatanniemeltä, josta merinäköalaa voi ihastella lähes 360 astetta.

7.6 Kunnossapito

Kunnossapito vaikuttaa merkittävästi jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuuteen, turvallisuuteen ja esteettömyyteen. Heikkolaatuinen kunnossapito voi jopa estää täysin esimerkiksi ikääntyneiden liikkumisen. Kaikkien käyttäjäryhmien tulee pystyä liikkumaan jalan ja pyörällä ympäri vuoden. Jalankulku- ja pyöräilyväylien kunnossapito käsittää sekä väylän päivittäisen käyttökunnon varmistamisen hoitotoimenpiteillä että väylän rakenteellisen kunnon varmistamisen ylläpitotoimenpiteillä. Väylän hoito jakautuu edelleen talvi- ja kesähoitoon. Kunnossapidon laatutasolla voidaan vaikuttaa mm. kulkutavan ja reitin valintaan sekä alikulkujen käyttöön. (Liikennevirasto 2014, 172.)

Kesäkunnossapito aloitetaan keväällä puhdistamalla kevyen liikenteen väylät hiekoitushiekasta mahdollisimman nopeasti, kun lumi ja jää ovat sulaneet katujen reunoilta pois. Irtohiekkä on pyöräilijöille vaarallista kaarteissa sekä mäkien alla. Irtohiekkä aiheuttaa myös pölyhaittoja, joita pyritään vähentämään kastelulla hiekanpoiston yhteydessä. Päälysteet sekä kalusteet tarkastetaan keväällä ja talven aiheuttamat vauriot korjataan. Talven aikana tapahtuneet routanousut ovat voineet vaurioittaa tai siirtää rakenteita. Kiinteistöillä on velvollisuus ilmoittaa vaurioista omalla katuosuudellaan rakennusvirastolle, mutta kadun päälysteiden ja liikennemerkkien kunnosta vastaa kaupunki. Lisäksi viherympäristön hoitaminen hoitoluokkakohdistaen laatuvaatimusten mukaisesti kuuluu katujen kesäkunnossapitoon. (Liikennevirasto 2014, 177.)

Talvikunnossapidon tarkoituksena on turvata toimiva liikenne oikea-aikaisella lumenpoistolla sekä liukkauden torjunnalla. Erityistä huomiota on kiinnitettävä jalankulkuväylien pinnan tasaisuuteen sekä kitkan riittävyteen, sillä suuri osa talvella tapahtuneista tapaturmista johtuu liukkaudesta. (Liikennevirasto 2014, 173.) Jalankulku- ja pyöräilyväylät jaetaan kahteen kunnossapitoluokkaan (K1:een ja K2:een) toiminnallisen luokituksen, liikenteen määrän, luonteen sekä tarpeiden mukaan. Helsingin kadut on jaoteltu kolmeen hoitoluokkaan. Hoitoluokat määräävät missä järjestyksessä katujen auraus sekä liukkaudentorjunta on toteutettava. Kiireellisemmät kadut, kuten pääväylät (I-luokka) hoidetaan aina ensimmäisinä, minkä jälkeen hoidetaan kokoojakadut (II-luokka) ja lopuksi muut kadut kuten asuntokadut (III-luokka). (SKTY, 2003.) Vastuu katujen talvihoidosta on laissa jaettu kaupungin ja yksityisten kiinteistöjen kesken. Esikaupunkialueilla kaupunki huolehtii sekä ajoratojen että jalkakäytävien talvihoidosta. Kiinteistön tehtäväksi jää tonttien sisäänajokohtien avaaminen lumen aurauksen jälkeen. (Helsingin kaupunki 2014.)

Vuosaaren rantareitin kunnossapito (liite 3) vaihtelee alueittain. Talvikunnossapitoa tulisi parantaa rantareitin ulkoilupoluilla, jotta reitin saavutettavuus sekä käyttömukavuus säilyisivät myös talvella.

7.7 Valaistus

Katu ympäristön suunnitteluun liittyy olennaisena osana valaistuksen suunnittelu. Valaistuksen tulee tuottaa tasainen ja riittävä valo, jotta käyttäjä pystyy havainnoimaan kadun muodon, mahdolliset esteet tai pinnan muutokset. Valaistuksen tulee olla riittävä myös jalankulkijoiden sekä pyöräilijöiden yleisen- sekä liikenneturvallisuuden kannalta ja autoilijan tulee pystyä huomiomaan kevytliikenne. Valaistukseen ei saa syntyä pimentoja, jotka estävät eri liikennemuotojen hahmottamisen. (SKTY & Viherympäristöliitto ry 2011, 159.) Valaistuksella voidaan korostaa reitin jatkuvuutta ja ohjata ihmisiä pysymään tietyllä reitillä.

Katu- ja tieosuuksista riippuen valaistuksen tarve on eritasoinen. Valaistuksen suunnittelussa käytetään valaistusluokkia, jotka osoittavat muun muassa luminanssin tasaisuutta sekä häikäisyn rajoitusta. Kevyen liikenteen väylillä käytetään K-luokkia, joita on yhteensä kuusi. (Tiehallinto 2006, 19.) Jalankulkutiet ja polkupyörätiet sijoitetaan yleensä kadun välittömään läheisyyteen, niin että päätien valaisimilla saadaan valaistua myös kevyen liikenteen väylä. (Liikennevirasto 2014.)

Vuosaaren rantareitin valaistusta on havainnollistettu liitteessä 5. Uutela, Kallahdenniemi, Ramsinniemi sekä Meri-Rastilan länsirannan metsäalue kuuluvat arvokkaisiin lepakkokohteisiin. Alueilla esiintyvät viiksisiipat häiriintyvät helposti valaistuksesta. Tämä on ollut esteenä valaistuksen järjestämiselle, esimerkiksi Ramsinrannassa.

8 VUOROVAIKUTUS

Kaupunkien kehittäminen edellyttää kaupungin organisaatioiden sekä eri toimijoiden hyvää yhteistyötä, mutta myös alueen asukkaiden sekä yrittäjien näkökulma kehityksen suunnasta on tärkeää ottaa huomioon. Vuorovaikuttamisesta on tullut yhä suurempi osa kaupunkisuunnittelua. Keskustelujen pohjalta käy usein ilmi alueen asukkaiden paikallinen tietotaito, josta on apua alueen suunnittelijoille jo suunnittelutyön alkuvaiheessa. (Suomen Rakennusmedia Oy 2012, 10.)

Meri-Rastilan kaupunki uudistuksen yhteydessä alueen asukailta on kysely heidän kokemuksiaan sekä kehitysideoita Vuosaaren rantareittiin liittyen. Asukastilaisuuksissa on ollut mahdollisuus täyttää kysely, jonka vastaukset on voinut palauttaa myös jälkikäteen sähköpostitse. Antoisimpia ovat olleet keskustelut yleisötilaisuuksissa (kuva 11). Tilaisuuksissa käydyissä keskusteluista on noussut ylös selvä kanta viheralueiden tärkeydestä alueen asukkaille.

Rantojen ulkoilu- ja virkistyskäyttö ovat hyvin suosittuja ympäri vuoden. Vuosaaren merellistä maisemaa arvostetaan. Suuresti arvossa pidetään luonnonrantoja. Ne halutaan säilyttää koskemattomina virkistyskäytöllisistä syistä, mutta myös luonnon monimuotoisuuden tukemiseksi. Näistä syistä rannoille rakentamista vastustetaan vahvasti.

”Vuosaaresta löytyy Helsingin rantojen parhaat paikat ja kauneimmat maisemat”, toteaa alueella pitkään asunut vuosaarelainen.

Rantakalliot eri puolilla Vuosaarta koettiin virkistäviksi paikoiksi, joissa saattoi istahtaa pidemmäksikin aikaa. Eniten suosiota saivat laajat, yhtenäiset virkistysalueet. Uutelan vahvuudeksi koettiin sen monipuolinen kokonaisuus, rantoja osin myötäilevine polkuineen. Ramsinniemi tekee vaikutuksen taas koskemattomuudellaan, kuten myös Meri-Rastilan länsirannan metsän pirunpelto, kivikkoisine rantakallioineen.

Reitistö koetaan nykyisellään kattavaksi. Uusia reittejä ei yleisimmin tahdota. Olemassa oleviin reitteihin ollaan tyytyväisiä. Samoin myös pienet

kinttupolut koetaan tunnelmallisemmiksi ja maastoon sopivammiksi kuin rakennetut ulkoilupolut.

Rannalle kaivattuja palveluita mainittiin vähän. Yleisesti palvelutasoon oltiin tyytyväisiä, mutta muutamia kehityskohteita nostettiin esiin.

Rantasaunojen yksityisomistajuus sekä liikuntaviraston saunan kallis vuokraaminen harmitti monia. Julkisia saunoja kaivattiin Vuosaaren rannoille enemmän. Rannan tuntumaan kaivattiin myös väliaikaisen toiminnan mahdollistavaa paikkaa, jossa voisi järjestää kesäteatteri- tai musiikkitapahtuman.

Rantareitin vuorovaikuttamisessa nousseita mielipiteitä tukevat myös valmisteilla olevan yleiskaavan vuorovaikutustilaisuuksissa pintaan nousseet teemat. Kaupunkilaisten "Merellinen, vihreä Itä" -visio, koostaa hyvin yhteen sen, miten paikalliset haluavat viedä eteenpäin Vuosaaren tulevaisuutta. Visiossa nousivat esille laajojen viheralueiden säilyttäminen, kaupunkirakenteen tiivistäminen, julkisen liikenteen kehittäminen sekä vesiliikenneyhteyksien parantaminen.



KUVA 11. Meri-Rastilan asukastilaisuus

9 YHTEENVETO

Helsingin rannoille avautui täysin uusia mahdollisuuksia tavarasataman siirryttyä Vuosaareen. Asunto- ja toimitilarakentamiseen lisäksi huomioon on otettu rantojen yleinen viihtyvyys sekä toiminnallisuus. Rantareitti kulkee urbaanin kaupunkiympäristön sekä lähes koskemattomien luonnonmaisemien läpi tai niiden tuntumassa, tarjoten käyttäjilleen yhtenäisen, koko Helsingin rantavyöhykkeen läpi kulkevan virkistysreitit.

Opinnäytetyö on ensimmäinen tarkempi kokonaistarkastelu alueellisesta rantareitistä. Vuosaaren paikallisten reittien tarkastelusta ja yhteenvedosta on hyötyä reitistön laajemman yleiskuvan sekä luonteen hahmottamisessa. Työprosessin ja työn tulosten pohjalta on hyvä lähteä kehittämään jatkossa suunniteltavia rantareittikonaisuuksia.

Työn tarkoituksena oli tarkastella Vuosaaren rantareitin jatkuvuutta, käyttöä, kuntoa ja palveluita. Suuri osa Vuosaaren rantareitistä on jo olemassa olevaa, mutta kehityskohteita löytyy useita. Rantareitti mahdollistaa kulkemisen kävellen sekä pyörällä. Tilavien ulkoilureittien lisäksi rantavyöhykkeeltä löytyy useita pienempiä, vaihtoehtoisia polkuja. Reitti kulkee tällä hetkellä paikoin epäloogisesti ilman opastusta, minkä takia reitiltä voi helposti harhautua. Toisinaan reitin pinnoite on kulunut, eikä se palvele käyttäjämäärän tarpeita. Tässä työssä on tunnistettu kehityksen kohteet. Tarkempi suunnittelu on vuorossa seuraavaksi.

Reitti on laaja kokonaisuus, jonka varrella on erityyppisiä palveluita. Reitit tämänhetkinen palvelutaso on hyvä, mutta käyttäjämäärän noustessa tulee haasteita vastaan muun muassa maaston kulumisen sekä turvallisten nuotiopaikkojen kanssa. Reitit varrelle mahdollistetaan viihtyvyyttä lisääviä palveluita sekä parannetaan yhteyksiä vesiliikenteen kanssa. Rantareitin vetovoimaisuuden lisäämiseksi työssä mietittiin myös uusia ideoita ja mainittiin jo esitettyjä ideoita muistin virkistämiseksi.

Vuosaaren rantareitin käyttäjämäärä tulee kasvamaan tulevaisuudessa. Alueella rakennetaan uutta asutusta parhaillaan ja uusia kaavahankkeita on vireillä. On tärkeää myös kuunnella rantareitin käyttäjäkuntaa sekä

heidän ideoitaan.

Helsingin tulevissa rantareitti suunnitelmissa tulee pohtia alueen luonnetta sekä suhdetta rantareittiin kokonaisuutena. Rakennettua rantaviivaa tulisi jatkossa tarkastella kriittisesti ja pohtia, tuleeko Helsingin rantojen kehittymisen seurata Euroopan rakennettuja rantoja vai kiehtooko koskematon kallio käyttäjiä enemmän.

LÄHTEET

Painetut lähteet:

Karjalainen, E., Verhe, I., Suomen Latu ry. 1995. Ulkoilureitti. Opas ulkoilureittien suunniteelijoille, rakentajille ja hoitajille. Helsinki: Rakennusalan kustantajat RAK.

SKTY & Viherympäristöliitto ry. 2011. Katuympäristön suunnitteluopas. Tampere: Tammerprint Oy.

Suomen Rakennusmedia Oy. 2012. Hyvä kaupunkiympäristö parempi elämä. Tampere: Tammerprint Oy

Viherympäristöliitto ry. 2008. Suomen Ympäristörakentaminen 2008. Helsinki: ArtPrint Oy

Lait ja asetukset:

Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999. Saatavissa:
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132#L10>

Ulkoilulaki 606/1973. Saatavissa:
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1973/19730606>

Tietokannat:

Helsingin kaupungin ympäristökeskus. Luontotietojärjestelmä.

Helsingin kaupunki. Karttapalvelu.

Elektroniset lähteet:

Esteettömyystiedon keskus. 2015. Esteettömyys [viitattu 27.5.2015].
Saatavissa: <http://www.esteeton.fi/portal/fi/esteettomyys/>

Helsingin kaupungin liikuntavirasto. 2010. Saaristo-opas [viitattu 22.5.2015]. Saatavissa:

http://www.hel.fi/hel2/Helsinginseutu/liitteet/Saaristo_opas.pdf

Helsingin kaupungin rakennusvirasto. 2013. Kallahdenniemen hoito- ja kehittämissuunnitelma [viitattu 15.4.2015]. Saatavissa:

http://www.hel.fi/static/hkr/julkaisut/2013/Kallahdenniemen_hk_suunn_2013.pdf

Helsingin kaupungin rakennusvirasto. 2011. Vuosaaren eteläosan aluesuunnitelma 2011-2020 [viitattu 27.5.2015]. Saatavissa:

http://www.hel.fi/static/hkr/aluesuunnitelmat/vuosaaren_etosan_alsu/Evuosaaren_alsu_netti.pdf

Helsingin kaupungin tietokeskus. 2014. Helsingin ja Helsingin seudun väestöennuste 2015-2050 [viitattu 13.4.2015] Saatavissa:

http://www.hel.fi/hel2/Helsinginseutu/HS_tunnusluvut/Helsingin_seutu_vaestoennuste_2015_2050.pdf

Helsingin kaupungin tietokeskus. 2014. Helsinki alueittain 2014 [viitattu 13.4.2015]. Saatavissa:

http://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/15_02_23_Hki_alueittain2014_verkko.pdf

Helsingin kaupunki. 2015. Venepaikat [viitattu 22.5.2015]. Saatavissa:

<http://www.hel.fi/www/Helsinki/fi/kulttuuri-ja-vapaa-aika/ulkoilu/veneily/venepaikat/>

Helsingin kaupunki. 2014. Talvikunnossapito [viitattu 11.5.2015].

Saatavissa: <http://www.hel.fi/www/Helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/kadut-ja-liikennesuunnittelu/katujen-kunnossapito/talvikunnossapito/>

Helsingin kaupunki. 2013. Strategiaohjelma 2013–2016 [viitattu 19.5.2015]. Saatavissa:

http://www.hel.fi/static/taske/julkaisut/2013/Strategiaohjelma_2013-2016_Kh_250313.pdf

Helsingin kaupunki. 2009. Rantarakentamisen ohjeisto [viitattu 27.5.2015].

Saatavissa:

http://www.ksv.hel.fi/kerrostalo/pdf/rakentamisen_ohjeisto_2009.pdf

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2015. Helsingin yleiskaava [viitattu

19.5.2015]. Saatavissa: <http://www.yleiskaava.fi/yleiskaava/>

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2015b. Vuosaaren Meri-Rastilan

täydennysrakentamisen asemakaavan muutos käynnistyy [viitattu

27.5.2015]. Saatavissa: <http://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/oas/1201.pdf>

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2014a. Helsingin yleiskaava. Meri-

Helsinki yleiskaavassa–rannikko, saaristo, meri ja satamatoiminnot [viitattu

19.5.2015]. Saatavissa: [http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-](http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-15.pdf)

15.pdf

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2014b. Helsingin yleiskaava.

Vuosaaren maankäytön kehittämisperiaatteet [viitattu 19.5.2015].

Saatavissa: http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-14.pdf

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2014c. Helsingin yleiskaava.

Helsingin lepakkolajisto ja tärkeät lepakkoalueet vuonna 2014 [viitattu

27.5.2015]. Saatavissa: [http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-](http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-38.pdf)

38.pdf

Helsingin Luonnonsuojeluyhdistys ry. 2004. Lahtipolku [viitattu 21.5.2015].

Saatavissa:

<http://www.sll.fi/uusimaa/helsy/tulemukaan/polokuryhm/vartiokylapolku/vartiokylanlahti-luontopolku>

Helsingin Satama Oy. 2015. Port of Helsinki. Hansaterminaali [viitattu

21.5.2015]. Saatavissa:

http://www.portofhelsinki.fi/matkustajille/hansaterminaali_vuosaari

Helsingin seudun liikenne. 2015a. Reittiopas [viitattu 27.5.2015].

Saatavissa:[http://linjakartta.reittiopas.fi/#?x=2563696.6875&y=6677608.36](http://linjakartta.reittiopas.fi/#?x=2563696.6875&y=6677608.3675461&mapview=map&zoom=8)

[75461&mapview=map&zoom=8](http://linjakartta.reittiopas.fi/#?x=2563696.6875&y=6677608.3675461&mapview=map&zoom=8)

Helsingin seudun liikenne. 2015b. Runkolinja 560 [viitattu 27.5.2015].
Saatavissa <https://www.hsl.fi/runkolinja560>

Lammi, E. 2013. Kallahdenharjun luonnonsuojelualueen hoito- ja
käyttösuunnitelma v. 2014–2023. Ympäristösuunnittelu Enviro Oy [viitattu
15.4.2015]. Saatavissa:
http://www.hel.fi/static/public/hela/Ymparistolautakunta/Suomi/Paatostiedote/2014/Ymk_2014-05-06_Ylk_7_Pt/7ACFD5EC-C123-4DFA-A52D-DF2AD8848C0E/Liite.pdf

Liikennevirasto. 2014. Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu [viitattu:
8.4.2015]. Saatavilla: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf

Tiehallinto. 2006. Tievalaistuksen suunnittelu [viitattu 8.4.2015].
Saatavissa: http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2100034-v-06tievalaist_suunn.pdf

Vuosaari.info. 2006. Vuosaaren esihistoriaa [viitattu 21.5.2015].
Saatavissa: http://koti.mbnet.fi/~jukkah/vuosaari_esihistoria.html

Vuosaari-seura. 2015a. Ulkoilu [viitattu 21.5.2015]. Saatavissa:
<http://vuosaari.fi/tietoa-kaupunginosasta/urheilu-liikunta/ulkoilu>

Vuosaari-seura. 2015b. Vuosaaren kartanot [viitattu 21.5.2015].
Saatavissa <http://vuosaari.fi/tietoa-kaupunginosasta/vuosaari-info/kartanot>

Vuosaari-seura. 2015c. Vuosaari - kaupunki meren rannalla [viitattu
21.5.2015]. Saatavissa:<http://vuosaari.fi/tietoa-kaupunginosasta/vuosaari-info/vuosaari-kaupunki-meren-rannalla>

Ympäristöhallinto. 2013a. Maakuntakaavoitus [viitattu 19.5.2015].
Saatavissa: http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Maakuntakaavoitus

Ympäristöhallinto. 2013b. Yleiskaavoitus [viitattu 19.5.2015]. Saatavissa: http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Yleiskaavoitus

Ympäristöministeriö. 2014. Natura 2000 -verkosto turvaa monimuotoisuutta [viitattu 24.5.2015]. Saatavissa: http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Luonnon_monimuotoisuus/Luonnonsuojelualueet/Naturaalueet

Kuvien lähteet:

KUVA 1. Ilmakuva Vuosaaresta 1950 (Helsingin kaupunki. 2015. Karttapalvelu [viitattu 11.5.2015]. Saatavissa: <http://kartta.hel.fi/>)

KUVA 2. Ilmakuva Vuosaaresta 2014 (Helsingin kaupunki. 2015. Karttapalvelu [viitattu 11.5.2015]. Saatavissa: <http://kartta.hel.fi/>)

KUVA 3. Vuosaaren sillan alikulku (Aalto, J. 2015)

KUVA 4. Ulkoilureitit risteävät Meri-Rastilan länsirannassa (Aalto, J. 2015)

KUVA 5. Rannalla on itse tehtyjä nuotiopaikkoja (Aalto, J. 2015)

KUVA 6. Ramsinniementien sekä Furuborginkadun risteys (Aalto, J. 2015)

KUVA 7. Reitin sisääntuloa on vaikea hahmottaa (Aalto, J. 2015)

KUVA 8. Pitkospuut parantaisivat reitin kuljettavuutta (Aalto, J. 2015)

KUVA 9. Uutelassa on monipuolisia ulkoilureittejä (Aalto, J. 2015)

KUVA 10. Rannalta löytyy potentiaalisia alueita rantasaunoille (Aalto, J. 2015)

KUVA 11. Meri-Rastilan asukastilaisuus (Aalto, J. 2015)

Kuvioiden lähteet:

KUVIO 1. Kohdealueen sijainti (Aalto, J. 2015)

KUVIO 2. Maakuntakaava, Vuosaari (Uudenmaan liitto. 2015. Vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmä 2014 [viitattu 19.5.2015]. Saatavissa: <http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/>)

KUVIO 3. Yleiskaava 2002 (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2003. Helsingin yleiskaava 2002 [viitattu 19.5.2015]. Saatavissa: http://www.hel.fi/static/ksv/www/YK2002_fin.pdf)

KUVIO 4. Yleiskaavaluonnos 16.12.2014.(Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2014. Helsingin uusi yleiskaava. Kaupunkikaava–luonnos [viitattu 19.5.2015]. Saatavissa: http://www.hel.fi/hel2/ksv/Liitteet/2014_kaava/yleiskaavaluonnos_kartta_161214.pdf)

KUVIO 5. Ote Merellinen Helsinki teemakartasta (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2014. Helsingin yleiskaava. Merellinen Helsinki [viitattu 21.5.2015]. Saatavissa: http://www.hel.fi/hel2/ksv/Liitteet/2014_kaava/teemakartta_merellinen_251114.pdf)

KUVIO 6. Vuosaaren maankäytön suunnittelun lähtökohdat (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2014. Helsingin yleiskaava. Vuosaaren maankäytön kehittämisperiaatteet [viitattu 21.5.2015]. Saatavissa: http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-14.pdf)

KUVIO 7. Helsingin matkailijakartta 1940 (Helsingin kaupungin tietokeskus. 2015. Helsingin matkailijakartta vuodelta 1940 [viitattu 21.5.2015]. Saatavissa: <http://www.hri.fi/fi/dataset/helsingin-matkailijakartta-vuodelta-1940>)

KUVIO 8. Kasvillisuus ja eläimistö (Helsingin kaupungin ympäristökeskus, Kaupunkimittausosasto. 2010. Maisema-analyysi Helsinki)

KUVIO 9. Helsingin vihersormet (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2014. Helsingin yleiskaava. Vihersormet [viitattu 21.5.2015]. Saatavissa:

<http://www.yleiskaava.fi/2013/miten-rakentaminen-ja-virkistysalueet-sovitetaan-yhteen/vihersormet/>)

KUVIO 10. Tulvakartta (Tulvakeskus, SYKE, ELY-keskus. 2015.

Tulvakarttapalvelu [viitattu 2.2.2015]. Saatavissa:

<http://paikkatieto.ymparisto.fi/tulvakartat/SL/Viewer.html?Viewer=Tulvakarttapalvelu>)

KUVIO 11. Tärkeät lepakkoalueet (Helsingin kaupunki. 2015. Karttapalvelu

[viitattu 18.5.2015]. Saatavissa: <http://kartta.hel.fi/>)

KUVIO 12. Baanaverkko Vuosaaren alueella (Helsingin

kaupunkisuunnitteluvirasto liikennesuunnitteluosasto. 2013.

Pyöräliikenteen laatuikäävien (baanojen) verkkosuunnitelma [viitattu

18.5.2015]. Saatavissa:

http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2013/Ksv_2013-03-05_Kslk_6_EI/125C4FDB-5B96-4749-B074-93D94BA0F831/Liite.pdf)

KUVIO 13. Itäisen saariston vesiliikenne 2014 (Helsingin kaupungin

liikuntavirasto. 2014. Vesiliikenne Helsingissä 2014 [viitattu 22.5.2015].

Saatavissa: <http://www.hel.fi/static/liv/2014/vesiliikenne2014.pdf>)

Taulukoiden lähteet:

TAULUKKO 1. SWOT -analyysi (Aalto, J. 2015)

LIITTEET

- LIITE 1 Reittianalyysi
- LIITE 2 Yhdistetty reitti- ja palvelukartta
- LIITE 3 Kunnossapitokartta
- LIITE 4 Saavutettavuuskartta
- LIITE 5 Valaistuskartta
- LIITE 6 Näkymäkartta, panoraamakuvat

1. Ramsinniemi, kevät

2.a Kallahti, kevät

2.b Kallahti, kevät

2.c Kallahti, kevät

3. Kallahti, kevät

4. Skatanniemi, kevät

5. Uutela, kevät

6. Ruusuniemi, kevät

7. Aurinkolahti, kevät

8.a Kallahti, kevät

8.b Kallahti, kevät

9. Kallahti, kevät

10. Kallahti, kevät

11. Länsirannan metsä, talvi

12. Länsirannan metsä, talvi

13. Kallahti, kevät

14. Aurinkolahti, kevät

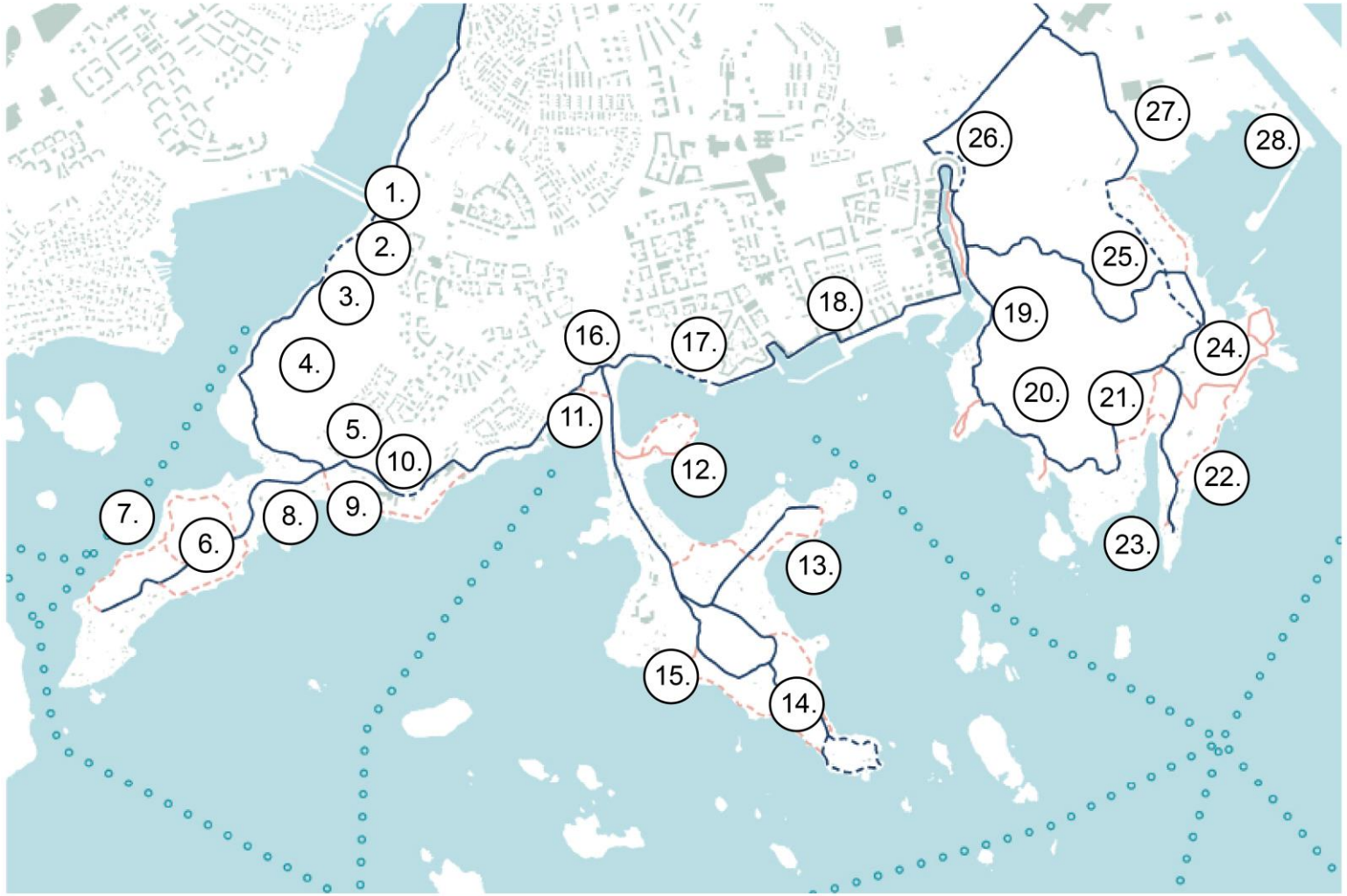
15. Aurinkolahti, kevät

16. Aurinkolahti, kevät

17. Uutela, kevät

18. Ruusuniemi, talvi

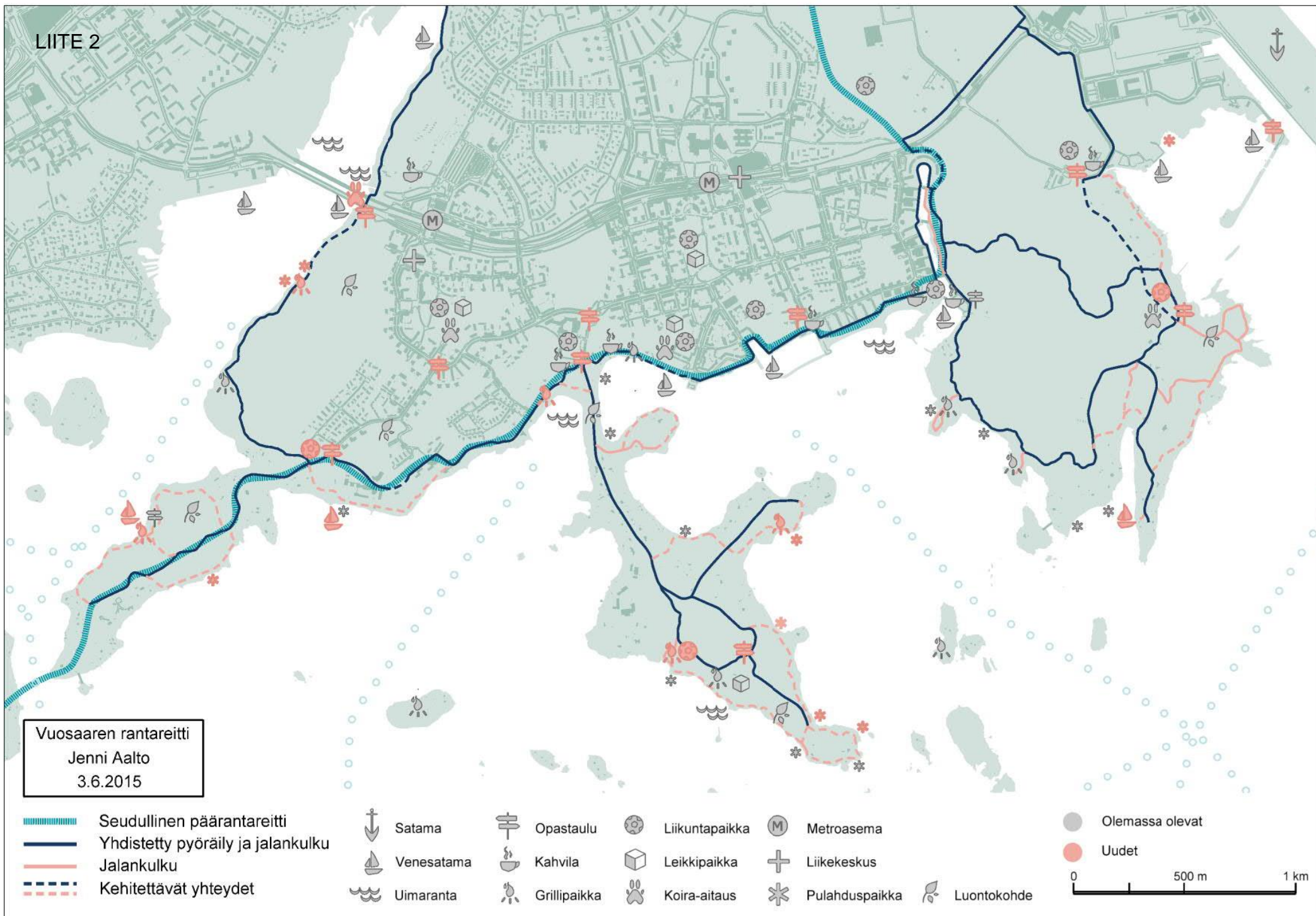
19. Kallahti, kevät







REITTIANALYYSI

Sijainti	Haasteet	Toimenpide
1	kolikko alikulku	koira-aitaus
2	epäselkeä risteys	opastaulu
3	kinttupolku	reitit kohentaminen
4	valaistustarve	valaistuksen kohentaminen
5	ei talvikunnossapitoa	kunnossapidon kohentaminen
6	nuotiopaikat	turvallinen grillipaikka
7	veteen pääsy	pulahduspaikka
8	luontokohteista tiedottaminen	luontopolku, kiintorastirata
9	opastus	opastaulu, levähdyspaikka
10	reitille tulo	Alku- ja päätepisteiden selkeytys
11	kinttupolku	reitit kohentaminen
12	opastus	opastaulu, levähdyspaikka
13	nuotiopaikat	turvallinen grillipaikka
14	veteen pääsy	pulahduspaikka
15	veneellä/kajakilla rantautuminen	rannan kohentaminen
16	melontareitit	kajakien vetoura
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		



	Sijainti	Haasteet	Toimenpide
9	Ramsinranta	reitin kulku yksityisellä tontilla valaistustarve ei talvikunnossapitoa	maanhankinta ja reitin kohentaminen valaistuksen kohentaminen kunnossapidon kohentaminen
10	Ramsinranta	polku valaistustarve ei talvikunnossapitoa	reitin kohentaminen valaistuksen kohentaminen kunnossapidon kohentaminen
11	Ramsinranta	tapahtumien järjestäminen nuotiopaikat valaistustarve ei talvikunnossapitoa	väliaikaisten toimintojen piste turvallinen grillipaikka valaistuksen kohentaminen kunnossapidon kohentaminen
12	Kallahdenniemi	kinttupolku	reitin kohentaminen
13	Kallahdenniemi	kinttupolku nuotiopaikat veteen pääsy	reitin kohentaminen turvallinen grillipaikka pulahduspaikka
14	Kallahdenniemi	kinttupolku opastus veteen pääsy	reitin kohentaminen opastaulu pulahduspaikka
15	Kallahdenniemi	toiminnallisuus nuotiopaikat	liikuntapaikka turvallinen grillipaikka
16	Kallahti	epäselkeä risteys toiminnallisuus opastus	risteysalueen kohentaminen levähdys- ja liikuntapaikka opastaulu
17	Kallahti	polku valaistustarve ei talvikunnossapitoa	reitin kohentaminen valaistuksen kohentaminen kunnossapidon kohentaminen
18	Aurinkolahti	opastus	opastaulu
19	Uutela	opastus	opastaulu
20	Uutela	valaistustarve ei talvikunnossapitoa	valaistuksen kohentaminen kunnossapidon kohentaminen
21	Uutela	kinttupolku	reitin kohentaminen
22	Uutela	kinttupolku	reitin kohentaminen
23	Uutela	veneellä/kajakilla rantautuminen	rannan kohentaminen
24	Uutela	opastus toiminnallisuus	opastaulu liikuntapaikka
25	Uutela	reitin kulku yksityisellä tontilla	maanhankinta ja reitin kohentaminen
26	Aurinkolahti	polku valaistustarve ei talvikunnossapitoa	reitin kohentaminen valaistuksen kohentaminen kunnossapidon kohentaminen
27	Ruusuniemi	toiminnallisuus veneellä/kajakilla rantautuminen	sauna rannan kohentaminen
28	Ruusuniemi	opastus	opastaulu

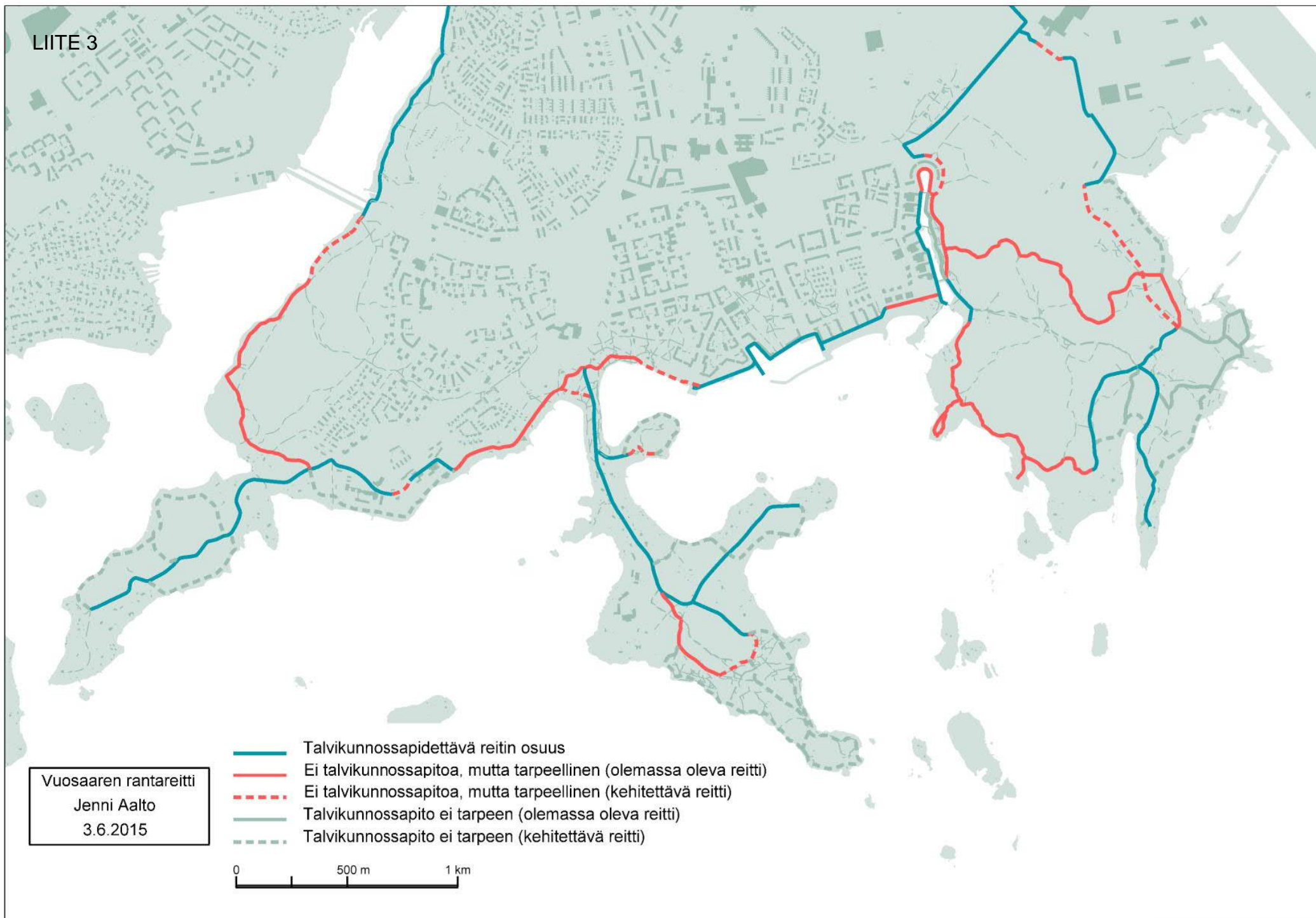


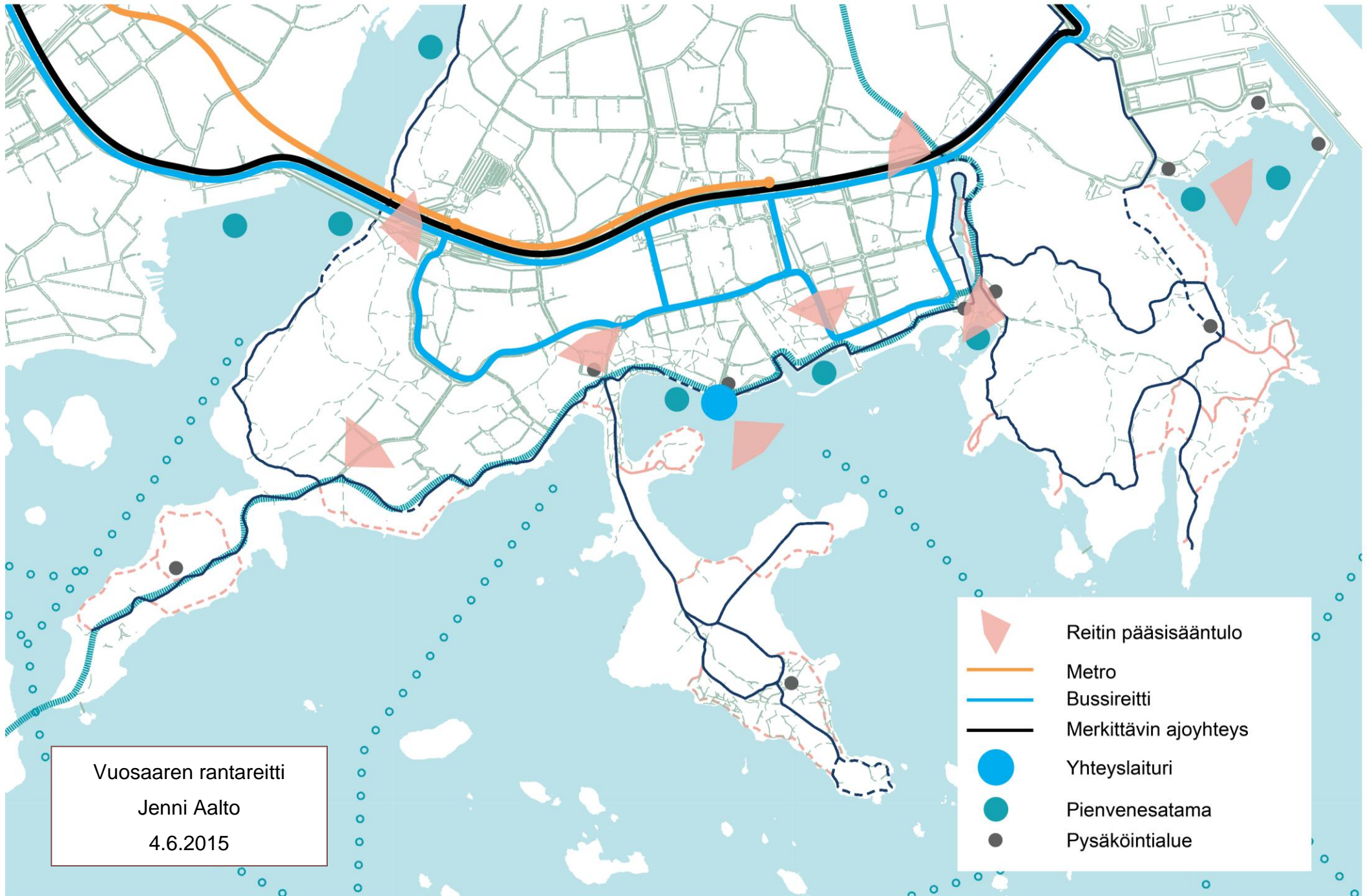
Vuosaaren rantareitti
 Jenni Aalto
 3.6.2015

-  Seudullinen päärantareitti
-  Yhdistetty pyöräily ja jalankulku
-  Jalankulku
-  Kehitettävät yhteydet

-  Satama
-  Venesatama
-  Uimaranta
-  Opastaulu
-  Kahvila
-  Grillipaikka
-  Liikuntapaikka
-  Leikkipaikka
-  Koira-aitaus
-  Metroasema
-  Liikekeskus
-  Pulahduspaikka
-  Luontokohte

-  Olemassa olevat
 -  Uudet
- 0 500 m 1 km



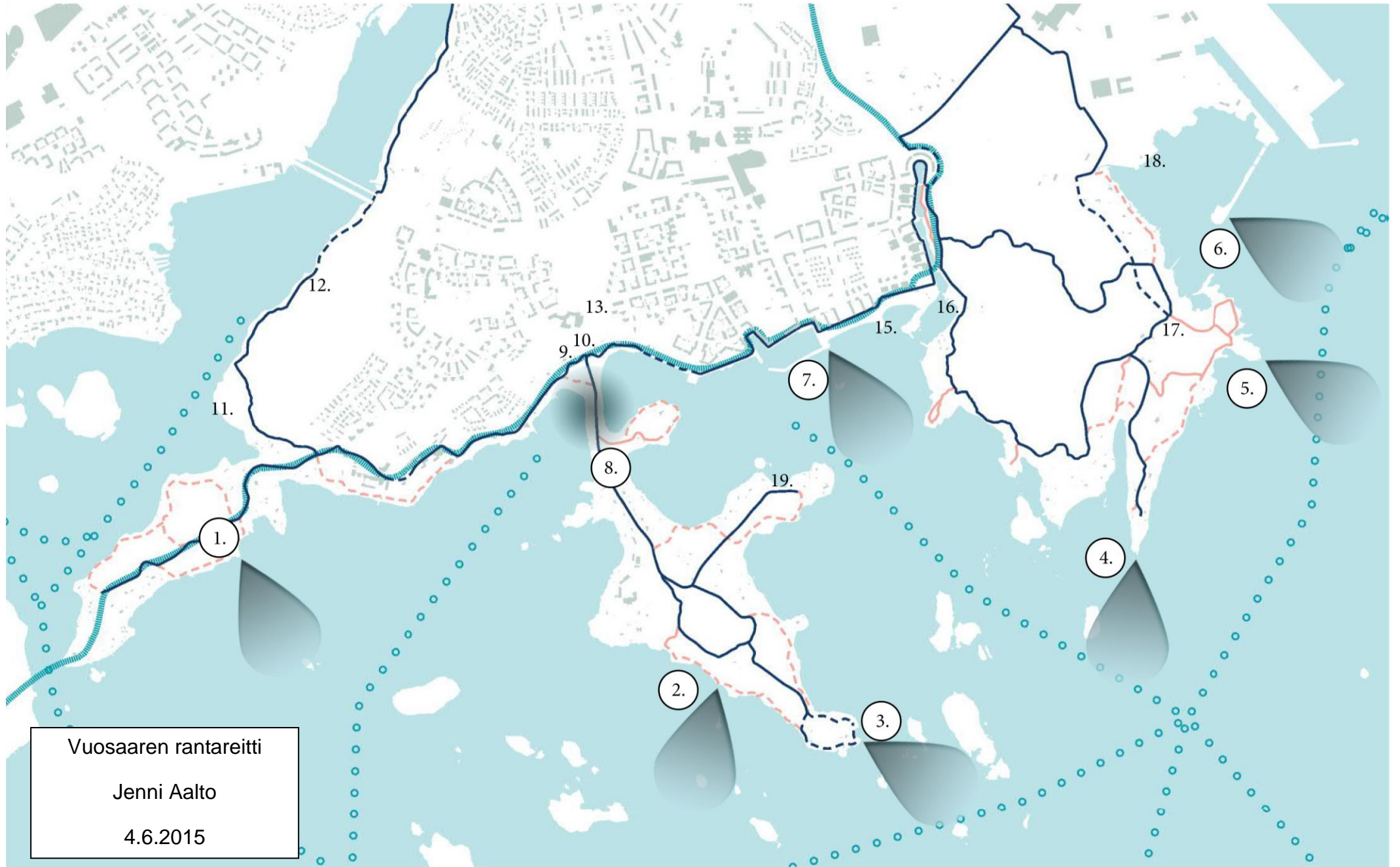


LIITE 5



- valaistu reitti lähistöllä
- - - valaistu rantareitti
- · · · · valaistustarve rantareitille

Vuosaaren rantareitti
Jenni Aalto
4.6.2015





4. Skatanniemi, kevät



6. Ruusuniemi, kevät



5.Uutela, kevät



16. Aurinkolahti, talvi



14. Aurinkolahti, kevät



15. Aurinkolahti, kevät



2c.Kallahti, kevät



3.Kallahti, kevät



2a.Kallahti, kevät



2b.Kallahti, kevät



11. Länsirannanmetsä, talvi



12. Länsirannanmetsä, talvi



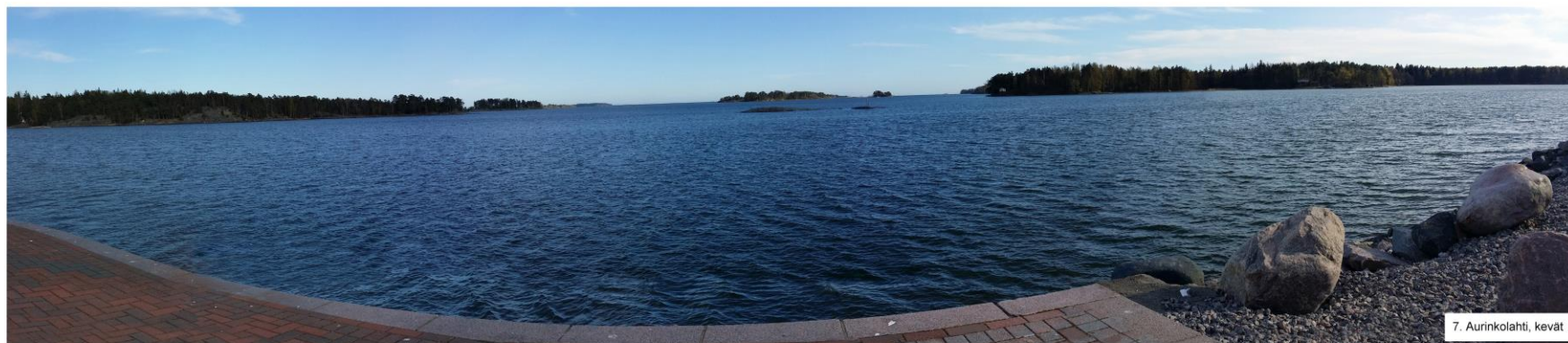
18. Ruusuniemi, talvi



8a. Kallahti, kevät



8b. Kallahti, kevät



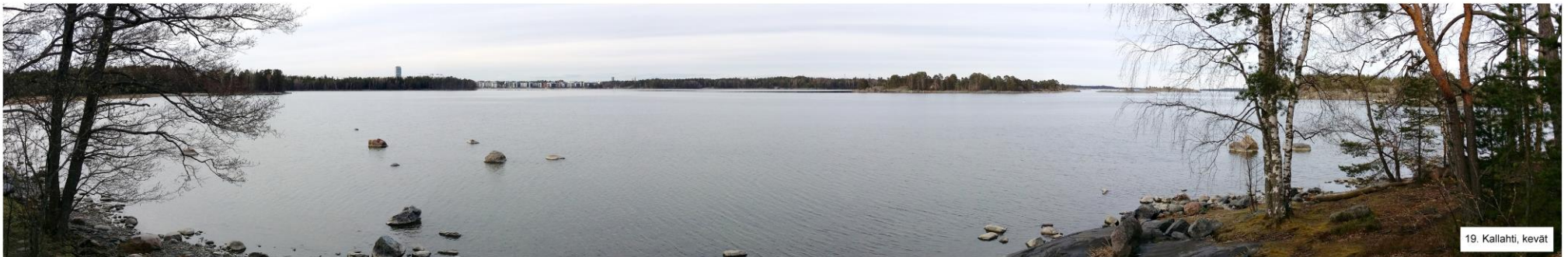
7. Aurinkolahti, kevät



1. Ramsinniemi, kevät



17. Uutela, kevät



19. Kallahti, kevät



9. Kallahti, kevät



10. Kallahti, kevät



13. Kallahti, kevät