

kaupunkisuunnittelu



Laajasalon öljysatamasta eli tulevasta Kruunuvuorenrannasta avautuvat upeat maisemat kaupungin keskusta.

KRUUNUVUORENRANTA ■ Jylhät kalliot, luonto ja kartanohistoria puistoineen ympäröivät saaristoon rajautuvaa tulevaa kaupunginosaa.

Keskustan rannoilta näkyvän Laajasalon öljysataman tilalle kohoaa ensi vuosikymmenellä kodit lähes kymmenelletuhannelle uudelle asukkaalle.

Laaditut suunnitelmat ja alueen vaihteleva maasto tarjoavat mahdollisuudet

monenlaiselle rakentamiselle. Rannan tuntumaan ja osittain veden päälle rakennettavat vesikorttelit, rinteitä myötäilevät terassitalot sekä pientaloista muodostuvat puutarhakorttelit saavat seurakseen komeiden kallioiden lo-

maan sijoitetut kerrostalot. Maisemat avautuvat Kruunuvuoren selän yli kaupungin valoihin tai Suomenlinnan majakan loisteeseen.

SIVU 4

Ratikalla tai metrolla Laajasaloon?

Kruunuvuorenrantaan ja Laajasaloon suunnitellaan suoraa joukkoliikenneyhteyttä keskustasta.

Ensivaiheessa se voisi olla raitiotie ja myöhemmin mahdollisesti metro. Raitiotie kulkisi Kruununhaasta kahden sillan kautta Korkeasaareen ja sieltä joko siltaa tai tunnelia pitkin Kruunuvuorenrantaan.

SIVU 2

Kolme vaihtoehtoa Herttoniemessä

Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymään Herttoniemessä suunnitellaan merkittäviä muutoksia, joilla parannetaan liikenteen sujuvuutta, alueen liikenneturvallisuutta ja viihtyisyyttä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen ennen kesää, minkä vaihtoehdon pohjalta hankkeessa edetään.

SIVU 6

Osallistu keskusteluun!

Laajasalon joukkoliikenne sillalle vai tunneliin? Mikä Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymävaihtoehdoista olisi paras? Molempia isoja kysymyksiä käsitellään kaupunkisuunnittelulautakunnassa touko-kesäkuun vaihteessa. Ota kantaa ja osallistu keskusteluun keskustelupalstalla osoitteessa www.hel.fi/ksv 12.5 mennessä. Keskustelusta laaditaan yhteenvedot päätöksenteon tueksi.



Havainnekuva mahdollisesta vinoköysisillasta (iso kuva) ja palkkisiltavaihtoehdosta (pieni kuva)

SILTA VAI TUNNELI? ■ Kruunuvuorenrannan suunnittelun yksi lähtökohdista on joukkoliikennetyhteyden rakentaminen Laajasalosta keskustaan. Kulkuvälineenä voisi olla raitiovaunu ja joskus tulevaisuudessa mahdollisesti myös metro.

Tavoitteena on rakentaa uusi joukkoliikennetyhteyden samaan aikaan kuin Kruunuvuorenrannan uusi asuinalue. Joukkoliikennetyhteyden rinnalla on mahdollista kulkea myös pyörällä ja jalan.

Viime vuonna tutkittiin alustavasti erilaisia reittivaihtoehtoja keskustan ja Kruunuvuorenrannan välillä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti keväällä 2007, että suunnittelua jatketaan Kruunuvuorenranta – Tervasaari – Sompasaari – Korkeasaari – Kruunuvuorenranta – Laajasalo reitin pohjalta ja luovutaan eteläisemmästä Katajanokka – Hylkysaari – Kruunuvuorenranta vaihtoehdosta. Jatkosuunnittelussa ovat mukana sekä silta- että tunnelivaihtoehdot. Lisäksi vertailuun otetaan mukaan metrovaraus.

Alustavien suunnitelmien mukaan Liisankatu rakennettaisiin raitioliikenteen reitiksi nykyisen katutilan puitteissa. Raitioliikenteen sujuminen vaatisi autoliikenteen estämistä Liisankadulta Kaisaniemenkadulle.

Tervasaarenkannas rakennettaisiin Liisankadun suoraan jatkeeksi. Raitiolinja ainoastaan sivuasi Tervasaarta ja jatkuisi Tervasaaren luoteiskulmasta läppäsillalla Sompasaareen. Toi-

nen silta veisi Sompasaaresta Korkeasaaren pohjoiskärkeen ja reitti jatkuisi siitä Korkeasaaren koillisrantaa mukailien.

Suunnitelmien mukaan Laajasaloon tulisi kolme raitiolinjaa. Myös suorat bussiyhteydet Laajasalosta Herttoniemen metroasemalle säilyvät kaikissa vaihtoehdoissa.

Lisäksi vesibussiyhteys voi täydentää valittua joukkoliikennetarkaisua.

Silta vai tunneli?

Yksi mahdollisuus on jatkaa reittiä Korkeasaaren koillisnurkasta Kruunuvuorenrantaan noin kilometrin pituisella sillalla, joka voi olla joko vinoköysi- tai palkkisilta. Sillan alikulkukorkeus on 18 metriä eli siitä pääsee purjeveneillä hyvin ali.

Toinen vaihtoehto on Kruunuvuorenselän alittava, meren pohjaan upotettava betonitunneli. Mahdollisesti myöhemmin rakennettava metroyhteys keskustasta Laajasaloon ja kenties Santahaminan voisi kulkea yhtä hyvin sillalla kuin tunnelissakin. Metro kuljisi myös Katajanokan ja Hylkysaaren välisen osuuden betonitunnelissa meren pohjassa. Helsingin liikennelaitoksen

TEKNISTÄ TIETOA

Vinoköysisilta: pituus noin 1 kilometri, pylönien korkeus 80 metriä, pääaukko 150 metriä, alikulku 18 metriä.

Esijännitetty palkkisilta: pääaukko 100 m, alikulku 18 metriä.

Betonielementtitalon: tunnelielementit ovat noin 100-120 metriä pitkiä, perustamistapa teräspaaluperustus asennuslaattoineen tai massanvaihtoon perustuva penger, raideliikennesuunnat kulkevat omilla erillisissä tunnelissa, raiteiden väliin jää 5,5 metriä leveä tunnelikäytävä kevyelle liikenteelle, korkeutta käytävällä on n. 3,5 metriä.

toiveesta on lisäksi tutkittu ns. supistettua metrovaihtoehtoa. Linjalla olisi kantakaupungissa ainoastaan kaksi asemaa, Kampi ja Esplanadi, jonka jälkeen Kruunuvuorenrannassa yksi ja Laajasalossa toinen asema. – Tämä vaihtoehto ei sisällä raitiovaunuliikennettä ja toteutuksen lykkääntyisi pidemmälle, koska ratkaisu vaatii enemmän suunnittelua ja moninkertaiset investoinnit raitiolyhteyteen verrattuna. Kannattavuus edellyttäisi myös Santahaminan rakentamista asuinalueeksi, sanoo suunnittelusta vastaava toimistopäällikkö Paavo Vuonokari Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta.

Silta näkyy ja sillalta näkee

Siltavaihtoehdon merkittävä vaikutus on sen näkyvyys maisemassa. Tätä on tutkittu havainnekuvin mm. Suomenlinnan, Katajanokan, Mustikkamaan ja Kulosaaren rannoilta. – Toisaalta sillalta avautuu upeat maisemat. Silta tarjoaa kevyen liikenteen väylällä kulkijoille ja raitiovaunumatkustajille huikeat näkymät merelle ja saaristoon. Myös upotettavan betonitunnelin katettu suaukko ja

rakennusaltaan penkereet näkyvät selkeästi ainakin Korkeasaaren suunnasta, sanoo Paavo Vuonokari.

Sillat eivät pelkästään yhdistä vaan myös erottavat, varsinkin veneilijöiden näkökulmasta. Läppäsiltöjen alikulkukorkeudet ovat samat kuin Hakaniemen ja Kulosaaren silloilla eli 7 metriä, jolloin niiden ali pääsevät lähes kaikki moottoriveneet ja vesibussit.

Tervasaaren ja Sompasaaren välistä siltaa ei raitioliikenteen vuoksi avata muille kuin Hanaasaaren voimalaitoksen hiililaitvoille ja satunnaisille kaupallisille aluksille. Purjeveneiden satamapaikkojen uudelleenjärjestelyillä voidaan korvata osittain näitä haittoja. Pohjoisrannan perinnelaivojen vapaa kulkuyhteys Kruunuvuorenselälle säilyy esteettömänä mutta sen sijaan yli 18 metriä korkeiden alusten kulku sillan pohjoispuolelle estyy.

PENELOPE SALA-SORSIMO
penelope.sala-sorsimo@hel.fi

Lisätietoja suunnitelmista: toimistopäällikkö Paavo Vuonokari p. 310 37117, paavo.vuonokari@hel.fi

ALUSTAVIA KUSTANNUS-ARVIOITA

Järjestelmävaihtoehtojen merkittävimmät erot ovat kustannusarvioissa ja vaikutuksissa maisemaan. Alustavat rakentamiskustannukset liikkimäärin: raitiolyhteys sillalla **120 miljoonaa euroa**, raitiolyhteys tunnelissa **200 miljoonaa euroa**, metroyhteys tunnelissa **400–500 miljoonaa euroa**.

HANKEEN ETENEMINEN

Järjestelmävertailua käsitellään kaupunkisuunnittelulautakunnassa **toukokuun lopussa 2008**.

Silta- ja tunnelivaihtoehtoihin voi tutustua tarkemmin kaupunkisuunnitteluviraston nettisivuilla osoitteessa **www.hel.fi/ksv** ja suunnitelmia voi kommentoida keskustelupalstalla **12.5** asti. Kommentit voi toimittaa myös kaupunkisuunnitteluviraston kirjaamoon osoitteella **Kansakoulukatu 3, PL 2100, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI**

SILTAVAIHTOEHTO



TUNNELIVAIHTOEHTO



”Siltavaihtoehdon merkittävä vaikutus on sen näkyvyys maisemassa.”

PÄÄKIRJOITUS

Muutosten kynnyksellä

Kaupunkisuunnittelulehden kaikkien aikojen toisessa numerossa keskitytään Laajasalon ja ennen kaikkea Kruunuvuorenrannan suunnitteluun. Tämä lehti jaetaan jokaiseen talouteen Laajasalon ja Herttoniemen alueella. Toivomme tämän antavan vastauksen mahdollisimman moneen Laajasalon suunnittelusta esille nousseeseen kysymykseen ja mieltä askarruttavaan asiaan. Kaupunkisuunnitteluvirasto tarjoaa runsaasti tietoa myös netissä osoitteessa www.hel.fi/ksv. Sieltä löytyy laajasti aineistoa myös Laajasalon suunnittelusta. Sivujamme kannattaa siis seurata.

Laajasalo on monella tavoin ajankohtainen alue. Kruunuvuorenrannasta on valmistunut osayleiskaavaehdotus. Laajasalon keskustaa ja sen palveluja ollaan kehittämässä. Raideyhteyden suunnittelu Laajasaloon on kiinnostavassa vaiheessa. Lisäksi suunnittelupöydällä on Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymä Herttoniemessä, jolla osaltaan pyritään tekemään Laajasalon suunnan liikennettä sujuvammaksi.

Kaikkein tärkein Laajasaloon liittyvä hanke on ilman muuta Kruunuvuorenrannan alue. Öljysataman muutto pois avaa ainutlaatuisen mahdollisuuden toteuttaa uusi kaupunginosa luonnoltaan ja maisemiltaan upeaan miljööseen. Alueelta avautuvat mahtavat näkymät Helsingin ydinkeskustaan. Kruunuvuorenranta ei ole Jätkäsaaren tai Kalasataman tavoin laakeaa satamakenttää, vaan korkeuseroiltaan vaihtelevaa saaristoympäristöä. Lisäksi alueella on lukuisia historiallisia kohteita. Kruunuvuorenrannasta on tulossa kiinnostava ja moni-ilmeinen erilaisista kerrostalo- ja pientalovaltaisista asuin ympäristöistä koostuva alue.

Rantarakentamisessa pyritään vaihtelevaan ympäristöön. Osa Haakoninlahden ja Kruunuvuoren rannoista tulee olemaan rakennettuja, osa puistorantoja. Suuri osa rannoista jää luonnonrannaksi. Tämä mahdollistaa monipuoliset virkistysmahdollisuudet. Suunnittelutyön kuluessa selvitetään myös sitä, voidaanko laivalaitureita ja öljysäiliöitä kunnostaa vapaa-aika- ja kulttuurikäyttöön. Kruunuvuorenrannasta voidaan kehittää Helsingin merellinen vapaa-ajanvieton ja matkailun kaupunginosa.

Yksi Kruunuvuorenrannan suunnittelun keskeisistä kysymyksistä on mahdollisimman hyvän joukkoliikennetyhteyden saaminen Laajasalon ja Helsingin keskustan välille. Kaupunkisuunnitteluvirastossa selvitetään parhaillaan erilaisia raideliikenteen vaihtoehtoja. Ne ovat esillä tässä lehdessä. Kruunuvuorenrannan joukkoliikennetähtöistä on tarkoitus tehdä ratkaisu vielä tämän kevään aikana. Nyt on siis hyvä aika ottaa kantaa tähän ja muihinkin Laajasalon suunnitteluun liittyviin asioihin.

Stora förändringar

Planeringen av Degerö och framför allt Kronbergsstranden är temat för det här numret av tidningen Kaupunkisuunnittelu, stadsplanering. Tidningen delas ut till alla hushåll i Degerö och Herttonäs och vi hoppas att den ger svar på frågor som har väckts bland invånarna gällande planeringen av deras närmiljö.

Degerö är på många sätt aktuell inom stadsplaneringen. Förslaget till delgeneralplan för Kronbergsstranden är färdigt, Degerö centrum och servicen där utvecklas som bäst och rälsförbindelsen till Degerö är inne i en intressant fas. Dessutom ligger korsningen mellan Borgbygarvågen och Österleden på planeringsbordet.

Kronbergsstranden är utan vidare det viktigaste projektet på Degerö just nu. När oljehamnen flyttar bort från Degerö öppnas den enastående möjligheten att förverkliga en ny stadsdel i den fantastiska kuperade miljön med utsikt mot Helsingfors centrum. Kronbergsstranden planeras för att bli en intressant helhet med olika höghus- och småhusdominerade boendemiljöer som också erbjuder mångsidiga rekreativmöjligheter.

Under våren är det meningen att fatta beslut om alternativen för kollektivtrafiken till Kronbergsstranden. Nu är alltså en bra tid att säga sin åsikt i den frågan och också gällande andra planeringsprojekt på Degerö.



TUOMAS RAJAJÄRVI
virastopäällikkö/
verkschef





Kruunuvooren rannan keskus syntyy Haakoninlahden rannalle.



Koirasaarentien varren rakennusryhmiä suunnitellaan kalliiseen maastoon.



Stansvikin kartanon alueet ovat yleisessä virkistyskäytössä ja oiva retkikohde.



Haakoninlahden aukiolta avautuu näkymä Suomenlinnaan ja merelle.

KRUUNUVUORENRANTA ■ Keskustan rannoilta näkyvän Laajasalon öljysataman tilalle kohoaa ensi vuosikymmenellä kodit lähes kymmenelletuhannelle uudelle asukkaalle.

Kruunuvooren ranta tulee poikkeamaan selvästi muista suunnitelluista vanhoista satama-alueista. Rakentaminen tulee olemaan kaupunkimaisista rakentamista ja ympäristö tekee alueesta luonnonläheisen.

Puolet öljysataman ja sen ympäristön asuinalueita tulee olemaan pientalovaltaista rakentamista ja myös kerrostalotarjonnassa pyritään luomaan uuden tyyppisiä vaihtoehtoja.

Kaupunkimaisen ydinalueen lisäksi Koirasaarentien varrella on suunniteltu esikaupunkimaisempaa aluetta ja Kaitalanteen liittävällä alueella kylämaista pientaloaluetta.

Alueelle suunnitellaan monipuolista väestörakennetta. Rakentamisessa sekoitetaan eri hallintatyyppisiä, että 40 prosenttia on vapaarahoitteisia omistusasuntoja, 40 prosenttia hitas-, asumisoikeus- tai osuomistusasuntoja ja 20 prosenttia tuettuja vuokra-asuntoja.

Myös asuntojen kokojakauma tulee olemaan monipuolinen, maku-

na on kaikkea alle 50 neliömetrin asunnoista suuriin perheasuntoihin. Tavoitteena olevan raitiovaunun yhteyden valmistuttua Kruunuvooren ranta on joukkoliikenteen käyttäjälle yhtä lähellä keskustaa kuin Kulosaari tai esimerkiksi Lauttasaari. Ratikkalinjat tuo myös nykyisin suljettuna olevan öljysataman monipuoliset ulkoilmamahdollisuudet kantakaupungin asukkaiden ulottuville. Ennen ratikkalinjan rakentamista alue voidaan yhdistää keskustaan vesiliikenteellä.

Uusia virkistysmahdollisuuksia

Noin 15 minuutin vesibussimatkan päässä keskustasta avautuu kaupunkilaisille uusi tasokas uimaranta ja runsaasti muita vapaa-ajan viettomahdollisuuksia.

Näistä tulee varmasti houkutteleva vaihtoehto vaikkapa Pihlajasaaressa tai jo ruuhkautuvalle Suomenlinnalla. Säilytettävä vanha öljysäiliö saattaisi tarjota puitteet kesäteatterille ja historialliseen kiinnostuneiden retkikohteita ovat Stansvikin kartanoalue kaivoskui-

luineen, Tullisaaren puisto ja Kruunuvooren vanhoine huviloineen.

Rakentaminen alkaa Koirasaarentien varrella

Ensimmäisen asemakaavan laadinta on alkanut Koirasaarentien varren alueella tänä keväänä ja rakentaminen voisi käynnistyä 2010 tai 2011. Tällä alueella rakentaminen on hyvin säilyneet ja kartanomaisesti varsinainen öljysataman aluetta välttämättä ja esikaupunkimaisempaa. Tavoitteena on moderni tulkinta perinteisestä esikaupungista. Rakennusryhmät pyritään sijoittamaan hienovaraisesti kalliuluonnon alueelle.

Kruunuvooren rannan keskus syntyy Haakoninlahden rajoittuvalle alueelle. Ranta rakennetaan pienimittakaavaisena ja matalana. Itäisimmällä rannasta tulee pääasiassa kerrostaloja korkeudeltaan 4–5 kerrosta. Keskusalueelle rakentuvat myös alueen tärkeimmät kaupalliset ja julkiset palvelut sekä keskeiset puistot. Näiden alueiden

asemakaavoitus alkaa myös tänä keväänä ja kaavaluonnos esitellään ensivuonna.

Kartanokulttuurin helmi

Stansvik on harvinainen esimerkki 1800-luvun alun helsinkiläisestä kesäkartanosta. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset ovat hyvin säilyneet ja kartanomaisesti kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin. Alue on julkisessa virkistyskäytössä. Kartanon rakennukset on tällä hetkellä vuokrattu Jyty Helsinki ry:lle (Julkis- ja yksityisalojen toimihenkilöliitto), joka vuokraa niitä jäsenistöilleen kesäviikko- ja viikkokäyttöön.

Asemakaavan laadinta Stansvikin alueelle alkaa keuhkilla. Lähtökohdalla on luonnollisesti alueen nykyisten arvojen turvaaminen ja varautuminen alueen lisääntyvään käyttöön. Maisema-arkkitehti Mervi Nicklenin mielestä haastavaa alueen suunnittelussa onkin se, että miten nykyistä käyttöä voidaan avata uusille käyttäjäryhmille ja mah-

dollisesti ympärivuotiseen toimintaan ja samalla huolehtia alueen nykyisten arvojen säilymisestä.

Merkittävin muutos nykytilanteeseen on ns. Uudenkylän mökkien siirtäminen Kruunuvooren rannan asuinrakentamisen alta Vanhaankylään. Kartanon pihapiiriin osoitetaan pienimuotoista lisärakentamista sellaisille paikoille joissa on aikaisemminkin ollut rakennus. Tavoitteena on mahdollistaa paremmat palvelut alueella sekä edesauttaa ympärivuotista käyttöä. Tahvonlahdenniemen länsirannalle kaavailaan myös melontakeskusta sekä saunakylää. Kaavan laadinnan lähtökohdalla esitellään asukastilaisuudessa toukokuussa ja kaavaluonnos valmistuneena asukkaiden arviotavaksi vuodenvaihteessa.

JUHA-PEKKA TURUNEN
juha-pekkka.turunen@hel.fi

Lisätietoja suunnittelusta:
Projektipäällikkö Riitta Jalkanen,
p. 310 37293, riitta.jalkanen@hel.fi



Kruunuvooren rannan osayleiskaavan havainnekuva.

LUVUT
rantaviivaa: n. 6 km
asukkaita: 10 000
työpaikkoja: 700–800
pinta-ala: 200 ha josta rakennetaan 100 ha, viheralueiksi jää 100 ha
matka-aika: bussilla ja metrolla keskustaan noin 30 min
etäisyys: vesiteitse Kauppatorilta n. 3 km

AIKATAULU

2008–2009 osayleiskaavaehdotus valtuustoon
2009 Koirasaarentien asemakaavaehdotus
2009 Stansvikin asemakaavaehdotus
2010 Haakoninlahden pohjoisosan ja Hopea-



kaivoksen asemakaavaehdotus
2010 loppuun mennessä öljy-yhtiöiden poistuttava alueelta
2010–11 rakentaminen Koirasaarentien varsialueelle alkaa
2011 katujen ja kunnal-

listekniikan rakentamisen alkaa öljysataman alueella
2012 asuntorakentamisen öljysataman alueella alkaa
2025 arviolta koko alue valmis

”Alueesta suunnitellaan houkutteleva vapaa-ajan kohde”

Kruunuvooren rannasta tulee paikka, johon muutkin kuin alueen asukkaat haluavat tulla. Alueen suunnittelijat näkevät Kruunuvooren rannan monipuolisena ja luonnonläheisenä asuinalueena, joka vetää helsinkiläisiä vapaa-ajan viettoon.

Kruunuvooren ranta voisi olla vaihtoehtoinen retkikohde Suomenlinnalla ja Pihlajasaaressa, arkkitehti Elina Ahdeoja hahmottelee.

Riitta Jalkanen on ollut Kruunuvooren rannan projektipäällikkönä viisi vuotta ja arkkitehti Elina Ahdeoja tuli mukaan syksyllä. Projektissa on mukana myös arkkitehti-harjoittelija Tyko Saarikko, joka tekee työn ohella diplomityötä.

Suunnittelijoiden työtavaksi on muodostunut tiivis studio-mainen työskentely. Päivittäisen vuorovaikutuksen lisäksi ryhmä kokoontuu kerran viikossa puimaan esille nousseita ongelmia ja keskustelemaan tavoitteista ja menettelytavoista.

Suunnittelijat tuovat esille omia näkemyksiään ja jokaisesta työntekijästä jää jonkinlainen jälki lopputulokseen, esimerkiksi yhdestä kesäharjoittelijasta jäi muistoksi tienlajauksen muutos, Jalkanen kertoo.

Maaston muodot edellyttävät uudenlaista rakentamista

Jalkanen on ollut mukana projektin alusta asti ja toteaa, että suunnittelun perusajatukset ovat pysyneet samoina, mutta kehittyneet paljon. Alueen lähtökohdat: näkyvät, vaihteleva kalliainen maasto, merellinen luonto ja myös alueella



Kruunuvooren rannan suunnittelun ydintimiä arkkitehti Elina Ahdeoja, projektipäällikkö Riitta Jalkanen ja arkkitehti-harjoittelija Tyko Saarikko.

olevat rakenteet on otettu paremmin huomioon.

Suunnittelijat ovat selvästi innoissaan suunnittelukohteestaan.

Kohde on loputtoman kiinnostava ja se näkyy melkein joka paikasta Helsingissä, Ahdeoja kuvailee.

Fantastisen hieno paikka ja hyvä vaihtoehto keskusta-alueelle, vaikka ollaan maanteitse kymmenen kilometrin päästä keskustasta psykologinen yhteys keskustaan on vahva. Aina kun katson aluetta keskustasta, mieleni on se tulella näyttämään tulevaisuudessa, Jalkanen sanoo.

Saarikkoa kiehtoo alueen topografia, joka korkeuseroineen on ainutlaatuinen Helsingissä, ja se, että alueelle on tarkoitus suunnitella uudenlaista kerrostaloasumista.

Saarikon työ projektissa on painottunut erityisesti asioiden visualisointiin ja perspek-

tiivikuvien piirtämiseen.

Jo maan muodot edellyttävät erityisiä ratkaisuja rakentamisesta, Saarikko toteaa.

Kolmen suunnittelijan ydinyhteyden lisäksi Kruunuvooren rannan suunnittelussa on mukana eri alueiden asiantuntijoita.

Ehdota toimintaa Kruunuvooren rantaan
Kruunuvooren rantaan on suunnitella tiloja erilaista vapaa-ajan toimintaa varten ja suunnittelijat haluaisivatkin ehdotuksia ja yhteydenottoja tähän liittyen. Vanhoille öljysäiliöille tai muille rakenteille otetaan vastaan ideoita.

Nyt on hyvä aika ilmaista halu tulla toimimaan Kruunuvooren rantaan. Nyt voimme varautua siihen suunnitelmassa, Jalkanen painottaa.

HANNA PALO
hanna.palo@hel.fi

LIIKENNE ■ Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymään suunnitellaan isoja muutoksia.

Herttoniemeen ja Laajasaloon suunnitellut ja osittain toteutetut maankäytön muutokset kasvattavat liikennemääriä. Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymään suunnitellaan merkittäviä muutoksia, joilla parannetaan liikenteen sujuvuutta, alueen liikenneturvallisuutta ja viihtyisyyttä.

Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymästä on tehty Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa kolme vaihtoehtoista suunnitelmaa.

VAIHTOEHTO A

Vaihtoehdossa A liikennekatkaisuun yksi merkittävä piirre on nykyisen liikenneympyrän kohdalle ja tasolle sijoittuva kävelykansi, jossa kevyt liikenne ei risteä lainkaan ajoneuvoliikenteen kanssa Herttoniemenrannan ja metroaseman välillä.

Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymä on toteutettu osittain kolmitasoisena. Linnanrakentajantien alle sijoittuva tunneliyhteys käyttää Laajasalon suunnan ja Helsingin keskustan välinen liikenne.

Laajasalosta itään tai metroasemalle suuntautuva liikenne ohjataan Linnanrakentajantien katutasolle.

Metroasemalta pääsee lisäksi keskustaan Kipparlahden kautta rakennettavaa uutta katuyhteyttä pitkin.

Linnanrakentajantielle sijoittuu kaksi ramppiyyhteyttä Laajasalon ja keskustan väliseen tunneliin. Suunnittelijankatua jatketaan sillalla Itäväylän yli. Liittymässä on ramppiyyhteydet kaikkiin suuntiin Itäväylälle. Liittymä palvelee erityisesti Herttoniemen yritysalueita sekä Länsi-Herttoniemen yhteyksiä itään ja länteen.

Liikenteellisen sujuvuuden takaamiseksi liittymien väliin rakennetaan lisäksi Itäväylän molemmiin puoliin rinnakkaiskatut.

paikallisliikenne, joka suuntautuu Itäväylältä Länsi-Herttoniemeeseen, Herttoniemenrantaan, Roihuvuoreen ja Tammisaloon. Suunnittelijankatua jatketaan sillalla Itäväylän yli mutta ramppiyyhteydet ovat tässä vaihtoehdossa ainoastaan idän suuntaan. Länsisuunnan rammit liittyvät Linnanrakentajantien liikennemäärät vähenevät merkittävästi mutta alustavissa kustannusarvioissa on otettu huomioon vain idän suuntaan.

Tässä vaihtoehdossa Linnanrakentajantien liikennemäärät vähenevät merkittävästi mutta alustavissa kustannusarvioissa on otettu huomioon vain idän suuntaan.

VAIHTOEHTO C

Vaihtoehto C on toteutettu kahteen tasoon. Linnanrakentajantien alle sijoittuva tunneli käyttää Helsingin keskustan ja Laajasalon välinen liikenne. Tunneli ilman liittymää on liikenteellisesti selkeä ja sujuva.

Linnanrakentajantien rammit keskusta säilyvät nykyisellään ja idänpuoleiset rammit yhtyvät Suunnittelijankatuun. Jaettu liittymä jakaa liikennettä tasaisemmin ja johdonmukaisemmin Herttoniemen katuverkolle. Jäätty liittymä jakaa liikennettä tasaisemmin ja johdonmukaisemmin Herttoniemen katuverkolle. Jäätty liittymä jakaa liikennettä tasaisemmin ja johdonmukaisemmin Herttoniemen katuverkolle.

Kustannuksiltaan C on jonkin verran halvempi kuin A. Verrattuna vaihtoehtoon A Linnanrakentajantiellä on vain yksi ramppiyyhteyksi tunneliin.

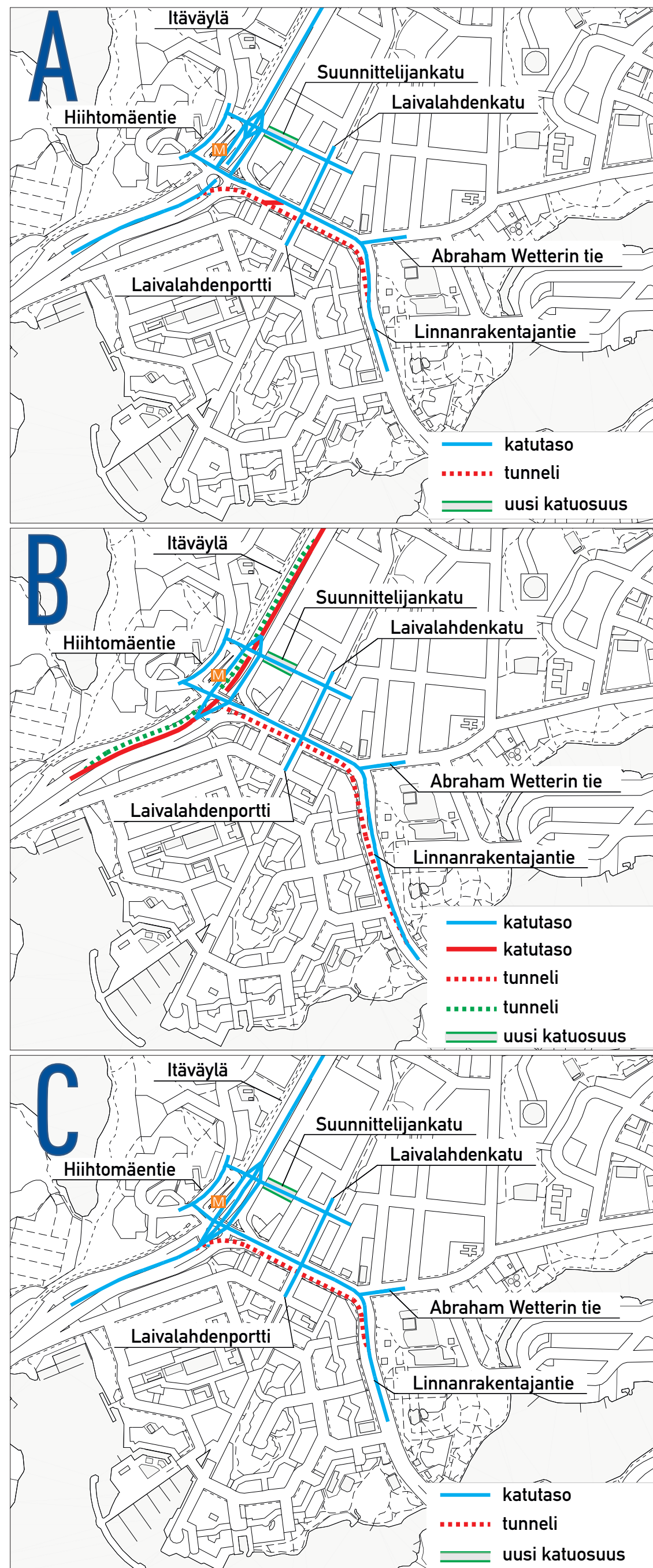
Vaihtoehdot A ja C voidaan toteuttaa useassa rakennusvaiheessa. Joka tapauksessa rakentaminen on suurimittakaavaista ja vaikuttaa merkittävästi liikenneympäristöön.

PENELOPE SALA-SORSIMO
penelope.sala-sorsimo@hel.fi

Lisätietoja suunnitelmista:
toimistopäällikkö **Katriina Baarman**
p. 310 37125, katriina.baarman@hel.fi

■ KESKUSTELUPALSTA ERI VAIHTOEHDOSTA

Vaihtoehdot on tarkoitus esittää kaupunkisuunnittelulautakunnalle vielä ennen kesälomaa. Kaupunkisuunnitteluvirasto toivoo saavansa asukkaiden mielipiteitä suunnitelmista toukokuussa avattavan julkisen keskustelupalstan kautta.



LAAJASALON KESKUSTA ■ Laajasaloon on suunniteltu uusi keskus 1970-luvun alussa rakennetun ostoskeskuksen viereen. Uuden keskuksen rakentaminen mahdollistaa toimivammat liikennejärjestelyt ja ympäristön kehittämisen.



”Laajasalon kirkko seurakuntasaleineen on hieno rakennus ja jos sitä vastapäätä saataisiin uusi kirjasto niin se olisi loistava juttu”.

arkkitehti Inga Kähre-Maury

Uusi keskus on suunniteltu Laajasalon nykyisen ostoskeskuksen viereen.

Tässä ratkaisussa on se erittäin hyvä puoli, että vanhat palvelut säilyvät kunnes uudet on olemassa, alueen kaavoittaja arkkitehti Inga Kähre-Maury kertoo.

Kauppakeskuksen pääsisäänkäynti tulee Haltiamännyn torin kohdalle. Rakennuksen pituussuunnassa on sisäinen kauppakäytävä, jonka länsipuolelle tulee kaksi markettia ja itäpuolelle erikoisliikkeitä uuden Yliskylän puistokadun varaan.

Keskuksen autopaikoista 220 on kellarissa ja rakennuksen päädyissä on yhteensä noin 50 maantasaipaikkaa. Ajo autopaikoille ja huoltopihalle on Kuvernöörintieltä, joka siirretään uuden keskuksen tieltä Laajasalontien varaan. Yliskylän puistotietä käyttävät pääosin jalankulkijat, pyöräilijät ja julkinen liikenne.

Kiiltomadonpolku säilyy kevyen liikenteen raitina, samoin Muurahaispolku Yliskylän puistokadun osana. Huoltoasema jää lähes nykyiselle paikalleen.

Kauppakeskuskorttelin eteläpään on varattu tilaa julkisille palveluille, mahdollisesti uutta kirjastoa varten.

4–7 kerroksisia asuintaloja

Nykyisen ostoskeskuksen tilalle suunnitellaan 4–7 kerroksisia asuintaloja noin 400–500 asukkaalle.

Uusia taloja esitetään myös Reposalmentien eteläpuolelle noin 250 asukkaalle.

Laajasalontien itäpuolelle on

suunniteltu rinnetaloja ja länsipuolelle 2–5 kerroksisia taloja.

Kauppakeskus liittyy katuverkoon Kuvernöörintien kautta niin, että asuntokaduille ja keskuksen ei muodostu läpikulkuliikennettä.

Alueen pohjoisosassa varaudutaan kiertoliittymään, jolla Kuvernöörintielle saataisiin kaksisuuntainen liittymä Laajasalontien. Joukkoliikenne ja kevyt liikenne ohjataan uudelle Yliskylän puistokadulle keskuksen itäpuolelle. Laajasalontien ja Koirasarentien risteys voidaan toteuttaa kiertoliittymänä.

Laajasalon uusissa liikennekatkaisuissa on ennakointi Kruunuvoorenrannan toteutumisen mukaan tuoma liikenne, ja ne toteutetaan vaiheittain.

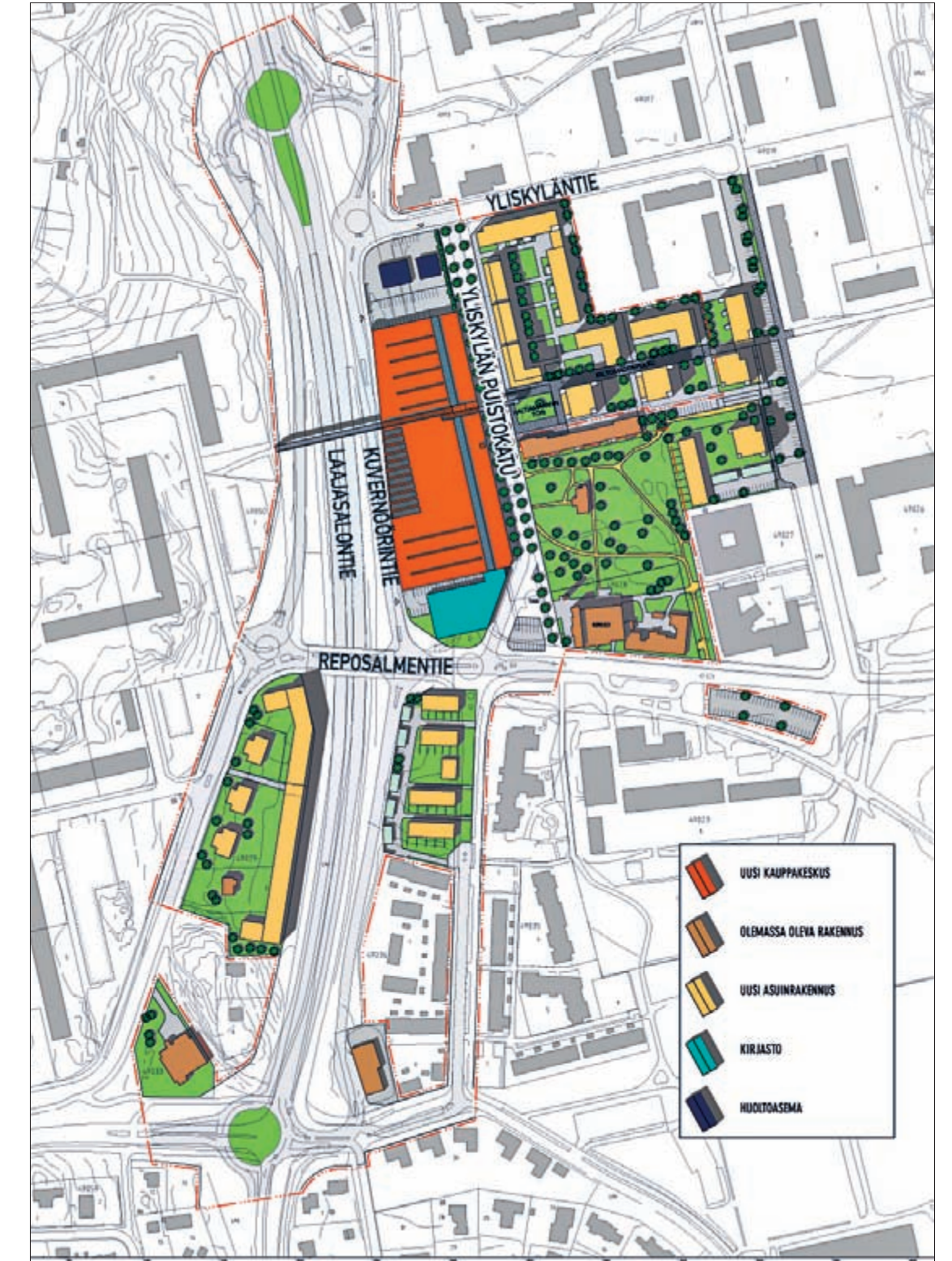
Kruunuvoorenrannan liikennekatkaisut saattavat tuoda Laajasaloon myös ratikkayhteyden.

No, jos Kruunuvoorenrannan kautta pääsee suoraan Helsingin niemelle niin sehän on iso asia, Inga Kähre-Maury toteaa.

Laajasalolaiset ottavat kantaa

Laajasalolaiset osallistuvat aktiivisesti alueensa suunnitteluun. Tähtäin keskuksen kaavaa on tehty hyvässä yhteistyössä laajasalolaisen ja Laajasaloseuran kanssa. Asukastilaisuuksissa on ollut runsaasti väkeä. Rakentamisen aikataulu riippuu kaavan hyväksymisestä.

Uusi keskus Laajasaloon voitaneen rakentaa 2010-luvun alkupuoliskolla, Inga Kähre-Maury arvioi.



Muuta ajankohtaista

Laajasalossakin on tullut ajankohdaksi selvittää voiko 0,2 tehokkuuden alueita vähän tiivistää, mihin se johtaisi ja onko sillä kannatusta. Vastaavia selvityksiä on tehty monessa kaupunginosassa ja alueille on laadittu yhtenäisiä ohjeita lisärakentamisesta.

Degerön kartanoalueen kaavaa tarkistetaan siten, että uusi asemakaava sallii asumiskäytön ja kartanoalueen suojelumääräyksiä tarkennetaan. Kaava on vasta aloitusvaiheessa.

Lämpökeskuksen sijoittamista Gunillantien varaan entiselle lämpökeskustontille selvitetään. Helsingin Energian suunnitelmassa on huippu- ja varalämpökeskus, jon-

ka käyttöaika ajoittuu pakkaskaudelle ja on tyypillisesti noin kolme viikkoa vuodessa. Rakennuksesta on suunniteltu moderni ja ympäristöön hyvin sulautuva. Helsingin Energian tarveselvityksen mukaan lämpökeskuksen tulisi olla käytössä lämmityskaudella 2012–2013.

Keski-Jollaksen pohjoiskärjessä Vator Oy:n alueen muuttaminen asuinkäyttöön on edennyt. Hyväksytyssä asemakaavassa kortteli on pientalovaltainen. Rannan lähellä talot olisivat kaksikerroksisia ja rinteessä pääosin kolmikerroksisia.

Hevossaaren länsiosan asemakaavaa on tarkasteltu korkeajännitejohdon poistumisen takia. Yhden tontin rakennusoikeutta on nos-

tettu ja muiden kaavamääräyksiä täsmennetty.

Yliskylänlahden ranta-alueen asemakaavaa täsmennetään. Arvokkaat rakennukset puistossa suojellaan, niihin liittyvät pihalueet määritellään ja alueen polut merkitään kaavaan. Tämän kaavan käsittelyprosessi on vielä kesken.

HELENA ROSCHIER
helena.roschier@hel.fi

Lisätietoja suunnitelmista:
Kaavoitus: arkkitehti Inga Kähre-Maury, p. 310 37326, inga.kahre-maury@hel.fi
Liikennesuunnittelu: diplomi-insinööri Eeva Sutela, p. 310 37424, eeva.sutela@hel.fi

URBANT NÄRA NATUREN ■ Byggandet av Kronbergsstranden kommer att vara urbant men den unika miljön gör området naturnära.

Hälften av bostadsområdet är småhusdominerat byggande och även i höghusutbudet eftersträvar man att skapa höghusalternativ av ny typ. Byggandet blandas så att 40 procent är fritt finansierade ägarlägenheter, 40 procent hitas-, bostadsrättslägenheter eller delägarbostäder och 20 procent subventionerade hyresbostäder.

Då spårvägsförbindelsen blivit färdig ligger Kronbergsstranden lika nära Helsingfors centrum för kollektivtrafikens användare, som till exempel Drumsö. De mångsidiga möjligheterna till friluftsliv blir då också tillgängliga för invånarna i innerstaden. Kronbergsstranden får bland annat en högklassig simstrand och övriga möjligheter till fritidsaktiviteter.

Börjar vid Hundholmsvägen

Arbetet på den första detaljplanen som gäller området kring Hundholmsvägen har inletts i vår och byggandet torde kunna påbörjas 2010 eller 2011.

På det här området är byggandet mindre tätt och mer förortsbetonat än på själva oljehamnsområdet. Naturen bevaras oförstörd så nära byggnadsgrupperna som möjligt, så att gränsen mellan det byggda och naturen är mycket tydlig och skarp.

Kronbergsstrandens centrum uppstår vid stranden av Håkansviken. Vid stranden är husen lägre och in mot land blir det huvudsakligen höghus i fyra eller fem våningar.

På centrumområdet byggs också den viktigaste kommersiella och offentliga servicen och de centrala parkerna. Detaljplaneringen börjar i vår och detaljplaneutkastet presenteras nästa år.

Stansvik – en herrgårdspärta

Även i Stansvik börjar detaljplaneringen i vår. Utgångspunkten är att skydda de värden området i dag har och samtidigt att förbereda en ökad användning av området.

Den största förändringen av nuläget är flyttningen av stugorna från Uusikylä till Vanhakylä då byggandet av Kronbergsstrandens bostadsområde börjar.

Utgångspunkterna för uppgörandet av planen presenteras på ett invånarmöte i maj och till årsskiftet torde planutkastet vara färdigt att bedömas av invånarna.



Kronbergsstrandens naturnära karaktär skall bevaras också efter att byggandet inleds. Närheten till stadens centrum som skall nås med spårvagn och eventuellt i ett senare skede med metro kommer antagligen att göra området mycket attraktivt.



I kanalkvarteren är byggandet direkt anknutet till vattnet.



De gamla oljehamnsbyggnaderna skall tas till användning i parkerna.



Vägen till Stansvik gård bjuder på naturupplevelser.

Tilläggsinformation:

projektchef **Riitta Jalkanen**
tel. 310 37293, riitta.jalkanen@hel.fi

Borgbyggarvägens korsning förändras

Då Kronbergsstranden byggs ökar trafikmängderna i Hertonäs.

De planerade förändringarna i korsningen av Österleden och Borgbyggarvägen strävar till att förbättra trafikens smidighet, trafiksäkerheten och trivselen.

Tre alternativa planer har gjorts upp för

korsningen. De tre alternativen kan förverkligas i flera skeden. I alla tre fall är byggandet av stora dimensioner och påverkar trafikmiljön i betydande grad.

Alternativen skall presenteras för stadsplaneringsnämnden i slutet av maj i år. Stadsplaneringskontoret hoppas få ta del av invånarnas åsikter om planerna på vår diskussionskanal innan 12.5 på adress www.hel.fi/ksv.

Med spårvagn till Degerö

I samband med planeringen av Kronbergsstranden utreds byggandet av en direkt kollektivtrafikförbindelse från Degerö till Helsingfors centrum.

Stadsplaneringsnämnden beslöt våren 2007 att planeringsarbe-

tet fortsätter på ruten Kronohagen – Tjärholmen – Sumparn – Högholmen – Kronbergsstranden – Degerö. Både ett tunnelalternativ och ett broalternativ är med. Dessutom tas en reservering för metron med som jämförelseobjekt.

I begynnelsekedet skulle trafiken kunna skötas med spårvagn, i framtiden kanske rentav med metro-

Längs kollektivtrafikleden kan man även ta sig fram med cykel eller till fots. Enligt planerna skulle Degerö få tre spårvägslinjer. De direkta busslinjerna från Degerö till Hertonäs metrostation skulle bevaras oförändrade i alla tre alternativen. Dessutom kan en sjöbussförbindelse komplettera den kollektivtrafiklösning som valts.