



Myllypuron täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteet

selostus

luonnos 23.6.2015



Suunnitteluperiaatteiden valmistelu

Helsingin kaupunki

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto:

arkkitehti Mikko Näveri

toimistopäällikkö Anri Linden

liikenneinsinööri Jussi Jääskä (liikennesuunnittelu)

diplomi-insinööri Raila Hoivanen (teknillistaloudellinen suunnittelu)

maisema-arkkitehti Mari Soini (ympäristö)

suunnitteluavustaja Jaana Collanus

TIIVISTELMÄ

Suunnitteluperiaatteet määrittelevät alueen tulevan täydennysrakentamisen tavoitteet, osoittavat mahdollisia uuden maankäytön alueita nykyisten tonttien ulkopuolelta ja linjaavat mahdollisia käytötarkoitusten muutoksia. Suunnitteluperiaatteisiin on lisäksi koottu periaatteellisen tason suunnitteluohjeita ja tutkittavia kehityskohteita. Suunnitteluperiaatteet ohjaavat myöhemmin tapahtuvaa asemakaava- ja liikennesuunnittelua, joissa suunnitteluratkaisut tarkentuvat.

Suunnitteluperiaatteet koostuvat selostuksesta sekä karttaliitteistä, joihin selostuksessa viitataan.

JOHDANTO

Miksi täydennysrakentamista?

Täydennysrakentamisen etuja voidaan tarkastella kolmella eri mitakaavatasolla.

Kaupungin tasolla tarkasteltuna täydennysrakentamisen hyödyt ovat kiistattomat: alueilla on jo infrastruktuuri, palvelut ja yhteydet, joten rakentamisesta syntyy vähemmän yhdyskuntataloudellisia kustannuksia – toisin kuin kokonaan uusilla alueilla. Täydennysrakentamisikään ehtineillä asuinalueilla on yleensä etuna hyvät perustamisolosuhteet sekä puhdas maaperä. Täydennysrakentamalla voidaan kohentaa alueiden imagoa ja turvata niiden elinvoimaisuutta, samalla vähentäen painetta rakentaa viheralueille.

Kaupunginosatasolla tarkasteltuna täydennysrakentaminen ylläpitää asukasmäärää ja palveluita. Täydennysrakentaminen saa parhaimmillaan aikaan merkittävää väestökehitystä ja toivottua dynamiikkaa etenkin esikaupunkialueilla. Täydennysrakentamisen avulla voidaan säilyttää lähipalvelut sekä monipuolistaa alueen asuntokan-

taa. Uudistuva rakennuskanta myös lisää alueen ajallista kerroksellisuutta.

Taloyhtiötasolla tarkasteltuna lisärakentamisella voidaan rahoittaa esimerkiksi korjaamiskustannuksia. Aasukat voivat osallistua täydennysrakentamishankkeeseen hyvinkin konkreettisesti. Täydennysrakentamisella voidaan toteuttaa esim. haluttuja ullakkoasuntoja, suurempia perheasuntoja tai vaikkapa parvekkeellisia yksiöitä. Asuntojen ja pihajärjestelyiden esteettömyyteen voidaan kiinnittää erityistä huomiota. Yleinen asumistaso nousee samalla kun rakennusten energiatehokkuus paranee. Palvelujen saavutettavuuden kannalta täydennysrakentamisen hyödyt ovat kaksitasoiset: entisten asukkaiden palvelut säilyvät uusien asukkaiden myötä ja uudet asukkaat pääsevät heti palveluiden äärelle.

Täydennysrakentaminen on yksi valmisteilla olevan yleiskaavan tärkeistä teemoista. Yleiskaavan tavoitteena on tasapainoinen kaupunkikehitys. Kaavan mitoitus sallii kaupunkirakenteen täydentymisen jatkosuunnittelun kautta kaikilla alueilla. Strategian mukaan täydennysrakentamista tulisi painottaa erityisesti sellaisiin paikkoihin, jossa ne hyötyvät tehokkaista joukkoliikenneyhteyksistä ja liisäävät paikallisten palveluiden kysyntää. Tiivis, joukkoliikenneyhteyksiin tukeutuva yhdyskuntarakenne on yksi yleiskaavan lähtökohdista. Karkean arvion mukaan noin 1/3 ennustetusta kaupungin väestönkasvusta tulisi pyrkiä toteuttamaan täydennysrakennuskohteina. Niinpä valmisteilla olevassa yleiskaavassa on aikaisemmista yleiskaavoista poiketen mitoittavia merkintöjä ja määräyksiä. Myllypuron täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteet pyrkivät vastaamaan valmisteilla olevan yleiskaavan asettamiin odotuksiin ja haasteisiin.

Suunnittelun haasteita

Myllypuron kaltainen, modernististen suunnitteluoppien mukaan rakennetun lähiön oli suunnitteluhetkellään tarkoitus olla lopulliseen muotoonsa hiottu vastaus käsillä olevaan 15000 asukkaan asuttamiseen liittyvään kysymykseen. Avoin ja rakentamaton, kasvillisuuden peittämä tila kappalemaisten rakennusten välissä ei ollut

1960-luvulla työskennelleiden suunnittelijoiden mielessä potentiaalista, näköpiirin ulkopuolella olevan tulevaisuuden täydennysrakentamisen aluetta. Niinpä alueelle ominainen rakeisuus ja monin paikoin "irrationaalinen" kiinteistörajojen sekamelska tuntuu alkuun vastustelevalle kaikkea täydentämisen yrityksiä. Alueen täydentämistä ja tiivistämistä ei ole sen helpompaa lähestyä akateemisenä, kaupunkirakennustaiteellisenä pulmana kuin asukkaiden välittömiin olosuhteisiin vaikuttavana käytännön haasteena. Alueen vehreään viihtyisyyteen ja maisemalliseen komeuteen liittyvät arvot ovat kiistattomia.

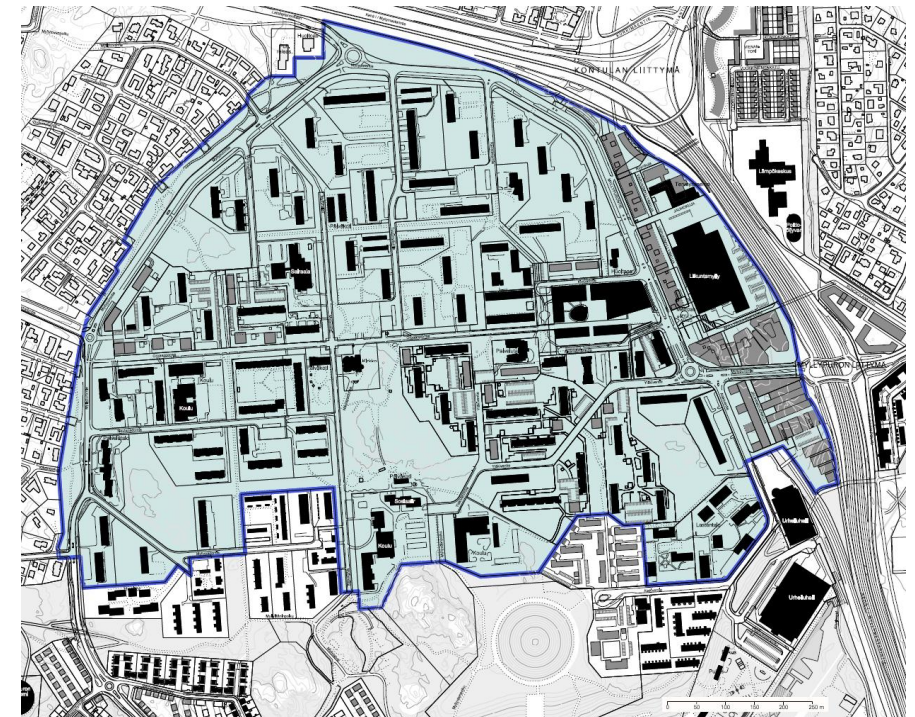
1960-luvun optimiajattelusta on sittemmin irtauduttu ja kaupungin orgaaninen kasvu ja sisältä päin tiivistyminen nähdään jälleen mahdollisena ja jopa ihanteellisena. Merkittävistä haasteista huolimatta Myllypurossa on ostarin alueen viimeaikaisen rakentamisen kautta osoitettu tiivistävän rakentamisen olevan mahdollista ilman olevien arvojen radikaalia haastamista. Lähtökohtana olevaa väljyyttä voidaan hyvällä suunnittelulla hyödyntää alueen elinkelpoisuutta kehittävään ja monella tasolla taloudellisesti järkevään täydennysrakentamiseen.

Suunnitteluperiaatteissa ehdotetaan alueen kaavallisen perusrakenteen tiivistämisen lisäksi uusia perusrakenteita: Myllypurontien urbanisointi on yksi suunnitteluperiaatteiden tavoitteista, joka mahdollistaa täydentämisen tehokkuuden nostamisen, alueelle uusien rakennustyyppien toteuttamisen ja samalla Myllypurontien muuttamisen nykyisestä, maantiemäisestä ympäristöstä entistä monipuolisemmassa käytössä olevaksi kaupunkimaiseksi kaduksi. Myllypurontien varren rakentamiseen liittyvät ehdotukset haastavat alkuperäisen asemakaavan yhden perusajatuksen, mutta noin puoli vuosisataa Myllypuron kerrostaloalueen suunnittelun ja rakentamisen jälkeen kaupungin kehittämiseen liittyvät haasteetkin ovat uusia.

LÄHTÖTIE TOJA

Suunnittelualue

Suunnittelualue kattaa 1960-luvulla rakennetun kerrostaloalueen, keskuksen toimitila-alueineen sekä Myllypurontien ja sen ulkokehällä sijaitsevat viheralueet. Alueen eteläosan rivitalo-alueet on rajattu tämän suunnitelman ulkopuolelle, mikä ei kuitenkaan tarkoita, että täydennysrakentamiseen tähtääviä aloitteita ei näiltäkin alueilta otettaisi tulevaisuudessa käsittelyyn.



suunnittelualueen rajaus

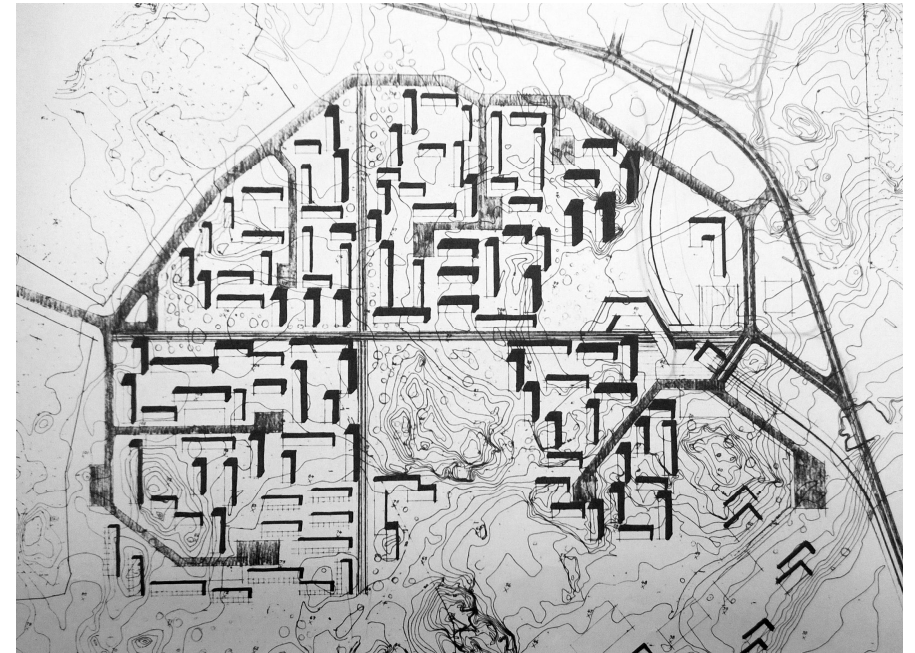
Kaavoituksellinen historia

Myllypuron kerrostaloalueen kaavoituksellinen historia alkaa Helsingin yleiskaavasta vuodelta 1960. Tässä voimakkaan lähiörakentamisen liikkeelle sysänneessä yleiskaavassa Myllypuro on yksi itäisen esikaupunkiradan varrelle sijoitetuista, vihervyöhykkein ja liikenneväylin toisistaan erotetuista asuinlähiöistä. Asuntoalueeksi osoitettu osa nykyistä Myllypuroa oli tässä vaiheessa pääosin rakentamatonta metsää, jota muutamat ensimmäisen maailmansodan aikaiset maalinnoitusketjujen jäänteet halkoivat. Alueen länsiosassa levisi aluillaan oleva omakotitalojen alue.



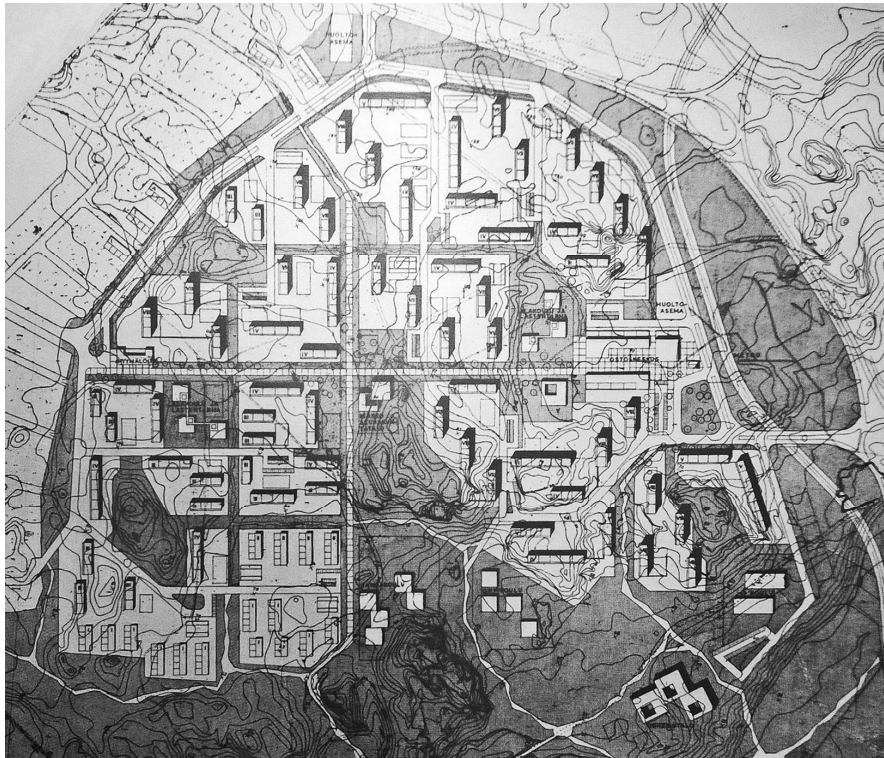
Aholan toimiston laatima luonnos vuodelta 1961 näyttää kaaviomaisesti Myllypuron kerrostaloalueen liikenneverkon ja kaupunkirakenteen perusratkaisun. Lähde: Suomen rakennustaiteen museo

Myllypuron asemakaavan suunnittelijaksi valittiin arkkitehtuuri-toimisto Pentti Ahola, joka oli juuri suunnitellut eteläisen naapurilähiön asemakaavan nykyisen Puotinharjun alueelle. Ensimmäiset luonnokset valmistuivat vuonna 1961. Niissä hahmoteltiin aikansa kaupunkisuunnittelun oppeja uskollisesti noudattava suurrakenne, joka perustui asuntoaluetta ympäröivään kehämäiseen kokoojakaatuun ja siitä erkaneviin asuntokatuihin. Ne päättyivät erillisiin, viheralueiden ympäröimiin asuinsoluihin. Alueen halki jo varhaisimmissa luonnoksissa linjattiin luotisuorat kevyen liikenteen akselit. Samaa alueen läpäisevää suorakulmaista koordinaatistoa noudatettiin myös rakennusten sijoittelussa hierarkkisen liikenneverkon ja paikoin kallioisen maaston lomaan.



Aholan toimiston laatima luonnos vuodelta 1962. Tässä versiossa asuintalot on ryhmitelty lopullisesta kaavasunnitelmasta poiketen melko tiiviiksi ryhmiiksi. Ryhmittely muistuttaa tuulimyllykorttelia – korttelirakennetta, joka alkoi yleistyä joitakin vuosia myöhemmin, kun kompaktikaupungista tuli Suomessa vallitseva kaupunkisuunnittelun tavoite vastareaktiona aikaisempien vuosikymmenten avoimelle ja väljälle metsäkaupungille. Lähde: Suomen rakennustaiteen museo.

Aholan toimiston laatimien luonnosten perusratkaisut siirtyivät myös vuonna 1962 hyväksytyyn asemakaavaehdotukseen, joka piirrettiin puhtaaksi kaupungin asemakaavaosastolla. Ehdotusvaiheen merkittävimpiin muutoksiin kuului rakennusmassojen lyhentäminen ja toisaalta kerroslukumäärien kasvattaminen ja rakennusten välisten etäisyyksien tasaaminen. Asemakaavaosastolla tehtyjen muutosten perusteena todennäköisesti oli kustannustehokkaamman toteutuksen edistäminen ja kooltaan vaihtelevien tonttien muodostamisen helpottaminen, mikä liittyi erilaisten asuntorakentamisen rahoitusmuotojen tarpeisiin.



Lopullisen asemakaavan havainnekuva vuodelta 1962. Lähde: Suomen rakennustaiteen museo.

Kerrostaloalueen toteutussuunnittelu alkoi välittömästi asemakaavan valmistuttua ja ensimmäiset rakennukset valmistuivat jo vuonna 1964. Valtaosa alueesta rakennettiin vuosien 1965 ja 1966 aikana. Kerrostaloalue täydentyi eteläosassa, kun 1970-luvun puolivälissä laaditun kaavan mukaiset kerrostalot valmistuivat Alakiventien varrelle. Uudet korttelit eivät edustaneet enää alkuperäisen kaupunkisuunnitelman virtaviivaista funktionalismia.



Myllypuron keskuksen havainnekuva vuodelta 2004

Seuraava merkittävä vaihe Myllypuron kaupunkisuunnittelun ja rakentamisen historiassa alkoi vuosituhaten vaihteen tienoilla. Uusia suunnitelmia laadittiin niin olevalle kerrostaloalueelle kuin välittömästi sen ulkopuolelle. Noin 25 vuotta valmistumisensa jälkeen Alakiventien päässä sijaitseva, ongelmajätteitä sisältävän kaatopaikan päälle rakennettu kerrostalokortteli oli purettava. Kunnostavien toimenpiteiden yhteydessä Alakiventien varrelle kaavoitettiin purettavaa kerrosalaa korvaavia rivitalokortteleita, joiden toteuttaminen on edelleen kesken. Samanaikaisesti ryhdyttiin metroaseman ja ostoskeskuksen ympäristön voimaamiseen kehittämiseen. Myllypuron keskuksen asemakaavamuutokset, jotka valmistuivat vuonna 2004, ovat johtaneet 1960-luvulla rakennetun ostoskeskuksen pur-

kamiseen ja korvaamiseen uudella asumisen ja kaupankäynnin yhdistävällä korttelilla, joka alkuperäistä asemakaavaa kunnioittaen luo toiminnallisen ja arkkitehtonisen portin alueen pääraitille – tosin kuin purettu ostoskeskus, joka käänsi umpinaisen selkänsä Orpaanportaan suuntaan. Myllypuron Ostarin ympärille on kaavoitettu ja toteutettu täydentävää, alkuperäiseen kaavaan verrattuna tiiviimpää, mutta samalla ympäristöönsä sopeutuvaa asuntorakentamista. Myllypuron keskuksen kehittämiseen liittyy myös metrora-
dan päälle ja sen itäpuolelle asemakaavoitettu toimitilavaltainen alue, josta terveysasema on toteutettu ja Metropolian kampus on matkalla kohti toteutusta.

Kerrostaloalueen ja keskuksen ulkopuolella käynnistettiin 2000-luvun alussa matalaan ja tiiviiseen rakentamiseen tähtäävät kaava-hankkeet Puu-Myllypurossa, Lallukantien alueella ja Myllypuron voimalan alueella. Kaikki edellä mainitut alueet ovat edelleen rakennusvaiheessa.

Alueella on tällä hetkellä vireillä kolme täydennysrakentamiseen tähtäävää kaavamuutosta, joista merkittävimmät ovat kaupungin vuokralatoteille sijoittuvat Yläkiventie 2, 4, 5 ja 8 sekä Myllymatkantie 6 ja Myllypurontie 22 asemakaavan muutokset.

► Ks. karttaliite 02, "havainnekuvayhdistelmä".

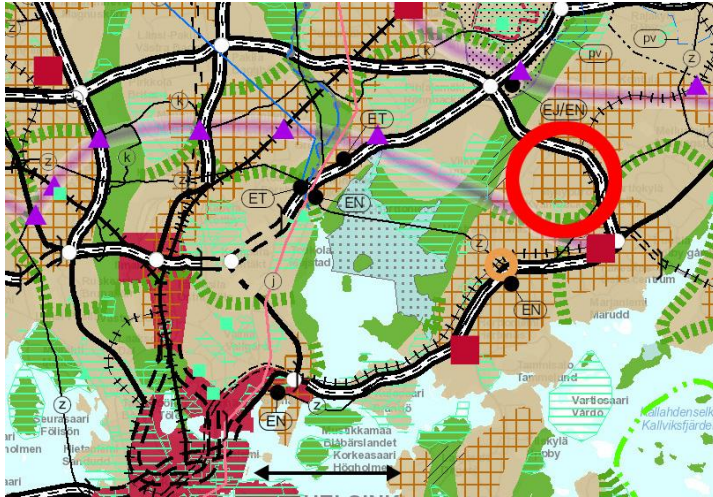
Alueen kaupunkirakenne ja sen suhde suunnittelu- historiaan

Viime vuosien aikana täydennysrakentamisen kohteena olleen Myllypuron keskuksen ulkopuolella kerrostaloalueen kaupunkirakenne on edelleen pääosin 1960-luvulla rakennetussa, niin sanotussa alkuperäisessä tilassa. Paikoin puistomaisen ja paikoin metsäisen, vuosien varrella rehevään kokoon kehittyneen ja koko alueen kattavan viherympäristön sekaan on ankkuroitu tasarakeinen, horisontaalisten linjojen ja rationaalisen arkkitehtuurin leimaama asuinkerrostalojen laivasto.

Laiva- ja merimetafora on alueen kuvailussa sikäli sopiva, että Myllypuron kaupunkisuunnitelman ideologiset ja esteettiset vaikutteet ovat vaivattomasti jäljitettävissä aikansa funktionalistisen kaupunkisuunnittelun kansainvälisiin ja kotimaisiin töihin ja teorioihin. Niissä korostui rakennusten itsenäinen ja veistoksellinen suhde ympäristöönsä, jonka optimitilanteessa tuli olla korkeintaan kevyesti hoidettua luontoa. Asukas kotinsa parvekkeellaan on tällöin ikään kuin valtamerilaivan kannelta maisemaan tähyävä matkustaja. Funktionalistisen ihanteen mukaisessa kaupungissa laveat näkymät ja avoimen tilan tuntu oli tärkeämpää kuin rakennuksen ulkopuolella mahdollisesti koettu satunnainen sosiaalinen elämä.

Myllypurossa Pentti Aholan ulkomaisilta idoleiltaan, kuten aikansa vaikutusvaltaisimmalta arkkitehdiltä, Le Corbusierilta omaksumat opit sekoittuivat kotimaiseen metsälähiöiden nuoreen perinteeseen, jossa tärkeää oli mm. fyysisesti ja toiminnallisesti toisistaan eriytettyjen alueiden koon optimointi ja kuhunkin rakennuspaikkaan sovitut, valon ja väljyyden lakeja noudattavat massoitellun yksilölliset ratkaisut. Nämä suunnitteluhistoriaan ja -ihanteisiin liittyvät taustat tekevät Myllypuron, kuten minkä tahansa muun vastaavan 1960-luvun lähiön täydentämisen haastavaksi, sillä alueen ensimmäistä asemakaavaa laadittaessa suunnittelijat eivät luoneet kehyksiä ajan saatossa kehittyvälle kaupunkikudelmalle vaan hioivat kaikista nurkistaan viimeisteltyä, pienen yhdyskunnan kokoista sommitelmaa, joka valmistuttuaan olisi myös lopullinen.

Maakuntakaava



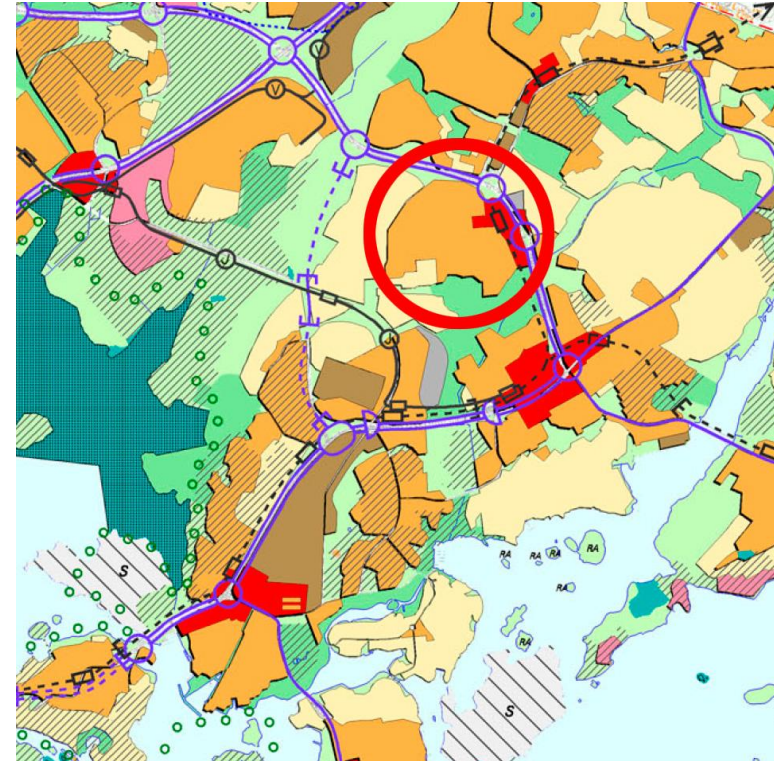
Ote maakuntakaavojen yhdistelmästä

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on tiivistettävää taajama-aluetta.

Ympäristöministeriön 30.10.2014 vahvistamassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on tiivistettävää aluetta.

Yleiskaava 2002

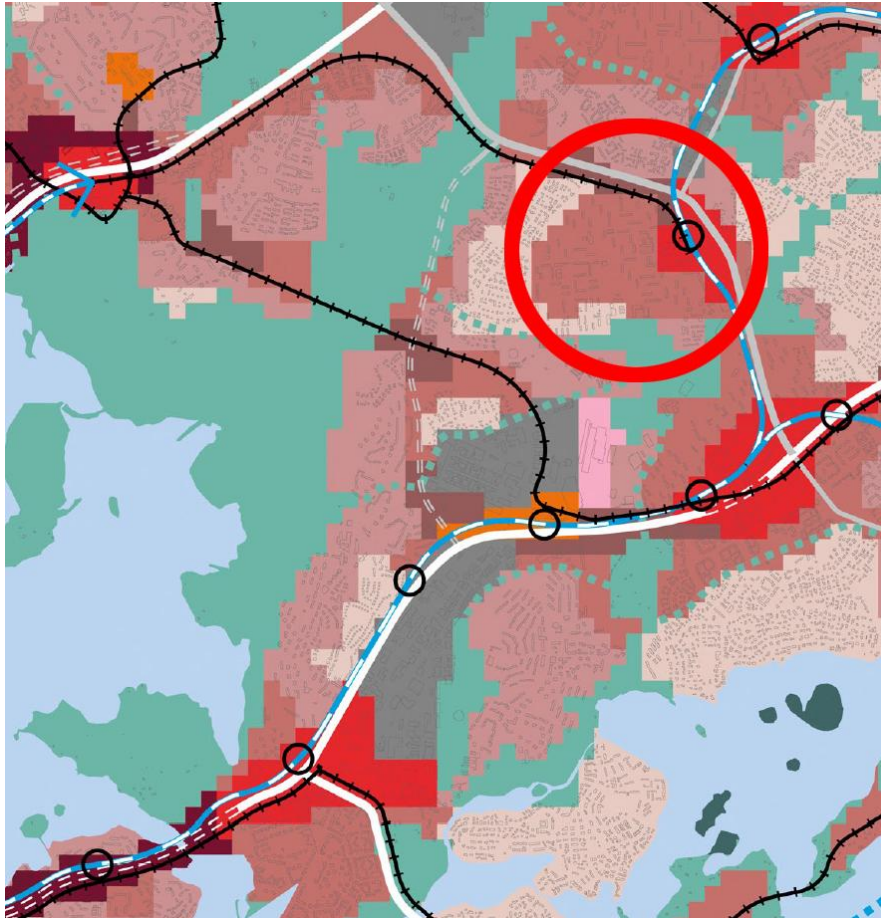
Voimassa olevassa Helsingin yleiskaavassa suunnittelualue on kerrostalovaltaista asumisen/toimitilojen aluetta. Metroaseman ympäristö on keskustatoimintojen aluetta.



Ote yleiskaava 2002:sta

Valmisteilla oleva yleiskaava

Helsingissä on käynnissä uuden yleiskaavan suunnittelu. Arvion mukaan yleiskaavaehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä vuoden 2015 lopulla ja kaupunginhallituksen sekä kaupunginvaltuuston käsittelyssä vuoden 2016 aikana.



Ote yleiskaavan luonnoksesta 16.12.2014

7.1 – 27.2.2015 nähtävillä olleessa yleiskaavan luonnoksessa (yleiskaavakartta päivätty 16.12.2014) suunnittelualue on valtaosin asuntovaltaista aluetta A2. Suunnittelualueen pohjoisosaa, joka rajoittuu Kehä I:een, on asuntovaltaista aluetta A1. Myllypuron pientaloalue kuuluu asuntovaltaiseen alueeseen A4. Kaikkia asuntovaltaisia alueita kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Alueella A1 korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8, alueella A2 pääasiassa yli 1,0 ja alueella A4 pääasiassa yli 0,4.

Metroaseman seutu on palvelu-, liike ja toimitilapainotteista keskusta-aluetta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Keskusta-alue on kävelypainotteista, se erottuu ympäristöönsä tehokkaampana ja monipuolisena ja muutoksia toimitiloista asumiseen ei pääsääntöisesti sallita.

Kehä I on merkitty valtakunnallisesti/seudullisesti tärkeäksi tieksi eritasoliittymineen – toisin sanoen Kehä I:stä ei esitetä kehitettäväksi kaupunkibulevardina. Nykyisen metron lisäksi alueelle on merkitty Viikin suunnasta saapuva, Myllypuron metroasemalle päättyvä pikaraitiotie, jonka sijainti on ohjeellinen. Kyseessä on joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna.

Asemakaavat

Suunnittelualueella on voimassa noin 20 eri asemakaavaa. Kerrostaloalueen ensimmäinen asemakaava vuodelta 1962 (nro 5205) on edelleen voimassa laajalla alueella. Metroaseman ja ostarin alueen kaavat ovat peräisin 2000 luvun alkupuolelta. 1960-luvun kaavoissa asuintonttien rakennusoikeiden määrää ei ole osoitettu täsmällisillä kerrosalalukemilla eikä edes tehokkuuslukemilla vaan rakennusalueen rajoilla ja enimmäiskerroslukemäärillä, joiden perusteella rakennusoikeuden määrä on tarkkojen mittojen puuttuessa likimääräisesti laskettavissa.

► Ks. karttaliite 03, "alueiden käyttötarkoituksia".

Maanomistus ja asuinkiinteistöjen hallinta

Vain paria kiinteistöä lukuun ottamatta alueen asuintontit ovat kaupungin omistamia ja pitkäaikaisesti vuokraamia. Myös toimitilatontit ostoskeskusta lukuun ottamatta ovat kaupungin omistamia.

Valtaosa alueen asuintonteista on yksityisten taloyhtiöiden hallinnassa. Kaupungin hallinnoimilla asuintonteilla Yläkiventien varrella ja Orpaanportaan pohjoispuolella on parhaillaan vireillä täydennysrakentamiseen tähtäävät asemakaavan muutokset.

- ▶ Ks. karttaliite 04, "maanomistus".
- ▶ Ks. karttaliite 05, "asuinkerrostalotonttien hallinta".

Kaavoitettu ja rakennettu tehokkuus

1960-luvulla kaavoitetulla alueella asuinkerrostalotonttien keskimääräinen kaavoitettu ja rakennettu tonttitehokkuus on hieman alle $e=0,7$. Pääasiassa 2000-luvulla rakennetulla ostoskeskuksen alueella asuinkerrostalotonttien tehokkuus nousee monitoimintainen ja tehokkaimmin rakennettu ostarin kortteli huomioiden keskimäärin yli luvun $e=1,3$.

- ▶ Ks. karttaliite 06, "kaavoitettu tonttitehokkuus".
- ▶ Ks. karttaliite 07, "rakennettu tonttitehokkuus".

Rakennuskanta

Myllypuron kerrostaloalue rakennettiin nopeasti kaavoittamisensa jälkeen. Niinpä valtaosa rakennuskannasta on peräisin 1960-luvun puolivälin tienoilta ja alueen arkkitehtoninen ilme on varsin yhtenäinen: Aikakaudelle tyypillisesti selkeät ja ulokkeettomat rakennusmassat, horisontaalit julkisivulinjat ja vaaleat värisävyt hallitsevat arkkitehtonista maisemaa. Ostoskeskus ja sen naapurusto edustavat 2000-luvun rakentamista, mutta pyrkivät pikemminkin sopeutumaan ympäröivään vanhempaan rakennuskantaa kuin erottumaan siitä.

Tässä työssä ei ole tavoitteena olevan rakennuskannan inventointi tai mahdollisten rakennussuojelullisten kysymysten arviointi. Alueella on suoritettu rakennusinventointi vuonna 1998 (Myllypuron rakennusinventointi 1998, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja).

Ympäristö

Myllypuron kerrostaloalue on rakentunut maastonmuodoiltaan tasaiselle kitkamaaselänteelle, jota rytmittävät kallioiset lakialueet. Maaston korkeimmat kohdat muodostavat alueen kautta kulkevan vedenjakajan ja suurin osa kerrostaloalueesta sijoittuu Mustapuronlaakson valuma-alueelle. Kerrostaloalueen luoteiset osat kuuluvat Viikinojan valuma-alueeseen. Myllypuron viheralueet muodostuvat pääosin kaupunkimetsistä ja rakennettuja viheralueita kerrostaloalueella on niukasti.

Pihatiloissa ja korttelien välisillä puistovyöhykkeillä on vaihtelua paikoin metsäisistä alueista jyrkkäpiirteisiin avokallioihin, leikkipihoihin ja nurmikenttiin. Tonttien ja yleisten alueiden rajoja ei juuri havaitse alueella liikkuesssa. Korttelialueiden väliin sijoittuvat viheraluekaistat ovat kaavoitusajakaudelle tyypillisiä. Monet näistä ovat luonteeltaan metsäisiä, mutta kerrostaloalueen yleisilme on kuitenkin suurelta osin puistomainen ja alueen sisäiset näkymät ovat pitkiä, sillä keskeisillä puistoalueilla ja pihoilla aluskasvillisuus on vähäisempää ja valtapuuna ovat mänty ja erilaiset lehtipuut. Joillekin korttelien välisistä viheralueakseleista on linjattu alueen sisäiset jalankulun ja pyöräilyn raitit, joista kaupunkirakenteen keskeisen rungon muodostavat etelä-pohjois-suuntainen Myllynsiiven raitti ja itä-länsi-suuntainen Orpaanportaan raitti. Rakennusvirasto on luokitellut Orpaanportaan aikakaudelleen tyypilliseksi arvoympäristöksi, jonka arvot ovat kaupunkirakenteellisia, kaupunkikuvallisia ja maisema-arkkitehtonisia.

Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmän mukaan Myllypuron kerrostaloalueelle sijoittuu muutamia arvokkaaksi inventoituja luontokohteita, kuten osittain säilynyt Orpaanportaan katkaisema pieni harju. Harju poikkeaa geologisesti ympäristöstään ja muodostaa pienialaisen arvokkaan kasvillisuus- ja kasvistokohteen. Lisäksi Neulapadontien ja Myllypadontien välille ja Yläkiventien ja Alakiventien korttelien välille sijoittuvat metsäiset kallioalueet, jotka on alueen luonnonhoidon suunnittelun yhteydessä inventoitu ns. Metso-kriteerein metsäluonnon monimuotoisuuskohteiksi.

Suunnittelualueeseen kuuluvilla Myllypurontien reuna-alueilla tai niiden välittömässä läheisyydessä ei Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmän ole arvokkaaksi inventoituja tai suojeltuja luontokohteita.

Liikenne

Alueen liikenteelliset perusratkaisut ovat alkuperäisen kaava- ja liikennesuunnitelman mukaisia: Asuntoalueen sisäisessä liikenteessä moottori- ja jalankulkuliikenne on erotettu selkeästi toisistaan. Jalankulun pääväylät, Orpaanporras ja Myllynsiipi, muodostavat kaksi toisiaan vastaan kohtisuorassa olevaa akselia. Ajoneuvoliikenteen sisääntulo alueelle tapahtuu ulkoreunaa kiertävältä kokoojaka-dulta eli Myllypurontieltä.

Joukkoliikenteen rangon muodostaa metro. Sen lisäksi aluetta palvelee 3 bussilinjaa, joista yhden reitti ulottuu Myllypurontien lisäksi asuntokaduille.

Asemakaavojen edellyttämät pysäköintipaikat sijoittuvat kortteli-alueille ja sen lisäksi asuntokaduilla on pysäköintimahdollisuuksia, joita osalla kaduista on ajallisesti rajoitettu. Sen lisäksi alueella on joitain satunnaisia paikkoja osoitettu erityisin rajoituksin pelkäs-tään asiointiin. Paikoitellen kadulle pysäköintiä on kielletty myös liikenteellisin perustein.

Alueen pohjoislaidalla on rakenteilla osana Kivikontien ja Kehä I:n uuden eritasoliittymän rakennustöitä Myllypurontien ja Latokartan-kaaren välinen kiertoliittymä. Myllypurontien ja Kehä I:n erita-soliittymän rakentaminen tapahtunee tämän vuosikymmenen lop-puun mennessä.

SUUNNITTELUPERIAATTEET

Määrällisiä tavoitteita

Valmisteilla olevassa uudessa yleiskaavassa varaudutaan kaupungin kasvuun ja tiivistymiseen myös rakennetuilla esikaupunkialueilla. Yleiskaavan luonnoksessa Myllypuron nykyinen asuinkerrostalojen alue kuuluu vyöhykkeeseen A2, jossa korttelitehokkuuden tulisi olla pääasiassa yli $e=1,0$. Näin ollen kerrostaloalueen osalta tulevaisuuden täydennysrakentamisen vähimmäistavoitteena on noin 100 000 kerrosneliömetriä uusia asuntoja nyt vireillä olevat kaavamuutokset huomioiden. Tämän lisäksi tavoitteena on kaupunkirakenteen tiivistäminen Metroaseman alueella ja Myllypurontien kaaren ulkolaidalla.

► Ks. karttaliite 08, "suunnitteluperiaatteiden osa-alueet".

MYLLYPURONTIEN URBANISOINTI

Tavoitteet yleisesti:

- Myllypurontien muuttaminen esikaupunkimaisesta kadusta kantakaupunkimaiseksi kaduksi, jota reunustaa suojaviheralueita muistuttavien puistokaistaleiden sijasta puurivit ja rakentaminen molemmin puolin katua.
- alueen täydennysrakentamisen mahdollisuuksien lisääminen kooltaan vaihtelevia talotyypppejä varten (kerrostalo, townhouse, rivitalo, pientalo)
- nykyisten asuintonttien melunsuojauksen parantaminen uudisrakentamisen avulla
- pysäköinnin mahdollisuuksien lisääminen kadun varrella ja sen lähiympäristössä
- jalankulun ja pyöräilyn tarpeiden huomioiminen molemmin puolin katua
- mahdolliseen Viikin suunnasta linjattavaan pikaraitiotieyhteyteen varautuminen

- kaupunkiin suuntautuvien erikoiskuljetustarpeiden turvaaminen

Myllypurotien katuleikkauksien muutoksia tutkitaan tarkemmin suunnitteluperiaatteiden ehdotusvaiheessa.

M1

Myllypurontien ja omakotialueen välinen vihervyöhyke

Mitä alueelle suunnitellaan:

- Alueelle tutkitaan pientaloja, kytkettyjä pientaloja tai rivitaloja, joiden kerroslukumäärä on 2-3.
- Uudet rakennukset rajoittuvat Myllypurontiehen. Sijoitus mahdollisimman lähelle katuja minimoi uudisrakennusten varjostavan vaikutuksen nykyisiin pientaloihin nähden.
- Uusien rakennusten pihat sijoittuvat melulta suojatulle puolelle tonttia. Uudisrakennukset suojaavat samalla Myllypurontien katumelulta myös nykyisiä pientaloja.
- Ajoneuvoliikenne uusille tonteille tutkitaan järjestettäväksi joko pientaloalueen päätyvien katujen kautta tai suoraan Myllypurontieltä.
- Nykyiset puistokaistaleiden sisällä kulkevat, Myllypurontien suuntaiset jalankulun ja pyöräilyn raitit poistuvat. Jalankululle ja pyöräilylle järjestetään yhtenäiset väylät Myllypurontien varrelle. Jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeet pientaloalueen päättyviltä kaduilta Myllypurontielle otetaan huomioon.

M2

Kehä I:n ja Myllypurontien välinen suojaviheralue

Mitä alueelle suunnitellaan:

- Aluetta tutkitaan ensisijaisesti maisemoituna liikenteen ja pysäköinnin alueena.

- Pysäköintiä alueelle voidaan osoittaa täydennysrakentamisen aiheuttamien tarpeiden mukaan, tarpeen mukaan myös pysäköintilaitoksina.
- Suunnittelussa otetaan huomioon mahdollisen pikaraitiotien tilavaraus.
- Pitkän tähtäimen suunnitelmien mukaan aluetta kehitetään tehokkaasti rakennettuna työpaikka- ja asuntorakentamisen alueena, mikä todennäköisesti edellyttää muutoksia Kehä I:n ja Kontulan eritasoliittymän tilan käyttöön ja liikennejärjestelyihin.

M3

Myllypurontien ja kerrostaloalueen välinen vihervyöhyke

Mitä alueelle suunnitellaan:

- Alueelle tutkitaan kytkettyjä pientaloja, rivitaloja ja kerrostaloja.
- Koska vyöhyke ulottuu osittain puistokaistaleen ja osittain nykyisten kerrostalotonttien puolelle, on se osa tonttikohtaisen täydennysrakentamisen mahdollisuuksien kehittämistä. Vyöhykettä kehitetään yhteistyössä nykyisten kerrostalotonttien asunto-osakeyhtiöiden kanssa. Uudisrakentaminen sijoittuu puistosta ja nykyisistä kerrostalotonteista lohkaistaville omille tonteille tai se voidaan liittää osaksi nykyisiä kerrostalotontteja.
- Uudet rakennukset sijoittuvat Myllypurontien katualueen laidalle ja piha-alueet kerrostaloalueen puolelle rakennuksia. Uusi rakennusrintama suojaa Myllypurontien katumelulta myös nykyisiä kerrostaloja ja niiden piha-alueita.
- Ajoneuvoliikenne uusia rakennuksia ja tontteja varten tutkitaan Myllypurontieltä ja/tai nykyisten tonttien kautta.
- Rakentamisalueet eivät ulotu nykyisen koivukujanteen päälle, mutta liittymiä varten puuriviin on mahdollisesti tehtävä aukkoja.

M4

Metrokuilun ja -aseman alue

- Vuonna 2004 voimaan tulleesta toimitilakaavasta on toteutunut terveysasema ja lähivuosien aikana todennäköisesti tullaan myös rakentamaan Metropolian ammattikorkeakoulukampus. Myllypuron keskuksen kaupunkikuvan kannalta harmillisen "arven", Liikuntamyllyn ja Myllypurontien välissä olevan metrokuilun päälle ei ole saatu käynnistettyä rakentamiseen johtavia toimitilahankkeita. Tavoitteena on tutkia mahdollisuuksia parantaa haastavista olosuhteista kärsivän alueen (kallis kansirakentaminen metron päälle) rakentamisen edellytyksiä asema-kaavamuutoksen avulla.
- Alueelle tutkitaan voimassa olevan kaavan käyttötarkoitusten (mm. toimistoja sekä opetuksen ja kulttuuripalveluiden tiloja) lisäksi asuntoja. Haastavista pysäköinnin järjestämiseen liittyvistä olosuhteista johtuen pyritään painottamaan joukkoliikenteen hyviin yhteyksiin tukeutuvia toimintoja ja asumisen muotoja, jotka eivät edellytä runsasta pysäköintipaikkojen määrää.
- Nykyisen kaavan enimmäiskerroslukumääriä ja rakennusoikeuden määrää voidaan kasvattaa. Tutkitaan tornitorakentamista (9-16 kerrosta tai enemmän) yhtenä alueen ratkaisumallina.
- Tavoitteena on tehokas ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen hybridirakentaminen. Kaavoitusvaiheessa toteutuskelpoisuus tutkitaan ja hankkeet mahdollisesti suunnitellaan kumppanuuskaavoituksena.
- Voimassa olevan kaavan ratkaisun mukaisesti nykyinen metroasemarakennus puretaan ja metroaseman sisäänkäynnit ja sisätilat sijoittuvat uudisrakennusten pohjakerrokseen.
- Laadukkaat yhteydet alueen läpi mm. Liikuntamyllyyn ja terveysasemalle huomioidaan.

M5

Toimitilojen alue Kehä I:n ja Alakiventien välissä

- Alue kuuluu edellä kuvattuun 2000-luvun alussa kaavoitettuun toimitila-alueeseen, ja myös tällä alueella rakennusalueet sijoittuvat osin nykyisen metrokuilun päälle.
- Alueelle tutkitaan nykyisen kaavan mukaisen käytön lisäksi mahdollisesti täydennysrakentamista tukevan, keskitetyn pysäköinnin tiloja.
- Alueen suunnittelussa huomioidaan mahdolliset Metropolian kampuksen laajentamistarpeet.

TÄYDENNYSRAKENTAMINEN KERROSTALOALUEEN SISÄLLÄ

- Alueelle tehdään yhden tai useamman tontin alueille kaavamuutoksia täydennysrakentamista varten. Kaavamuutosalueet voivat ulottua osittain nykyisten tonttirajojen yli nykyisten viheralueiden puolelle osa-alueella M3 ja muualla perustelluista syistä siten, että nykyiset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet säilyvät ja muutos ei johda merkittävään maisemalliseen haittaan.
- Kaavasunnitteluun ryhdytään kiinteistöjen haltijoiden tekemien hakemusten perusteella. Useammasta tontista koostuvat ryhmähankkeet ovat toivottavia, jotta suunnittelua voidaan tehdä mahdollisesti ratkaisuita rajoittavia, nykyisiä kiinteistörajoja muokaten.
- Tavoitteena on mahdollistaa merkittävä alueen rakentamisen ja asukasmäärän lisäys.
- Tonttikohtaisissa kaavamuutoksissa tulee pyrkiä tehokkaaseen maankäyttöön: tonttitehokkuuteen $e=1,0$ tai enemmän ja lisärakentamisen autopaikkojen osalta rakenteelliseen pysäköintiin (maanalainen tai maanpäällinen pysäköintilaitos). Kukin hanke ja sitä määrittelevä lähtötilanne arvioidaan erikseen.
- Täydennysrakentaminen voi tapahtua myös nykyisiä rakennuksia korottamalla ja osittaisen tai koko kiinteistön kattavan pur-

kamisen kautta. Jokainen täydennysrakennushanke ja mahdolliset rakennussuojelulliset kysymykset punnitaan ja ratkaistaan tapauskohtaisesti.

- Täydennysrakentamisen myötä alueen kaupunkirakenne väistämättä tiivistyy ja kaupunkimaistuu, mutta suunnittelussa otetaan huomioon alueen nykyinen maisemallinen luonne ja arvot. Uusien rakennusten sijoitukset ja massoittelu suunnitellaan siten, että alueelle tyypillisiä, tonttien rajat ylittäviä avoimia ja puistomaisia näkymiä säilyy täydentämisen jälkeenkin. Tonteilla oleva puusto ja kalliot ovat näkymällisesti yhteistä omaisuutta ja otetaan mahdollisuuksien rajoissa suunnittelussa huomioon. Tontteja ei saa aidata.
- Uudisrakennukset pyritään pääsääntöisesti suunnittelemaan alueen olevan rakennuskannan mukaisesti nykyiseen suorakulmaiseen koordinaatistoon sovitettuina, linjakkaan kappalemaisina rakennusmassoina, joissa on tasakatto ja parvekkeet ovat sisäänvedettyjä tai yhtenäistä julkisivupintaa muodostavia.
- Uudisrakennusten kerroslukumäärät ovat pääsääntöisesti alueen nykytilanteen mukaisia (8 kerrosta tai vähemmän), mutta kaupunkikuvallisesti perustelluista ja tarkoituksenmukaiseen tontinkäyttöön liittyvistä syistä on mahdollista tutkia myös yli 8-kerroksista rakentamista.

► Ks. kuvaliite "teoreettisia esimerkkejä" selostuksen lopussa

LIIKENNE YLEISESTI

- Varaudutaan mahdolliseen tiederatikkalinjaan liittyvään Myllypuro-Viikki-pikaraitiotiehen.
- Pyörätiejärjestelyt muutetaan vastaamaan nykyisiä suunnitteluperiaatteita: pyöräilyjärjestelyt katujen varsilla ovat ensisijaisesti yksisuuntaisia pyöräteitä tai kaistoja. Tämä koskee lähinnä alueen kokoojakatua Myllypurontie–Ratasmyllyntie. Alueen keskeiset erilliset jalankulku-pyörätiet ovat kaksisuuntaisia väyliä, jossa jalankulku ja pyöräily on erotettu toisistaan.

- Turvataan erikoiskuljetusten kulkumahdollisuudet Viikin ja Pasilan suuntaan.

PYSÄKÖINNIN KEHITTÄMINEN

- Tutkitaan keskitetyn pysäköinnin laitoksien rakentamista ja niitä hallinnoivien pysäköintiyhtiöiden perustamista alueellisen pysäköinnin tarpeisiin.
- Kadunvarsipysäköintiä voidaan tehostaa rakentamalla kadunvarsiin kohtisuoria LPA-pysäköintialueita.
- Kadunvarsipysäköinti varataan ensi vaiheessa ensisijaisesti vieras- ja asiointipysäköintiin. Asukaspysäköintitunnuksien käytönotossa edetään pysäköintipolitiikassa päätettyjen periaatteiden mukaisesti.
- Noudatetaan kaupunkisuunnitteluviraston hyväksymiä pysäköintipaikkojen laskentaohjeita.

P1

Kalliosuoja pysäköintilaitokseksi

- Yläkiventielle autoilla saavutettavissa kalliosuoja on alun perin rakennettu alueen pysäköinnin käyttöön. Nykyinen käyttö on mm. kartingautojen ratana ja varastotiloina.
- Tutkitaan tilojen mahdollista muutosta pysäköinnin käyttöön täydennysrakentamisen toteuttamisedellytysten kohentamiseksi. Muutoksen teknisiä ja taloudellisia edellytyksiä tarkennetaan suunnitteluperiaatteiden ehdotusvaiheessa.

P2

Parkkikentästä pysäköintilaitokseksi

- Liikuntamyllyn pysäköintikenttää tutkitaan mahdollisena keskitetyn pysäköinnin laitoksen rakennuspaikkana.

P3

Parkkikentästä pysäköintilaitokseksi

- Pallomyllyn pysäköintikenttiä ja Alakiventien laidassa olevaa aluetta tutkitaan mahdollisena keskitetyn pysäköinnin laitoksen rakennuspaikkana.

Pysäköinti Myllypurontielle

- Myllypurontien varrelle tutkitaan kadunvarsipysäköintiä joko nykyiseen tai muutettuun katuleikkaukseen. Suunnittelussa otetaan huomioon mahdollinen Myllypurontien varrelle rakentaminen.
- Kehä I:n ja Myllypurontien välinen suojaviheralue: Ks. kohta M2.

JULKISET JA KAUPALLISET PALVELUT

- Nykyisiä päiväkotia ja koulukiinteistöjä on mahdollista laajentaa nykyisten tonttien sisällä. Tilatarpeiden kasvaessa merkittävästi tutkitaan mahdollisuuksia laajentaa kiinteistöjä viereisten puistoalueiden puolelle. Päiväkotitiloja voidaan tämän ohella osoittaa uudisrakennusten pohjakerroksiin.
- Kaupallisille ja myös julkisille palveluille kehitetään tiloja met-rokuilun ja -aseman alueelle.

YHDYSKUNTATEKNIikka

- Nykyisen teknisen verkoston riittävyyttä suhteessa täydennysrakentamisen tavoitteisiin tutkitaan suunnitteluperiaatteiden ehdotusvaiheessa.

MAANKÄYTTÖKORVAUKSET JA ASUNTORAKENTAMISEN OHJAUS

Kiinteistöviraston mukaan:

- Lähtökohtana täydennysrakentamiselle on yhteistyö taloyhtiöiden kanssa noudattaen kulloinkin voimassa olevia periaatteita ja

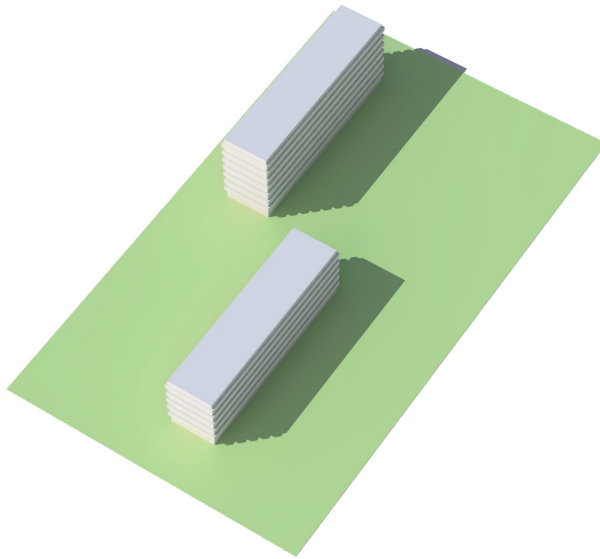
päätöksiä täydennysrakentamis- ja maankäyttökorvausten osalta.

- Myllypuron alueen asuntotatuotannossa korostuu tällä hetkellä ARA- vuokra-asuntojen osuus, joita on noin 32 % alueen asunnoista. Tästä syystä täydennysrakentamisen pääpaino Myllypurossa tulee olemaan muun muassa opiskelija-asuntotuotannossa, asumisoikeusasunnoissa sekä sääntelemättömässä asuntotuotannossa.

Esimerkkejä teoreettisen asuinkerrostalotontin täydentämisestä vaihtelevin tehokkuustavoittein

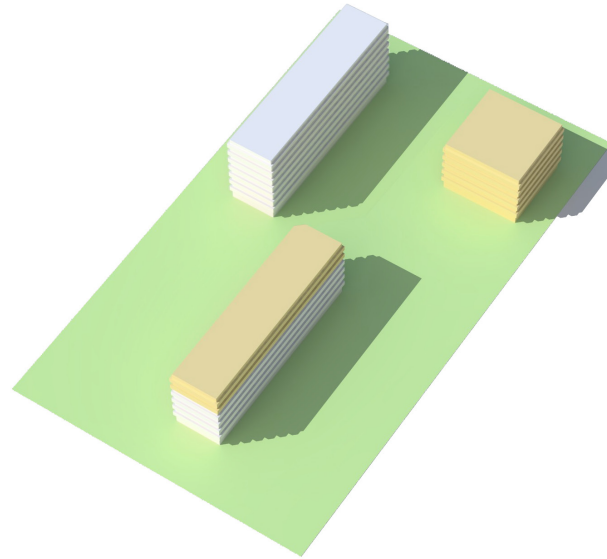
Esimerkeissä on havainnollistettu teoreettisen keskiarvotontin avulla, miten erilainen täydennysrakentamisen määrä voisi olla sijoiteltavissa ja massoitettavissa tontille sekä miten rakentamisen määrä vaikuttaa pysäköintiratkaisuun.

Käytännössä jokainen täydennysrakennushanke on ratkaistava erikseen omista lähtökohdistaan käsin ja myös naapuruston olosuhteet huomioiden.



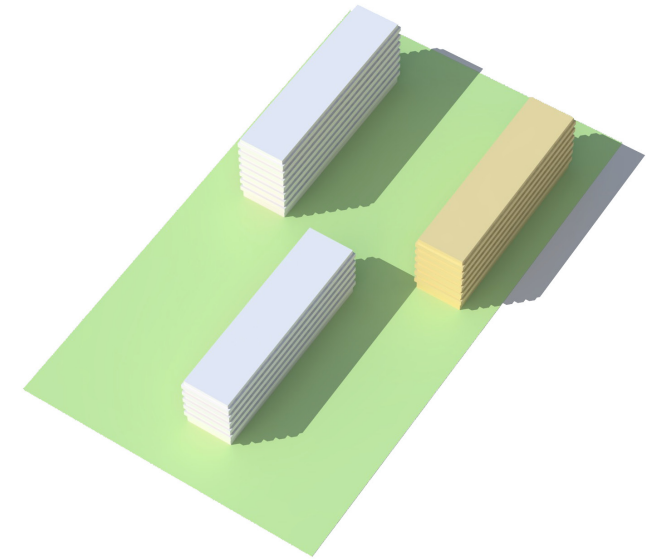
Nykytilanne tonttitehokkuus $e=0,66$

- esimerkki kuvaa teoreettista, mitoitukseltaan keskimääräistä Myllypuron kerrostaloalueen tonttia rakennuksineen
- tontin koko 13 000 m²
- 2 kpl asuinkerrostaloja, 7 krs ja 5 krs
- rakennettu yhteensä 8 600 k-m²
- maanpäällinen pysäköinti



Täydennysshanke ve1 tonttitehokkuus $\rightarrow e=1,0$

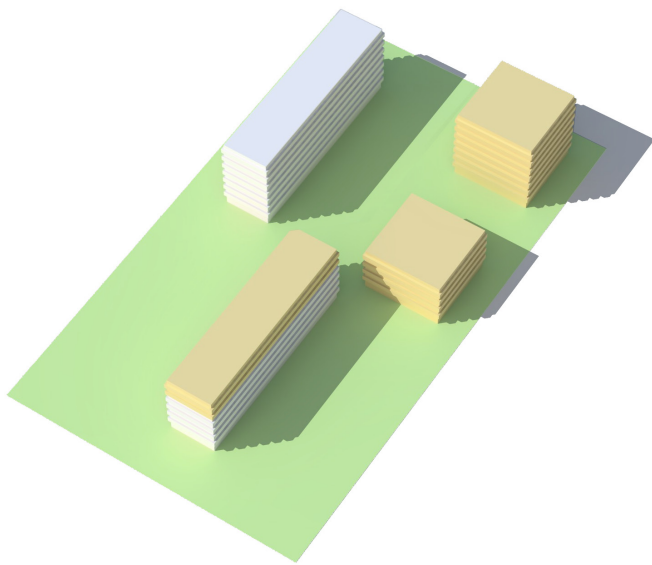
- toinen nykyisistä taloista korotettu 2 kerroksella
- uusi pistetalo 6 krs
- täydennysrakentamista yht. 4 400 k-m²
- kerrosalan lisäys 50 %
- kaikki tai osa lisärakentamisen autopaikoista tontilla pysäköintilaitoksessa tai keskitetyssä pysäköintilaitoksessa kohtuullisen etäisyyden päässä



Täydennysshanke ve2 tonttitehokkuus $\rightarrow e=1,1$

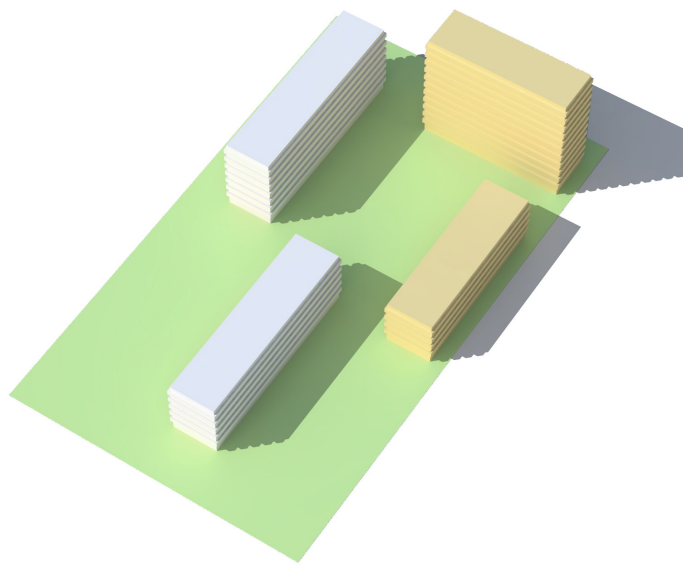
- nykyiset talot säilyvät ennallaan
- uusi lamellitalo 8 krs
- täydennysrakentamista yht. 5 700 k-m²
- kerrosalan lisäys 66 %
- kaikki tai osa lisärakentamisen autopaikoista tontilla pysäköintilaitoksessa tai keskitetyssä pysäköintilaitoksessa kohtuullisen etäisyyden päässä

Esimerkkejä teoreettisen asuinkerrostalotontin täydentämisestä vaihtelevin tehokkuustavoittein



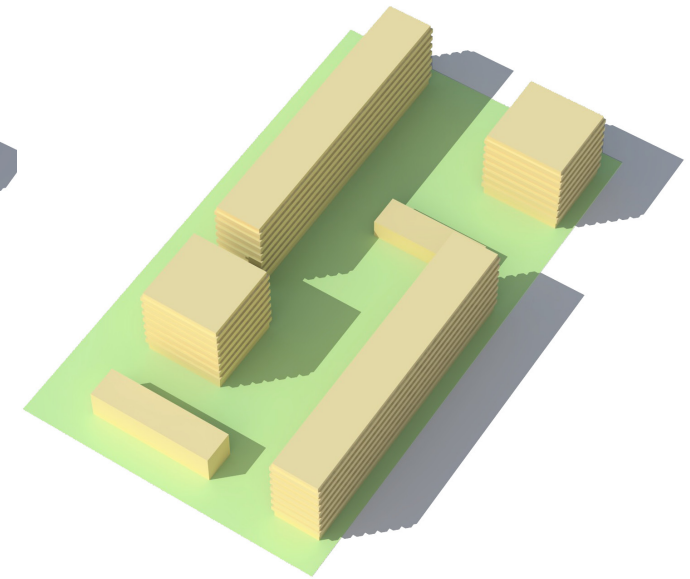
Täydennyshanke ve3 tonttitehokkuus $\rightarrow e=1,25$

- toinen nykyisistä taloista korotettu 2 kerroksella
- uudet pistetalot 8 ja 5 krs
- täydennysrakentamista yht. 7 700 k-m²
- kerrosalan lisäys 90 %
- kaikki lisärakentamisen autopaikat ja mahdollisesti osa nykyisistä autopaikoista tontilla pysäköintilaitoksessa tai keskitetyssä pysäköintilaitoksessa kohtuullisen etäisyyden päässä



Täydennyshanke ve4 tonttitehokkuus $\rightarrow e=1,4$

- nykyiset talot säilyvät ennallaan
- uudet lamellitalot 12 ja 5 krs
- täydennysrakentamista yht. 9 500 k-m²
- kerrosalan lisäys 110 %
- kaikki lisärakentamisen autopaikat ja osa tai kaikki nykyisistä autopaikoista tontilla pysäköintilaitoksessa tai keskitetyssä pysäköintilaitoksessa kohtuullisen etäisyyden päässä



Täydennyshanke ve5 tonttitehokkuus $\rightarrow e=2,0$

- nykyiset talot puretaan
- uudisrakentaminen 2 - 8 krs erilaisin talotyypein
- täydennysrakentamista yht. 17 400 k-m²
- kerrosalan lisäys 200 %
- kaikki autopaikat tontilla pysäköintilaitoksessa tai keskitetyssä pysäköintilaitoksessa kohtuullisen etäisyyden päässä