



## Vuosaaren keskustan suunnitteluperiaatteet - Lähtötietoja

## Esipuhe/tiivistelmä

Vuosaaren suunnitteluperiaatteet käsittävät osan keskeisintä Vuosaarta Metro-aseman ja Vuotien molemmin puolin. Alueen voimassa olevat kaavat keskittyvät urheilu- ja pysäköintialueisiin sekä toimitila-, liiketila- ja toimistotiloihin. Pieni osa alueesta on myös asumista.

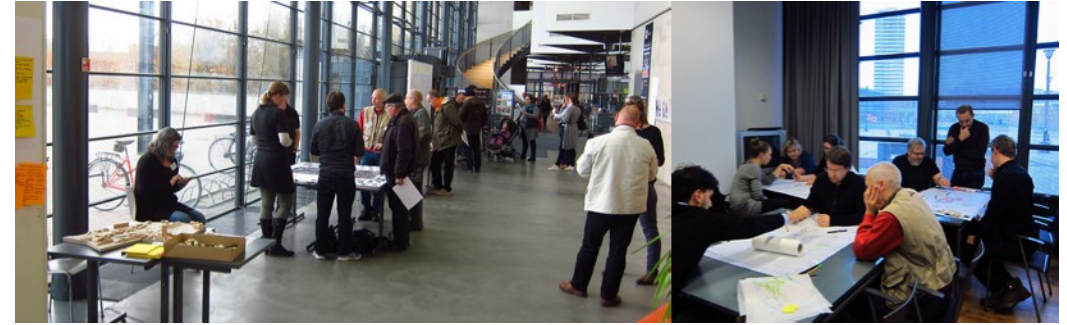
Jatkossa keskustaa kehitetään kohti keskustatoimintojen alueita, jossa pyritään painottamaan pyöräilyä, kävelyä ja joukkoliikennettä, asumista, liiketiloja ja palveluita. Tavoitteena on mahdollistaa elinvoimaisen keskustan rakentaminen omaleimaiselle Vuosaaren kaupunginosalle.

Tässä esitetyt suunnitteluperiaatteet tulevat ohjaamaan alueen tulevaa asema-kaavoitusta yleiskaavassa esitettyjen määräysten puitteissa. Tavoitteena on kehittää esikaupunkia keskustamaiseen suuntaan raideliikenteen varrelle täydennysrakentamisen keinoin. Periaatteet eivät ole kaavoituksen tapaan velvoittavia maanomistajalle, vaan pyrkivät luomaan mielikuvan käytettävissä olevan tiedon mukaan halutusta kokonaisuudesta tulevaisuudessa.

Suunnitteluperiaatteita laadittaessa on käyty neuvotteluita mm. Helsingin kaupungin kanslian, kiinteistöviraston, opetusviraston, sosiaali- ja terveysviraston, Vuosaaren urheilutalon ja maanomistajien kanssa.

Suunnitteluperiaatteiden laatimisen yhteydessä järjestettiin nk. vuorovaikutustyöpaja Vuotalolla 21.10.2015. Työpajan yhteydessä Vuosaaren asukkaille järjestettiin asukastyöpaja lähtötietojen keräämiseksi.

Asukastyöpajan tietoja käytettiin suunnittelutyöpajan materiaalina, jonka lopputuloksena eri työryhmien ehdotukset esiteltiin info- ja näyttelytila Laiturilla 10.12.2015. Työryhmien tulokset ovat olleet nähtävänä helsingin karttapalvelussa loppuvuodesta 2015 alkaen osoitteessa [kartta.hel.fi](http://kartta.hel.fi).



Ellei toisin ole osoitettu, esitetyt valokuvat ovat tämän selvityksen laatijan ottamia.

## Alueen rajaus ja osa-alueet

Vuosaari on Helsingin suurimpia kaupunginosia. Sen keskusta palvelee muun muassa Rastilan, Meri-Rastilan, Kallahden, Aurinkolahden ja Keski-Vuosaaren asukkaita.

Suunniteltava alue Vuosaaren metroaseman ympäristössä rajautuu pohjoisessa Vuosaarentiehen, etelässä Bertha Pauligin ja Maustetehtaan katuihin, idässä Sorapolkuun ja Porslahdentiehen ja lännessä Mosaiikkipuistosta Ulappasillalle ja Valkopaadentietä Kahvikujalle. Alue muodostuu seuraavista erityyppisistä osa-alueista:

### Urheilutalo ja Mosaiikkikortteli

Alueen läntinen osa sisältää olemassaolevan Urheilutalon tontin, jonka kehittämistä tutkitaan osana suunnitteluperiaatteita. Mosaiikkitorin ja Vuotien väliin jäävää nk. Mosaiikkikortteliä on aiemmin tutkittu yhdistettynä liikerakentamis- ja asumiskorttelina.

### Koulun tontti, Columbuksen pysäköintirakennus ja Porslahdenpolku

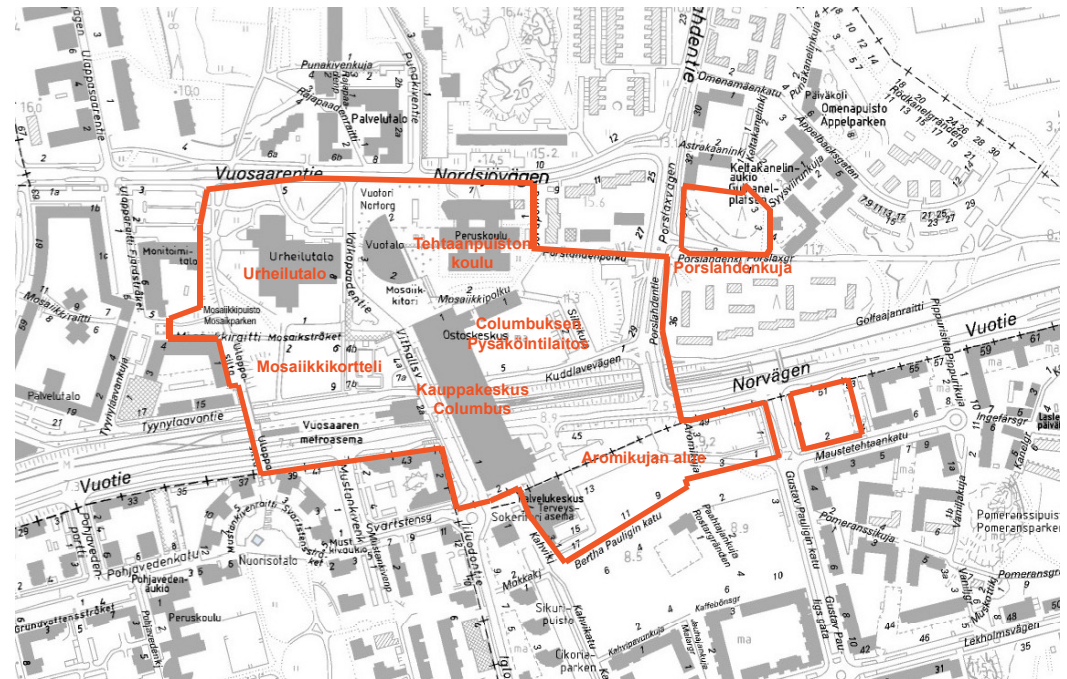
Mosaiikkitorin itäistä laitaa tutkitaan keskustatoimintojen alueena. Uusina mahdollisuuksina huomioidaan Tehtaanpuiston koulun purkamisesta vapautuva alue ja mahdollinen Columbuksen pysäköintirakennuksen kansirakentaminen. Porslahdenpolun, Siltinkujan, Vuotien ja Porslahdentien rajaamaa tonttia tutkitaan etupäässä asuinrakentamiseen.

### Porslahdenkuja

Porslahdentien ja Porslahdenkujan kulmassa olevaa tonttia tutkitaan asuinrakentamiseen.

### Aromikuja ja kauppakeskus Columbus

Alueella on voimassa asemakaava, joka painottuu liike- ja toimistorakentamiseen. Alueelle tutkitaan palvelurakentamista, asumista sekä liiketilaa.



## Kaupunkikuva



Vuosaaren keskustan kaupunkikuvaa värittää sen sijainti 1960-luvulla aloitetun Keski-Vuosaaren, 1990-luvulla rakennetun Kallahden ja 2000-luvulla rakennetun Aurinkolahden rajapinnassa. Alueella sijaitsevat matalat julkiset rakennukset Urheilutalo ja Tehtaanpuiston koulu kuuluvat vanhempaan, Vuosaari-säätiön rakennuttamaan rakennuskantaan, kulttuurikeskus Vuotalo Kauppakeskus Columbuksen ohella on taas osa uudempaa suunnittelua. Alkuperäisten osien tilallista hierarkiaa on yritetty muuttaa luomalla aiemman pääkadun, Vuosaarentien maamerkinä toimivalta palvelukeskus Cecilialta Vuotalon, kauppakeskuksen ja Cirruksen kautta kohti kaakkoa ja rantaa johtava akseli. Muutos on kuitenkin jäänyt väkinäiseksi ja kulttuurikeskusta ympäröivä kaupunkitila on jäänyt jäsenymättömäksi.

Tarkastelualueen merkittävin tilallinen ja toiminnallinen jakaja on Vuotien ja metroradan muodostama, kaupunkirakenteeseen nähden poikittainen väylä. Väylän yli johtavat Valkopaadentie ja Ulappasilta muodostavat toimivimmat yhteydet, mutta kärsivät osaltaan alueen suuresta mittakaavasta. Väylän yhteydessä sijaitsevat metroasema ja linja-autoterminaali toimivat koko alueen liikenteellisenä keskuksena.

Alueen eteläosassa sijaitseva palvelukeskus Albatrossi on ainoa toteutunut osa kaavaa, jossa Bertha Pauligin kadun ja Vuotien välinen alue on osoitettu toimitalarakentamiselle. Vuonna 2011 puretut Pauligin tuotantotilat ovat vapauttaneet vielä käyttämätöntä rakennusala-alueelle. Kaupunkikuvallisesti alue on nykytilassaan osittain pysäköintikäyttöön osoitettuja rakentamattomia alueita.



Tarkastelualueen eteläpuolella edellä mainittu akseli jatkuu maamerkkirakennukselta kohti Aurinkolahden rantaa asuinkortteleiden ympäröimänä leveänä puistokatuna. Alueen kaupunkikuva on yhtenäinen korostaen akselia voimakkaasti. Vähäiset yksityiskohdat katutasossa ja suuri mittakaava osoittavat tilan olevan enemmän autoilijoille kuin jalankulkijoille suunnattua.

## Haasteita



Vuosaarta jakavan Vuotien ylittävää kauppakeskuksen muodostama silta. Kuva KMO

Nykytilanne muodostaa monenlaisia haasteita voimassa olevan ja valmisteilla olevan yleiskaavan mukaiselle kaupunkimaiselle keskusta-alueelle. Alueen mitataava on jalankulkuun ylimitoitettu, mikä vaikeuttaa luontevien jalankulkyhteyksien muodostumista.

Keskeisesti sijaitsevat Vuotie ja metrorata jakavat tarkastelualueen kahteen, heikosti yhdistettyyn osaan. Muualle Helsinkiin sovitetuille bulevardisointisuunnitelmille Vuotien yhteydessä ei kuitenkaan ole riittävästi tilaa. Vuotien liikenne-

määrät laskevat voimakkaasti Kallvikintien itäpuolelle tultaessa, joten liikennettä on mahdollista järjestää jossain määrin nykyistä keveämmin tarjoten tilaa mm. nykyistä paremmille pyöräteille.

Kauppakeskus Columbus ja palvelukeskus Albatrossi vastaavat pääosasta alueen palveluista. Läheisen Itäkeskuksen tulevat uudistukset heikentävät liike- ja toimitilojen kysyntää alueella. Vuosaaren sataman toimitila-alue tarjoaa paremmat autoliikenteen poikittaisliikenteen mahdollisuudet, joten osa Vuosaaren toimitiloista tulee jatkossa keskittymään sinne.

Vanhemmassa Keski-Vuosaassa valtaosa asunnoista on vapaarahoitteisia. 1990-luvulla rakennettu Vuotien eteläinen puoli Valkopaadentien läntisellä puolella koostuu suuressa määrin ara- ja välimuodon rahoitusmallisista asunnoista. Edullisemmat vuokra-asunnot ovat muovanneet Vuosaaren monikulttuuriseksi alueeksi, mikä pyritään huomioimaan segregaaation välttämiseksi. Keskustasta etelään sijaitseva Aurinkolahti on rakennettu 2000-luvulla pääosin vapaarahoitteisesti, mikä on tuonut alueen tuoreimman kaupunkitilakerrostan.

Aikataulullisia haasteita tarkastelualueen kaavoitukselle luovat Tehtaankadun koulun tiloissa toimivan Vuosaaren Lukion pikainen sijoittaminen toisaalle alueella vuoteen 2020 mennessä. Toinen kiireinen hanke on Monipuolisen palvelukeskuksen tarve nykyisen palvelukeskus Albatrossin yhteydessä.

Poistuessaan alueelta Saseka teki mittavia maantäyttöjä, joista osa on osoitautunut perustamisolosuhteiltaan vaikeiksi. Maantäyttöjä on tehty lähes koko tarkastelualueella.



## Tavoitteita



Firenzen Arno-joen yllittää Ponte Vecchion kauppiassilta. Kuva Superb wallpapers

Suunnitteluperiaatteet pyrkivät löytämään suuntaviivoja useassa vaiheessa rakennetun Vuosaaren keskustan täydennysrakentamista varten.

Alueen pohjoispuolella sijaitsevasta Keski-Vuosaaresta on tehty paljon tutkimusta, inventointeja ja korjaustapa- ja täydennysrakentamissuunnitelmia. Tuoreempaa, Vuotien eteläpuoleista aluetta ei ole tarkemmin kartoitettu, joten aluetta voi arvottaa puhtaammin kaupunkikuvallisin perustein.

Tulevan suunnittelun tavoitteena on synnyttää kaupunkikuvallisesti tasapainoinen ja sen vahvuuksia korostava kerrostuma olemassa olevaan rakenteeseen. Yleiskaavojen tavoite saada aikaan keskustamaista ympäristöä välttämään ja auto liikenteen ehdoilla mitoitettuun ympäristöön on jo haaste sinänsä. Mikäli keskustamaisella ymmärretään kävelykatuja ja vähäistä autoliikennettä, tulee tiivistäminen osoittaa myös katutilan tiivistämiseen.

Keskustamainen ympäristö tulee ymmärtää myös nykyistä monipuolisempaan toimintojen ajallisena lomittumisena. Liiketilöiden, palveluiden ja asumisen onnistunut sekoittaminen luo jatkuvaa toimintaa kaupunkitilaan, minkä katsotaan pa-

rantavan katutilöiden viihtyvyyttä. Asumisen vaatima yksityisyys johtaa luontevasti niiden sijoittamiseen kivijalan liike- ja toimitilöiden päälle keskeisimmillä alueilla.

Katuverkko ja autoliikenne on Vuosaaren keskustassa toimivasti järjestetty. Nykytilanteessa myöskin pysäköinnissä on lievää ylitarjontaa ja tulevien pysäköintinormien uskotaan helpottavan jatkosuunnittelua rakentamista mitoitettujen autopaikkojen osalta.

Jatkossa paikallista pyöräilyn ja jalankulun määrää pyritään kasvattamaan suomalaisella julkisella liikennellä. Tätä voidaan käyttää mitoitettavana tekijänä kaavan vaatimien autopaikkojen vähentämiseen alueella.

Nykyinen seudullinen liikenne koostuu pääosin henkilöauto-, bussi- ja metroliikenteestä. Juuri toimintansa aloittanut poikittainen runkolinja 560 yhdistää Vuosaaren Rastila-Malmi-Myyrmäki-poikkiliikenteeseen toimien yhtenä sen neljästä metroasemasta. Jatkossa päätetään, korvataanko linja 560 pikaraitiolinjalla.

Niin kutsuttu saaristoratikka yhdistäisi Vuosaaren Vartiosaaren ja Laajasalon kautta Hakaniemeen, mikä lisäisi osaltaan Vuosaaren merkittävyyttä liikenteen solmukohtana. Pikaraitiotien linjauksien vaatimat tilavaraukset pyritään huomioidaan myös keskustan alueella.

Vuosaaren sataman toimitiloja suunnitellaan vahvistettavaksi metron jatkamisella, mikä toisaalta heikentää keskustan toimitilöiden kysyntää, mutta tarjoaa toisaalta hyvät mahdollisuudet asumisen lisäämiselle.

Helsingin itäisen saariston kaavoittaminen matkailu- ja virkistyskäyttöön on käynnissä ja sen arvellaan vahvistavan nykyisiä meriyhteyksiä Vuosaaresta saaristoon. Näin ollen Vuosaaren julkisen liikenteen verkon merkitys kasvaa entisestään.

Viherympäristö on ollut tärkeä arvo Vuosaarissa kautta sen kaavoitushistorian. Pyöräily- ja kävelyliikenteen reitistöä pyritään kehittämään myös työmatkailun käyttöön virkistyskäytön ohella Helsingin rantoja yhdistävänä niin kutsuttu Rantareitti-hankkeena luoden uusia mahdollisuuksia saavuttaa rantojen viheralueita.

## Mittakaava, Rakennettu ympäristö



Keskusteltaessa kantakaupunkimaisesta tai kävelypainotteisesta keskustasta puhutaan usein ns. ihmisen mittakaavasta. Sillä tarkoitetaan ihmisen ulottuvuuksiin, aisteihin ja hahmotuskykyyn sovellettua ympäristöä.

Vuosaaren mittakaava on kauttaaltaan suurta henkilöautopainotteisen suunnittelun tuloksena. Se tuo toisaalta väljyyttä, mutta toisaalta ympäristön elämyksellisyys ja pienilmasto kärsii. Kadulla kävellessä määränpää on kaiken aikaa näkyvissä, mutta tuskallisen saavuttamattomissa. Samoin rakennusten mittakaava ja katutasen toimintojen puute saavat katutilan vaikuttamaan tyhjältä.

Pyrittäessä kehittämään jo valmiiksi suurimittakaavaista Vuosaaren keskustaa kävelykeskustan suuntaan on hyvä hakea vertailukohtia katutilojen ja etäisyyksien kokoluokalle.

Ohessa oleva ortokuva esittää Vuosaaren keskusta-alueita rationaalisine katulinjoinen. Otettaessa siitä esiin yksittäinen rakennus, voidaan sen kokoluokkaa verrata tunnettuihin suurikokoisiin rakennuksiin esimerkiksi oheisella tavalla. Näin huomataan muun muassa, että Kauppakeskus Columbus on itse asiassa Kamppi-keskuksen kokoluokkaa hätyyttellen pituusmitallaan jopa Olympiastadionia.



Columbus



Kiasma



Eduskuntatalo



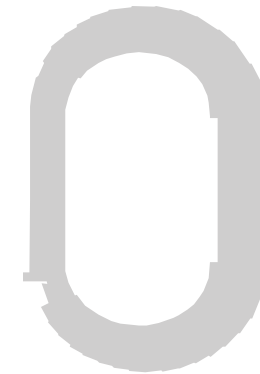
Finlandia - talo



Kamppi - keskus



Rautatieasema



Olympiastadion

## Mittakaava, Vuosaaren keskusta ja Itäkeskus

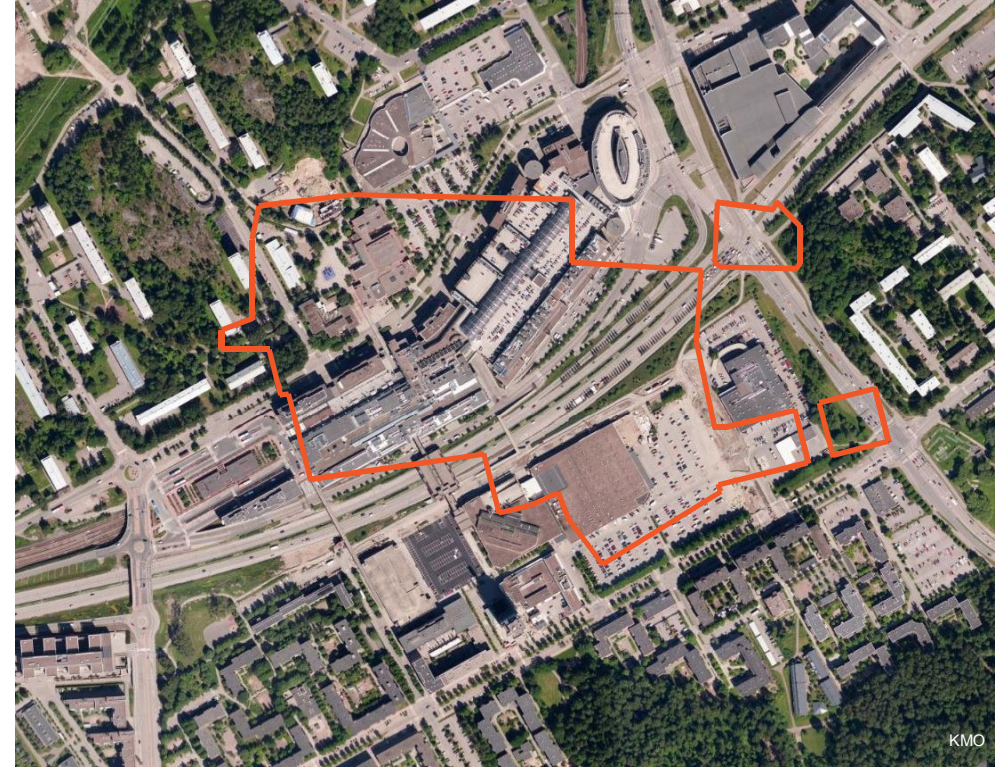


### Vuosaari, tarkastelualue

Julkisia rakennuksia ja Columbuksen kauppakeskusta lukuun ottamatta alue on joko puistoa, pysäköintialuetta tai rakentamatonta aluetta.

Seuraavissa esimerkeissä esitettyä tarkastelualueutta verrataan muihin alueisiin Helsingissä.

0 asukasta  
56239 kerrosneliometriä, johon ei lueta esim. autohallitiloja



### Itäkeskus

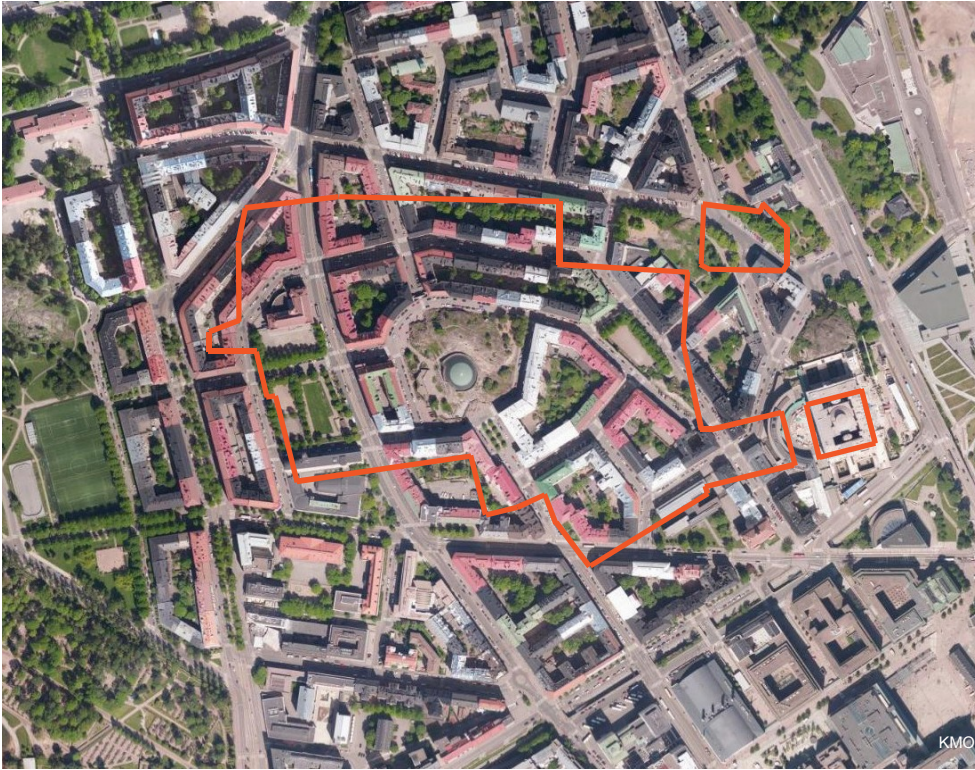
Etenkin kaupankäynnissä Vuosaaren kanssa kilpaileva Itäkeskuksen alue suhteutettuna tarkastelualueen rajaukseen.

Kaaviokuvasta käy ilmi, että Itäkeskus olisi mahdollista sovittaa Vuosaaren keskusta.

75 asukasta  
124 429 kerrosneliometriä, johon ei lueta esim. autohallitiloja



## Mittakaava, Etu-Töölö ja Esplanadin ympäristö

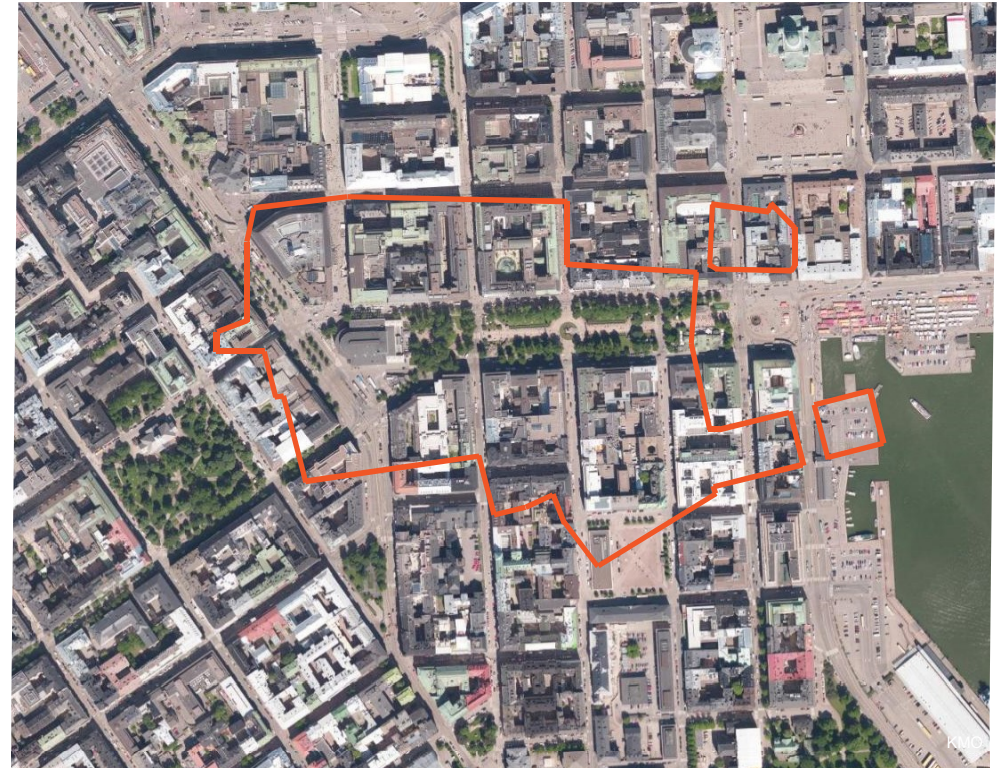


### Etu-Töölö

Oheisessa kuvassa tarkastelualueen rajausta verrataan tiiviisti rakennettuun Etu-Töölöön. Tasakorkea kaupunkikuva kätkee sisäänsä suuret määrät asuinpinta-alaa.

Kuvasta voidaan huomata rajauksen ulottuvan Eduskuntatalolta Mechelininkadulle.

3 618 asukasta  
337 541 kerrosneliometriä, johon ei lueta esim. autohallitiloja



### Esplanadin ympäristö

Esplanadin ympäristöön verrattaessa kuvasta hahmottuu rajauksen laajuus kävelykeskustan ympäristössä. Alueella on paljon puisto- ja katutilaa, joten neliömetrimäärät eivät vastaa tiiviin keskustan keskiarvoa.

Kaaviokuvasta näkyy alueen ulottuminen Stockmannin tavaratalolta Kauppahallille saakka.

64 asukasta  
467 984 kerrosneliometriä, johon ei lueta esim. autohallitiloja

## Mittakaava, katu- ja aukiotila



Tutkittaessa ihmisen mahdollisuuksia tunnistaa tuttavansa aukion toiselta laidalta on todettu aistihavaintojen riittävän noin 100 metrin etäisyyteen. Tätä on pidetty eräänlaisena äärimittana hyvin toimivan katu- ja aukiotilan suunnittelussa.

Ihmisaisteihin perustuva mitoitus lisää tutkimusten mukaan aukioilla pysähtymistä ja oleskelua, mikä nähdään hyvänä lähtökohtana elävän ja monipuolisen katutilan luomiseksi.

Miellyttävien ja elämyksellisten katutilojen tilasarjat tarjoavat vaihtelevia mahdollisuuksia kulkea alueen halki. Tämä tarjoaa hyviä mahdollisuuksia huolellisesti sijoitetuille julkisille ja kaupallisille toiminnoille.

Vuosaaren keskustan mittakaavaa hahmottavat esimerkit voidaan esitellä vaikkapa oheisella tavalla.

Finnairin 66 metriä pitkä Airbus A350-900-matkustajalentokone täyttää vaivoin Mosaiikkitorin katutilan. Torin mittakaavaa vääristää entisestään se, että sen aukion katutila jatkuu leveänä moneen suuntaan eivätkä ympäröivät matalat rakennukset pysty rajaamaan sitä selkeästi.

Kuvassa on esitetty myös 206-metrinen Silja Serenade rinnakkain kauppakeskus Columbuksen kanssa. Columbuksen toisella puolella kulkeva vähäeleinen Valkopaadentie on suurin katuyhteys keskustan pohjois- ja eteläosan välillä.

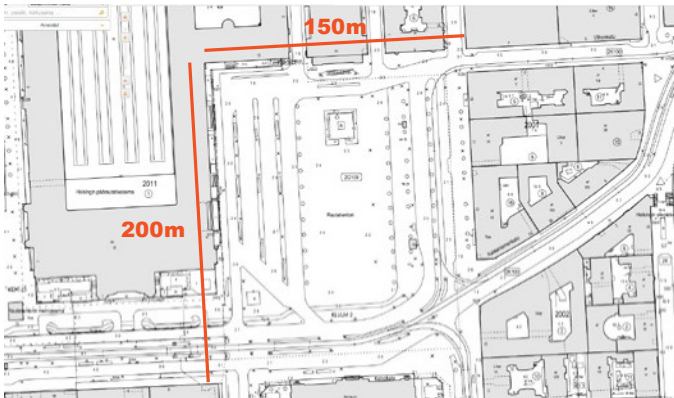
Johtopäätöksenä voidaan todeta, että keinoja alueen mittakaavalliseen kehittämiseen jalankulkuympäristönä tulee kehittää jatkossa tulevien vaatimusten mukaisiksi.

## Mittakaava ja aukiot Helsingin kantakaupungissa



Rautatientori

Helsingin aukiot ovat pääsääntöisesti kooltaan mahtipontisia ja saavatkin käyttäjänsä kiihuhtamaan matkantekoaan yli aukion kohti reunoja. Oheisessa kuvassa on esitetty Rautatientori, jossa aukion mittakaava on Vuosaaren tapaan kokoaan suurempi. Katutilat aukion ympärillä saavat sen laajenemaan yli aistittavien äärimittojen, eikä varsinaista viihtymistä ja oleskelua aukiolla ole.



Fredrikintori

Esimerkinä mitoiltaan onnistuneemmasta aukiosta on esitetty Fredrikintoria, jossa istutukset ja aukiota rajaavat rakennukset luovat tiivistä tunnelmaa.

Ihanteellisessa tilanteessa Fredrikintori olisi osa katujen ja aukoiden tilasarjaa, jolloin ohikulkijoita liikkeiden asiakkaiksi olisi nykyistä enemmän.



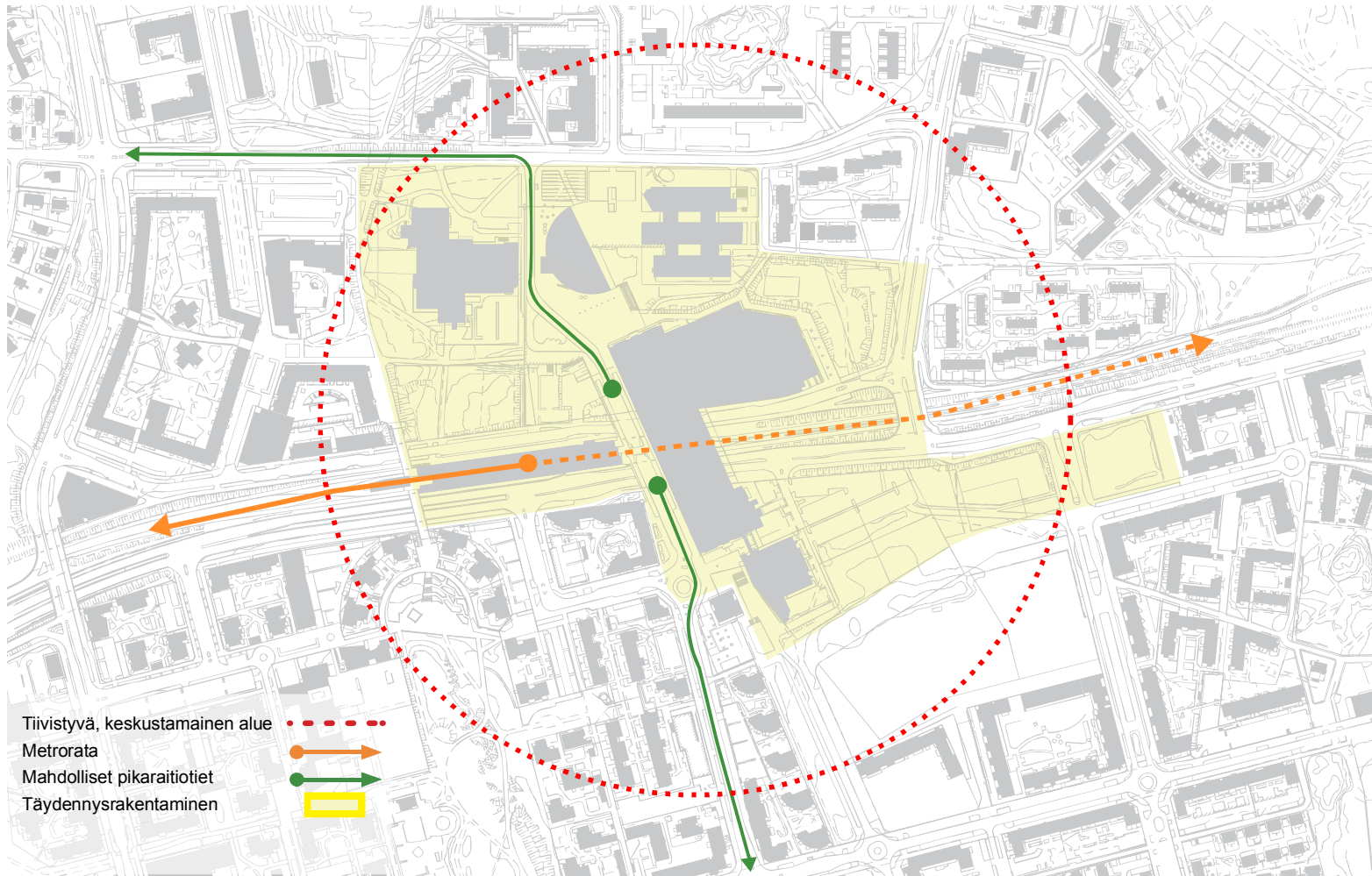
Kolmikulma

Aukioiden ja puistojen luonteiden ero on hyvä huomioida. Siinä, missä aukioilta odotetaan eloisaa toimintaa, puistot mielletään rauhallisina suvantoina jopa keskellä vilkkainta liikennettä.

Uudenmaankadun päätteenä sijaitseva Kolmikulma on erotettu katu ympäristöstä puuistutuksin ja toimii levähdyspaikkana ja oikotienä jalankulkijoille.



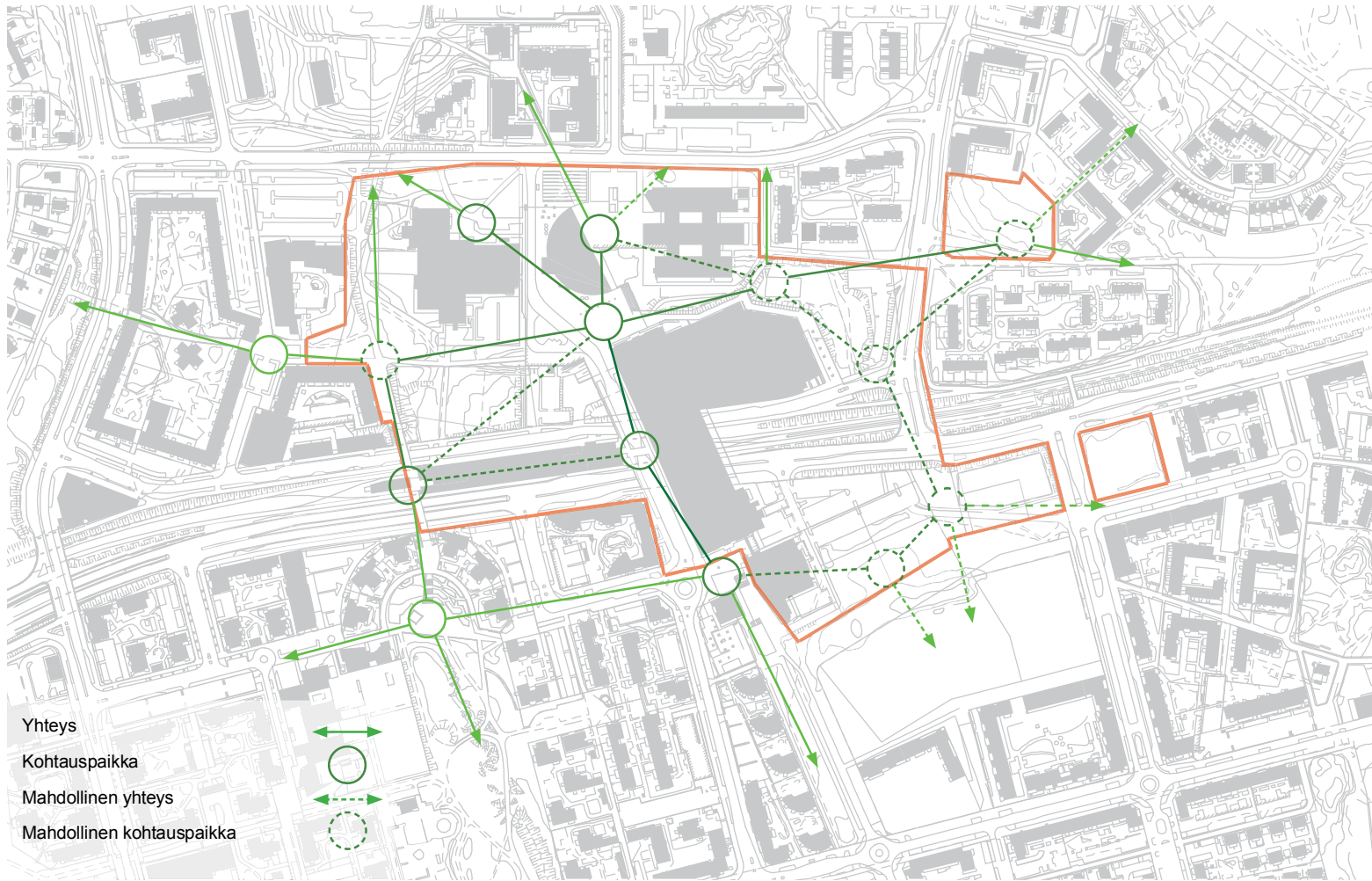
## Kaupunginvaltuuston kehitysstrategiat



Helsingin kaupungin valtuustostrategiat ohjaavat kaupunkisuunnittelun lähtökohtia. Vuosaaren keskustan kohdalla kehittäminen tukeutuu kolmeen pääkohtaan, jotka on esitetty yllä olevassa kaaviossa.

- Kaupunginosan keskustasta kehitetään tiivistä, monipuolista ja kevyen liikenteen keskustamaista ympäristöä.
- Tulevaa rakentamista painotetaan raideliikenteen yhteyteen. Tämä mahdollistaa mm. kevennetyt pysäköintiratkaisut.
- Keskustan tiivistämistä tehdään täydennysrakentamisen keinoin jo osittain toteutuneisiin ympäristöihin.

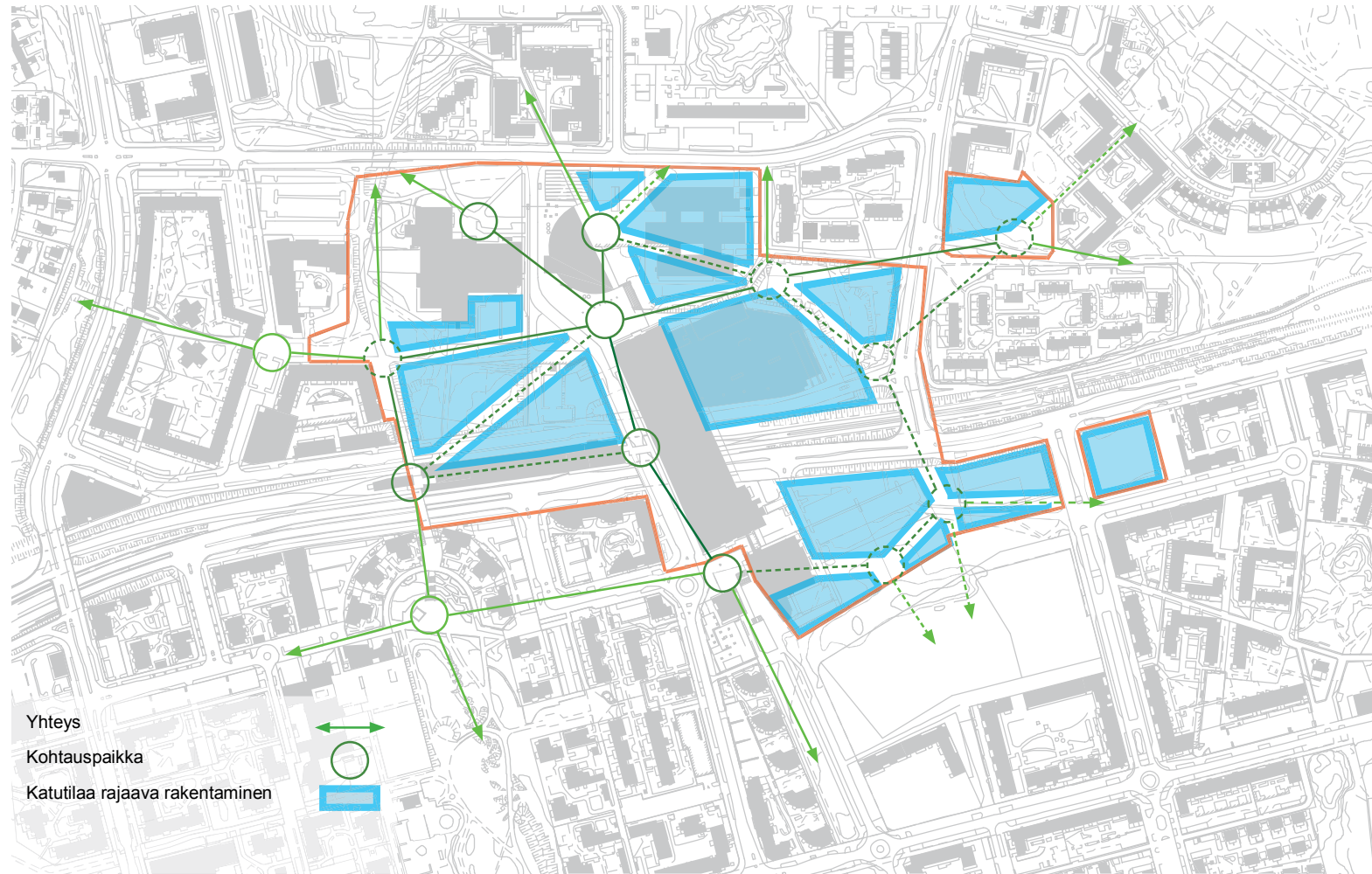
## Periaate, yhteyksiä ja kohtaushaikoja



Keskustamainen, kävelypainotteinen ympäristö koostuu parhaillaan elämyksellisistä ja monipuolisista tilasarjoista. Oheisessa kaaviossa elämyksellinen ympäristö on esitty yhteyksien ja kohtaushaikkojen verkostona. Verkoston ajatuksena on liikkua lyhyillä siirtymillä uuteen kohtaushaikkaan, joka voi olla kadunkulma, risteys, aukio tai vastaava helposti hahmotettava tilaisuus jatkaa matkaa haluamaansa suuntaan.

Vielä rakentamattomat alueet antavat tilaisuuksia kehittää uusia kohtaushaikoja, joiden kautta matka voi jatkua luontevasti vielä huonosti toimivien yhteyksien kautta mm. Vuotien tai Porslahdentien yli.

## Periaate, katutila ja rakentaminen

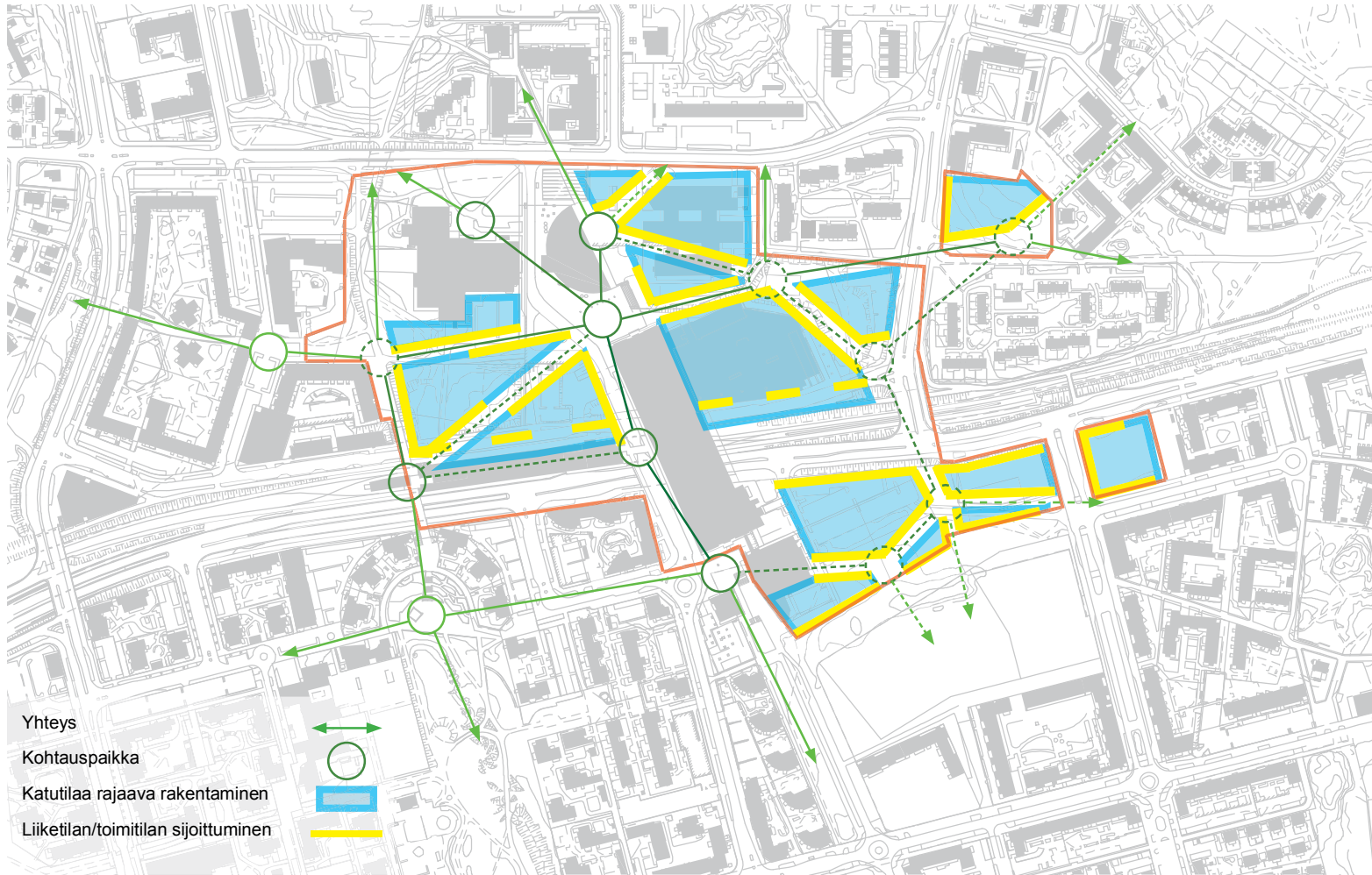


Toimiva kaupunkiympäristö on helposti hahmotettavaa. Tämän toteuttamiseksi edellä esitetyt yhteydet rajataan selkeäksi katutilaksi ohjaten rakentamista heti reittien varsille.

Rakentamisen keskeisillä alueilla on mahdollisuuksia myös keveämpään rakentamiseen, kuten yksityisiin tai julkisiin sisäpihoihin.

Ohessa katutiloja rajaava rakentaminen on esitetty periaatteellisena kaaviona.

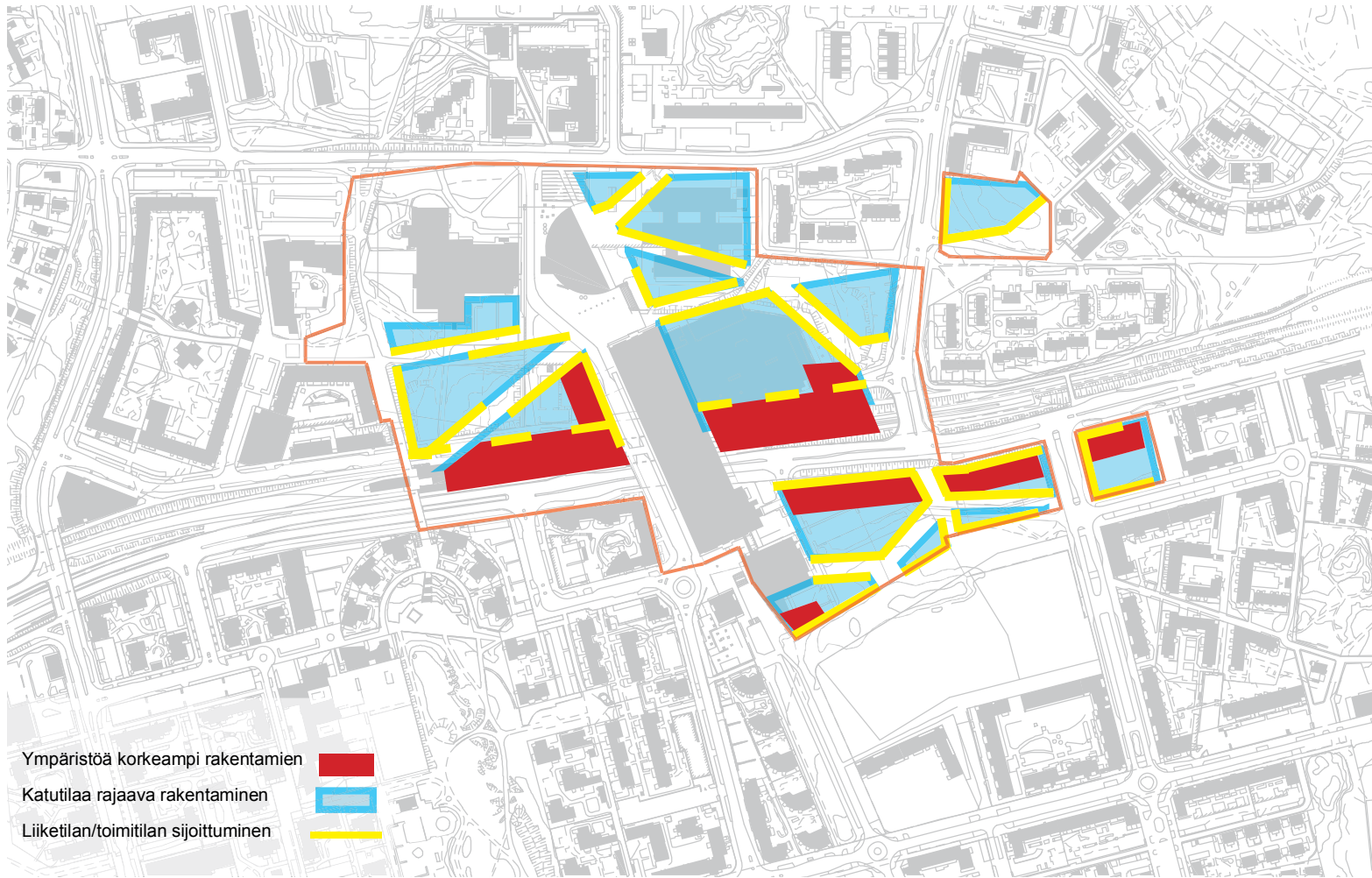
## Periaate, toiminnalliset katutilat



Selvästi hahmotettavien yhteyksien ja niiden risteyskohtien synnyttämä kulkureittien verkosto tarjoaa vaihtoehtoisia reittejä kulkea keskustan läpi. Tämä tarjoaa monipuolisia tilaisuuksia kivijalkaan sijoittuville liike- ja toimitiloille.

Valmisteilla olevassa yleiskaavassa alueen C1-merkintä pitää sisällään muun muassa veloitteen siitä, että valtaosa katutasoisen toimintoista on liiketilaa. Oheisessa kaaviossa on osoitettu verkoston tarjoamia mahdollisuuksia näiden toimintojen sijoittumiselle.

## Periaate, ympäristöä korkeampi rakentaminen

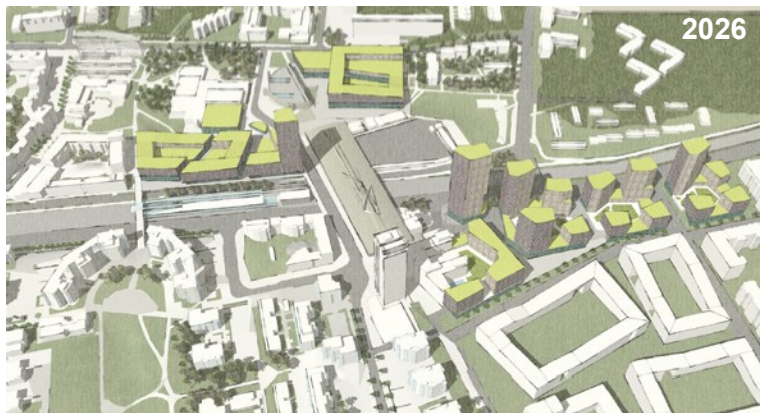
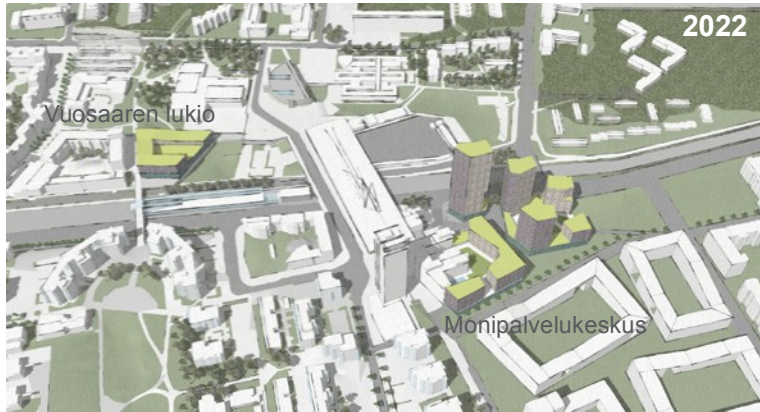
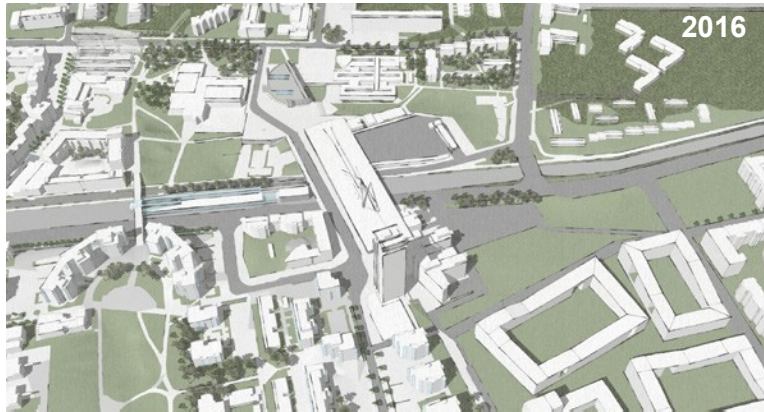


Valmisteilla oleva yleiskaava velvoittaa monipuoliseen ja tehokkaaseen rakentamiseen C1-merkityillä keskusta-alueilla.

Yksi tapa tiivistää ja tehostaa rakentamista on korottaa sitä ympäristöä korkeammaksi. Oheisessa kaaviossa on esitetty mahdollisia, kaupunkirakenteen tarjoamia mahdollisuuksia ympäristöä korkeammalle rakentamiselle. Vaihtoehtoisia alueita yhdistää läheinen yhteys joukkoliikenteeseen, pieni häiriö muulle ympäristölle ja toteuttamiseen liittyvät taloudelliset lähtökohdat kuten kansirakentamisen korkea hinta.



## Mahdollinen vaiheistus aluekokonaisuuden toteuttamiseksi



Oheinen idealuonnos Vuosaaren keskustan tulevasta rakentamisesta pohjautuu asukastyöpajassa ja suunnittelutyöpajassa esiin tulleisiin toiveisiin ja niiden toteutusideoihin ja toimii näiden suunnitteluperiaatteiden havainnollistamisena.

Kuvasarjassa esitetään suunnitteluperiaatteiden mahdollinen vaiheistus kokonaisuuden toteuttamiseksi. Esitetyn aikataulutuksen on tarkoitus antaa mielikuvaa siitä, miten pitkään suurten kaupunkisuunnitelmien toteuttamiseen nopeimmillaankin kuluu.

Aikataulussa painotetaan kiireisimpiä ja kaavoituksessa jo edenneitä hankkeita, joiden odotetaan toteutuvan nopeammalla aikataululla. Näitä ovat mm. monipalvelukeskushanke ja lukio sekä Aromikujan alue.

Kuvien yhteydessä esitetty aikataulu perustuu arvioihin eri osa-alueiden toteutuskelpoisuudesta ja sijainnin synnyttämästä kiinnostavuudesta ajan edetessä. Vapaina olevien tonttimaiden rakentamisen odotetaan alkavan nopeammin, kuin purettavien tai korotettavien rakennusten kohdalla.

Suuri osa maanomistuksesta on kaupungin hallussa, mutta etenkin yksityisomistuksessa olevien tonttien kaavamuu- ja rakentamispäätökset ovat luonnollisesti omistajiensa päätettävissä.

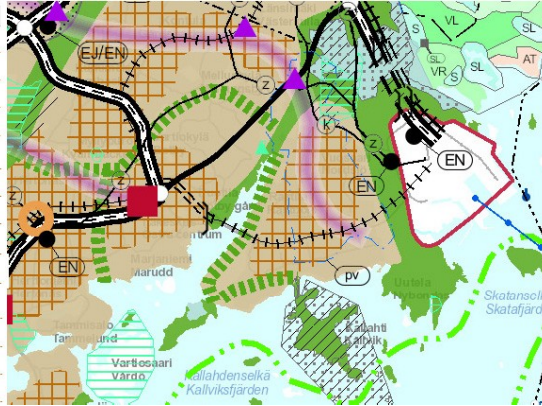


# Nykyinen kaavatilanne, maakunta- ja yleiskaavat

## Maakuntakaava

### Hyväksytytjen maakuntakaavojen yhdistelmä

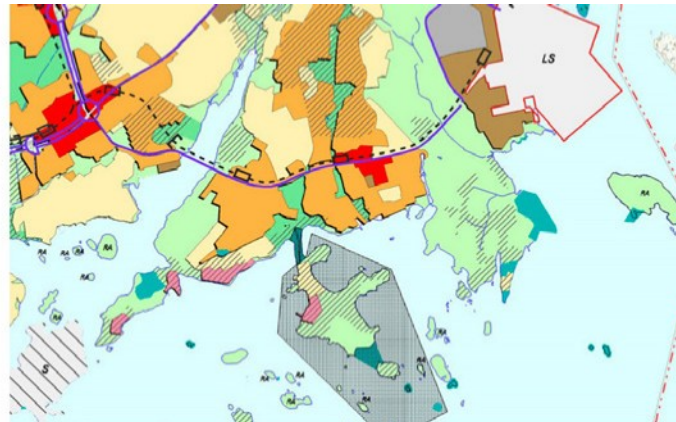
	Taajamatoimintojen alue
	Taajamatoimintojen alue
	Tiivistettävä alue
	Keskustatoimintojen alue
	Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö
	Virkistysalue
	Viheryhteystarve
	Energiahuollon alue
	Seutuliikenteen rata
	Pohjavesialue
	Liikennealue
	Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli
	Joukkoliikenteen vaihtopaikka



Maakuntakaavassa tarkastelualue on merkitty kauttaaltaan tiivistettäväksi taajamatoimintojen alueeksi. Tuleva Jokeri2-linja on merkitty Pääkaupunkiseudun poikittaisena joukkoliikenteen yhteysvälinä.

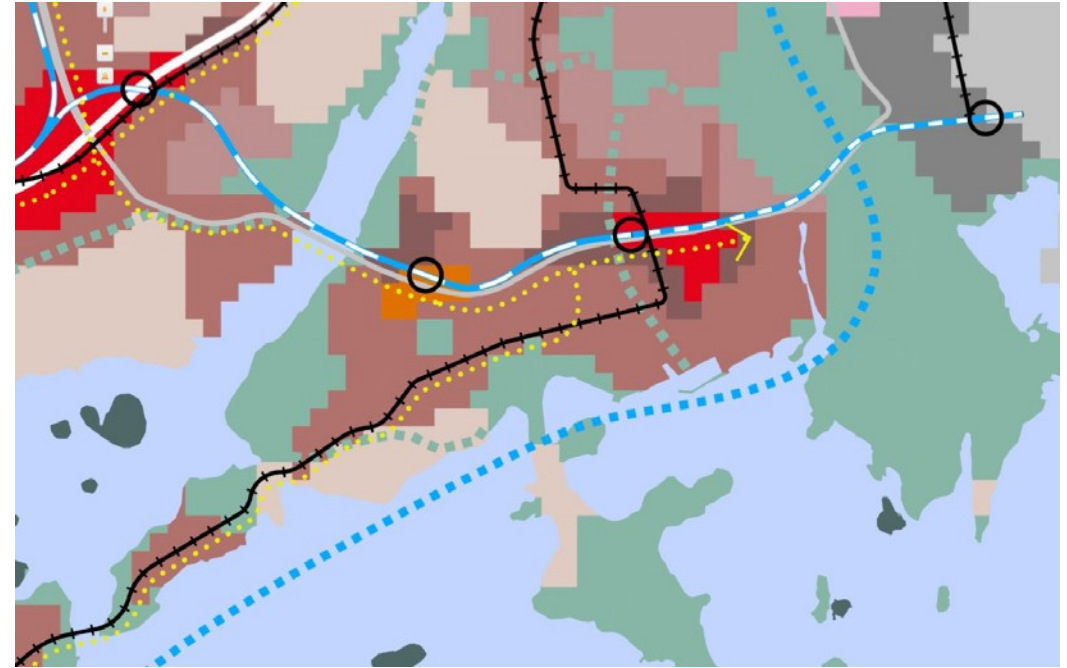
## Yleiskaava 2002

	<b>KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE</b> Alueita kehittää hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen ja virkistämisen sekä alueen terapeuttiseen yhtäytymiseen liittyvien toimintojen ja liikenteen käyttöä.
	<b>KERROSTALOVALTAINEN ALUE, ASUMINEN/TOIMITILA</b> Alueita kehittää asuminen, kaupan ja julkisten palvelujen sekä virkistämisen käyttöä ja ympäristöllistä arvovaltaisuutta toimintatilojen, sekä alueella terapeuttiseen yhtäytymiseen liittyvien toimintojen ja liikenteen käyttöä.
	<b>PIENTALOVALTAINEN ALUE, ASUMINEN</b> Alueita kehittää asuminen, virkistämisen, kaupan ja julkisten palvelujen käyttöä ja ympäristöllistä arvovaltaisuutta toimintatilojen, sekä alueella terapeuttiseen yhtäytymiseen liittyvien toimintojen ja liikenteen käyttöä.
	<b>HALLINNON JA JULKISTEN PALVELUJEN ALUE</b> Alueita kehittää hallinnon, julkisten palvelujen, ravintolatuotannon ja ympäristöllistä arvovaltaisuutta toimintatilojen, kaupan ja virkistämisen sekä alueella terapeuttiseen yhtäytymiseen liittyvien toimintojen ja liikenteen käyttöä.
	<b>TYÖPAIKKA-ALUE, TEOLLISUUS/TOIMITILATAMA</b> Alueita kehittää tuotannon ja varastoinnin, palvelu- ja toimintojen sekä asuinalueiden käyttöä. Alueita kehittää myös alueella terapeuttiseen yhtäytymiseen liittyvien toimintojen ja liikenteen käyttöä.
	<b>KALVUNPUUSTO</b> Kehittää kalvunpuustoa ja alueella asuinalueita kehittää monipuolista toimintaa, asuin-, liikunta- ja luonnonympäristöä. Alueita kehittää terapeuttiseen yhtäytymiseen liittyvien toimintojen ja liikenteen käyttöä.
	<b>KULTTUURIHISTORILLISESTI, RAKENNUSTAITTEELLISESTI JA MAAILMAKULTTUURISUUNNITTELUN ALUE</b> Alueita kehittää alue, että alueen arvot ja omintakeisuus säilyvät.
	<b>METRO TAI RAUTATIE ASEMINEN</b>
	<b>PÄÄKATU</b>



Tarkastelualue on merkitty pääosin Keskustatoimintojen alueeksi ja pohjoisisistaan merkinnällä ”Kerrostalovaltainen alue, asuminen/toimitila”.

## Valmisteilla oleva yleiskaava - Kaupunkikaava



Tarkastelualue on merkitty valmisteilla olevan yleiskaavan 14.6.2016 pätyyssä ehdotuksessa pääosin Liike- ja palvelukeskustaksi C1, jonka toiminnot tulisi olla monipuolisempia ja tehokkuus tulisi olla suurempi kuin viereisten Asuntovaltainen alue A1:n (suurempi kuin 1,8) ja Asuntovaltainen alue A2:n (1,0-2,0).

Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöään tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempiana. Liike- ja toimitilan kokonaisuutta ei lähtökohtaisesti tule vähentää. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava keskustalle ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu.

Lisäksi yleiskaavassa on kaavamääräyksiä kaikkien keskustojen osalta.

# Nykyinen kaavatilanne, asemakaavat

## Asemakaavat



Tarkastelualueella on voimassa 9 asemakaavaa vuosilta 1978-2004. Asemakaavoissa alue on merkitty asuinpientalo- (AP), opetustoimintaa palvelevien- (YO), urheilutoimintaa palvelevien (YU), toimitilarakennusten (KTY), liike- ja toimistorakennusten (K), yleisen pysäköinnin (LP) ja pysäköintialueiden (LPA-1) korttelialueiksi sekä aukioiksi ja liikenneyhteyksiksi.

## Valmisteilla olevat asemakaavat ympäristössä

Ympäröivän alueen valmisteilla olevissa asemakaavoissa painopiste on täydennysrakentamisessa. Väljästi ennen metroradan laajentamista kaavoitetussa Meri-Rastilassa valmistellaan aluetta tiivistävää kaavaa. Kulttuurihistoriallisia arvoja huomioivaa tiivistystä ollaan tekemässä myös Keski-Vuosaaren suunnalla. Täydennysrakentamista painotetaan erityisesti julkisen liikenteen läheisyydessä, jolloin Rastilan ja Vuosaaren metroasemat tulevat olemaan jatkossa entistä merkittävämpiä liikenteen solmukohtia.

Yleiskaavaehdotuksen raitioliikenteen laajeneminen tulee muuttamaan keskeistä Vuosaarta. Saaristoraitiotie ja Jokeri-pikaraitiotiet pyritään yhdistämään metron raideliikenteeseen, jolloin eri raitioliikenteiden solmukohdaksi muodostuu luontevasti Vuosaaren metroasema. Raitioliikenteen kehittymisen vaikutus nykyiseen linja-autoliikenteeseen Valkopaadentiellä tutkitaan erikseen.

Valmisteilla oleva Itäisen saariston asemakaava painottuu suurilta osin Vuosaaren läheisten merialueiden saarien matkailutoiminnan kehittämiseen vahvistaen Vuosaarta myös merellisen liikenteen solmukohtana.

1976



Saseka Oy:n kaivaukset laajimmillaan.

Ilmakuva osoittaa, että Paulig Oy:n paahtimo on ollut tässä vaiheessa jo toiminnassa täydessä laajuudessaan ja eteläinen Keski-Vuosaari on rakennettu Urheilutaltoa lukuunottamatta.

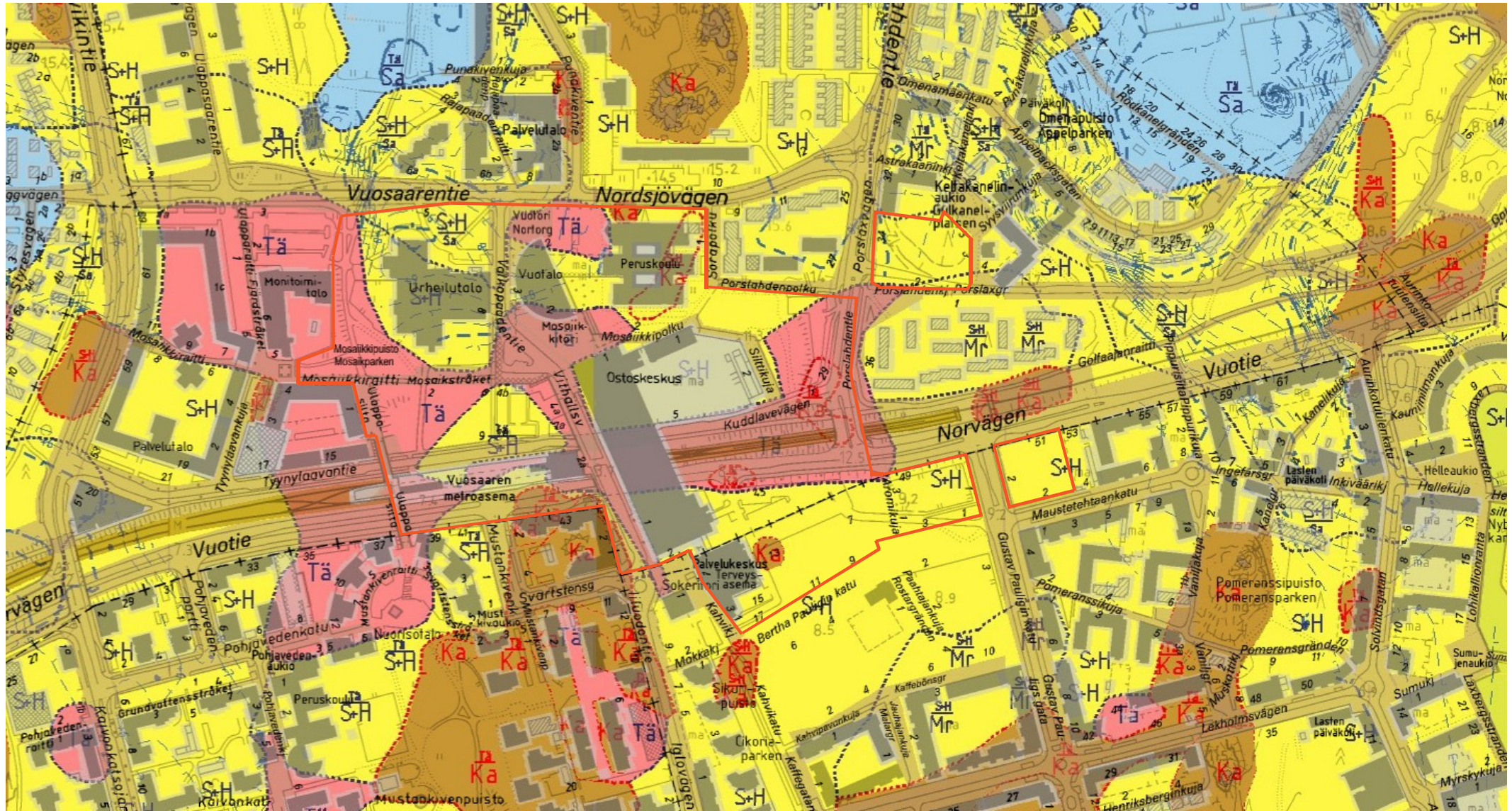




Tuoreimmassa ilmakuvassa näkyy, että keskustan pohjoisosasta rakentamatta ovat jääneet pääosin kaupungille kuuluvat entisen kaivauksen alueet.

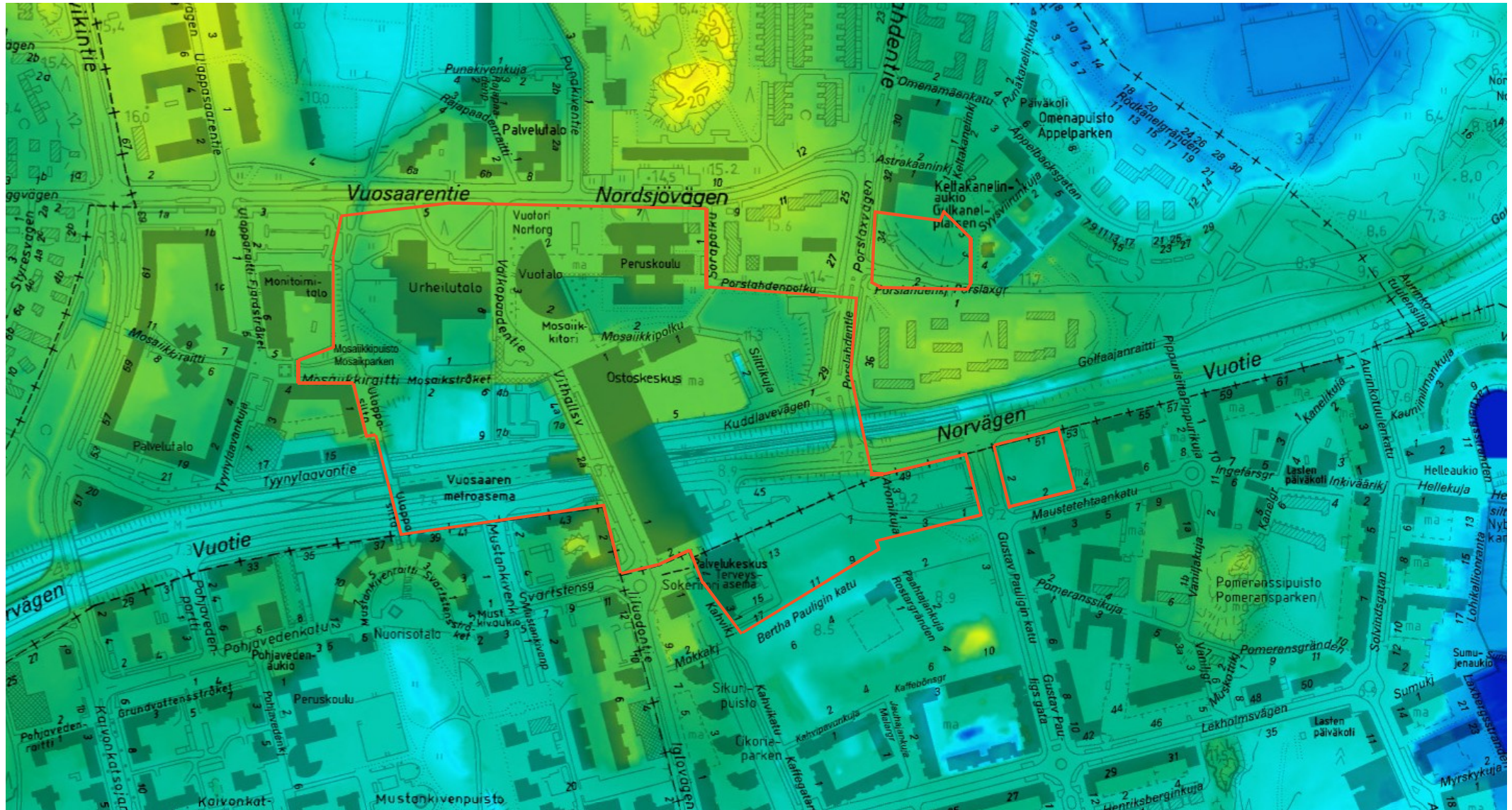
Eteläosassa rakentamatta on nykyiset pysäköinnille ja yksinomaan toimitilarakentamiselle osoitetut alueet.

# Maaperä



Alueen maaperä on pääosin savea, hiekkaa ja täyttömaata. Täyttömaan osalta perustamisolosuhteet ja maaperän puhtaus selvitetään tarkemmin toteutuneiden täyttöjen kartoittamiseksi.

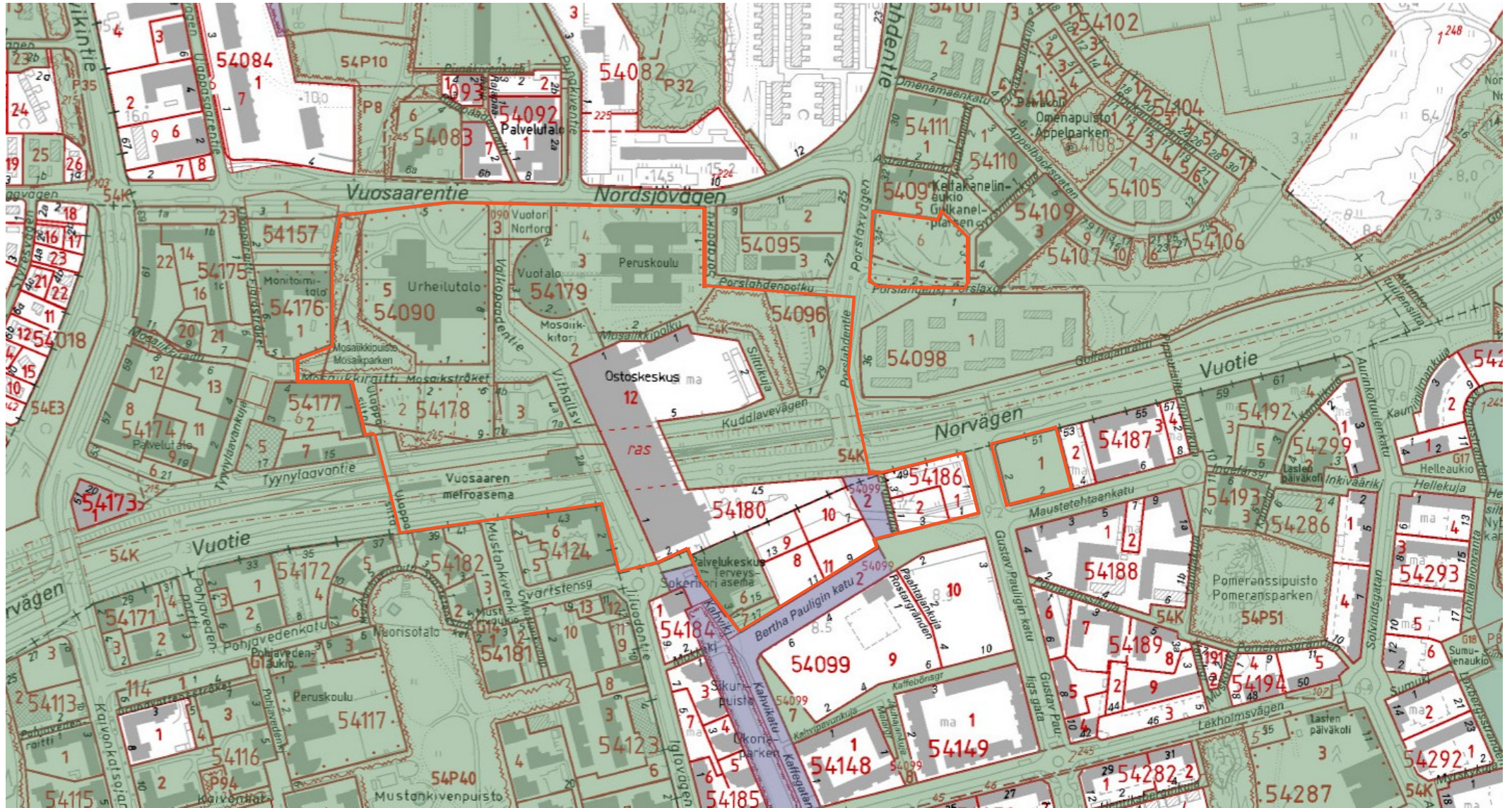
# Korkeuserot



Alue on pääasiassa alavaa. Suurimmat korkeuserot sijoittuvat Vuotien ja Valkopaadentien välille. Kaavio osoittaa selkeän korkeuseron Vuotien ja Valkopaadentien kävelypainotteisen alueen välillä.

Vuotien pohjoisosan korkeuserot mahdollistavat mm. rakenteellisen pysäköinnin rakentamisen siten, että syöttöliikenne tapahtuu Porslahdenpolun ja Tyynylaavantien kautta.

# Maanomistus

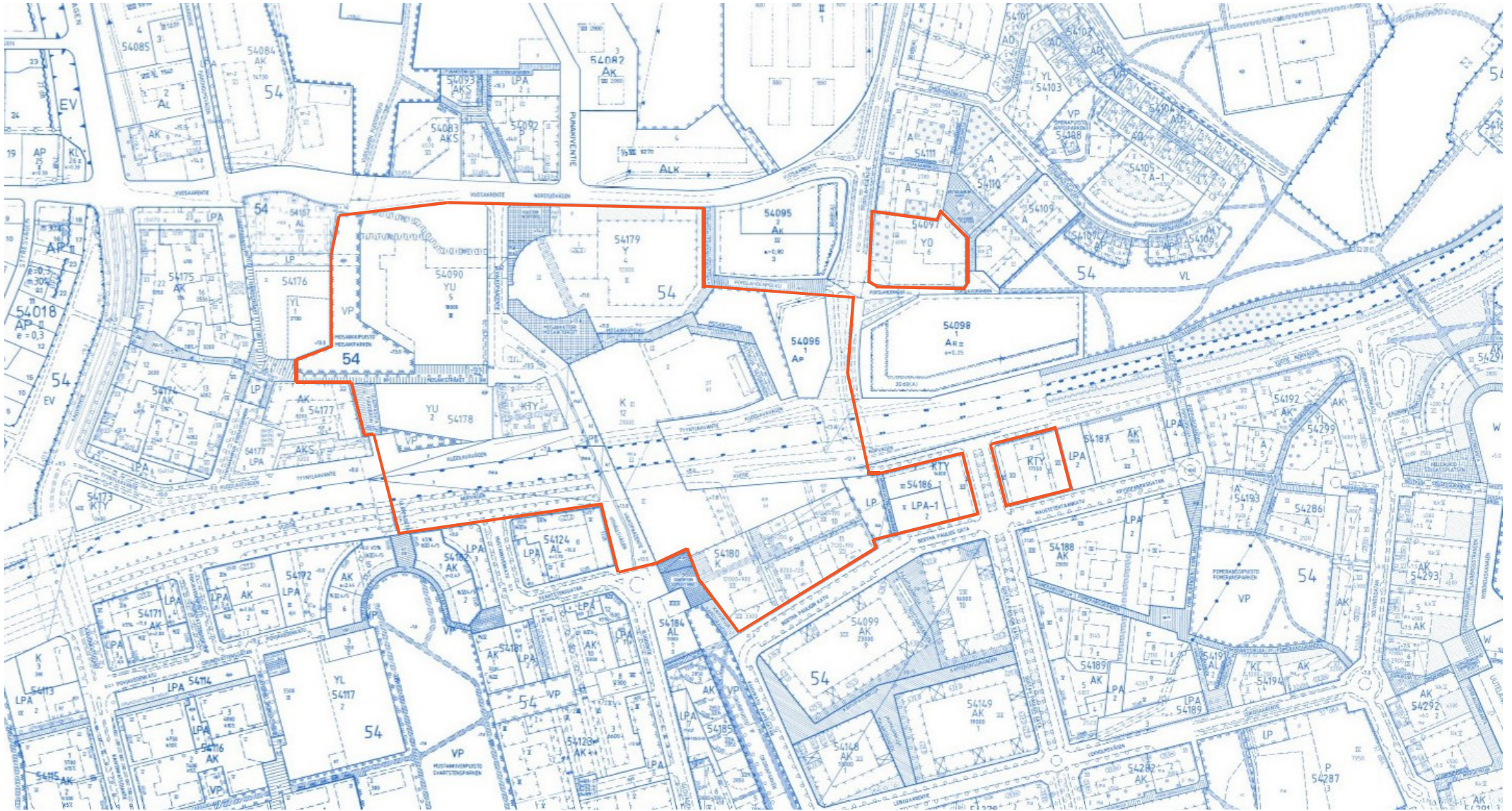


Alueet, joissa on valkoinen pohjaväri, ovat yksityisomistuksessa.

Alueet, joissa on vihreä ja violetti pohjaväri ovat kaupungin omistuksessa.

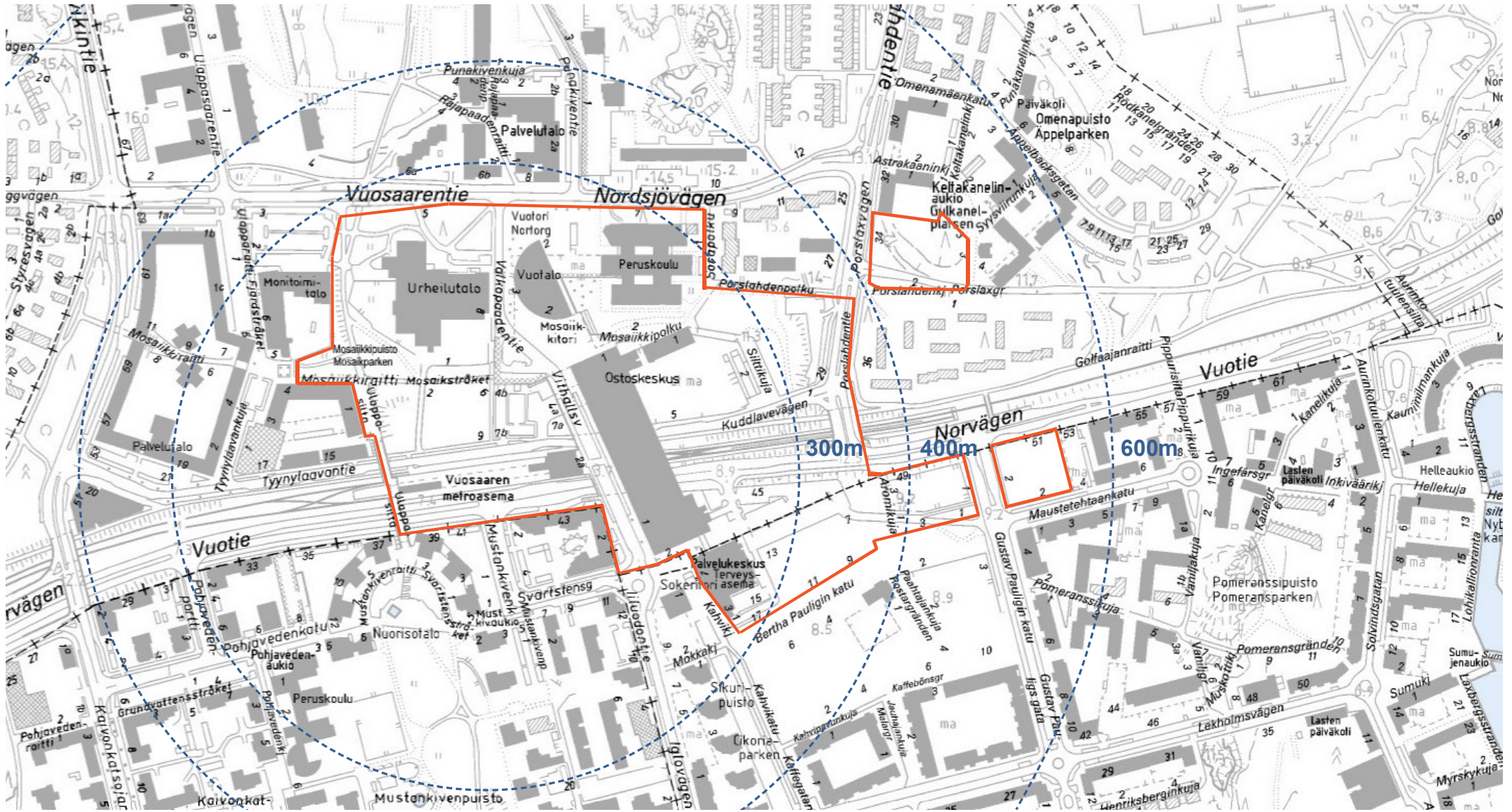


## Nykyinen kaavatilanne, asemakaavat



Tarkastelualueella on voimassa 9 asemakaavaa vuosilta 1978-2004. Asemakaavoissa alue on merkitty asuinpienalo- (AP), opetustoimintaa palvelevien- (YO), urheilutoimintaa palvelevien (YU), toimitilarakennusten (KTY), liike- ja toimistorakennusten (K), yleisen pysäköinnin (LP) ja pysäköintialueiden (LPA-1) korttelialueiksi sekä aukioiksi ja liikenneyhteyksiksi.

# Pysäköintinormit



Kaavioon kehät kuvaavat 300m, 400m ja 600m etäisyyksiä metroaseman laiturin keskipisteestä. Voimassa olevien pysäköintinormien mukaan:

- Pyöräpysäköintipaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 pp / 30 k-m<sup>2</sup>.
- Kerrostalot: alle 300m etäisyydellä velvoite on vähintään 1 ap / 140 k-m<sup>2</sup>, 300-600m etäisyydellä vähintään 1 ap / 130 k-m<sup>2</sup>.
- Erityisasuminen: yli 400m etäisyydellä velvoite on vähintään 1 ap / 500 k-m<sup>2</sup>, opiskelija-asuntoloissa ei velvoitetta.
- Vuokra-asumisessa on 20% kevennys autopaikoista. Työpaikka-alueiden pysäköimisestä määrätään erikseen.

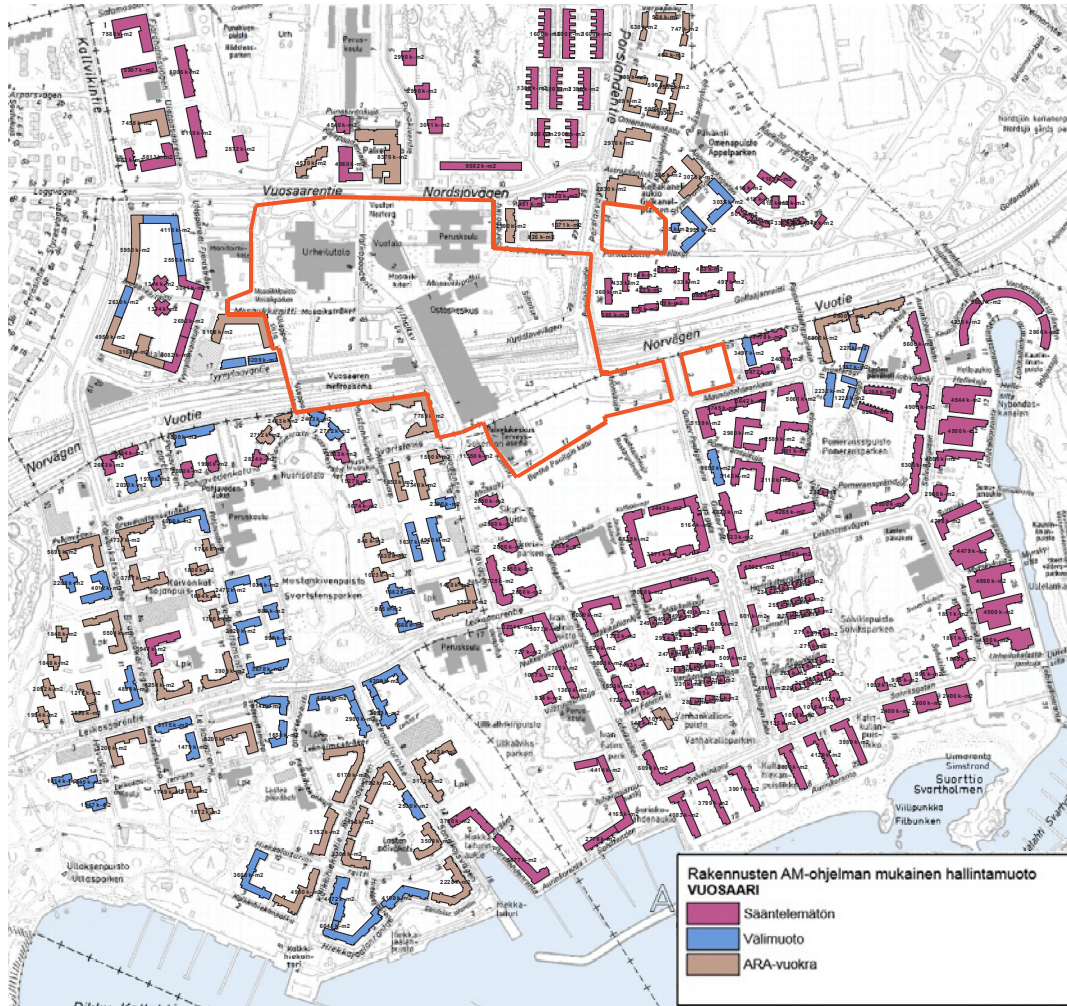
# Helsingin melutiedot 2012



Direktiivin mukaiset melutasosuureet L(den) neljän metrin laskentakorkeudella nykytilanteessa.



## Hallintamuotojakauma keskustan lähialueilla



AM-HALLINTAMUOTO	HALLINTAMUOTO TARKKA	KERROSALA YHTEENSÄ	ASUNTOJEN LUKUMÄÄRÄ YHTEENSÄ	
ARA-vuokra	Helsingin kaupungin asunnot Oy		135 469	1 787
ARA-vuokra	Valtion tukema, muu kuin pitkä korkotuki		39 399	529
ARA-vuokra	Valtion tukema, pitkä korkotuki		26 008	355
Sääntelemätön	Asunto-osakeyhtiö tai -osuuskunta		437 712	5 322
Sääntelemätön	Kaupungin omistama, vapaarahoitteinen		4 414	52
Sääntelemätön	Kaupungin omistama, vapaarahoitteinen vuokra		3 947	47
Sääntelemätön	Vapaarahoitteinen vuokra		18 010	237
Sääntelemätön	Yksityinen omistus		373	2
Välimuoto	Asumisoikeus		70 295	901
Välimuoto	Hittas-omistus		49 632	608
Välimuoto	Opiskelija- tai nuorisosunto		21 419	377

Oheinen hallintamuotojakauma esittää Helsingin asumisen ja maankäytön ohjelman mukaisia asuinrakennusten hallintamuotoja.

Vuosaaren keskustaa reunustavat alueet on rakennettu karkeasti kolmessa vaiheessa.

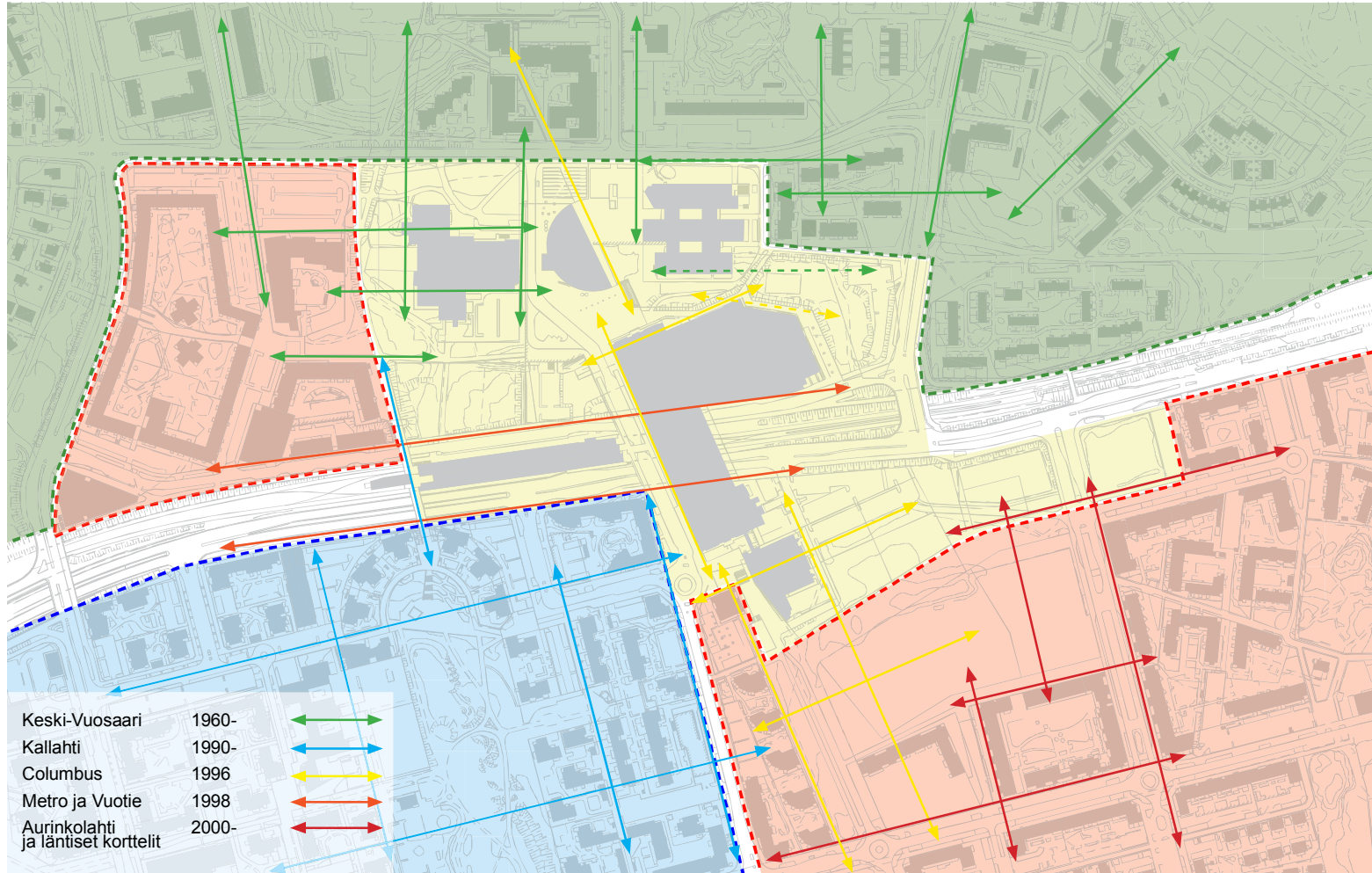
Keski-Vuosaaren rakentaminen ajoittuu 1960-luvulta alkaneeseen vaiheeseen, jossa suuri osa rakentamisesta tähtäsi omistusasumiseen.

Kallahden rakentaminen 1990-luvulta alkaen ajoittui aikaan, jolloin asuntorakentaminen oli 1990-luvun laman murroksessa. Vallitsevien teorioiden valossa asuinalueet tulisi suunnitella siten, että asukkaat edustaisivat tasaisesti eri tulotasoja. Pyrkimys tasaiseen jakaumaan vuokra- välimuoto- ja omistusasumisen välillä kallistui kuitenkin voimakkaasti vuokra- ja asumisoikeusasumisen suuntaan vallitsevasta taloustilanteesta johtuen.

Aurinkolahden rakentaminen 2000-luvulta alkaen on ollut voimakas pyrkimys tasata hallintamuotojakaumaa alueella. Rakentamisen yhteyteen ajoittuivat vetovoimaa lisäävät hankkeet Vuosaaren keskustassa, jolloin valmistuivat Kauppakeskus Columbus, Palvelukeskus Albatrossi, metroasema ja Vuotie, Vuotalo ja tornitalo Cirrus. Samaan aikaan rakennettiin myös Vuosaaren keskustan länsipuolelle nk. Eden-kortteli, jossa hallintamuotojakauma oli edellistä monipuolisempi.

Vuosaaren keskustan sijainti näiden kolmen alueen yhtymäkohdassa antaa hyviä mahdollisuuksia sijoittaa sinne eri alueita palvelevaa toimintaa ja saada näin aikaan aluetta yhteen sulattava keskusalue.

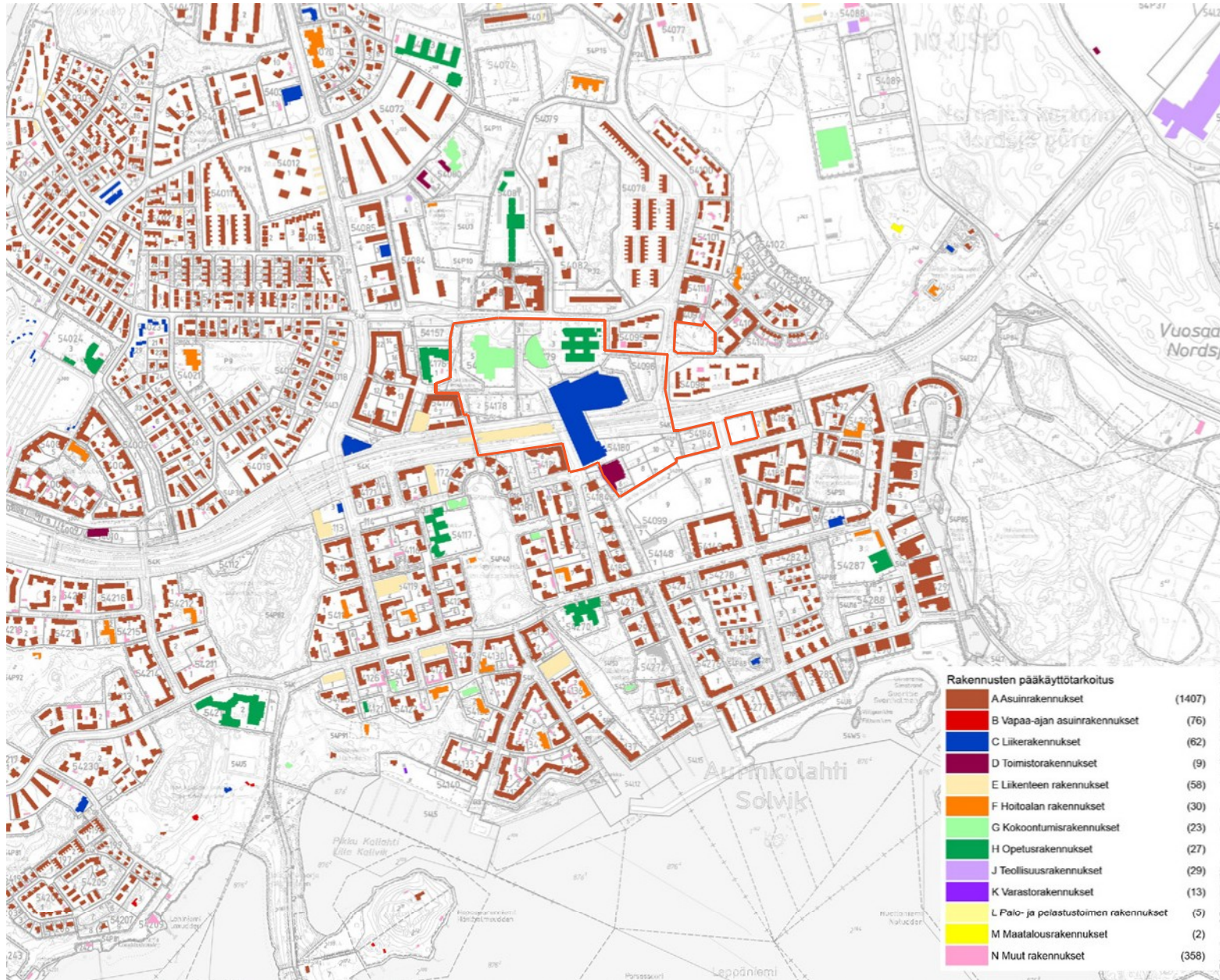
## Segregaatio ja kerroksellisuus kaupunkirakenteessa



Segregaatiota eli eri asukasryhmien eriytymistä pyritään vähentämään sijoittamalla uuteen keskusta toimintoja kaikille asukkaille. Vuosaaren kolme hallintomuotojakaumaltaan erilaista toteutusvaihetta 1960-, 1990- ja 2000-luvuilla on johtanut asukkailtaan erilaisten keskustan osien syntyyn.

Eri vaiheissa toteutetut keskustan osat ovat synnyttäneet myös oman aikansa kerroksia kaupunkirakenteeseen rakennusten ja katujen linjausten kautta. Keskustan alueen suunnitteluperiaatteet pyrkivät ottamaan nämä huomioon eri osa-alueita yhdistäessään.

## Pääkäyttötarkoituksen mukaiset rakennukset alueella



Ohessa on esitetty alueen pääkäyttötarkoituksen mukaiset rakennukset, jotka painottuvat vahvasti asumiseen.

Monipuolinen ja elinvoimainen keskusta-alue tarvitsee asumisen lisäksi liike- ja toimitiloja riittävien palveluiden ja työpaikkojen takaamiseksi.

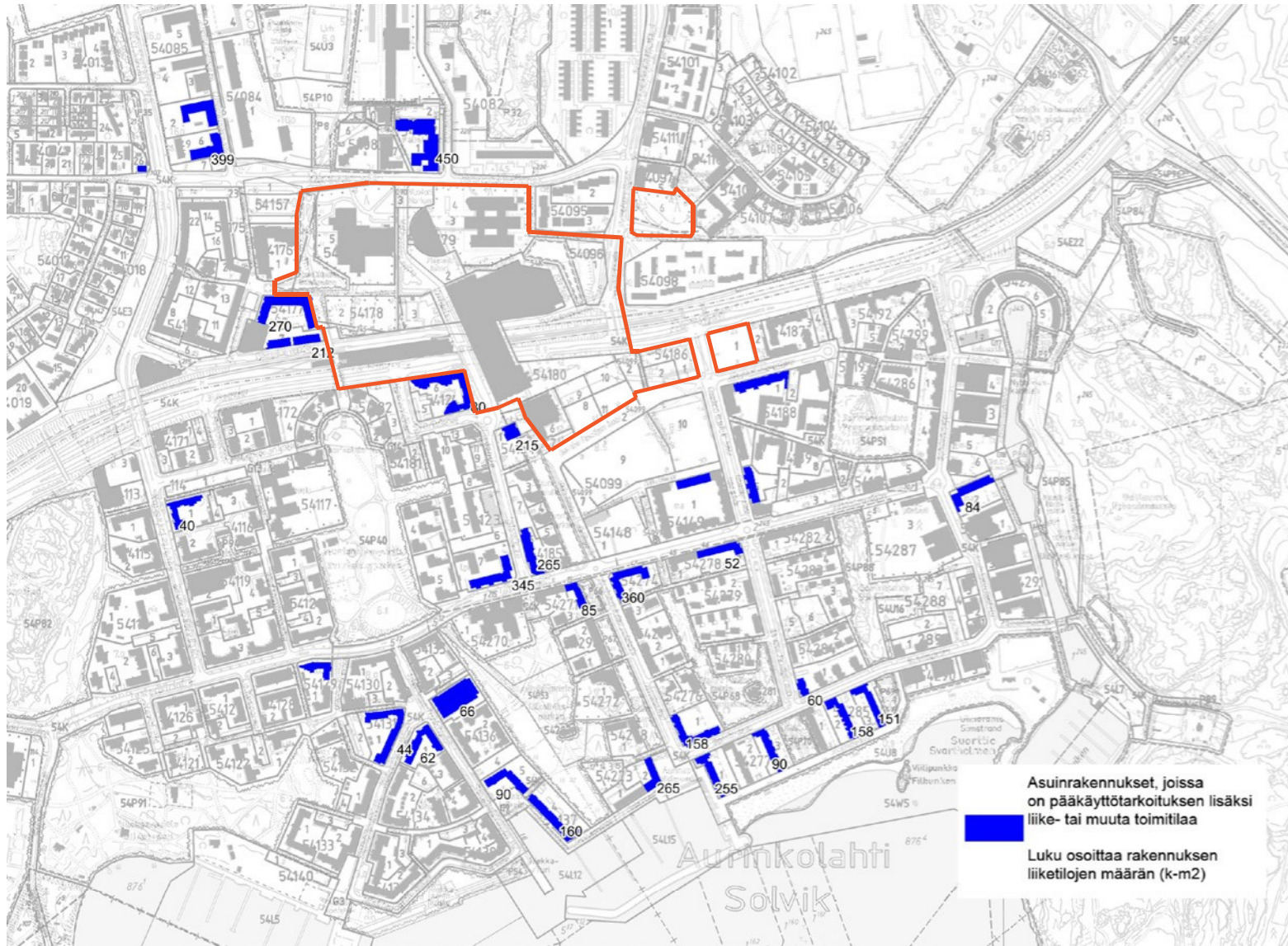
Toisaalta, riittävät työpaikat mahdollistavat liiketilojen ja palveluiden elinvoimaisuuden alueella, mikä tulee huomioida toimitilojen järjestämisessä Vuosaareen.

Valmisteilla olevassa yleiskaavassa suunnitteluperiaatteiden tarkastelu-alue määrätään mm. toiminnoiltaan ympäristöään monipuolisemmaksi alueeksi.

Lisäksi määräyksissä todetaan, että rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi.

Nämä keskusta-alueen vetovoimaa lisäävät määräykset huomioidaan osana suunnitteluperiaatteita.

## Pääkäyttötarkoituksen lisäksi rakennetut liike- ja toimitilat alueella



Ohessa on esitetty alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi rakennetut liike- ja toimitilat alueella. Luvut ilmaisevat liiketilojen määrää kerrosneliömetreinä.

Kaaviosta voidaan päätellä, että keskustamaista kivijalkaliike- tai toimitilla ei ole alueella juurikaan suhteessa muuhun rakentamiseen.

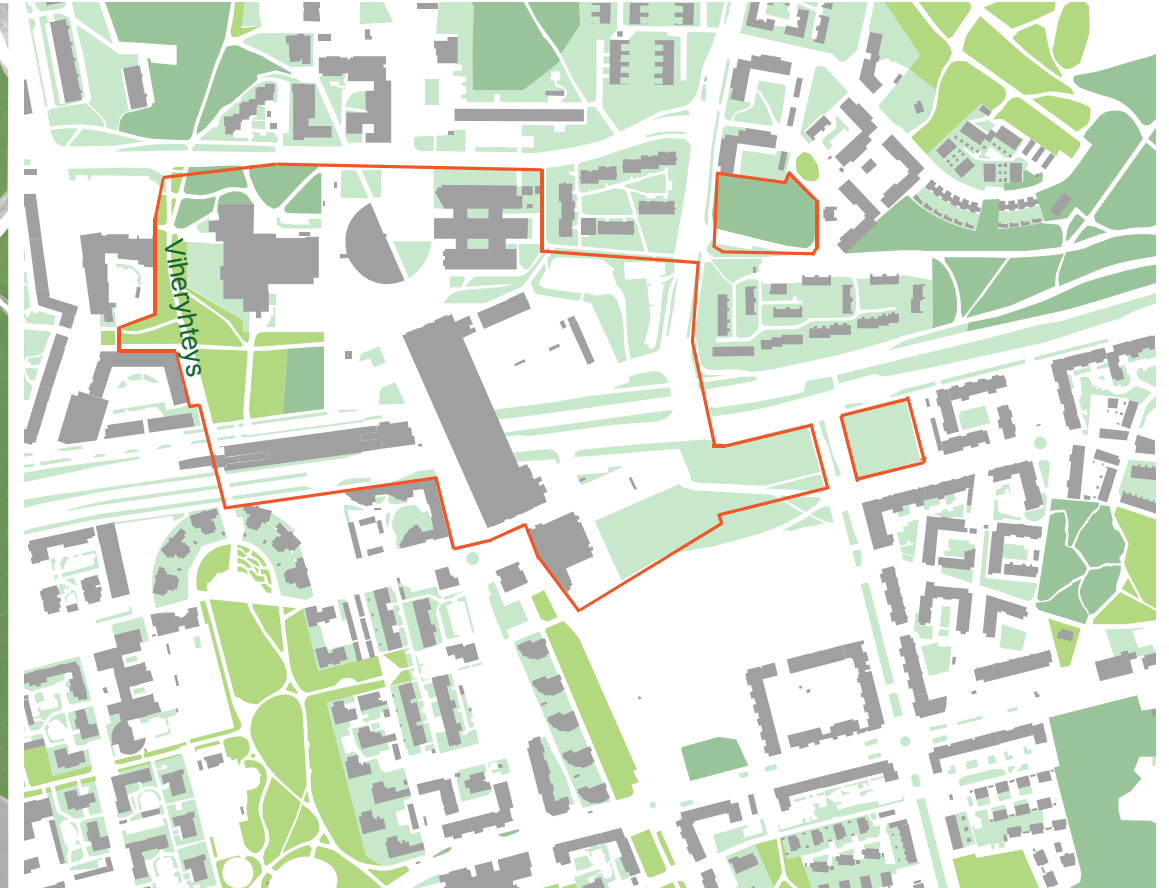
Jatkosuunnittelussa pyritään selvittämään keinoja, miten rakennetussa ympäristössä järjestettäisiin riittävästi mahdollisuuksia liike- ja toimitiloille myös tulevaisuuden tarpeisiin, ja mitä muita käyttötarkoituksia tiloilla voisi olla katutilan elinvoimaa lisäämään.

# Viherympäristö



Viheraluerunko

- Viheralue
- Viheralueita yhdistävä kävelyreitti
- Suunnittelualue



Keskustan viheralueet

- Puisto
- Metsä
- Muu viheralue

Kuvat Satu Tiainen

Vuosaarelle ovat luonteenomaisia suuret, mäntyvoittoiset puistoalueet. Oheiset viherrunkoa ja viheralueita esittävät kaaviot osoittavat viheralueet nykyisessä laajuudessaan, joissa alueet pyritään myös pääosin säilyttämään.

Rajauksen sisällä esitetyt viheralueet koostuvat Mosaiikkipuistoa lukuun ottamatta rakentamattomiksi jääneistä tonteista.





## Vuosaaren historiaa

Metroaseman ympäristössä olevan Vuosaaren osan kaavoitushistoria on melko lyhyt, mutta sivuaa pohjoispuolella sijaitsevan Keski-Vuosaaren kehitysvaiheita.



Sasekan tehdas suurimmillaan 1958. Kuva Constantin Grünberg

Rakennusmateriaalivalmistaja Oy Saseka Ab osti vuonna 1937 Nordsjön kartanon, Skatan ja Marielundin tilojen ja Porlaxin Rusthollin alueet kalkkikiekkatiilien valmistuksen käyttöön, mikä mullisti alueen aiemman huvilayhdyskunnan verkkaisten elämäntahdin. Tehdas toimi vanhan patruunakulttuurin mukaisesti järjestäen työntekijöilleen asunnot, vapaa-ajan sekä palvelut. Saastuttava ja äänekäs tehdastoiminta kutisti huvila-asutusta, mutta laajensi samalla omien työntekijöidensä asuinalueita. Toisen maailmansodan jälkeinen maanlunastuslaki määräsi 100 hehtaaria alueesta luovutettavaksi asumiseen. Yhtiö otti vastatakseen miltei puolet uudisrakentamisvelvollisuudesta työntekijöidensä asuttamiseksi ja laaditti asemakaava-arkkitehti Berndt Aminoffilla rakennussuunnitelman alueen hallittua rakentamista palvelemaan. Kaupunkisuunnitteluun panostava tehtaan johto laati ajan saatossa myös toteuttamattomia suunnitelmia mm. pikaraitiotien ja suursatamien rakentamiseksi.

Vuonna 1963 maaltamuutosta johtuva asutuspula painosti Helsingin kaupunkia täsmentämään aiempaa rakennussuunnitelmaa kaupunkimaiseksi, pääosin

2-4 kerroksiseksi rakennuskaavaksi. Viimeiset Sasekan maat kaupunki hankki 1975 ja yhtiö lopetti toimintansa alueella 1978. Näin Helsingin Maalaiskunnassa sijainnut Vuosaari kaavoitettiin yhdeksi pääkaupunkiseudun suurimmaksi rakennuskohteeksi. Merkittävimpänä rakennuttajana toimi alueelta 1957 saakka tonttimaata hankkinut Asuntosäästäjät ry, joka toteutti alueelle rakentamistaan 3400 asunnosta 388 niin kutsutulla hartiapankkirakentamisella. Rakennussäästäjät toteuttivat Vuosaari-säätiön kautta myös monia alueen palveluita, mm. tarkastelualueella sijaitsevat Tehtaanpuiston koulun ja Urheilutalon. Merkittävin teollinen rakentaja keskeisessä Vuosaarissa oli tarkastelualueella sijainnut Katajanokalta Vuosaareen toimintansa siirtänyt elintarviketeollisuuden yritys Paulig Oy.

Pääosiltaan rakennettu Vuosaari liitettiin alueliitoksena Helsinkiin 1966, jolloin valmistunut Vuosaari-säätiön toteuttama Vuosaaren silta yhdisti sen uutena kaupunginosana osaksi pääkaupunkia. Voimassa oleva rakennuskaava kumottiin 1968 ja sen pohjalta laadittu asemakaava vahvistettiin 1970. (Heporauta, 1994) (KSV, 2006) (Lampi, 2005)



Vuosaaren silta Ramsinniemen suunnalta nähtynä syksyllä 1970. Kuva Simo Rista SER



Sasekan hiekkakuoppa rakentuvassa Vuosaaressa 1970. Kuva Eeva Rista/HKM

Seuraavat Vuosaaren keskustan kannalta merkittävät kaavahankkeet alkoivat 1984 kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksyessä nk. Vuosaaren kaavoituksen toisen vaiheen kaavarungon. Uusien kaavojen oli tarkoitus tuoda vakiintuneeseen 14 000 asukkaan Vuosaareen 17 000 asukkaan lisäys. Rakentaminen ajoittui 1980-luvun lopulle ja 1990-luvun alkuvuosille Kallahteen (aiemmin ”Meri-Vuosaari”) ja Meri-Rastilaan (aiemmin ”Ala-Vuosaari”), joista on järjestetty Vuotien eteläisinä alueina tehokkaat liikenne yhteydet sekä Rastilaan että Vuosaaren keskukseen. Suunnittelussa pyrittiin Hyvä Vuosaari-projektin kautta ennakoimaan ja torjumaan aiempien lähiöiden sosiaalisia ongelmia mm. tasapainottamalla hallintomuotojakaumaa ja alueen toimintoja, mutta heikentynyt taloustilanne johti omistusasumisen vähäiseen suhteeseen muuhun asuinrakentamiseen nähden.

Helsingin kaupunginvaltuusto teki Vuosaaren metron perustamispäätöksen 1990. Vuosaareen oli alkutilanteessa suunniteltu kolmea asemaa, joista keskeisin olisi sijoittunut Kallvikintien ja nykyisen Vuotien risteyksen alueelle.

Tästä syystä mm. Kallahden kerrosalaan kasvatettiin 20%:lla. Suunnitelmaa seuranneessa keskustelussa Vuosaaren metroasema siirtyi kuitenkin idemmäksi lähelle Pauligin paahtimoa. Samalla itäisin metroasema poistettiin tarpeettomana, eikä tehokasta rakentamista Uutelassa tarvittu.

Tulevaa metroasemaseutua vahvistettiin 1996 valmistuneella Columbuksen kauppakeskuksella, joka yhdistää siltana Keski-Vuosaaren uusiin, Vuotien eteläpuolella sijaitseviin alueisiin sekä alueen heikentyneitä palveluita parantamaan rakennettuun Palvelukeskus Albatrossiin. Tarkastelualueen tuntumaan rakennettiin myös Monitoimitalo Rastis 1997. Vuosaarta kahtia jakavat metrorata ja Vuotie valmistuivat 1998. (Jormanainen, 1997)

Metropäätöstä vahvistamaan tarvittiin lisää vuosaarelaisia, joten vuonna 1995 päätettiin järjestää kansainvälinen suunnittelukilpailu tuolloisen Mustalahden asuttamiseksi 4200-5000 asukkaalla. Alueen nurjahtanutta hallintamuotoilannetta koitettiin oikaista lisäämällä alueelle pääasiassa omistusasumista ja rakennusyhtiöitä houkuteltiin helsinkiläisittäin poikkeuksellisella tavalla. Tuohon saakka kaupunki oli pitänyt tiukasti maa-alueet omassa omistuksessaan, mutta tässä paljon keskustelua herättäneessä päätöksessä ranta-alueella sijainneet tontit myytiin toteuttajilleen tarkoin ehdoin. Kilpailua järjestämässä olleet rakennusyhtiöt veloitettiin toteuttamaan pääosin kilpailun lopputuloksena syntyneen asemakaavan tulevana vuosina tonttivarauksen menettämisen uhalla. Kilpailun voittanut Arkkitehdit Ky:n Timo Vormalan ”Maihinousu” johtikin pikaiseen toteuttamiseen niin kaavoituksessa kuin rakentamisessakin. Alueen kehittämistä jatkettiin Uutelan kanavan rannoilla kohti koillista. Panostus ympäristön suunnitteluun alueen vetovoimaa kasvattamaan oli valtava satsaus aluerakentamisessa ja toi nopeasti suuren lisäyksen alueen asukasmäärään.

2000-luvulla tarkastelualueelle rakennettiin merkittävä alueellinen kulttuuri-keskus Vuotalo ja Mosaiikkitorin pysäköintilaitos kauppakeskus Columbukselta pohjoiseen. Vuotien pohjoispuolen ympäristön mittakaavaa kasvattanut Eden-kortteli valmistui vuonna 2000. Tarkastelualueen eteläreunaan rakennettiin kiitetyn kansainvälisen suunnittelukilpailun ja kiistanalaisen toteutuksen seurauksena Helsingin tuolloin korkein rakennus, 26-kerroksinen Cirrus vuonna 2006. Alueen pohjoisreunassa korvattiin Viljo Revellin ja Heikki Castrénin suunnittelema eteläinen ostoskeskus Palvelutalo Ceciliaalla seuraavana vuonna.



Pauligin paahtimo 1997. Kuva Scanfoto/HKM

Paulig on kaavoittanut omistamia alueita pyrkien laadukkaisiin ratkaisuihin. Näistä tunnetuimpia hankkeita on edellä mainittu Columbuksen kauppakeskus, palvelukeskus Albatrossi ja maamerkkirakennus Cirrus. Pauligin alue vapautui muuhun käyttöön kokonaisuudessaan ja alue kaavoitettiin niin kutsutuiksi Kahvikortteleiksi maanomistajansa aloitteesta vuonna 2010. Rakennetun ympäristön etua painottavalla rakentamisella syntyneiden tulojen avulla Pauligin oli mahdollista jatkaa toimintaa suurena alueellisena työnantajana Vuosaaren sataman yhteyteen siirtyneiden toimitilojensa kautta. (Lohi, 2016)

Viime vuosiin jatkunut Pauligin tuotantotilojen toiminta Vuosaaren keskeisillä alueilla on johtanut hiljalleen reunoilta kohti keskusta etenevään kaavoitukseen.



Entinen paahtimon alue 2014. Kuva KMO

Siitä seuranneessa tilanteessa on nyt tarjolla mahdollisuus suunnitella muulta toiminnalta vapautunut keskusta ympäröivää kokonaisuutta parhaiten palvelevaksi.

#### Lähdeluettelo

- Heporauta, A. (1994). *Vuosaaren rakennettu ympäristö - osainventointi*.  
 Jormanainen, M.-L. (1997). *Meri-Rastila ja Kallahti - Kymmenen vuotta Vuosaaren suunnittelua ja rakentamista*. Sosiaaliviraston julkaisusarja.  
 KSV. (2006). *Keski-Vuosaari - maisema- ja kaupunkikuvallinen selvitys*.  
 Lampi, P. (2005). *Helsingin Vuosaari-Nordsjö*. Vuosaari-Seura.  
 Lohi, J. (2016). *Vuosaaren historia, Kaupunginosan rakentuminen 1966–2016*.  
 Vantaa: Kellastupa oy.

## Aiempia suunnitelmia alueella, Vuotien eteläpuoli

Tarkastelualueeseen liittyvää Vuosaaren keskustaa on suunniteltu tyydyttämään eri aikojen tavoitteita. Kehityksen kiihkeimmät vuodet sijoittuvat 1990-luvulta alkaavaan vaiheeseen, jolloin Helsingin kaupunginkanslian alaisuudessa toiminut Vuosaari-toimisto ja myöhemmin Vuosaari-projekti ovat laatineet erilaisia tulevaisuuden näkymiä joko omana työnään tai konsulttitöiden kautta. Seuraavassa esitellään otos toteutumattomista hankkeista Vuotien molemmiin puolin.



Vuotien eteläpuolen maanomistus on suureksi osaksi yksityistä. Maankäyttöä on kuitenkin kehitetty yhteistyössä maanomistajien kanssa, mikä on johtanut moniin viime vuosien merkittäviin käännekohtiin Vuosaaren keskustan kaupunkisuunnittelussa.

## Delfinikorttelin suunnitelma

Schaumann Arkkitehdit Oy ja Arkkitehdit Tommila Oy 1996



Schaumann Arkkitehdit Oy laatiman palvelukeskus Albatrossin laajennuksen ja Arkkitehdit Tommila Oy:n laatiman nk. Delfiinin toimistoalueen viitesuunnitelma laadittiin maanomistajan toimesta Aromikujan alueelle vuonna 1996. Viitesuunnitelmaa laadittaessa Paulig oli yhä suuri toimija alueella, joten luontainen jatke tuotantolaitoksille oli toimistokortteleiden kokonaisuus.

Suunnitelmassa huomioitavaa ovat kaavassa velvoittaviksi määrätyt, rakennuskompleksien läpi vievät kulkuyhteydet.

Viitesuunnitelman pohjalta laadittiin yhä voimassa oleva asemakaava Aromikujan alueelle. Toimitilan tarve Vuosaaren keskustassa on kuitenkin ollut odotettua vähäisempää ja viitesuunnitelmassa esitetty toimitila on myöhemmässä vaiheessa rakentunut Vuosaaren sataman yhteyteen.

## Delfiinikorttelin toimitila- ja hotellihanke

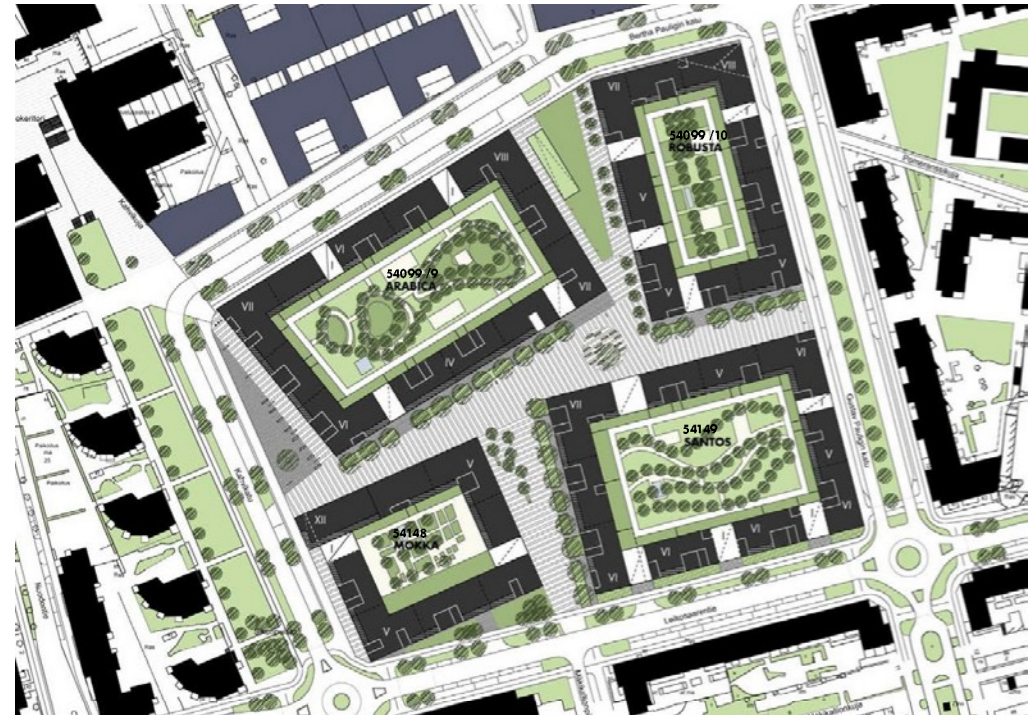
Larkas&Laine Oy 2006



Myöhemmässä viitesuunnitelmassa Vuosaaren eteläpuolen toimitila-alueelle suunniteltiin myös hotellin sijoittamista toimistorakennusten yhteyteen, mutta ne eivät johtaneet kaavamuutoksiin.

## Kahvikorttelit

Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy 2008



Entisen paahtimon aluetta alettiin kaavoittaa asunnoiksi Pauligin paahtimotoinnin siirryttyä Vuosaaren sataman uusiin tiloihin. Asunnot järjestettiin eri kahvilaaduista vaikutteita saaneiden pihapiirien ympärille umpikortteleiksi luoden samalla mielenkiintoisia katutiloja korttelien ulkopuolelle. Korttelien toteutus jatkuu n. vuoteen 2020 saakka.

## Aiempia suunnitelmia alueella, Vuotien pohjoispuoli



Vuotien pohjoispuolella sijaitsee pääosin kaupungin omistuksessa olevaa maa-alaa, jonka käytön suunnitteluun on laadittu useita kaupungin aloitteesta teetettyjä viitesuunnitelmia. Mukana seuraavassa tiivistelmässä on myös yksityisiä hankkeita keskeisimpien alueiden kehittämiseksi.

### Metrokortteli

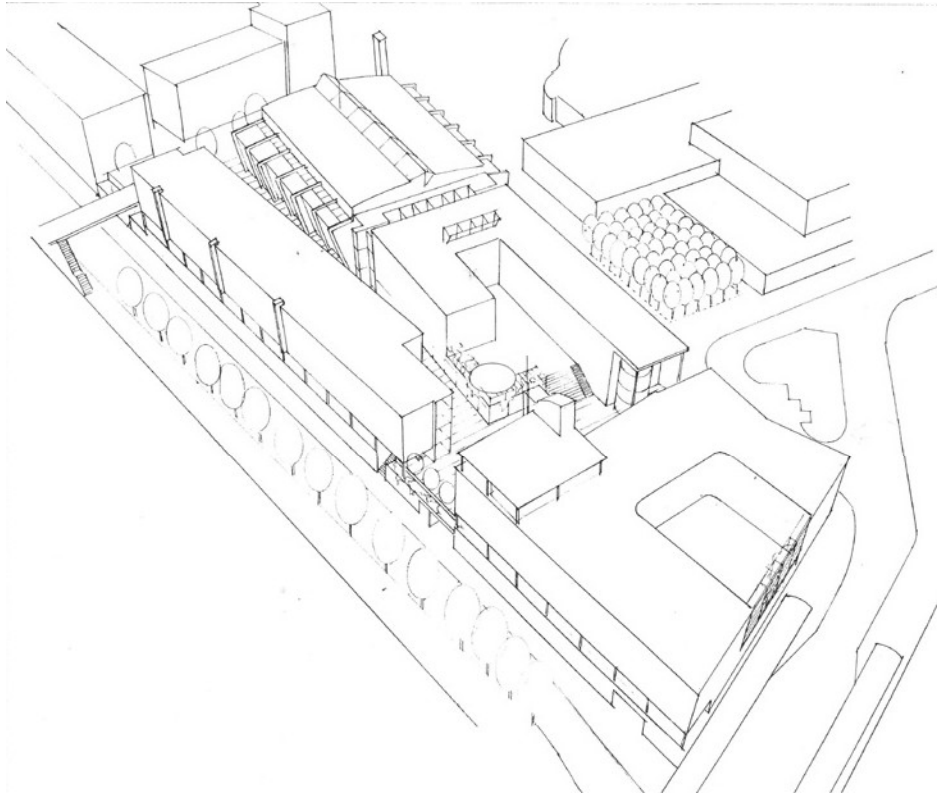
Vuosaari-projekti 1997



Vuosaari-projekti aloitti tuolloin metrokortteleiden nimellä kutsutun alueen kehittämisen. Päämääränä oli tarjota mahdollisuuksia laajentaa liiketilarakentamista 250m etäisyydellä Columbuksen kauppakeskuksesta. Kilpailuun asiakkaita Itä-keskuksen kanssa varustauduttiin myös hyvien jalankulkuyhteyksien muodossa. Suunnitelmassa oli huomioitu Urheilutalon huolto Tyynyläavantieltä käsin. Suunnitelma sisälsi 19000 k-m2 sekoitettuja toimintoja ja 6600 k-m2 toimittilaa, joista jälkimmäinen eteni kaavamuutokseksi saakka.

## Metrokortteli

Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy 2000

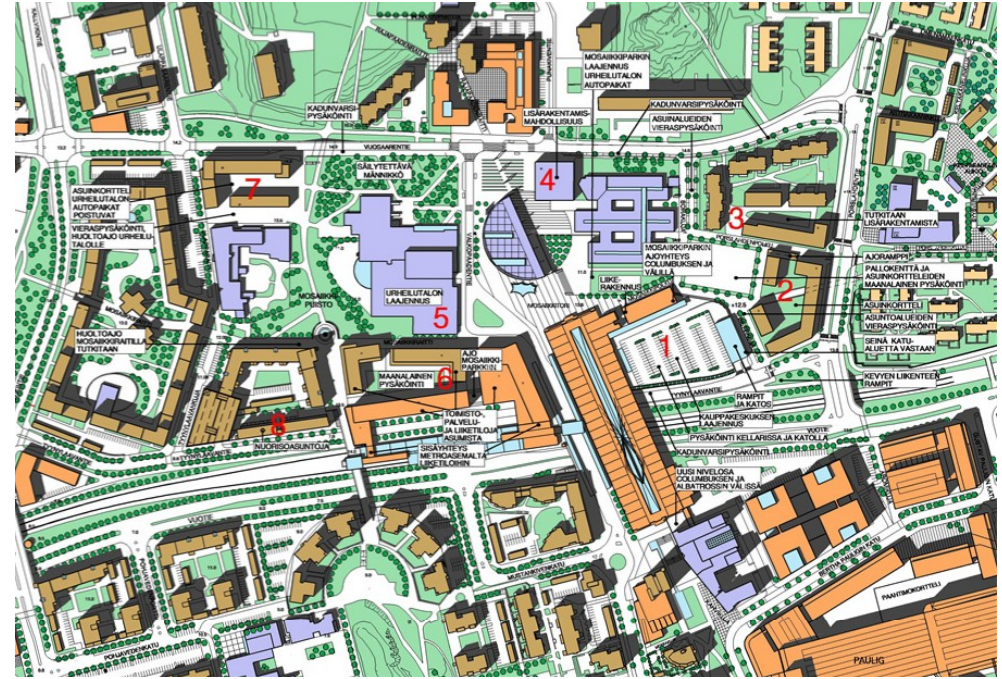


Metrokortteleiden suunnitelmaa kehitettiin edelleen konsulttityön avulla. Edellisen suunnitelman asuinrakentaminen korvattiin Mosaiikkiraitille avautuvalla lukiolla ja liikuntahallilla. Edellisen suunnitelman pieniä liiketiloja suunniteltiin yhteinäisemmiksi ja ne keskitettiin toimitilojen kanssa omiksi rakennuksikseen, joskin liiketilaa osoitettiin myös lukion katukerrokseen ja Tyynylaavantien varteen. Jalankulkuyhteydet Ulappasillan suuntaan muodostuivat rakennusmassojen välisinä kujina. Suunnitelman kerrosala oli 24 000-26 000 k-m<sup>2</sup>:een.

Hanketta ei viety eteenpäin kaavoitukseen lukion jatkaessa toimintaansa vanhoissa tiloissaan.

## Vuosaaren keskus - asemakaavan muutosperiaatteet

Vuosaari-projekti 2004



Vuotien pohjoispuolelle alettiin laatia muutosperiaatteita laajemman kokonaisuuden kaavoituksen lähtökohdiksi. Toisaalta metrokortteleiden selvitykset haluttiin saattaa kaavaksi saakka, toisaalta kauppakeskus halusi laajentua pysäköinti- ja liiketilalla itään. Porslahden- ja Vuosaarentien varsille suunniteltiin asuntorakentamista. Lisäksi koulukeskukselle ja urheilutalolle suunniteltiin laajentumismahdollisuuksia.

Metrokorttelin suunnitelmat olivat palanneet sekoitettuun käyttöön ja uutena mahdollisuutena nähtiin niiden liittäminen suoraan metroasemaan sisäyhteyden kautta.

## Metrokortteli, ideasuunnitelma

Arkkitehtuuritoimisto Kouvo-Partanen 2005



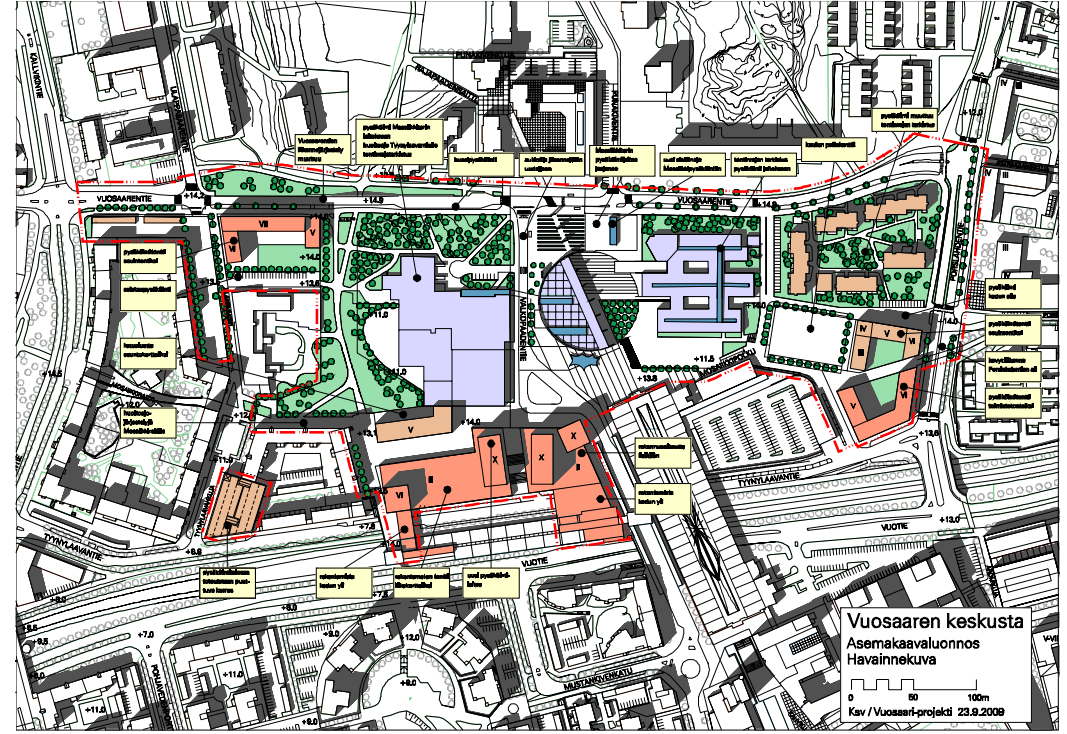
Arkkitehtuuritoimisto Kouvo-Partanen laati Vuotien pohjoispuoliselle alueelle kattavan viitesuunnitelman, jossa tutkittiin nk. Metrokorttelin vaihteittain rakennettavaa kokonaisuutta, Urheilutalon laajentamista asuinkorttelilla, Columbuksen laajennuksen toteuttamista, Mosaiikkitorin pysäköintilaitoksen laajentamista ja asuinkortteleita Vuosaarentien ja Porslahdentien varteen.

Huomioitavaa suunnitelmassa olivat mm. Mosaiikkitorin ympäristön laadullinen kehittäminen ja Porslahdentien allittava kevyen liikenteen tunneli. Metrokorttelin ympäristöä kehitettiin edelleen monipuoliseksi jalankulkualueeksi liiketiloineen.

Viitesuunnitelmaa käytettiin osana Vuosaari-projektin jatkosuunnittelua.

## Asemakaavaluonnos, Vuosaaren keskusta

Vuosaari-projekti 2009



Vuosaari-projekti laati asemakaavaluonnoksen Vuotien pohjoispuoleisen keskustan alueelle suurilta osin edellä esitetyn konseptin aineistoon nojautuen. Metrokorttelin aluetta tehostettiin ja aiempi ajatus korttelin sisäisten yhteyksien liittämisestä metroasemaan säilytettiin. Rakennusala olisi ollut 85700-100700 k-m<sup>2</sup>:a.

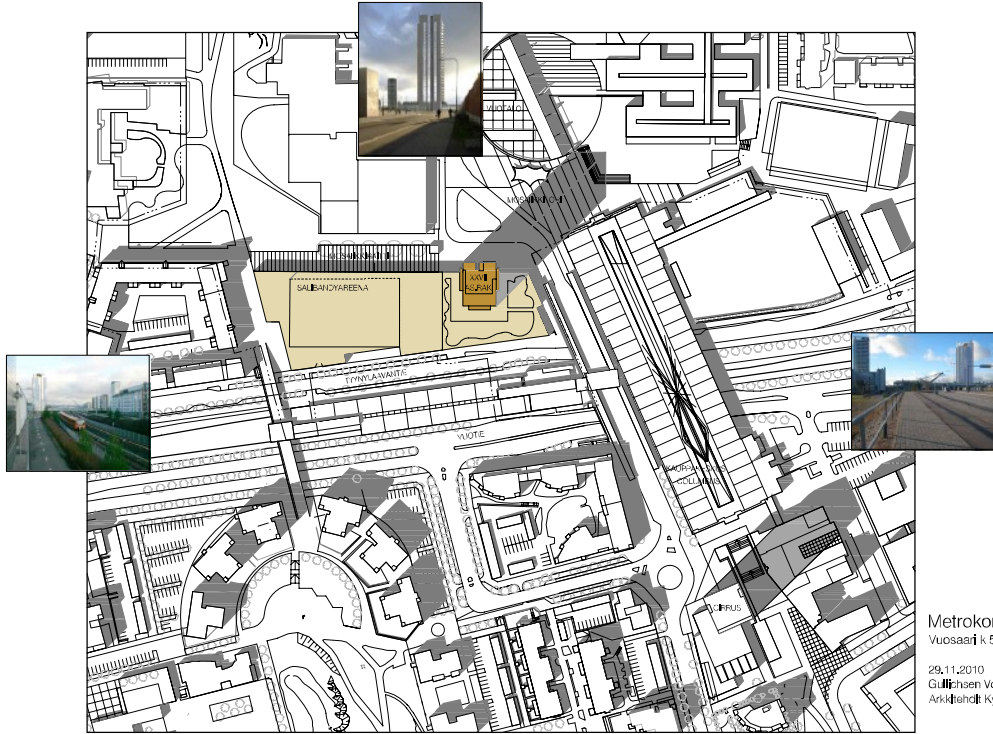
Esiin nostettavina asioina voisi pitää nk. Mosaiikkikujan vahvistamista alueen pääakselina aina Kallvikintien takaa lännestä Porslahdentien ali itään. Kaupunkisuunnittelua voimakkaasti ohjanneita pysäköintiratkaisuja esitettiin myös ja aluetta kehitettiin edelleen jalankulun ehdoilla.

Asemakaavaluonnoksen kehittäjä jatkettiin pienempinä kokonaisuuksina.



## Metrokortteli

Gullichsen-Vormala Arkkitehdit 2010

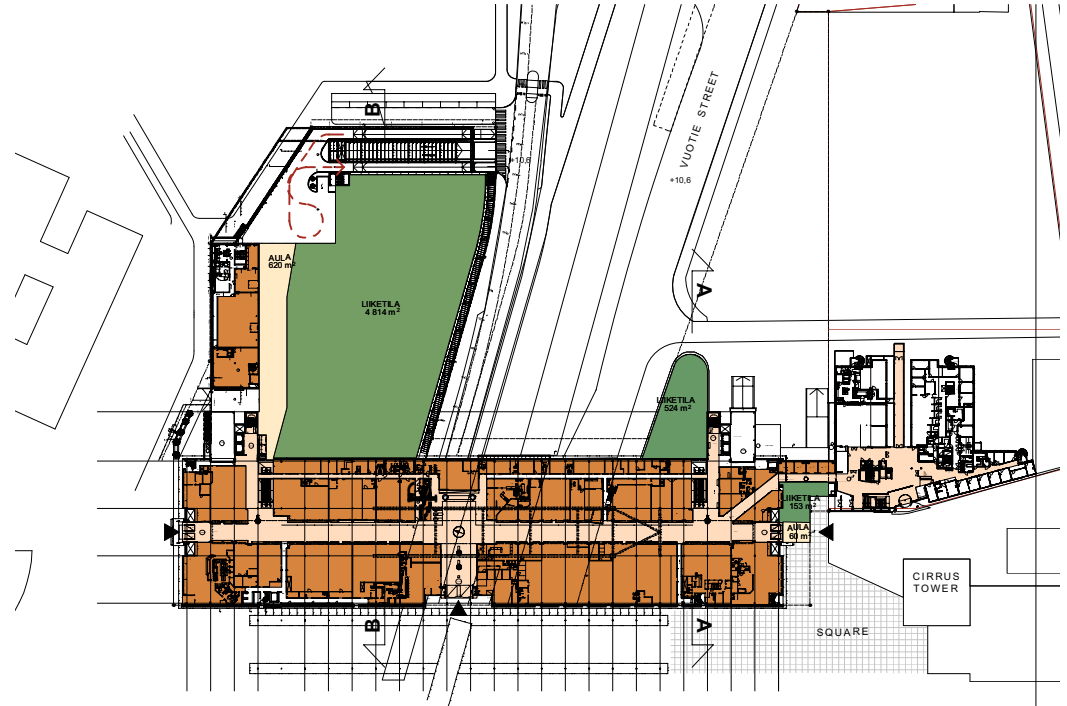


Gullichsen-Vormala Arkkitehdit laativat suunnitelman metrokorttelin toteuttamiseksi tornirakentamisena osana viereisen tontin salibandyareenahanketta.

2006 valmistuneen Cirrus-tornin parina toimiva torni olisi 27-kerroksisena tavoitellut Helsingin korkeimman rakennuksen sijaa. Hankkeita ei kuitenkaan jatkettu kaavamuutokseksi saakka.

## Kauppakeskus Columbus, laajennus

Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit, 2012



Vuonna 2010 tutkittiin Columbuksen kauppakeskuksen laajentamista mm. pysäköintikannen päälle rakennettavilla liiketiloilla noin 5900 k-m2:lla.

Huomioitavaa suunnitelmassa oli laajennuksen tarjoama mahdollisuus uusiin sisäkäynteihin pohjoispuolen katutasosta. Näin ympäristössäänkin matala pysäköintilaitos olisi voitu rakentaa tehokkaammin ja tarkoituksenmukaisemmin kaupunkiympäristöönsä liittyväksi.

Hankkeen asemakaavoitus jäi odottamaan tulevia tilaisuuksia toiminnan laajentamiseksi.

## Mosaiikkikortteli

Arkkitehdit NRT 2012



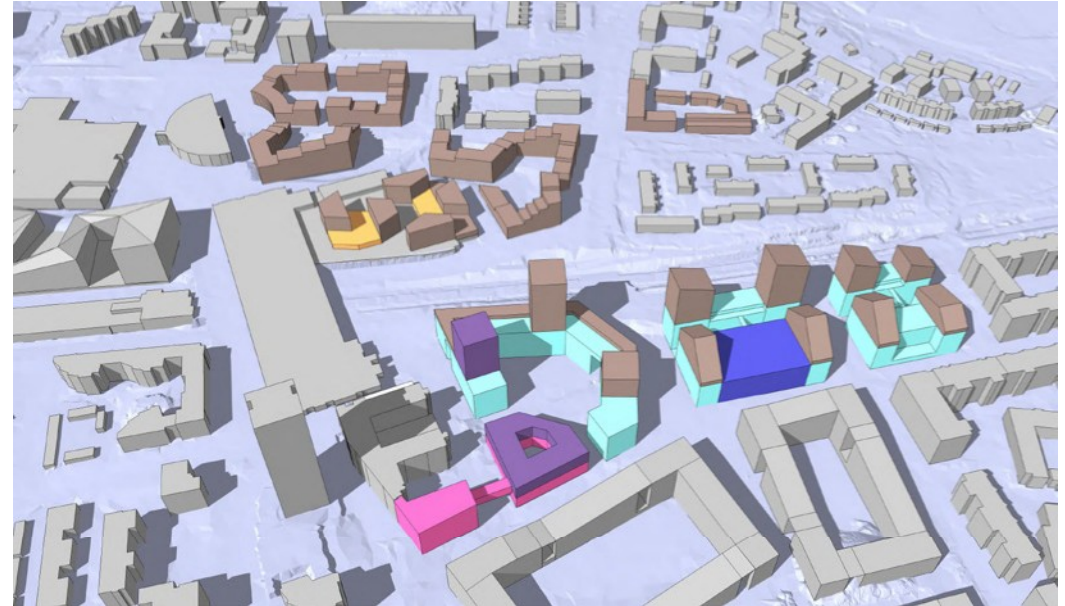
Vuosaari-projektin tilaama viitesuunnitelma laadittiin luomaan vetovoimainen liki 47 000 k-m<sup>2</sup>:n lisä Vuosaaren keskustaan. Kokonaisuus olisi käsittänyt sekoitettua toimintaa toimisto-, liike- ja asumistiloineen sekä Vuosaaren lukion. Aiempien selvitysten mukainen huoltoajo- ja pysäköintijärjestely Tyynylaavantieltä järjestettiin luontevasti korttelin alle.

Huomioitavaa suunnitelmassa oli mm. sen nykyisen trendin mukainen asuintilojen sijoittaminen pihoineen liiketilakannen päälle ja aiempia viitesuunnitelmia tehostetumpi maankäyttö.

Vuosaari-projekti kuitenkin valmistui muilta osin, ja hanke jäi odottamana tilanteen kehittymistä jatkossa.

## Idealuonnos Vuosaaren keskustan täydennysrakentamisesta

Satu Tiainen, Kaupunkisuunnitteluviraston kesätyö 2014



Massoittelu ja toiminnot. Pohjakerroksessa sijaitsevia, rakennuksen pääkäyttötarkoituksesta poikkeavia toimintoja ei ole eritelty.

- Asumista
- Liiketilaa
- Palveluasumista
- Toimistoja ym. työpaikkoja
- Julkisia palveluita
- Pysäköintiä

Vuonna 2014 Vuosaaren kehittäminen oli siirtynyt Kaupunkisuunnitteluviraston Itä-toimistoon, jossa Vuosaari-projektin asemakaavaluonnoksen kehittämistä jatkettiin edelleen uusien tietojen pohjalta. Nyt tietoon oli tullut mm. Vuosaaren koulun purkaminen, mikä vapauttaisi alueita tehokkaammalle rakentamiselle. Lisäksi Vuotien eteläpuolen toimitilahankkeet eivät olleet edenneet ja alueelle lisättiin asuinrakentamista.

Liki 149 000 k-m<sup>2</sup> käsittänyt idealuonnoksen huomioitavia seikkoja on mm. ehdotus Columbuksen pysäköintilaitoksen korottamiselle asumisella ja pyrkimys pitää alueen työpaikkatarjonta tasapainossa muun maankäytön kanssa.

Idealuonnoksen ajatuksia on jatkettu näitä suunnitteluperiaatteiden laadittaessa.