



HELSINGIN YLEISKAAVA

# Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi



**Helsingin kaupunki**  
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston  
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:13

## HELSINGIN YLEISKAAVA

### Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi

Selvitys 2014:13

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2013 - 2014

Teksti: Terhi Kuusisto ja Mari Soini  
Petteri Erling

Graafinen suunnittelu: Tsto

Taitto: Terhi Kuusisto

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 021/2013

#### Työryhmä:

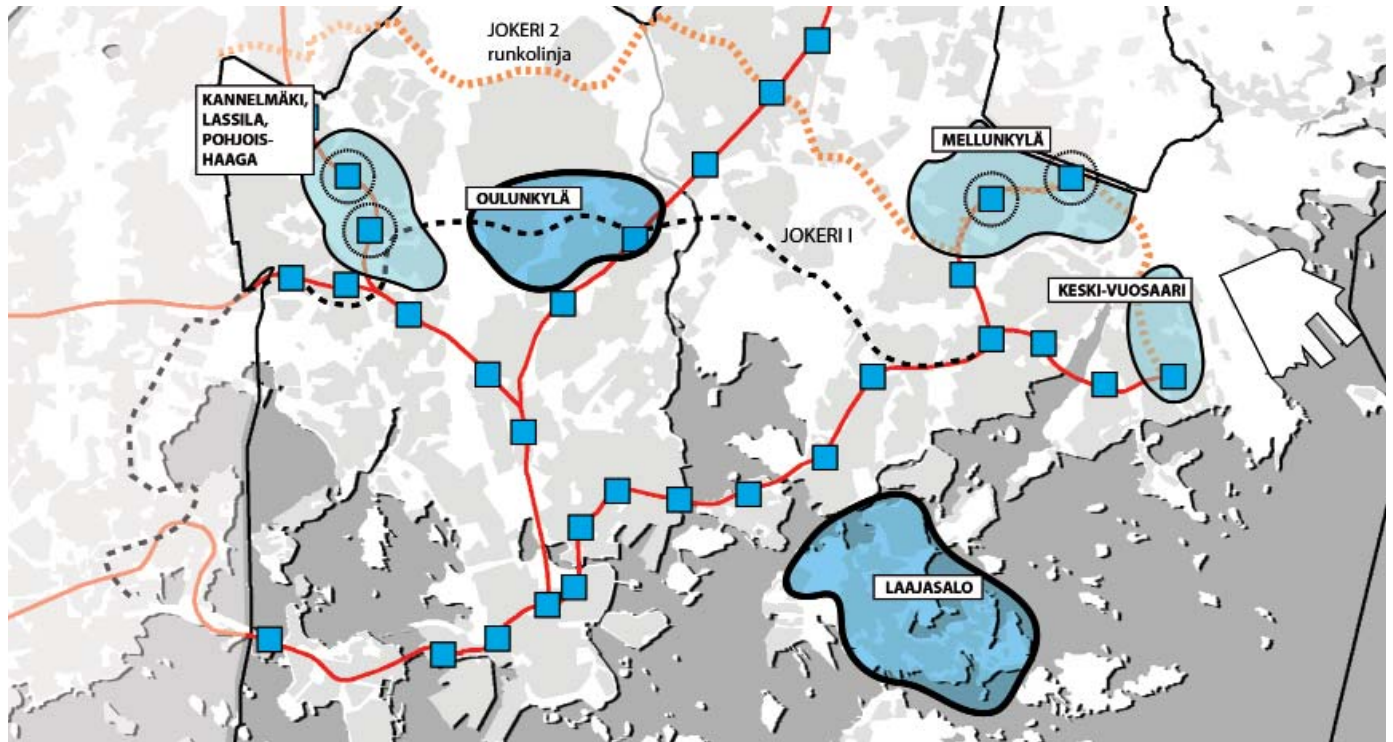
Terhi Kuusisto  
Petteri Erling  
Kari Piimies  
Maija Rekola  
Peik Salonen  
Mari Soini  
Marjo Kuusinen  
Maija Mattila  
Riitta Salastie

#### Muut asiantuntijat:

Reetta Keisanen  
Hanna-Maaria Kiema

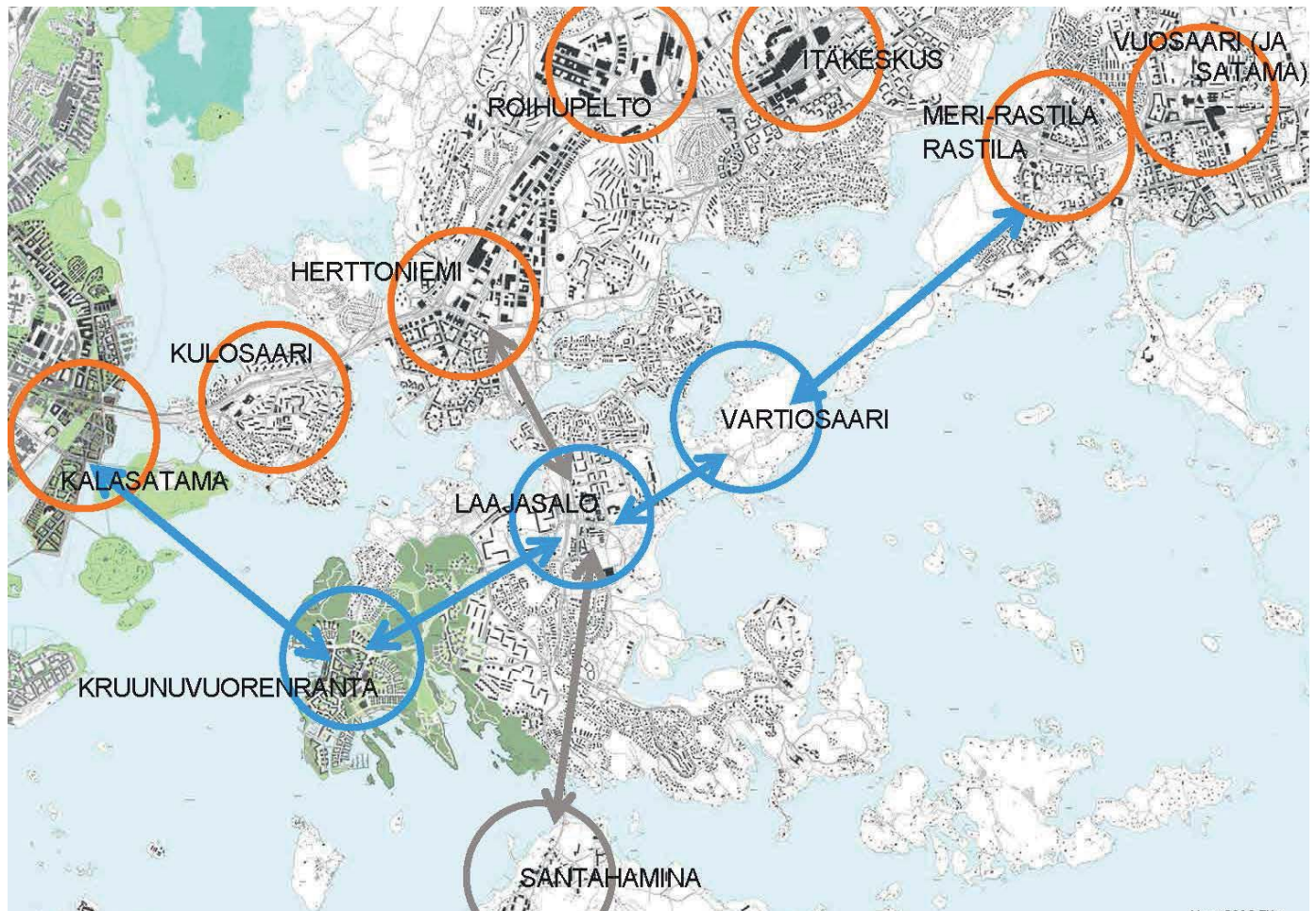
# Sisältö

Alkuun .....	5
Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma.....	5
Vuorovaikutuksesta .....	6
Johdanto .....	7
Laajasalon saaristokaupunki.....	8
Visio tulevaisuuden Laajasalosta.....	8
Helsingin uusi yleiskaava - Kaupunkikaava.....	10
Uusi yleiskaava ja maankäytön tarkistamistyö .....	11
Analyyysi .....	13
Tulevaisuuden Laajasalo Kerro kartalla! .....	13
Ostari, palvelut ja työ .....	13
Laajasalon uudet yhteydet .....	13
Laajasalon uusi asuminen.....	14
Laajasalontie kaupunkibulevardina .....	14
Virkeä vapaa-ajan saari.....	14
Alueellinen kehittämissuunnitelma .....	16
Saaristokaupunki, palvelut ja työ .....	16
Laajasalon uusi ostari ja saaristokeskusta .....	16
Asuminen .....	18
Kerrostaloalueiden tonttikohtainen lisärakentaminen.....	18
Pientaloalueiden rakennusoikeuden korotusmahdollisuus .....	18
Uusia tontteja.....	19
Yleiskaava ja täydennysrakentaminen .....	20
Alueellinen kehittämissuunnitelma - toimenpide-ehdotukset .....	21
Liikkuminen .....	22
Liikkumisen kehitys Laajasalossa.....	22
Uudet yhteydet .....	22
Laajasalon keskus solmukohtana.....	24
Laajasalontien kaupunkibulevardi.....	24
Joukkoliikenne.....	24
Kävely ja pyöräily.....	24
Vesiliikenneyhteydet ja yhteydet saaristoon ja merelle .....	25
Yleiskaava ja liikkuminen .....	26
Liikkuminen - toimenpide-ehdotukset.....	27
Maisema.....	28
Virkistys ja vapaa-aika Laajasalossa .....	28
Laajasalon rantareitti ja poikittaisyhteydet.....	30
Laajasalo ja meri, rannat ja satamat.....	30
Laajasalon kaupunginosapuisto, liikuntapuisto ja Aittasaari.....	30
Luontokohteet.....	31
Laajasalon rikkaus: Kartanot, kesähuvila-asutus ja huvilapuutarhat.....	32
Yleiskaava ja virkistys .....	32
Maisema - toimenpide-ehdotukset .....	33
Laajasalon suunnittelukortit.....	34
Lukuja Laajasalosta, nykytilanne ja ennusteita .....	34
Skenaarioita Laajasalon kasvulle .....	35
Vaiheistuksesta.....	36
Laajasalon keskusta .....	37
Laajasalontien kaupunkibulevardi .....	40
Puuskaniemi .....	42
<b>Laajasalon kaupunkibulevardi .....</b>	<b>45</b>



Kartta: Esikaupunkien renessanssin ja alueellisten kehityssuunnitelmien kohdealueet. Ksv Esikaupunkien renessanssi

Kartta: Laajasalo ja sininen saaristokaupunkinauha pääyhteysineen. Ksv T Kuusisto



# Alkuun

Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma on osa Helsingin uuden yleiskaavan valmistelua ja Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston strategista maankäytön suunnittelutyötä. Se on myös jatkoa Esikaupunkien renessanssi -hankkeelle, jonka yhteydessä tarkasteltiin alueen lähtökohtatietoja (ksk 22.11.2011). Yleiskaavatyön alettua renessanssityö siirtyi sen osaksi vuoden 2012 kuluessa.

Laajasalon kehittämissuunnitelma kartoittaa mahdollisuuksia ja osana työtä on tehty myös Laajasalon kaupunkibulevardi -selvitys. Alueellinen kehittämissuunnitelma ei tähtää välittömään toteuttamiseen vaan kokoaa tietoa Helsingin uuteen yleiskaavaan sekä tukee jatkossa asemakaavoitustyötä. Työ pyrkii myös hahmottamaan Laajasalon vahvuuksia ja innoittamaan kaikkia osallisia alueen kehittämiseen. Työn toteutumista on tarkoitus jatkossa edistää yhteistyössä Laajasalon toimijoiden ja kaupungin hallintokuntien kanssa.

## Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma

Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma on tehty Hevossalmen, Jollaksen, entisen Tahvonlahden (osa-alue nykyään osa Kruunuvuorenrannan osa-alueetta (2013)), Tullisaaren ja Yliskylän alueille. Laajasalon saarella sijaitseva Kruunuvuorenranta on osa Kruunuvuorenrannan projektia ja oma, erillisenä suunniteltava kokonaisuutensa, joka ei ole mukana tässä tarkastelussa. Kruunuvuorenranta-projektin suunnitelmien vaikutukset muuhun Laajasaloon on kuitenkin huomioitu tässä työssä.

Alueellisen kehittämissuunnitelman painopisteinä on Laajasalon laadullinen ja toiminnallinen kehittäminen yhdessä täydennysrakentamisen kanssa. Tavoitteena on vahvistaa alueen elinvoimaisuutta ja omaleimaisuutta ja vastata kaupungin kasvuaasteisiin.

\*\*\*

Helsinki kasvaa. Laajasalon ympäristö on voimakkaassa muutoksessa. Kruunuvuorenranta rakentuu. Naapurin Vartiosaaresta kasvaa asumisen ja virkistykseen saari. Santahaminan kehitykselle varataan tilaa tulevaisuutta varten. Myös vanha Laajasalo uudistuu. Parhailaan tehtävän Helsingin uuden yleiskaavan myötä Laajasalosta kartoitetaan uusia rakentamisen paikkoja ja sen liikkumisyhteyksiä kehitetään.

Kruunusillat sekä päätös Vartiosaaren suunnittelusta raitiotieyhteyteen tukeutuvana asumisen ja virkistykseen saarena avaavat koko kaupunkiin uuden, kehitettävän yhteyden, jonka ytimessä Laajasalo sijaitsee. Avautuvien yhteyksien seurauksena Laajasalon sijainti muuttuu päätepiesteestä osaksi jatkuvaa, nauhamaista saaristoyhteyttä ja sen rooli kaupunkirakenteessa muuttuu merkittävästi. Kaupungin saaristo on saavutettavissa ennennäkemättömällä tavalla ja Laajasalo on saavutettavissa useasta suunnasta. Yhteyksillä on uusia mahdollisuuksia avaavia, laadullisia ja toiminnallisia merkityksiä erityisesti sekä kaupunkikuva- ja virkistys että palvelu- ja työpaikkakehityksen näkökulmista.

Tulevaisuudessa alueelle ajetaan Laajasalon puistokatua pitkin. Se on portti saarelle. Kruunuvuorenranta ja Vartiosaari tuovat mukanaan saaristoratikan, joka matkaa kaupungin keskustasta aina Vuosaareen asti. Nopea pyöräily-yhteys "Baana" sujahtaa Laajasalon läpi. Uudet joukkoliikenteen ja pyöräilyn yhteydet muuttavat saaren sijaintia. Se on tulevaisuudessa osa laadukasta saaristokaupungin nauhaa ja entistä saavutettavampi.

Laajasalosta kasvaa noin 35 000 asukkaan saaristokaupunginosa. Alueen palveluedellytykset kehittyvät ostoskeskuksen päivittämisen vauhdittamana. Alueelle rakennetaan uusia asumisen paikkoja. Laajasaloon muuttaa uusia asukkaita ja työpaikkojen on helpompi löytää tilaa alueelta. Saarelle houkuttelevat sen ominaispiirteet: Meri ja virkistys ovat saaren erityisiä, ainutlaatuisia vahvuuksia - samoin kuin arvokas kulttuuriperintö.

\*\*\*

Tässä työssä on kuvattu Laajasalon nykytilanteen, jo aikaisemmin suunniteltujen, mutta toteutumattomien sisältöjen ja työn kuluessa esiin tulleiden tarpeiden, toiveiden ja mahdollisuuksien yhdessä muodostama tulevaisuuskuva. Yleiskaavanäkökulma on vahvassa osassa työtä. Seuraavilla sivuilla on kuvattu sisältöjä, joiden tuella kohti tulevaisuuden Laajasaloo on mahdollista kulkea.



# Johdanto

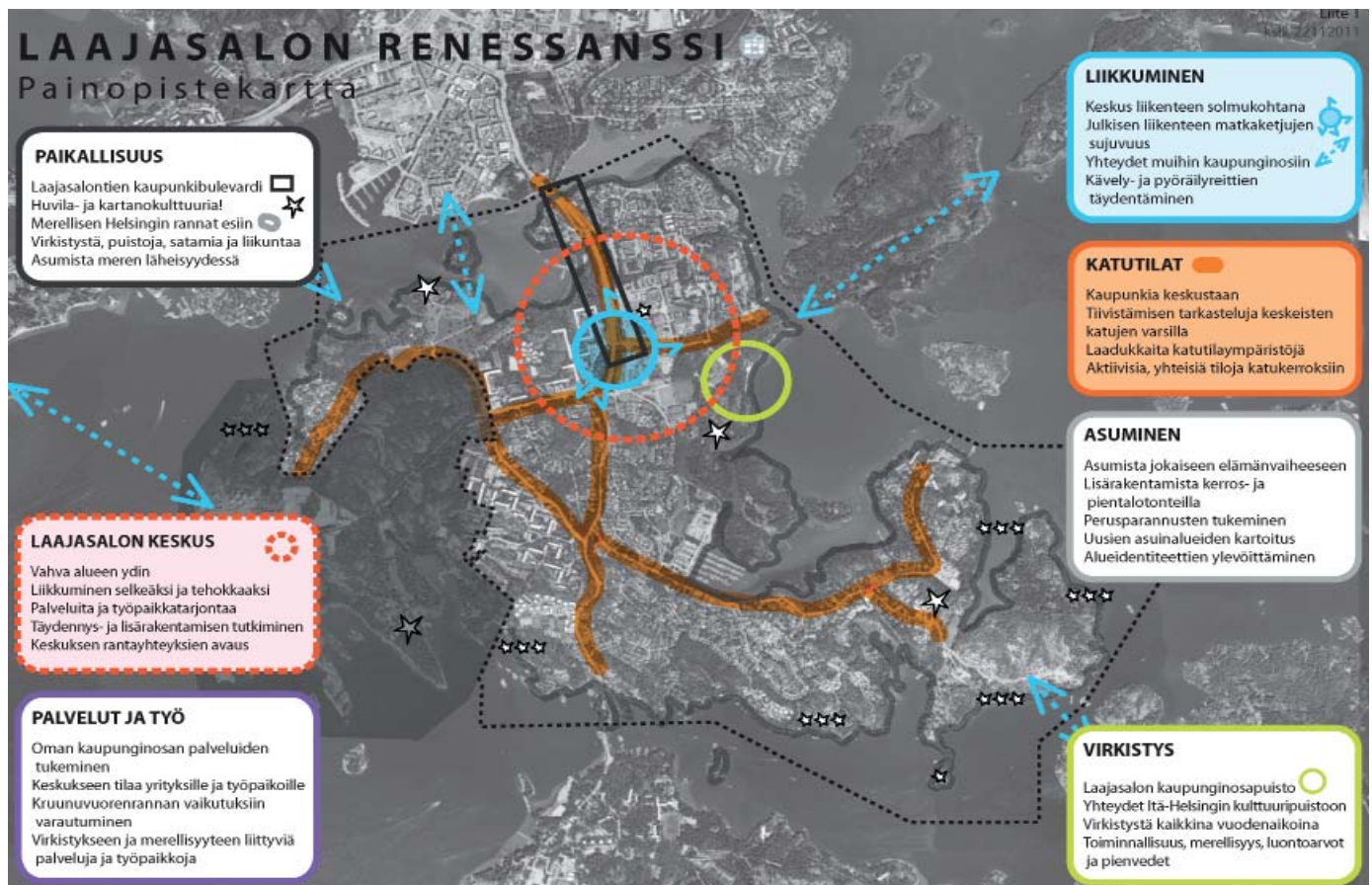
Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma sisältää kolme suunnitelmakarttaa toimenpiteineen sekä tämän raportin. Kartat toimenpiteineen löytyvät raportin sivuilta. Suunnitelma on tehty yhdistämällä olemassa oleva, jo suunniteltu tai suunnitteilla oleva sekä asukkaiden ideat, tarpeet ja toiveet ja työn kuluessa edellisten pohjalta hahmottuneet tulevaisuuden mahdollisuudet Laajasalon saaristokaupungin kehittämiseksi.

Raportin aloittaa Laajasalon tulevaisuuskuva. Sitä seuraa tiivis, käynnissä olevan Helsingin uuden yleiskaavatyön vision sisältö. Edellisiä seuraa analyysiosa, jossa on vuorovaikutuspalautteen pohjalta koottu Laajasalon asukkaiden ja toimijoiden toivottu tulevaisuus. Tätä seuraa suunnitelmaosuus. Suunnitelmaosuudessa on kartoitettu Laajasalon lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin tulevia ja tulevaisuudessa kehitettäviä mahdollisuuksia. Alueellisessa kehittämissuunnitelmassa suunnitelmatasot on yhdistetty. Liikunnan - ja maiseman osiot kattavat omat aiheisältönsä. Jatkotoimenpide-ehdotukset on koottu jatkosuunnittelun tueksi.

Suunnitelmaosioiden jälkeen raportissa on tarkennettu muutama merkittävään muutoskohteeseen: Laajasalon keskustaan, Laajasalontien kaupunkibulevardiin sekä Puuskaniemen merelliselle alueelle. Raportin loppuun on myös koottu merkittävimmät muutosalueet ja hahmoteltu niiden ajallinen jaksotus. Sisältö on kuvattu kevyesti. Varsinainen toteuttamissuunnitelma tehdään yleiskaavatyön yhteydessä omana työnään.

Alla: Laajasalon alueellisen kehittämissuunnitelman painopisteet 2011.  
Ksv T Kuusisto

Raportti on koottu siten, että kukin osio on mahdollisesti luettavissa myös erikseen itsenäisinä kokonaisuuksina. Tämän vuoksi osa tiedoista toistuu jonkin verran usean eri sisällön yhteydessä. Laajasalon kaupunkibulevardi -selvitys löytyy tarkemmin osasta II.



# Laajasalon saaristokaupunki

## Visio tulevaisuuden Laajasalosta 2050

Laajasalo on tulevaisuuden kaupunginosa - saaristokaupunki. Kruunusillat tuo kantakaupungin saarelle. Pikaraitiotie sujahtaa Kruunuvuoresta Laajasalon keskustaan, kiertää kenties kierroksen Yliskylässä ja jatkaa Vartiosaaren kukkulakaupunkiin. Edempänä tulevaisuudessa saaristoratikka jatkaa Vuosaaren asti, ehkä jopa Vuosaaren satamaan, johon osa matkustajaliikenteestä siirtyy pitkällä aikavälillä. Laadullisesti korkeatasoinen yhteys avautuu kaupungin itäisten hiekkarantojen ja Aurinkolahden luota Vartiosaaren, Laajasalon saaristokaupunkiin ja edelleen Kruunuvuoren ja Kalasataman kautta kohti keskustaa, kenties Hakaniemeen, kantakaupungin itäiseen joukkoliikenteen kuhisevaan keskukseen, josta on jatkoyhteydet Pesaralla, metrolla, usealla ratikalla ja bussilla.

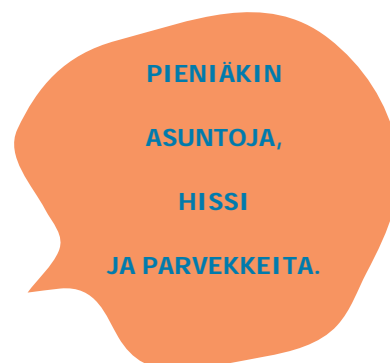
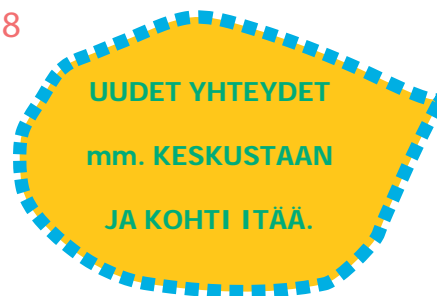
Laajasalo on osa laadukasta merellisten kaupunginosien nauhaa, jonka raitiotieyhteys ja baana ovat avanneet. Kruunuvuorenrannassa asuu nyt 11 000 uutta asukasta. Vartiosaari on asuin- ja virkistysaari, jossa asuu 5 000 - 7 000 asukasta. Vanhaa Laajasaloo on täydennetty ja asukkaita on nyt 5 000 - 10 000 enemmän kuin ennen uuden yleiskaavan aikaa. Saaristokeskusta on kasvanut ja laajentunut. Se on tiivistynyt laadukkaalla kerrostalorakenteella ja sen reunoilta löytyy myös uutta pientaloasutusta. Suuresta pieneen asuntoon vaihtajat löytävät kotinsa saaristokeskustan kerrostaloista, joista löytyvät hissit ja parvekkeet. Lähistön palvelut nostavat asumisen laatua samoin kuin tasokkaasti toteutetut asukkaiden yhteistilat. Meri pilkottaa keskustan reunoilla ja merellisyyttä näkyy kaupunkikuvassa. Merellisyyttä ylevöittää alueen profiilia. Kaupunkitila on korkeatasoinen.

Laajasalon saaristokeskusta on alueen ydin. Laadukkaalla täydennysrakentamisella Laajasalo on saanut uuden kerroksen asukkaita. Saaristokeskustan profiilia kohottaa rakentamisen laatu. Uusi ostari on rakennettu ja sen yhteydessä keskusta on uusintu kasvonsa. Palveluiden alueella on laadukas kävelykeskusta, sujuvat pyöräily-yhteydet, vaihtopysäkit bussi- ja raitioliikenteelle sekä liityntämahdollisuudet moottoriajoneuvoille. Ostarin vaihtopaikka lisää asiointia ja tukee palveluiden elinvoimaisuutta. Kruunuvuorenrannan ja Vartiosaarenkin asukkaat asioivat mielellään täällä.

Uusien asukkaiden myötä saaristokaupungin palvelut ovat monipuolistuneet. Ostarin lisäksi keskustasta löytyy pieniä liikkeitä, ravintoloita ja kahviloita sekä julkisia palveluita. Työpaikkarakennus on kehittynyt. Paikallisia, pienten ja keskisuurten yrittäjien toimitiloja löytyy alueelta. Asumisen ja työnteon yhdistävät mahdollisuudet on hyödynnetty. Jopa rauhallisilta asuinalueilta saattaa löytää pienen toimiston tai yrittäjien palveluita.

Koko Laajasalo on tiivistynyt. Osasta korttelipuistoja on löytynyt tilaa uusille tonteille. Uusia asuinalueita on keskustan lisäksi Puuskaniemessä, Itä-Jollaksessa ja Hevossalmissa. Rauhalliset alueet sopeutuvat ympäristöönsä ja monipuolistavat asumisen vaihtoehtoja. Lähivirkistysalueiden laatu on kohentunut ja niiden riittävästä määrästä huolehdittu. Pientalotonttien rakennusoikeuden nostomahdollisuus on houkuttanut väljien tonttien omistajia lisärakentamiseen myös pientaloalueilla. Asumisessa on huolehdittu elämäntaaria. Esimerkiksi muuntojoustavat kaupunkipientalot sopivat eri elämänvaiheisiin ja Laajasalon pientaloasutuksen inhimilliseen mittakaavaan. Yksityisistä taloyhtiöistä osa on lisärakentanut tonteilleen.

Ostari reunustaa Laajasalon uutta kaupunkibulevardia. Laajasalontien katutila on uudelleenjärjestetty. Kaupunkibulevardi, Laajasalon puistokatu, eheyttää keskustan kaupunkirakennetta ja nivoo Yliskylän itä- ja länsipuolia yhteen. Liikkumisen muodot ovat monipuolistuneet. Poikkileikkauksesta löytyy nyt autokaistojen lisäksi raitiotiet, tilaa pyöräilijöille ja kävelijöille, jopa oleskelun paikkoja katutason liiketilojen läheisyydestä. Katutilan viihtyisyyttä ja äänimaailmaa pehmentävät laadukkaat vihreät istutuskaistat.





Laajasalon kaupunkibulevardi toivottaa tervetulleeksi saarelle: Laajasalontien moottorikatu on nyt Laajasalon puistokatu, edustava saaristokaupungin portti. Ajonopeudet Laajasalon keskustassa ovat tasaantuneet ja liikenne sujuu. Laadukas joukkoliikenne houkuttelee yhä useammin valitsemaan sen työmatkojen taittamiseen. Laajasalon saavutettavuus joukkoliikenteellä on parantunut.

**SAARISTORAITIOTIE,  
NOPEAT PYÖRÄILY-  
YHTEYDET.**

Helsingin ja seudun itä-länsisuuntaisen metron rinnalle on avautunut saariston joukkoliikennekäytävä ja samalla rakennettujen saaristokaupunginosien ja merellisen Helsingin reitti. Raitiotieyhteydet tuovat tullessaan myös uuden ja laadukkaan pyöräily-yhteyden, baanan. Yhä useampi valitsee joukkoliikenteen tai hyppää pyörän selkään keskustaan kulkiessaan.

Baanalla pääsee kaupungin keskustaan, mutta myös itään ja Vuosaareen. Baana avaa nopean pyöräily-yhteyden niin itä-länsi -suunnassa kuin Herttoniemestä kohti Laajasaloo. Baanan rinnalla Laajasalon paikallisia pyöräilyn yhteyksiä on kehitetty, erityisesti Yliskylän poikittaisyhteyksiä on lisätty turvaamaan lasten ja nuorten matkaa kouluun sekä takaamaan kaupassakävijöiden sujuvat reitit ostarin ja saaristokeskustan suuntaan.

Laajasalon rantoja seuraileva rantareitti on saatu täydennettyä puuttuvilta osiltaan. Se on saaren kulttuurimaisemia, luontokohteita ja asuttuja rantoja vuoroin kiertävä reitti, jossa kävelijät ja pyöräilijät voivat nauttia saaren ainutlaatuisesta ja monipuolisesta kulttuuriperinnöstä. Reitillä tutuksi tulevat Tullisaari, Yliskylänlahti ja osa Laajasalon keskustaa, Laajasalon uimaranta liikuntapuistoineen ja Laajasalon kartanon tienoo. Näitä seuraavat luonnonarvoiltaan rikas Aittasaari, toiminnallinen ja vireä Iso-Sarvaston satama-alue ja Puuskaniemen paikallinen pikkusatama. Huvila- ja kartanokulttuuria tarjoavat Saunalahden vihreät rannat, Jollaksen kartano sekä Itä-Jollaksen ja Hevossalmen eteläiset huvila- ja virkistysalueet. Hevossalimesta reitti sujahtaa Kruunuvuorenrantaan ja palaa vanhan Laajasalon alueelle Kaitalahden kautta - sieltä taas kohti Tullisaarta. Kierros on täysi.

**REITTI RANNOILLA,  
SAAVUTETTAVA MERI JA  
SAARISTO.**

Virkistysmahdollisuudet ovat lisääntyneet. Laajat viherkokonaisuudet ovat suurelta osin säilyneet, samoin niiden runsaat luontoarvot. Rantoja on aktivoitu. Uimarannan ja liikuntapuiston alue, Aittasaari ja Sarvaston satama, Itä-Jollaksen eteläiset rannat ja Hevossalmi Santahamina-yhteyksineen ovat houkuttaneet alueiden kehittämiseen. Saaristokaupungin keskustan Yliskylänlahti satama-alueineen ja virkistystoimintoineen mahdollistaa ilta-auringosta nauttimisen sujuvien joukkoliikenneyhteyksien päässä. Tullisaaren upea puisto on arvoisessaan tilassa - myös Herttoniemeläiset pääsevät nauttimaan siitä Killingholman kävely- ja pyöräily-yhteyttä pitkin. Pienet kahvilat, vuokrattavat juhlatilat, ravintolat, uimapaikat, kenties jopa saunatilat löytävät Laajasalon rannoille. Saaren profiili virkistykseen ja vapaa-ajan, jopa matkailun saarena on entistä houkuttelevampi. Talviset harrastusmahdollisuudet on hyödynnetty: Saarelta löytyy useita hiihtoreittejä, luistelumahdollisuuksia, laitureita ja rantoja talvikalastusta varten, avoimia talviuintipaikkoja sekä ympärivuoden auki olevia pieniä palveluita.

**TOIMINTAA  
RANNOILLE  
JA  
SATAMIIN.**

Laajasalo on merellinen kaupunginosa. Saaristokaupungissa on useita portteja saaristoon ja merelle. Satamat houkuttelevat harrastajia. Pääsy saaristoon ja merelle on mahdollista niin vesiliikenteen reittejä pitkin kuin pienveneillä ja meloen. Alueelta löytyy myös vierasvenepaikkoja ja huoltotilaa merellisiä harrastuksia ja työtä varten. Uusi asuminen viittailee merellisyyteen ja ylevöittää saaristokaupungin kaupunkikuvaa. Kaduilla tuoksuu meri-ilma ja merituuli leikittelee lempeästi kortteleiden kongeissa.

Laajasalo on tulevaisuuden saaristokaupunki ja sen keskus merellinen saaristokeskusta. Se on monipuolinen asumisen, vapaa-ajan ja virkistykseen sekä työn ja palveluiden kaupunginosa ja nykyistä tehokkaammin ja monipuolisemmin saavutettavissa.

*”Laajasalon saaristokaupunki”*

## Helsingin uusi yleiskaava - Kaupunkikaava

Yleiskaavan visiossa lähdetään nopean kasvun väestöennusteesta, jonka mukaan Helsinki kasvaa 860 000 asukkaan kaupungiksi vuoteen 2050 mennessä.

Tulevaisuuden visiossa Helsinki tiivistyy. Kantakaupunkialue laajenee ja raideliikenne yhdistää asumisen verkostokaupungin keskustoja, joissa työ, laadukas asuminen ja virkistys löytyvät läheltä. Palveluiden toimintaedellytyksiä parannetaan asumisen sijoittamisella. Asumisen sisältöinä visiossa ovat erityisesti laatu sekä monipuoliset mahdollisuudet asua. Omaleimaiset, identiteetiltään vahvat alueet ovat tavoitteita.

Tulevaisuuden Helsinki on työn ja yrittämisen kaupunki. Monipuoliset elinkeinoelämän kehittymismahdollisuudet löytävät paikkansa kaupungin hyvin saavutettavilta alueilta. Yritysten toimintaedellytyksiä edistetään. Erityisesti palvelualan työt, esimerkiksi matkailu, ovat mahdollisuuksia - myös kansainvälisestä näkökulmasta. Meri näyttöytyy erityisenä tulevaisuuden potentiaalina.

Joukkoliikenteen verkostokaupunki mahdollistaa kestäväen kehityksen ja lisää kävelyn ja pyöräilyn tilaa. Joukkoliikenteen verkosto kattaa kaupungin säteittäisin ja kehämäisin linjoin. Risteyspisteissä kehittyvät kaupunkimaiset pikkukeskustat. Jokaisella niillä on omaleimainen, tunnistettava identiteetti, jota uusi rakentaminenkin tukee.

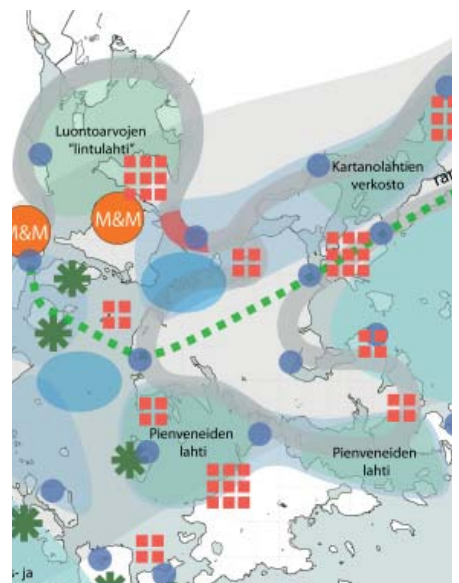
Tilaa asumiselle pyritään varaamaan erityisesti liikennealueita tiivistämällä, esimerkiksi nykyisillä moottoritieomaisilla alueilla. Tämä tarkoittaa asumisen ja liikkumisen maankäytön yhteensovittamista niin, että asumisen laatu, liikenteen palvelutaso ja sujuvuus kohtaavat. Uutta asumista löytyy myös olemassa olevan rakenteen sisältä, rakennetun ja vihreän reunavyöhykkeiltä sekä meren rannoilta.

Kaupunki on vihreä, sen virkistysalueet ja niiden laadukkaat palvelut ovat helposti saavutettavissa. Vihersormet ovat kaupungin keuhkot ja poikittaisyhteyksiä niiden välillä kehitetään. Merellä on entistä vahvempi rooli virkistysalueiden sisällöissä. Merellisyys kehitty myös entistä vetovoimaisemmaksi osaksi Helsingin imagoa. Osana tätä pyrkimystä näyttöytyvät uudet, merelliset asuinalueet ja joukkoliikenteen keinoin saavutettavat, elävät rannat sekä vaihtelevat merenlahdet.

Tämän sivun otteet ovat Laajasalon kohdalta Helsingin uuden yleiskaavan visiokartoista.

Oikealla: Elinkeinot ja keskukset -, Urbaani- ja Merivisio. Alla: Asumisen visio.

Ksv Yleiskaavatoimisto 2013





Kartat yllä: Edellinen Yleiskaava 2002 ja Maanalainen yleiskaava. Ksv Y-os

Uusi Helsinki on entistä urbaanimpi. Urbaani kaupunki syntyy ihmisten toiminnasta. Fyysinen rakenne parhaimmillaan tukee monipuolista kaupunkikulttuuria, mutta toiminnallisuus, elävät alueet ja alueiden sosiaalinen identiteetti on ihmisten luomaa. Asukkaiden, työntekijöiden, muiden alueen toimijoiden sekä kaupungissa vierailevien kohtaamisten seurauksena syntyy elävä kaupunki, kotoisa ja pohjoinen pääkaupunki.

Uuden yleiskaavan visio, Kaupunkikaava, hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa marraskuussa 2013. Vision mukana hyväksyttiin vastaehdotukset, jotka koskettavat myös Laajasalaa: Jatkotyössä myös linjalaivaliikenteen siirtäminen Vuosaaren satamaan mahdollistetaan. Mahdollisuudet laajentaa viher- ja virkistysalueita saaristossa sekä metro- ja muun raideliikenneverkon laajentaminen selvitetään ja maanalaiset ratkaisut hyödynnetään monipuolisesti mm. liikkumismuotojen sujuvoittamisessa.

### Uusi yleiskaava ja maankäytön tarkistamistyö

Uuden yleiskaavan laadintatyössä kartoitetaan ja esitetään uusia alueita rakentamisen käyttöön koko Helsingissä, myös Laajasalossa. Maankäytön muutos tarkoittaa nykyisen, yleiskaavassa merkityn alueen käyttötarkoituksen muuttamista muuksi, esimerkiksi asumisen käyttöön. Myös liikkumisen rooli on merkittävä verkostokaupungin yleiskaavassa.

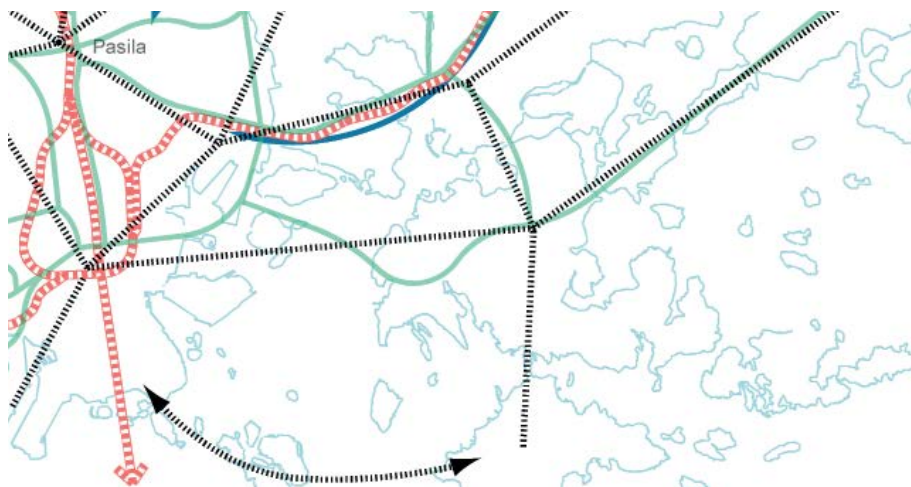
Pääperiaatteena uuden yleiskaavan maankäyttötarkasteluissa on, että uusia, rakentamisen mahdollistavia alueita sijoitetaan jo olemassa olevan asutuksen, teiden ja jo toteutetun infrastruktuurin yhteyteen. Merkittävä sisältö on moottoritiealueiden maankäytön tarkastelut. Laajasalontie on yksi tällaisista kohteista. Toisaalta uusia asumisen alueita voi löytyä myös reuna-alueilta ja saavutettavuudeltaan heikoimmilta alueilta. Asuinalueiden esittäminen paikkaan, jossa asutusta tällä hetkellä ei vielä mainittavasti ole, on perusteltua, kun se tukee palveluiden kehittymistä alueella, esimerkiksi saavutettavuutta. Tällöin uusien yhteyksien rakentaminen täydentää joukkoliikenteen verkostoa.

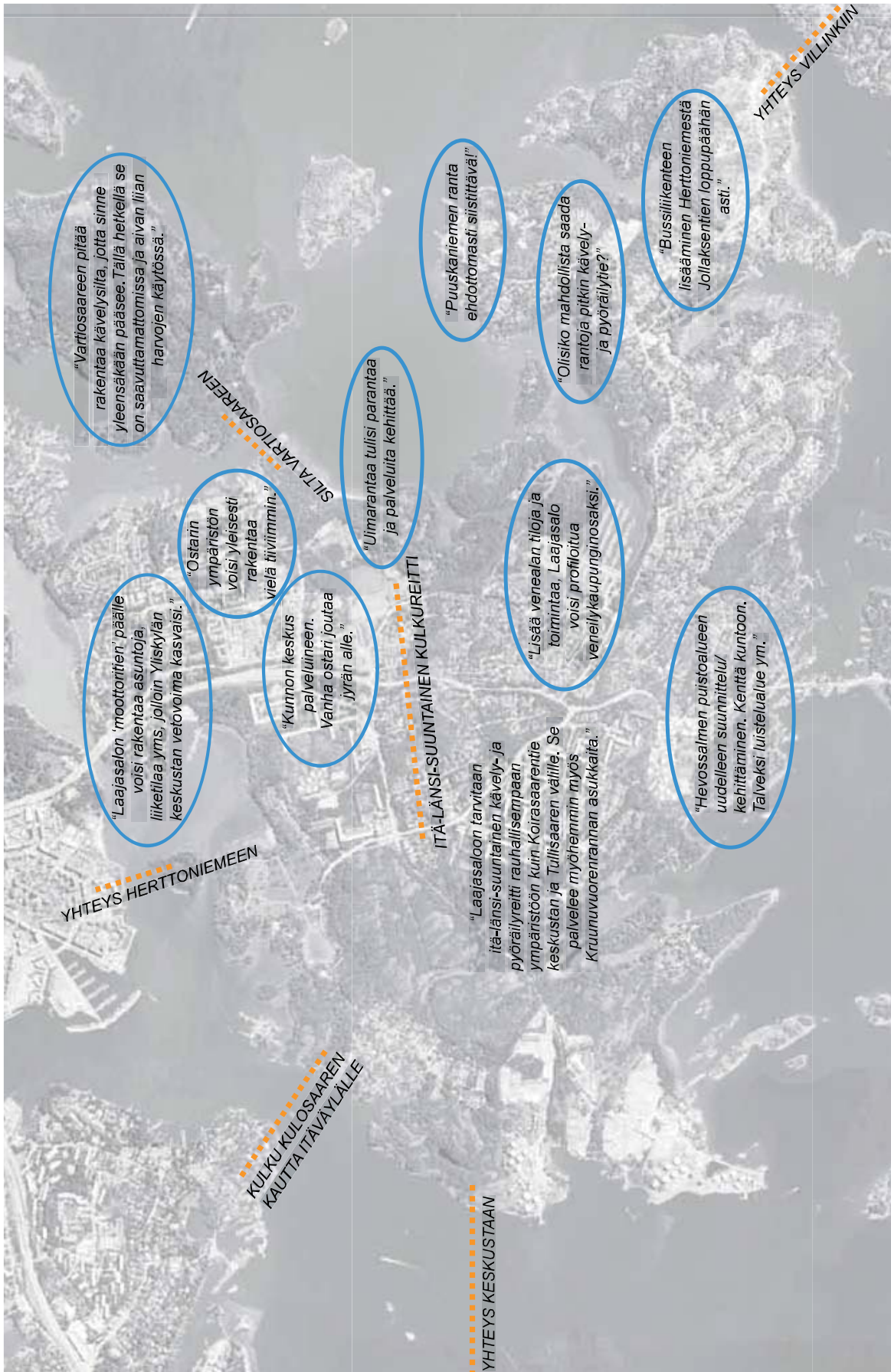
Laajasalossa yleiskaavatasoinen tarkastelu tarkoittaa usein virkistysalueiden osien muuttamista asumisen tarkoituksiin uusiksi tonteiksi. Pääosin Laajasalon tiivistyvät alueet ovat jo rakennetun korttelirakenteen sisällä olevia alueita, jolloin nykyisen yleiskaavan aluevarauksiin ei tule muutosta.

Alla ote Helsingin uuden yleiskaavan visiokartoista: Vihervisio ja Liikenneverkkovisio. Ksv Yleiskaavatoimisto 2013



Yleiskaavan rajoja myös tarkistetaan ja muutetaan Laajasalossa. Suuria viheralueita tarkastellaan kokonaisuuksina ja niiden yhtenäisyys pyritään suurelta osin säilyttämään. Rakentamisen käyttöön muuttuvat alueet sijaitsevat usein asumisen reuna-alueilla. Laajasalossa tällaisia maankäytön muutosalueita on erityisesti Laajasalon keskuksesta, Hevossalmen reuna-alueilla, Jollaksen Puuskaniemessä ja Itä-Jollaksessa. Myös muita, edellisiä pienempiä ja tarkistettavia alueita löytyy tasaisesti koko Laajasalosta.





"Vartiosaaren pitää rakentaa kävelysilta, jotta sinne yleensäkkään pääsee. Tällä hetkellä se on saavuttamattomissa ja aivan liian harvojen käytössä."

SILTA VARTIOSAAREEN

"Laajasalon 'moottoritien' päälle voisi rakentaa asuntoja, liiketilaa yms, jolloin Yliskylän keskustan vetovoima kasvaisi."

"Ostarin ympäristön voisi yleisesti rakentaa vielä tiiviimmin."

"Kunnan keskus palveluineen. Vartha ostari joutaa jyrän alle."

"Uimarantaa tulisi parantaa ja palveluita kehittää."

ITÄ-LÄNSI-SUUNTAINEN KULKUREITTI

"Laajasaloon tarvitaan itä-länsi-suuntainen kävely- ja pyöräilyreitti rauhallisempaan ympäristöön kuin Koirasaarentie keskustan ja Tullisaaren välille. Se palvelee myöhemmin myös Kruunuvuorenrannan asukkaita."

"Puuskaniemen ranta ehdottomasti siistittävä!"

"Olisiko mahdollista saada rantoja pitkin kävely- ja pyöräilytie?"

"Lisää venealan tiloja ja toimintaa, Laajasalo voisi profiloitua veneilykaupunginosaksi."

"Bussiikenteen lisääminen Herttoniemestä Jollaksentien loppupäähän asti."

YHTEYS VILLINKIIN

"Hevossalmen puistoalueen uudelleen suunnittelu/kehittäminen. Kenttä kuntoon. Talveksi luistelualue ym."

YHTEYS KESKUSTAAN

KULKU KULOSAAREN KAUTTA ITÄVÄYLÄLLE

Vuorovaikutuskooste alla: Asukkaiden kommentteissa usein kertautuvia Laajasalon kehitystarpeita. Ksv H-M Kiema

## Laajasalo Kerro kartalla!

*”Siltä keskustaan, ettei aina tarvitse kiertää Herttoniemen kautta, kun on länteen menossa!”*

*”Laajasalon motarin muuttaminen kaupunkimittakaavaan parantaisi viihtyisyyttä ja voisi mahdollistaa lisärakentamisen.”*

*”Man borde absolut kunna gå och skida längs med stränderna runt hela Degerö.”*

*”Jollaksen ympäri kiertävästä pyöräilyreitistä tulisi tehdä yhtenäinen ja selkeä. Reitti olisi todella hieno ja uskon, että se olisi myös mainio esimerkki siitä, kuinka merellisyyttä voidaan hyödyntää ja tarjota kaikille asukkaille.”*

*”Laajasaloon tarvitaan itä-länsi-suuntainen kävely- ja pyöräilyreitti rauhallisempaan ympäristöön kuin Koirasaarentie keskustan ja Tullisaaren välille. Se palvelee myöhemmin myös Kruunuvuorenrannan asukkaita.”*

*”Jollas on kaukana ja vaikeasti tavoitettava. Säännöllinen HSL:n vesibussi Kauppatorilta Jollakseen ja Laajasaloon.”*

*”Kauan jo paperilla ollut Laajasalon keskuksen uusiminen pitäisi toteuttaa mahdollisimman pian. Nykyinen ostari on aikansa elänyt, eikä siinä ole mitään säilytettävää.”*

**”KUNNON TOIMIVA OSTOSKESKUS, ETTEI TARVITSE AINA MENNÄ ITIKSEEN!”**

*”Laajasaloon tarvitaan ehdottomasti lisää urheilutiloja. Jalkapallohalli/kuplahalli tärkeimpänä! Uimahalli ja luisteluhalli seuraavina. Urheilupuistoa laajennettava ja kehitettävä. Valaistusta parannettava.”*

*”Lisää venealan tiloja ja toimintaa, Laajasalo voisi profiloitua veneilykaupunginosaksi.” (Sarvasto)*

# Analyysi

Laajasalon kerro kartalla! -kysely järjestettiin vuonna 2011. Karttakommentteja saatiin 1400, kun vastaajien määrä oli noin 280. Ajatuksia on hyödynnetty Laajasalon alueellisessa kehittämissuunnitelmassa. Seuraaville sivuille on tiivistetty asukkaiden ideoima tulevaisuuden Laajasalo esille tulleiden tarpeiden ja toiveiden kautta.

## Tulevaisuuden Laajasalo Kerro kartalla!

### Ostari, palvelut ja työ

Laajasaloon tarvitaan lisää töitä: palveluita, liiketilaa ja uusi ostari. Ostarin rinnalla Laajasalontien kaupunkibulevardi halutaan nostamaan merellisen kaupunginosan profiilia. Virkistykseen ja työn yhdistävät alueet taas löytyvät Laajasalon useilta rannoilta.

Tärkein asukkaiden mainitsema kehitettävä kohde on ostarin alue. Yliskylään ja Laajasalon keskusta-alueelle merkittiin eniten kommentteja. Palveluiden monipuolistumista toivottiin: Uusi ostari, keskuksen siistiminen, uudet liiketilat, ravintolat ja kaupat saivat kannatusta. Parkkipaikkoja toivottiin maan alle, kivijalkaliikkeitä katutasoon. Keskuksen kehittämisessä palveluiden rinnalla nousi esiin sen täydennysrakentaminen ja inhimillinen mittakaava. Myös merellisyys tulisi huomioida keskustan kehittämisessä.

Laajasalon rannoilla on virkistykseen ja työn yhdistämisen mahdollisuuksia. Samalla ne ovat pieniä portteja merelle. Sarvastoon haluttiin lisää venealan tiloja, toimintaa ja ravintola. Muita rantojen kehittämismahdollisuuksia nähtiin Hevossalmessa ja Matosaareissa, mm. kahviloita ja muuta virkistystä tukevaa toimintaa toivottiin. Aittasaareen oli ehdotettu esimerkiksi mato-ongintalaituria ja kahviloita. Samoin Yliskylänlahden rannalle toivottiin kahvilaa ja mahdollisuuksia melontaharrastukselle.

### Laajasalon uudet yhteydet

Laajasalon kehittämisessä korostuivat yhteydet. Yhteydet niin saaren sisällä kuin saarelta muihin kaupunginosaan, saaristoon ja merelle kaipaavat huomiota.



Kartta oikealla: Reittitarpeet. Ksv R Keisanen

Saaren ympäri halutaan virkistysreitti. Usein juuri Jollas ja siellä Puuskaniemi sekä Hevossalmen eteläiset rannat oli merkitty reittitoivein. Laajasalon keskuksen tuntumassa taas uimarannan, liikuntapuiston ja Aittasaaren alueen rantareittiä kaivattiin. Myös Haukkanien kiertävää reitti mainittiin toistuvasti. Yleisesti koko saaren kiertävä reitti oli suosittu kehitysajatus. Myös talviset ladut löytyivät vastauksista. Saaren ympärikiertävän reitin rinnalla toivottiin muutamia poikittaisyhteyksiä lähinnä Laajasalon keskustan tuntumaan parantamaan pääsyä eri palveluihin, kouluun ja kauppaan.

Suora yhteys keskustaan, Kruunusillat, halutaan tasapainottamaan Laajasalontien liikennettä. Sekä siltoja että muita, nykyistä sujuvampia yhteyksiä ympäröiviin saariin toivottiin, mm. Vartiosaaren ja Villinkiin. Siltojen lisäksi toivottiin vesiliikennettä. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet Kulosaaren ja Herttoniemeen oli myös mainittu.

## Laajasalon uusi asuminen

Uuden asumisen paikat ovat Laajasalon keskustassa ja Yliskylän kerrostaloalueiden tuntumassa. Uuden asumisen merkintöjä oli myös Jollaksessa, Puuskaniemessä ja Hevossalmen ranta-alueella. Lisäksi löytyi yksittäisiä merkintöjä koko saaren alueelta.

Laajasalon keskuksen täydennysrakentaminen ja Laajasalontien kaupunkibulevardin tarkastelualueet korostuvat vastauksissa. Uutta asumista ehdotetaan täydentämään Yliskylän kerrostaloalueita, tiivistämään sen puistoja sekä Laajasalontien, Koirasaarentien ja Reposalmentien varsille. Yliskylänlahdelle on merkitty ehdotuksia kuitenkin siten, että ranta jää julkiseen käyttöön. Kerrostaloja, pientaloja ja myös liiketiloja ja asumista yhdistävää rakentamista toivottiin.

## Laajasalontie kaupunkibulevardina

Laajasalontien kaupunkibulevardia toivoi 24 vastaajaa ja 8 vastausta oli ajatusta vastaan. Liikenteen viemä tila, melu ja kaupunkikuva tuntuivat haastavilta. Laajasalontien säilyttämistä puoltava kommentti mainitsi Laajasalontien alueen identiteettitekijäksi.

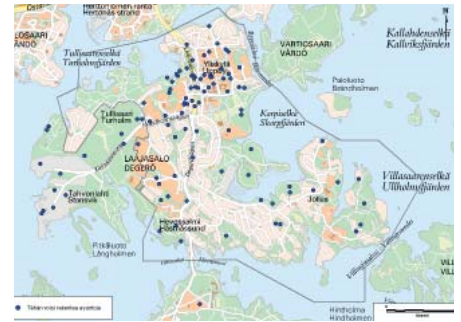
## Virkeä vapaa-ajan saari

Virkistyksessä korostui saarta kiertävä rantareitti. Lisäksi kävely- ja pyöräilyreittein täydentäminen toistui. Reittien varsia toivottiin selkeytettäväksi ja niihin ehdotettiin luontopolkuja, laitureita, uimapaikkoja ja muuta pientä ja virkistävää toimintaa. Yhteydet läheisiin saariin korostuivat myös virkistysvastauksissa.

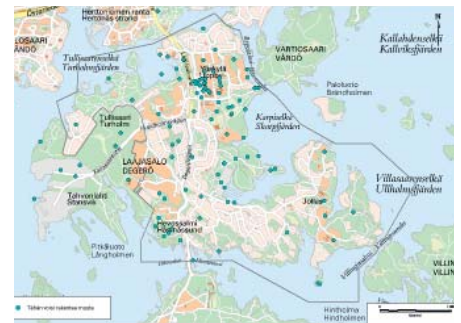
Liikuntapuiston toimintojen monipuolistamista ehdotettiin usein. Haluttuja palveluita olivat mm. urheilukenttä tai vastaava, jääkiekkokenttä ja sen parannus, kuplahalli, frisbeegolfrata, urheilupalvelut yleensä sekä saunat ja talviuintimahdollisuuksien tarkastelut. Urheilu- ja liikuntamahdollisuuksia toivottiin myös Jollakseen ja Hevossalmeen. Hevossalmen urheilukentät toivottiin kunnostettaviksi - Jollakseen oli ehdotettu jalkapallokenttää. Sarvastonlahden ympäristön merellistä ilmapiriä tuki moni ehdotus: rantabulevardi, venealan palveluita, ravintola ja kioski.

Merellistä Laajasalaa tukivat edelleen usea rantareittiehdotus ja useat laituriehdotukset niin ongintaan kuin melonnan käyttöön ja vesiliikenteen verkoston pysähtymispaikoiksi. Osa rannoista toivottiin avattaviksi, esim. Aittasaaressa ja Mesaanikujan ja Puhuritien ympäristön ranta-alueella. Tiiliruukin alueen kunnostusta ja samalla sen melusuojaamista oli ehdotettu.

Virkistykseen liittyviä palveluita, ravintoloita, kahviloita ja kioskeja toivottiin useissa kommentteissa. Paikat sijaitsevat joka puolella saarta, muun muassa ilta-auringon Yliskylänlahdella, Tullisaaressa, Hevossalmissa ja Matosaaressa.



Kartta yllä: Tähän voisi rakentaa asuntoja. Ksv R Keisanen



Kartta yllä: Tähän voisi rakentaa muuta kuin asumista. Ksv R Keisanen

## Laajasalontie Kerro kartalla!

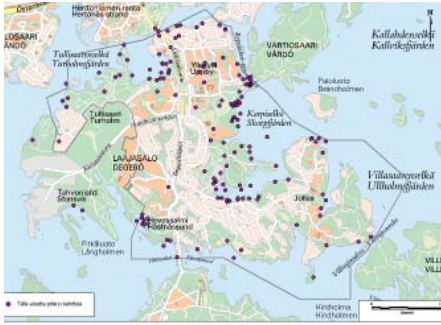
*"Tämä ei vedä, tarvitaan uusia liikennejärjestelyitä."*

*"Laajasalon aivan keskeinen alue on epämiellyttävää liikennealuetta. Samansuuntaisia teitä ja pusikkoa, liikenteen meteliä, rapaa ja saastetta. Käsittämättömän iso alue aivan keskellä uhrattu henkilöautoliikenteelle."*

*"Kamalasti teitä, Laajasalon keskusta ei näy."*

*"Tehdään tähän oikea kaupunginosan kävelykeskusta kivijalkakauppoineen ja asuintaloinen, Laajasalontien tilalle KATU."*

*"Istutetulle mäntypuiselle kaistaleelle voisi rakentaa toimitilaa, liiketila yms. suojaamaan taaempaa asutusta Laajasalontien melulta."*



Kartta yllä: Laajasalon kehittämiskaikkoja.  
Ksv R Keisanen

### Laajasalontie Kerro kartalla!

"Tähän olisi hienoa saada pitkä, rannan muotoja myötäilevä, valaistu laiturijärjestelmä, jossa voisi istahtaa penkeille istumaan, onkia tai pysähtyä muuten vain ihailemaan maisemaa!" (Tiiliruukinlahti)

"Kalliolle näköalapaikka. Vanhustenkin pitäisi näkemään Laajasalon monia kauniita maisemia. Usein polkua ei ole. Pari puuta tai talo estää maisemasta nauttimisen." (Elsankallio)

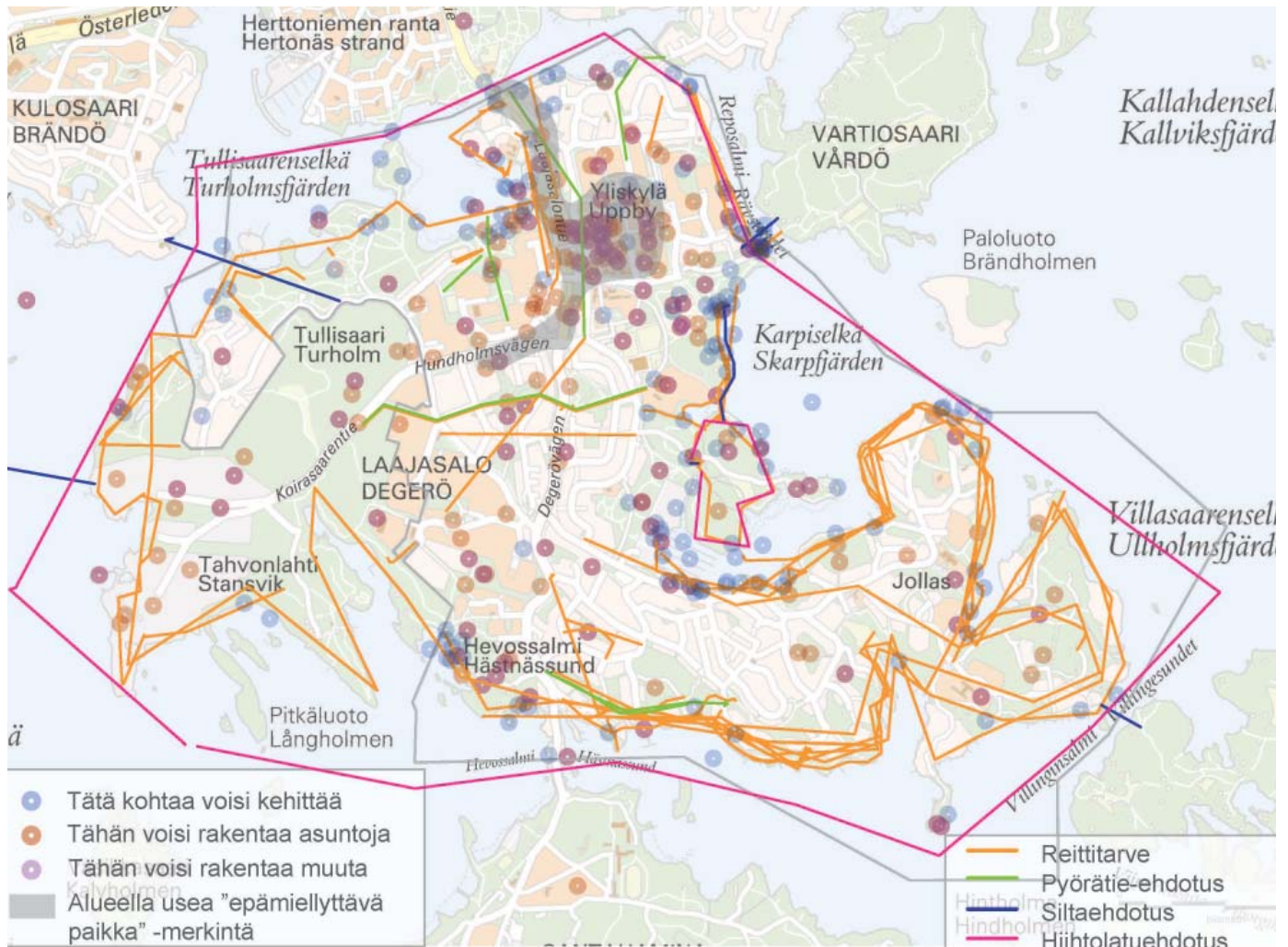
"Uimarannalta satamaan voisi olla rannan muotoa myötäilevä, valaistu kävelyreitistö, jolla voisi istua / kalastella."

"Venesatamaa pitäisi kehittää niin ettei se olisi pelkästään veneiden parkkipaikka. Hyvä terrassiravintola ja paikat junioripurjehdukselle." (Sarvasto)

"Laajasalon uimaranta on miellyttävä ja toimiva! Vielä kun leikkipaikkaa hieman uusittaisiin ja huollettaisiin! Voisiko lahdelle saada kelluvan laiturin, jolle paremmat uimarit voisivat uida ja siitä hyppäillä veteen. Entä perinteinen liukumäki veteen?"

Kartta alla: Asukkaiden Kerro kartalla! -kyselyn  
(2011) kehittämissivastusten koostekartta.  
Ksv T Kuusisto

"Täällä voisi olla uimapaikka tai laiturijärjestelmä." (Jollas, Puhurien pää)



# Alueellinen kehittämissuunnitelma

Asukasluku Laajasalossa ja sen ympäristössä kasvaa uuden asumisen myötä. Santahamina säilyy puolustusvoimain käytössä. Kruunuvuorenranta, Vartiosaari ja vanhan Laajasalon täydennysrakentaminen kasvattavat asukaslukua ja tukevat alueen palveluiden elinvoimaisuutta ja mahdollistavat uutta liike- ja palvelutoimintaa alueella. Alle on koottu merkittävimmät muutostekijät täydennysrakentamiseen liittyen.

## Saaristokaupunki, palvelut ja työ

Laajasalon palvelukeskittymä on sen keskuksessa, joka odottaa uutta ostariaan. Ostoskeskuksen päivittäminen tukee palveluiden säilymistä sekä kehittymistä alueella ja uudistaa toteutuessaan saaristokeskustan kaupunkikuvaa. Ostarin rinnalla keskusta uusiutuu täydennysrakentamisen ja uuden asumisen myötä.

Kaava hyväksyttiin Helsingin kaupunginvaltuustossa 2012<sup>c</sup>. Hyväksymisen ehtona oli ponsi, jonka mukaan kaava-alueella tulee selvittää sen kehittämistä keskustamaisemmaksi ja kaupunkimaisemmaksi. Selvitystyö on tehty osana Laajasalon kehittämissuunnitelmaa ja tulos on koottu tämän selvityksen loppuun, Laajasalon kaupunkibulevardi -osioon (II).

Laajasalon työpaikkamäärä on tällä hetkellä muuta kaupunkia selvästi alhaisempi, 1,3 työpaikkaa kymmentä asukasta kohti. Palveluiden ja työn mahdollisuuksien kehittäminen alueella on tärkeää. Laajasalon ostarin rinnalla keskusta-alueen asumismahdollisuuksien lisääminen täydennysrakentamalla tukee palveluiden säilymistä ja monipuolistumista. Myös Laajasalontien mahdollinen kaupunkibulevardi tukee työpaikkojen sijoittumista alueelle tämänhetkistä monipuolisemmin.

Laajasalon ympäristön kehitys tukee ja mahdollistaa keskuksen palveluiden monipuolista kehitystä. Kruunuvuorenranta tukeutuu osaksi Laajasalon keskustan palveluihin, mikä vahvistaa keskustaa palvelukeskittymänä. Vartiosaaren rakentaminen lisää myös asiointia Laajasalossa. Laajasalon satamien ja virkistyspalveluiden käyttäjät sekä Santahaminan vierailijat ja saattoliikenne voivat lisätä palvelukysyntää ja ovat mahdollisuus palveluiden kehittämisessä myös muualla kuin Laajasalon keskustassa. Erityisesti ranta-alueilla on mahdollisuuksia virkistyksen ja siihen liittyvän työn kehittämiseen.

## Laajasalon uusi ostari ja saaristokeskusta

Laajasalon uusi ostari aloittaa Laajasalon saaristokeskustan rakentumisen. Keskusta tiivistyy entistä kaupunkimaisemmaksi ja palveluiden toimintaedellytykset alueella vahvistuvat. Yliskylä tiivistyy ja alueelta löytyy koti entistä useammalle asukkaalle. Liikkumisen järjestämisen sujuvaksi on osa keskustan toiminnallisuuden kehittämistä. Tilaa kävelijöille, pyöräilylle, henkilöautoille sekä monipuoliselle joukkoliikenteelle tulee löytyä asumisen rinnalla. Katutila suunnitellaan rohkaisemaan kestävien kulkumuotojen valitsemisen.

Lähistön kehityshankkeet lisäävät palvelutarpeita ja vahvistavat keskustan roolia palveluiden ja työpaikkojen tarjoajana. Lisäämällä Laajasalon keskustan väestöpohjaa on aluetta mahdollista kehittää vahvaksi palvelukeskittymäksi. Nykyistä kaupunkirakennetta on mahdollista eheyttää ja keskustan toiminnallisuutta lisätä täydennysrakentamalla. Keskustassa korostuu mahdollisuutena erityisesti korkea laatutaso.

Laajasalon keskustassa on uimaranta! Meriyhteyksiä avaamalla meri voi olla entistä saavutettavampi ja osallistua paikallisen identiteetin luomiseen. Laajasalon saaristokaupungin keskustasta on kerrottu lisää "Laajasalon keskusta" -kohdassa.

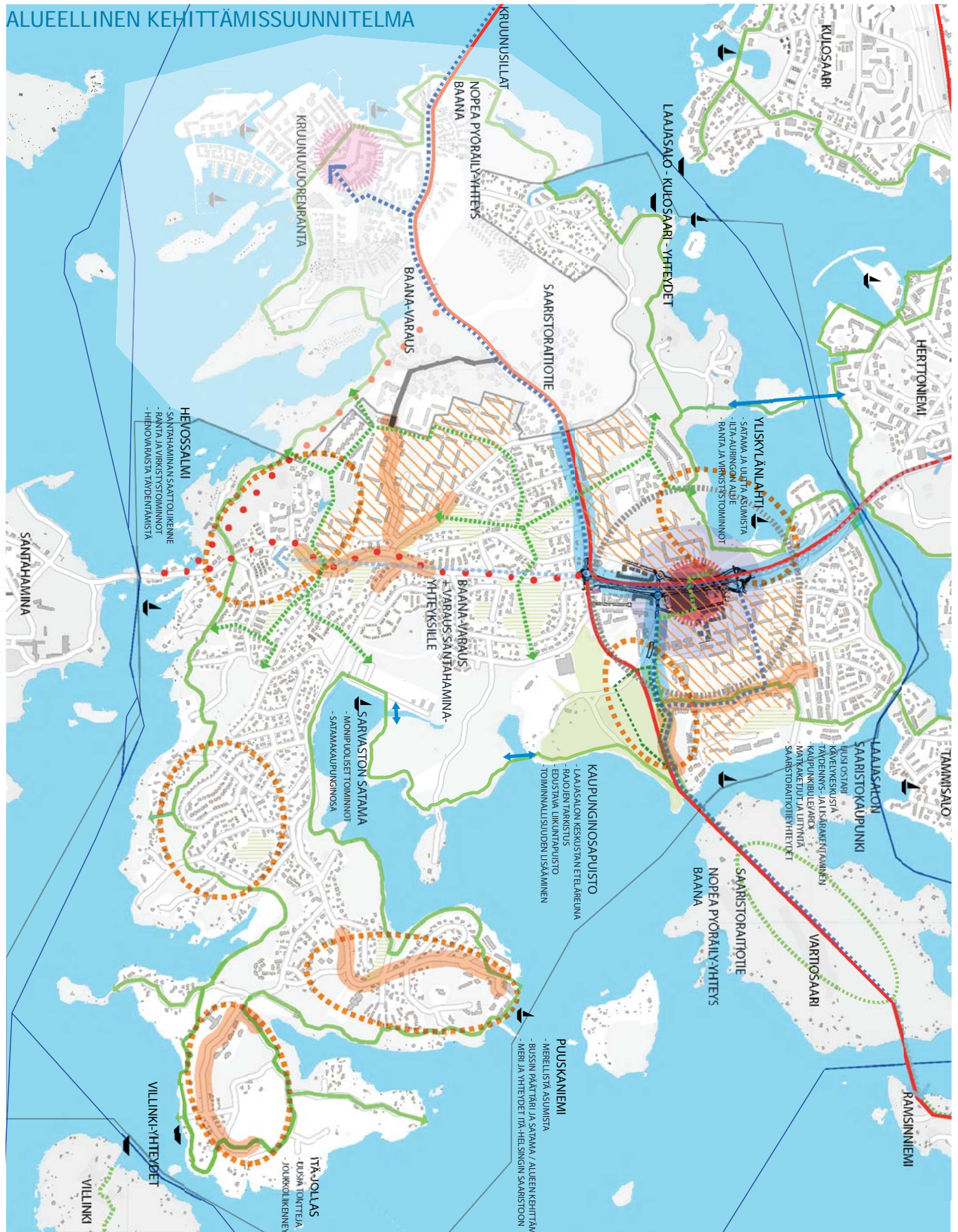


Kartta oikealla: Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma. Kartta sisältää suunnitelmat kootusti; täydennysrakentamisen, liikkumisen sekä maiseman sisällöt.  
Ksv T Kuusisto

\*) Tämä selvityksen julkaisuajankohtana Laajasalon ostoskeskuksen kaava ei ollut vielä lainvoimainen.



# ALUEELLINEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA



## Asuminen

Asuntolukumääriä vertailtaessa Laajasalo on kerrostalovaltainen. Tonttipinta-alaa taas on enemmän pientaloasutuksella. Laajasalon asunnot ovat suuria, lähes 35% neljän tai sitä useamman huoneen asuntoja. Kaksioita ja kolmioita on yhteensä yli 50% asuntokannasta.

Yliskylä on asuntotyypeiltään alueen monimuotoisin. Laajasalon keskustan täydennysrakentaminen saaristokaupungiksi tukeutuu pitkälti kerrostaloratkaisuihin ja liike- ja palvelutilojen rakentamiseen asuintalojen yhteyteen mahdollisuuksien mukaan. Laajasalon pienten asuntojen osuutta sen eteläisillä alueilla, erityisesti Jollaksessa on mahdollista lisätä, jotta taataan asuntotyyppien monimuotoisuus sekä asukkaiden mahdollisuus muuttaa lapsuuden kodista tai suuresta asunnosta tätä pienempään oman alueen sisällä. Laajasalo on myös mahdollisuus muuntojoustavien, tiiviiden pientaloratkaisujen alueena. Esimerkiksi kaupunkipientalorakenne voisi toimia elinkaariasuntona, jolloin ydinperhevaiheessa koko asunto olisi omistajan käytössä ja lasten itsenäistyttyä voisi osan asunnosta vuokrata. Näin yhdistyisi sekä Laajasaloon sopivamittakaavainen talotyyppi sekä tarve myös pienille asunnoille. Erityisesti keskustan alueella, mutta myös muualla Laajasalossa on pienimuotoisen palvelu- ja työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia syytä edistää. Aluekokonaisuuksia suunniteltaessa periaate monipuolisten hallinta- ja rahoitusmuotojen esiintymisestä samalla alueella on Laajasalonkin periaate.

Tällä hetkellä Laajasalon on varttuneiden kaupunginosa. Väestö ikääntyy. Lähellä eläkeikää olevien asukkaiden määrä on tällä hetkellä suurin. Tämän väestöryhmän tarpeet on otettava alueen suunnittelussa huomioon. Sen rinnalla väestön ikärakennetta monipuolistamaan on tarkasteltava uusia asumisen mahdollisuuksia nuorten ja perheellisten tarpeisiin. Laajasalon identiteettiä voi korostaa onnistunein suunnitteluratkaisuin. Yhteistilat taas ovat tärkeässä osassa yhteisöllisyyden ja turvantunteen edistämisessä.

### Kerrostaloalueiden tonttikohtainen lisärakentaminen

Laajasalosta löytyy jo nyt hyviä esimerkkejä onnistuneesta tonttien lisärakentamisesta. Kerrostaloalueilla on kuitenkin vielä lisärakentamismahdollisuuksia yksityisten taloyhtiöiden niin halutessa.

Lisärakentamismahdollisuuksien kerrostaloalueet sijaitsevat pääosin Yliskylän osa-alueella. Tontit ovat väljästi rakennettuja ja useilla tonteilla on tilaa tonttikohtaiselle lisärakentamiselle. Asunto-osakeyhtiöt voivatkin halutessaan hakea tonteilleen lisärakennusoikeutta. Helsingin kaupunki on tällä hetkellä halukas tukemaan hankkeita. Tonttien käytetty rakennusoikeus, tontin ja rakennuksen ominaisuudet sekä tontin järjestelyt vaikuttavat lisärakentamisen mahdollisuuksiin ja lisärakentaminen tulee aina erikseen tarkastella tonttien omista lähtökohdista. Kaupungin kiinteistöyhtiöt on veloitettu lisärakentamisen tarkasteluihin.

### Pientaloalueiden rakennusoikeuden korotusmahdollisuus

Pientaloalueilla on mahdollista hakea lisärakennusoikeutta  $e=0,25$  tonttitehokkuuteen asti. Lisärakentaminen tarkastellaan aina tapauskohtaisesti: Tehokkuuden noston mahdollisuudet riippuvat tontin fyysisistä ominaisuuksista sekä asemakaavan edellytyksistä. Tonttikohtainen tiivistäminen ei aina ole automaattisesti mahdollista. Rakennusoikeus lasketaan kertomalla tontin pinta-ala tehokkuusluvulla. Tämä kertoma vähennettynä nykyisellä rakennusoikeudella on luku, jonka verran lisärakennusoikeutta voi enimmillään tarkastella haettavaksi. Lisärakentamisoikeuden tarkasteluja halutessaan voi ottaa yhteyden kaupunkisuunnitteluvirastoon ja alueen asemakaavoittajaan.

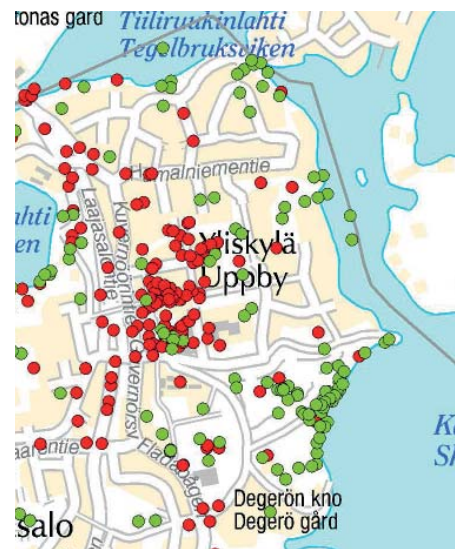
### Uusia tontteja

### Keskuksen palvelut - vuorovaikutuksesta saatuja kommentteja:

*Kerro kartalla -kyselyssä asukkaat kommentoivat Laajasalon palveluita. Yksityisistä palveluista toivottiin ostarin päivittämistä, pankkia, Alkoa, ruokakauppaa ja kioskia, hammaslääkäripalveluita sekä pesulaa. Toiveissa mainittiin myös ruokaravintolat, kahvila-ravintolat, rantakahvilat sekä trendikkäät baarit. Julkisista palveluista mainittiin mm. uimahalli ja lukio. Virkistykseen liittyvistä palveluista mainittiin mm. kuplahalli Laajasalon liikuntapuistoon, vieras-venepaikat, puutarhakeskus ja pyörähuolto. Tärkeitä olivat myös yhteydet Helsingin keskustaan, ratikka ja silta, metro ja lauttayhteys.*

*Myös muun vuorovaikutuksen kautta saaduissa Laajasaloseuran sekä asukkaiden ja alueen toimijoiden kommentteissa Laajasalon keskustan kehitys korostui. Palveluiden osalta tärkeänä pidettiin olemassa olevien palveluiden säilymistä ja uusien mahdollistamista. Huolena oli palveluiden vähenemisen jatkuminen.*

Kartta alla: Laajasalon keskusta-alue ja asukkaiden merkitsemät miellyttävät ja epämiellyttävät paikat. Laajasalon keskusta kaipaa kehittämistä. Ksv R Keisanen





Kuvat yllä ja alla: Onnistunutta tonttikohasta lisärakentamista Reiherintieltä. Kuvat Ksv P Erling



## Uusia tontteja

### Kortteleiden sisäiset viheralueet

Laajasalossa sijaitsee useita viheralueita, jotka ovat tällä hetkellä voimassa olevassa yleiskaavassa kerrostalo- tai pientalovaltaista aluetta. Tällaisilta alueilta on mahdollista kartoittaa uusia tontteja. Mainitut kaltaisia paikkoja ovat esimerkiksi pientaloasutuksen lomassa sijaitsevat kortteleiden sisäiset puistot, joiden hienovarainen täydentäminen on mahdollista. Lisäksi uusia tontteja saattaa löytyä asutuksen reunamilta.

Pientaloasutuksen yhteydessä on uusien tonttien kartoitus tarkoituksenmukaista tehdä osana isompien kokonaisuuksien kaavoitusta. Yleisesti ottaen korttelin sisäisten puistojen mahdollinen, osittainen asemakaavoitus tonteiksi liittyy muuhun alueen lähellä tehtävään tulevaisuuden kaavahankkeeseen ja tukee tätä. Kortteleiden sisäisten puistojen tarkasteluun on mahdollista myös yhdistää ympäröivän korttelin jo rakennetun asutuksen tonttikohdaisen lisärakentamismahdollisuuksien tarkastelu. Pientalokortteleiden tarkastelut kokonaisuuksina ovat mahdollisia. Mikäli tontinomistajilla halukkuutta ja tonteilla tähän on tilaa, lisärakentamista tuetaan kaupungin taholta.

Korttelin sisäisten viheralueiden täydentämisessä kiinnitetään erityistä huomiota lähivirkistysalueiden säilymiseen ja niiden laadukkuuteen sekä uusille tonteille kaavoitettavan rakenteen luonteeseen ja mittakaavaan.

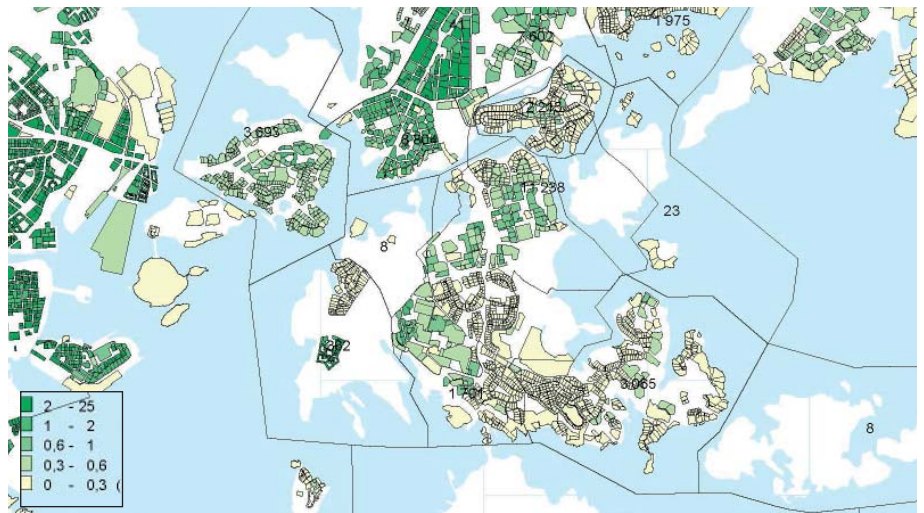
### Saaristokaupungin katutila

Uutta tilaa rakentamiselle löytyy myös katutilojen uudelleenjärjestelyn yhteydessä. Katutilojen kehittäminen kaupunginosan keskustassa on mahdollisuus. Katutilojen uudelleenjärjestely nykyistä kaupunkimaisemmaksi mahdollistaa autoliikenteen sujuvuuden ja sen rinnalla kestävien liikennemuotojen lisäämisen Laajasaloon. Liikkumisen monipuolistuminen edistää toiminnallisuuden kehittymistä alueella. Merkittävin muutosmahdollisuus on Laajasalontielle sekä sen yhteydessä Koirasaarentielle sekä Reposalmentielle.

Laajasalon reuna-alueiden katutiloja on myös mahdollista tiivistää. Rauhalliset kadut soveltuvat monin paikoin asuinrakentamiseen, jopa asumisen ja työn yhdistämiseen. Uusia tontteja sekä nykyisen rakenteen lisärakentamismahdollisuuksia löytyy erityisesti Laajasalon keskustasta, Yliskylän ja Hevossalmen kerrostaloalueilta, Puuskaniemen suunnalta sekä Jollaksesta. Myös Gunillantien risteuksen seutu on pitkän aikavälin mahdollisuus. Risteys on eteläisen Laajasalon viiden suunnan risteys.

Kartta oikealla: Tehokkuudet kaavayksiköittäin sekä vuoden 2010 asukasluvut osa-alueittain.

Alla olevassa kartassa näkyvät Laajasalon tonttien tehokkuusluvut. Tehokkuusluku kuvaa tontin pinta-alan ja rakennusoikeuden suhdetta toisiinsa. Ksv T Kuusisto



## Yleiskaava ja täydennysrakentaminen

Uusi yleiskaava tarkistaa Laajasalon asumisen ja keskusta-alueen merkintöjä. Yleiskaava 2002:ssa Laajasalo on pääosin asumisen aluetta. Kerros- ja pientalovaltaiset alueet vuorottelevat virkistysalueiden kanssa. Laajasalon keskustassa on keskustatoimintojen alue.

### Asuminen ja uuden yleiskaavan visio

Kehitysvyöhyke Kruunuvuorenrannasta Koirasaarentietä Laajasalontielle ja siitä kohti pohjoista ja Herttoniemeä on tärkeimpiä Laajasalon muutosvyöhykkeitä; Laajasalon portti ja saaristokaupungin keskusta. Raitiotie tuo kantakaupungin saarelle ja Kruunuvuorenrannasta kehitys jatkuu kohti Laajasalon keskustaa - tai päinvastoin. Reposalmentie Laajasalon keskustan eteläreunalla on Laajasalon keskusta-alueen mahdollisuuksien alue: merellinen asumisen julkisivu kohti etelää ja uimarantaa.

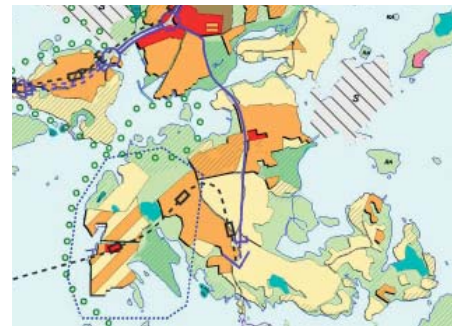
### Uusi yleiskaava ja täydennysrakentaminen

Helsingin uudessa yleiskaavassa tarkastellaan Laajasalon maankäytön rajauksia.

Tiivistyviä alueita sijaitsee erityisesti Laajasalon keskustassa sekä Yliskylän alueella. Merkittävin muutos maankäytössä tapahtuu Laajasalon keskustassa. Laajasalon keskusta-alueen rajausta tarkistetaan ostarin, alueen keskustan ja Laajasalontien kaupunkibulevardityön suunnitteluun liittyen. Yksityisten taloyhtiöiden niin halutessa voi myös tonttikohdainen lisärakentaminen olla osa keskustan uudistumista.

Alueiden muuttamista rakentamisen, pääosin asumisen, käyttöön, tarkastellaan Laajasalontien länsipuolella Yliskylänlahden alueella sekä myös etäämmällä Laajasalossa: Hevossalmissa sekä Jollaksen Puuskaniemen sekä Itä-Jollaksen alueilla.

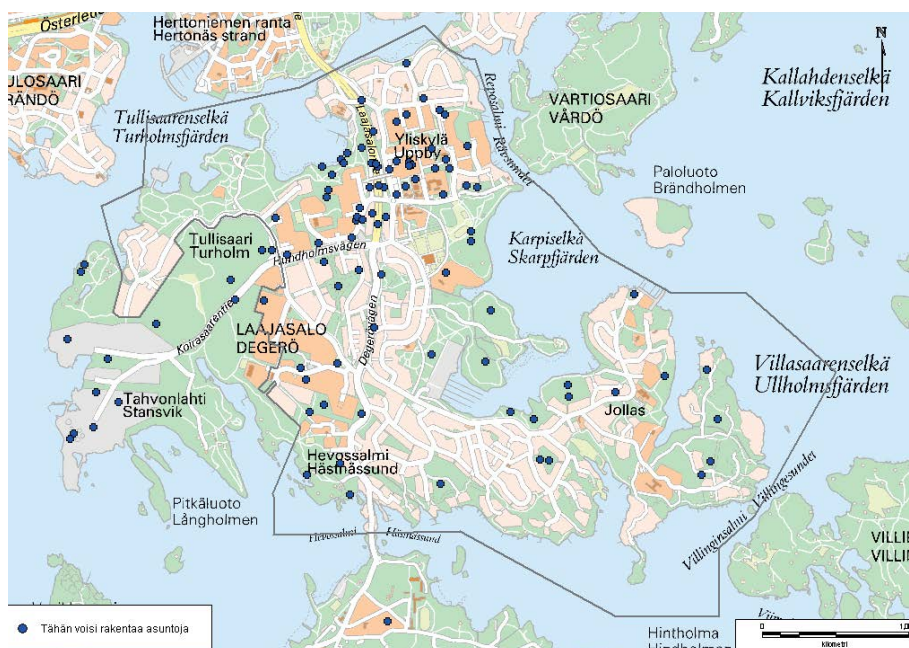
Olemassa olevan rakenteen reunoilta etsitään uusia rakentamisen paikkoja ja alueita. Laajasalon laajat virkistysaluekokonaisuudet pyritään säilyttämään yhtenäisinä rajojen tarkistusten yhteydessä. Kaupungin omistamat ranta-alueet jäävät julkiseen käyttöön myös mahdollisen rakentamisen yhteydessä.



Kartta yllä: Edellinen Yleiskaava 2002. Ksv Y-os  
Kartta alla: Maanalainen yleiskaava. Ksv Y-os



Yllä: Asumisen visio 2050. Ksv Yleiskaavatsto



Kartta vasemmalla: Kerro kartalla!  
Asukkaiden vastaukset: Tähän voisi rakentaa asuntoja. Ksv R Keisanen

## Alueellinen kehittämissuunnitelma - toimenpide-ehdotukset jatkosuunnittelun pohjaksi

Kehitetään Laajasalosta merellinen, laadukas ja omaleimainen saaristokaupunki.

### 1.1 Laajasalon keskusta

Kehitetään Laajasalon saaristokeskustasta alueen vahva ydin.

- Päivitetään Laajasalon ostoskeskus ja suunnitellaan laadukas julkinen tila.
- Tiivistetään ja laajennetaan keskustaa täydennysrakentamisella.

### 1.3 Palvelut ja työ

Edistetään elinkeinotoiminnan sekä palveluiden kehittymismahdollisuuksia.

- Hyödynnetään Kruunuvuorenrannan sekä Vartiosaaren vaikutuksia elinkeinojen ja palveluiden kehittämisessä.
- Mahdollistetaan monipuolinen elinkeinotoiminta ostoskeskuksen päivittämisen, Laajasalon kaupunkibulevardin sekä keskustan tiivistämisen yhteydessä.
- Tuetaan rantojen toiminnallisuuden kehittymistä ja virkistykseen liittyvän työn sijoittumismahdollisuuksia Laajasalon satama-alueilla, rannoilla ja niiden läheisillä rakentamisalueilla.
- Edistetään kadunvarsiliiketilojen rakentumista.

### 1.2 Laajasalon kaupunkibulevardi

Suunnitellaan Laajasalon puistokatu saaristokaupungin edustavaksi portiksi.

- Sovitetaan yhteen rakentamisen ja liikkumisen maankäyttö kaupunkibulevardin suunnittelussa, suunnitellaan uusi liikenneverkko ja lisätään liittymiä Yliskylään.
- Tuetaan kestävien kulkumuotojen valinnanmahdollisuuksia maankäytön suunnittelulla. Suunnitellaan laadukas katutila kävelijän näkökulmasta, varataan tilaa pikaraitiotie-yhteydelle sekä nopealle pyöräily-yhteydelle, Baanalle.
- Minimoidaan liikenteen aiheuttamat haittavaikutukset bulevardin suunnittelussa ja varmistetaan autoliikenteen sujuvuus. Mahdollistetaan liityntäliikenne keskustassa.

### 1.4 Täydennysrakentaminen

Tiivistetään Laajasaloa ja lisätään asumisen mahdollisuuksia laadukkaalla, alueen identiteettiä vahvistavalla täydennysrakentamisella. Monipuolistetaan rakennus-, asuntotyyppi- ja hallintamuotojakaumaa.

- Tiivistetään Laajasalon keskusta-aluetta sekä olemassa olevan rakenteen sisällä olevia viheralueita huomioiden riittävä lähivirkistysalueiden määrä.
- Edistetään kerrostalo-yhtiöiden peruskorjausmahdollisuuksia ja tonttikohista lisärakentamista sekä mahdollistetaan pientalotonttien lisärakentaminen.
- Tutkitaan täydennysrakentamisen mahdollisuuksia yleiskaavan uusilla rakentamisalueilla erityisesti Laajasalon keskustassa, Puuskaniemessä, Itä-Jollaksessa ja Hevossalmessa.
- Tarkastellaan asumisen laatuja, merellistä asumista sekä työn ja asumisen yhdistämisen mahdollisuuksia.

### 1.5 Laajasalon saaristokaupunki ja meri

Hyödynnetään meren läheisyys Laajasalon suunnittelussa.

- Parannetaan rantojen saavutettavuutta Laajasalon keskustassa ja avataan keskustan merinäkymiä ja kulkuyhteyksiä erityisesti Yliskylänlahden suuntaan.
- Etsitään uusia merellisiä asumisen paikkoja ja alueita sekä huolehditaan, että kaupungin rannat säilyvät julkisessa käytössä.

### 1.6 Uusi yleiskaava ja täydennysrakentaminen

- Tarkistetaan yleiskaavan merkinnät keskustatoimintojen ja keskustan rakentamisalueiden rajojen osalta.
- Tarkastellaan yleiskaavan rakentamisalueiden rajoja asumisen osalta.

# Liikkuminen

Liikenteen ratkaisut ovat merkittävässä osassa Laajasalon tulevaisuuden kehitystä. Saaren kehittämiseksi avautuvat uudet näkymät uusien yhteyksien myötä. Saaristokaupunkiin kuljetaan tällöin myös merellisiä yhteyksiä pitkin.

Kruunusillat sekä päätös Vartiosaaren suunnittelusta raitiotieyhteyteen tukeutuvana asumisen ja virkistyksen saarena avaavat koko kaupunkiin uuden, kehitettävän yhteyden, jonka ytimessä Laajasalo sijaitsee. Avautuvien yhteyksien seurauksena Laajasalon sijainti muuttuu päätepiesteestä osaksi jatkuvaa, nauhamaista saaristoyhteyttä ja sen rooli kaupunkirakenteessa muuttuu merkittävästi. Kaupungin saaristo on saavutettavissa ennennäkemättömällä tavalla ja Laajasalo on saavutettavissa useasta suunnasta. Yhteyksillä on uusia mahdollisuuksia avaavia, laadullisia ja toiminnallisia merkityksiä erityisesti sekä kaupunkikuva- ja virkistys että palvelu- ja työpaikkakehityksen näkökulmista.

## Liikkumisen kehitys Laajasalossa

Mahdollisuudet kestävien liikkumismuotojen käyttöön monipuolistuvat tulevaisuuden Laajasalossa. Laajasalon liikenteen määrä lisääntyy uusien asukkaiden myötä. Lisäksi Kruunuvuorenrannan, Vartiosaaren sekä tulevaisuuden Santahaminan liikkumISRatkaisut ja liikkumisen määrät tulee huomioida lähinnä tilavarauksin. Yhteydet rannoille, saaristoon sekä merelle ovat Laajasalon erityinen mahdollisuus. Satamat ja laiturit ovat paikallinen rikkaus, ja niiden toimintaedellytykset tulee huomioida ja niiden mahdollisuuksia hyödyntää.

## Uudet yhteydet

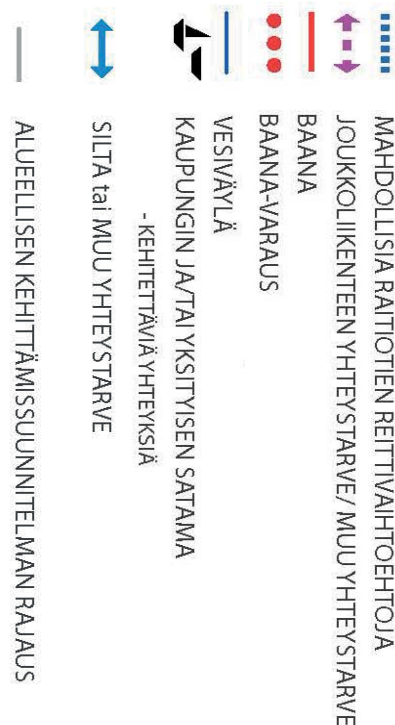
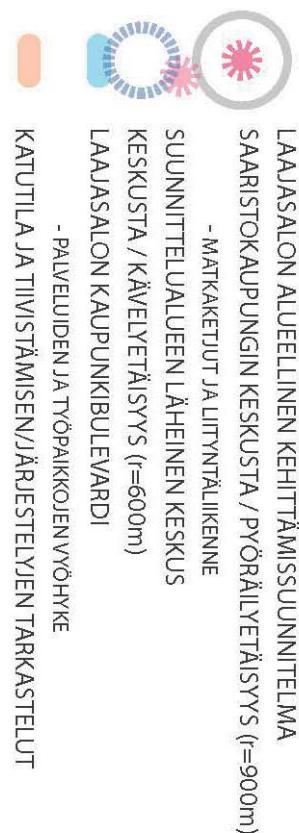
Yleiskaavan visiossa Kruunusiltojen ja Kruunuvuorenrannan kautta kulkeva raideyhteys jatkuu Laajasalon keskukseen ja edelleen Vartiosaaren ja Vuosaaren. Tämä saaristoraitiotie on kokonaisuudessaan pitkän aikavälin mahdollisuus.

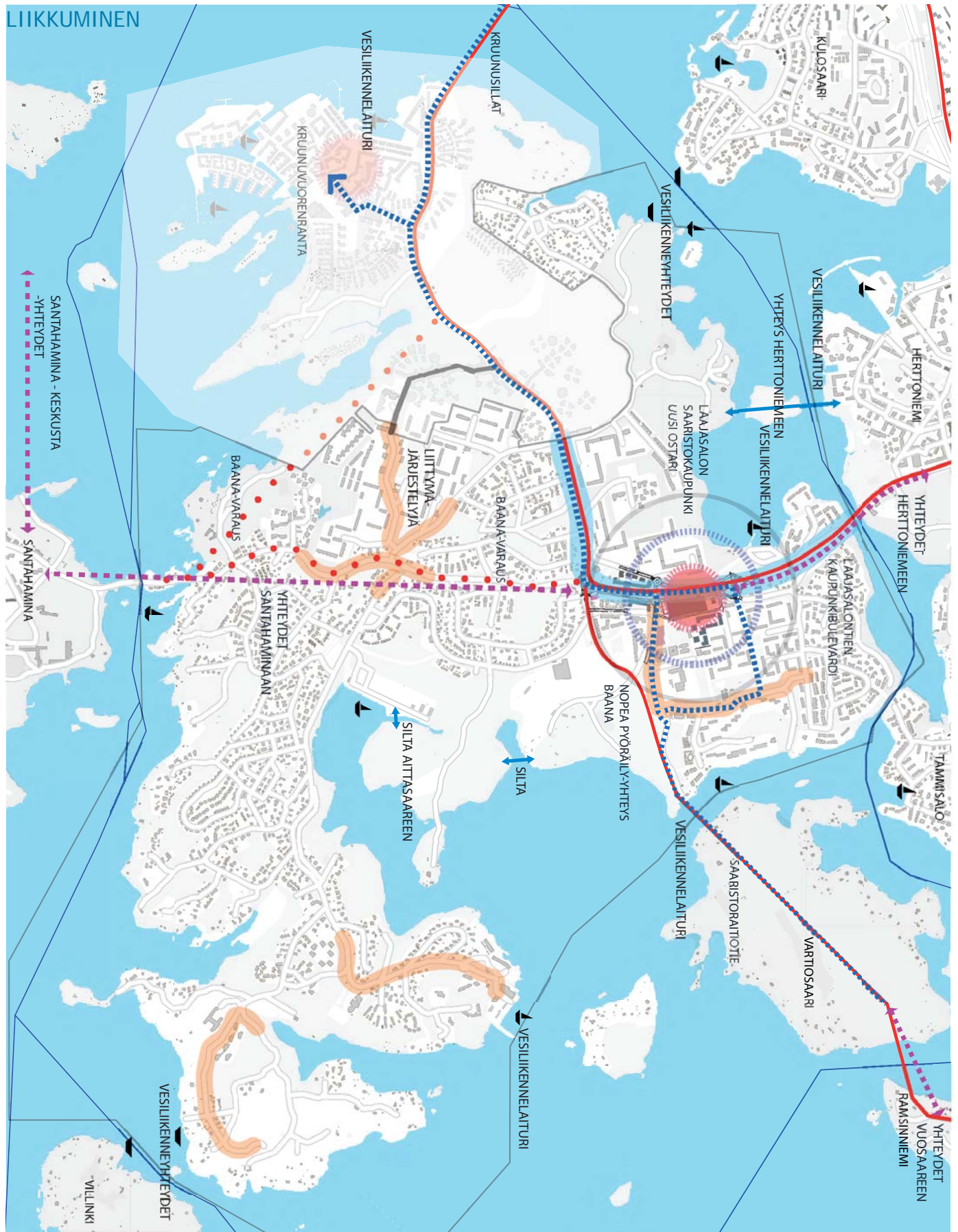
Vartiosaaren osayleiskaavatyön suunnitteluperiaatteet hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa marraskuussa 2013. Vartiosaaren osayleiskaavatyön suunnitteluperiaatteissa saareen kulkee raitiotieyhteys. Lautakunta teki muutoksia suunnitteluperiaatteisiin ja yksi niistä oli, "että osayleiskaavaan liitetään määräys, jonka mukaan rakentamista alueella ei saa aloittaa ennen kuin raitiovaunuyhteydestä saareen on tehty sitova päätös." Esitys tukee Kruunusiltojen rakentamista. Tämä uusi raideyhteys tuo mukanaan myös nopean pyöräily-yhteyden, "baanan", sekä kävelyreitit keskustasta aina Vuosaareen asti.

Yleiskaavan visiossa on merkitty myös toinen raidelinjaus, yhteys Laajasalontietä pitkin kohti Herttoniemeä ja varaus myös yhteyden jatkumiseen etelään, kohti Santahaminaa.

## Kruunusillat, Vartiosaari ja saaristoratikka

Kruunuvuorenrannan silltayhteyttä keskustaan tutkitaan raiteisiin perustuvana vaihtoehtona. Kaupunginvaltuuston periaatepäätös joukkoliikenneyhteyden suunnittelemisesta raideyhteytenä on vuodelta 2008. Kruunusiltojen YVA vuodelta 2014 ja mahdolliset päätökset yhteydestä vaikuttavat Laajasalon liikkumisen suunnitteluun, niin Laajasalontiehen kuin Laajasalon joukkoliikenteeseen.





## Laajasalon keskus solmukohtana

Uusien yhteyksien avautuessa on Laajasalon keskus tulevaisuudessa liikenteellinen solmukohta, jossa autoliikenne, bussit, mahdollisesti raideliikenne sekä kävely ja pyöräily kohtaavat. Liikkuminen ja asiointi keskustassa on suunniteltava sujuvaksi. Ostoskeskuksen ja liikenteen yhteyksien on oltava toimivia. Tämä sisältää eri kulkumuodoille tarvittavan tilan, niiden turvalliset ja esteettömät yhteydet keskenään sekä keskustan kaupunkirakenteen kehittämisen korkeatasoiseksi erityisesti jalankulkijan näkökulmasta. Saaristokaupunki on myös kävelijän keskusta.

HLJ 2011, Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma mainitsee yhdeksi tavoitteeksi ”tarjota liityntäpysäköintimahdollisuus mahdollisimman aikaisessa vaiheessa matkaa erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohdissa”. Laajasalon asukkaat käyttävät tällä hetkellä Herttoniemen, Kulosaaren sekä Siilitien metroasemien liityntäpysäköintipaikkoja. Paikkoja on asukkaiden mukaan rajoitetusti, toisaalta niitä on viimevuosina lisätty. Jos raideliikenneyhteys Laajasalon keskukseen toteutuu, syntyy liityntäpysäköintitarpeita Laajasalon keskustaan, jonne sille on suunniteltava tilaa. Kiinnostava mahdollisuus on ostoskeskuksen asiakas pysäköinnin sekä liityntäpysäköinnin vuorottaiskäyttö. Parhaimmillaan tämä edesauttaa asiointia Laajasalon keskustassa ja uudella ostarilla, lisää asiointia, tehostaa paikkojen käyttöä ja tuo etuja yritysten liikentöimintään.

Vartiosaaren osayleiskaavan suunnitteluperiaatteiden päätöksessä lautakunta päätti suunnitteluperiaatteita ja liityntäliikenteestä seuraavaa: ”Tavoitteena on liittää Vartiosaari osaksi Kruunuvuorensilltojen kautta kulkevaa raitiotieverkostoa sekä vaihtoehtona selvittää liityntäliikenne Herttoniemen, Rastilan ja Vuosaaren metroasemien kautta raitiovaunuilla tai busseilla.” Myös Laajasalon liityntäliikenne on mahdollisuus Vartiosaaren asukkaille.

## Laajasalontien kaupunkibulevardi

Laajasalon keskuksen toiminnallinen eheyttäminen sekä Laajasalontie alueen porttina ovat hedelmällisiä mahdollisuuksia.

Laajasalontie ohittaa Yliskylänlahden länsirannan sekä Laajasalon keskustan, jotka tuovat omat mahdollisuutensa kadun toiminnalliseen suunnitteluun. Katua reunustavat sekä ostari että kaupunkikuvaa rikastava meri. Moottorikadun uudelleenjärjestelyin Laajasalontie voidaan kehittää kulkumuodoiltaan nykyistä monipuolisemmaksi sekä kaupunkikuvaltaan keskustamaiseksi ja nykyistä rakennetta ehyttäväksi kokonaisuudeksi. Liikenteen sujuvuutta on tarkoitus kehittää. Keskustan suunnittelussa korostuvat kestävä liikennemuodot.

Laajasalontien kaupunkibulevardista on kerrottu lisää ”Laajasalon kaupunkibulevardi” -kohdassa, myöhemmin tässä raportissa. Työ on myös kuvattu erillisessä raportissa Laajasalon kaupunkibulevardista, jossa asia tarkastellaan yksityiskohtaisemmin kuin tässä raportissa.

## Joukkoliikenne

Kruunuvuoren rannasta Laajasaloon johtavan mahdollisen raitiotien linjauksesta on tutkittu erilaisia vaihtoehtoisia reittejä Yliskylässä. Raidelinjausmahdollisuudet kulkevat myös Laajasalontielle. Runkolinjana toimivaa raitiotieyhteyttä tukemaan on suunniteltu koko Laajasalon kattava liityntälinjaliikenne. Tähän liittyen on suunniteltu Laajasalon bussireittejä, jotka hoitavat liityntäbussiliikennettä Laajasalon keskustaan ja Herttoniemeen. Kruunusillat sekä Laajasalontien kaupunkibulevardin ja Laajasalon uuden ostarin ratkaisut vaikuttavat joukkoliikenteen suunnitteluun.

## Nettisivukommentoinnin kautta tullut liikkumisen palvelusiltä:

*Asukkaiden kommentoissa Laajasalon renessanssin nettisivuilla korostuivat liikenteen kysymykset. Jollaksesta tuli useita viestejä, jossa bussiliikenne alueella mainittiin puutteelliseksi. Bussin kääntöpaikkaa ehdotettiin Jollas-opiston tai karjalaisten talon läheisyyteen.*

*Sunnuntailiikenne Santahaminaan sekä veneilijöiden liikkuminen Laajasalon satamiin mainittiin lisäävän autoliikennettä kesäaikana. Myös tässä yhteydessä toivottiin yhteyksiä keskustaan ja Kruunuvuoren rannan siltayhteyden toivottiin olevan toiminnassa ennen lisärakentamista.*

*Ote nettikommentista:*

*”JOLLAKSEN bussiliikenne 06.09.2011*

*Olen muuttanut Jollaksentielle noin vuosi sitten. Olen eläkeläinen. Bussiliikenne tälle alueelle on puutteellinen.*

*Täällä asuu kuudessa kerrostalossa yht. 60 kotitaloutta ja henkilöautoja on kaksi jokaista huoneistoa kohden. Tien loppupuolella on omakotitaloja ja Villinkiin menevä liikenne sekä Karjalaisten taloon menevä liikenne. Myös kotini vieressä on Jollasinstituutti, jonne myös on kova autoliikenne.*

*Herttoniemessä on henkilöautojen paikoitustila hyvin vähäistä, parkkitalo on pieni ja katuvarret ovat täynnä autoja. Myös Kulosaaren metroaseman ympäristö on aivan täysi henkilöautoista, joten auton parkkeeraus tuottaa suurta ongelmaa näille alueille.*

*Niinpä ehdotukseni onkin bussiliikenteen lisääminen Herttoniemestä Jollaksentien loppupäähän asti. Olettamukseni on, että ainakin tältä alueelta vähenisi henkilöautojen käyttö huomattavasti ja kulkeminen sujuisi Herttoniemeen joustavasti. Ainakin se helpottaisi Herttoniemen ja Kulosaaren parkkipaikkojen ruuhkautumista huomattavasti.*

*Toiveeni olisi helpotus monelle kulkijalle.”*



### Laajasaloseuran kommentit liikkumisesta Laajasalossa:

Laajasaloseuran tapaamisessa vuonna 2011 kuulumme Laajasalon liikkumisen tarpeista. Yhteystarpeita oli useaan suuntaan: Yhteyksiä kodista Herttoniemeen ja metronvarrelle korostettiin. Lisäksi yhteydet itään, koilliseen ja Pasilan suuntaan keskustayhteyksien rinnalla olivat tärkeitä. Jollas ja saavutettavuuden parantaminen joukkoliikenteellä mainittiin.

#### Terveisiä Kerro kartalta:

*”Killingholman silta ja kunnan pyörätie lyhentäisi merkittävästi matkaa kaupunkiin pyörällä - vaikka Laajasaloon tulisikin paljon ulkoilijoita Herttoniemen puolelta se olisi pienempi paha, kuin että pääsisimme Laajasalosta kätevästi autotiet kokonaan välttämällä pitkälle kaupunkiin päin pyörällä. Lisääntynyt ulkoilijamäärä voisi tuoda myös palveluita, esim. kahvila puuttuu Laajasalon ulkoilualueilta kokonaan.”*

*”Vierasvenepaikkoja Jollaksen kyläkaupan alueelle, jossa voisi samassa yhteydessä olla vesi- ja sähköpiste sekä septityhjennysmahdollisuus.”*

Kuva: Reposalmen ranta. Kuva Ksv T Kuusisto



### Kävely ja pyöräily

Koko Laajasalon kävelyverkosto kehittyi. Erityisesti keskusta-alueen poikittaisyhteydet sekä koko saarta kiertävän reitin vaihteittainen suunnittelu ja toteuttaminen monipuolistavat yhteyksiä. Nopea pyöräily-yhteys ”baana” kulkee Laajasalon keskustan läpi.

Keskuksen kävely- ja pyöräily-yhteydet muuttuvat täydennysrakentamisen myötä. Kestävät liikkumismuodot lisääntyvät. Tarkoituksena on säilyttää ja täydentää olemassa olevia yhteyksiä ja huolehtia, että jo suunnitellut reitit rakennetaan ja että uusia asukkaiden toivomia reittejä otettaisiin mukaan uusiin suunnitelmiin. Ostarin, keskuksen ja Laajasalontien kehittämisen yhteydessä suunnitellaan olemassa olevaa verkostoa täydentävät, turvalliset ja esteettömät yhteydet. Tavoitteena on laadukas tila erityisesti jalankulkijan näkökulmasta.

Koko Laajasalossa on monipuoliset pyöräilyn yhteydet. Sekä seudulliset että paikalliset raitit risteävät aluetta. Keskuksen osalta pyöräilyn kehitys tarkoittaa erityisesti nopean pyöräily-yhteyden, baanana, toteuttamista sekä muutaman olemassa olevan raitin uudelleenjärjestelyjä Laajasalontien kaupunkibulevardin ja keskustan täydennysrakentamisen yhteydessä.

Yleiskaavan merivisiossakin esitetty ja asukkaiden yleisesti toivoma, kehitettävä, koko saarta kiertävä reitti suunnitellaan mahdollisuuksien mukaan myös pyöräilijöiden tarpeeseen. Laajasalossa reitti on osa kaupungin rantareittejä. Myös asukaspalautteessa toivotut poikittaisyhteydet Yliskylässä tarkastellaan asemakaavoituksen yhteydessä.

#### Baana

Laajasalon keskuksessa pyöräily-yhteydet muuttuvat mahdollisen kaupunkibulevardikehityksen myötä sekä Kruunusiltojen ja Vartiosaaren rakentamisen rinnalla. Baanan nopea saaristoreitti sujahtaa Vuosaaresta Vartiosaareen, ohi Laajasalon keskustan ja kohti Kruunuvuorenrantaa sekä edelleen Helsingin keskustaan. Toinen reitti kulkee Herttoniemen suunnalta tasossa Laajasalontien läntistä reunaa kohti Kruunuvuorenrantaa. Tulevaisuuden baanavaraus kulkee Laajasalontietä kohti Santahaminaa.

### Vesiliikenne ja yhteydet saaristoon ja merelle

Helsingin kaupungin strategiaohjelma vuosille 2013-2016 nostaa vesiliikenteen edistämisen yhdeksi kaupungin kehittämiskohteeksi. Strategiaohjelman viidestä tavoitteesta yksi on ”elinvoimainen Helsinki”. Kansainvälisesti tunnettu ja vetovoimainen kaupunki nostaa esiin Meri-Helsingin. Ranta-alueita ja saaristoa kehitetään erityisesti yritystoiminnan, matkailun ja vapaa-ajan näkökulmista sekä vesiliikenteen toimintamahdollisuuksien edistämisen kannalta.

Vuoden 2013 kesällä Suomen saaristokuljetuksen kyydillä pääsi Laajasaloon yhden tai kaksi kertaa päivässä. Laajasalon pysäkki sijaitsee Reposalmentien päässä.

Tulevaisuudessa vesiliikenteen kehittyminen on mahdollista alueilla, jossa rakentamista sijoittuu lähelle rantaa. Kruunuvuorenrannan pysäkki Laajasalon pysäkin kanssa ovat hyvä alku Laajasalon vesiliikenteen laajenemiselle. Myös Yliskylänlahti, Puuskaniemi ja Villinki näyttävät vesiliikenteeseen ja saaristo- sekä meriyhteyksiin liittyvinä mahdollisuuksina.

Laajasalon yksityiset ja kaupungin satamat ovat yhteyksiä saaristoon ja merelle. Erityisesti ilta-auringon Yliskylänlahti näyttää kiinnostavana ranta-alueena, jonka toiminnallisuutta voisi monipuolistaa. Näin myös Puuskaniemi. Satamien ja virkistysalueiden yhdistäminen nykyistä voimallisemmin on myös asukkaiden toive.

## Yleiskaava ja liikkuminen

Yleiskaava 2002:ssa Laajasalontie on merkitty pääkatu-merkinnällä. Merkintä sukeltaa tunneliin Gunillantien risteuksen tuntumassa. Keskustasta Kruunuvuorenrantaan kulkeva raideyhteys on merkitty Kruunuvuorenrannan kautta Yliskylään, josta se kääntyy kohti Santahaminaa. Maanalaisessa yleiskaavassa vastaavia yhteyksiä kuvaavat ”liikenneyhteyden suunnittelutarve” -merkinnät. Lisäksi Laajasalontien linjausta karkeasti seuraava ”suunnitellut liikennetunnelit ja tilat” -merkintä on merkitty Koirasaarentien ja Gunillantien risteuksen välille.

### Laajasalon liikenne ja uuden yleiskaavan visio

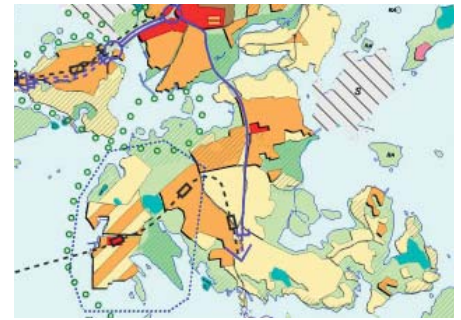
Laajasalon kestävä liikenne muodot lisääntyvät tulevaisuudessa. Uuden yleiskaavan visiossa Kruunusilta pitkin merkitty raitiotieyhteys jatkuu Koirasaarentietä Laajasalon keskukseen ja edelleen Laajasalosta Vartiosaareen ja edelleen Ramsinniemeen ja kohti Vuosaaren keskustaa. Tämä saaristoraitiotie nähdään pitkän aikavälin mahdollisuutena. Raideyhteysmerkintä on myös Laajasalontietä pitkin kohti Herttoniemeä. Sen rinnalla yhteys Santahaminaan Laajasalon keskustasta on myös visiossa.

### Uusi yleiskaava ja liikkuminen Laajasalossa

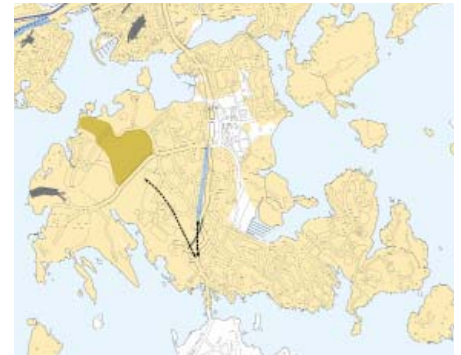
Yleiskaavan visiossa Laajasaloon merkityt raideyhteydet tarkistetaan yleiskaavaan. Tämä tarkoittaa raide- tai joukkoliikenteen runkoyhteyksiä Kruunuvuorenrannasta Yliskylään, Yliskylästä Vartiosaareen ja edelleen Vuosaaren suuntaan sekä Laajasalon keskustasta Herttoniemen suuntaan ja kohti Santahaminaa.

Tärkeimmät pääkatuyhteydet tarkistetaan ja Laajasalontien kehittämistä kaupunkibulevardiksi esitetään yleiskaavassa.

Mahdolliset raideyhteydet, joista osa on mahdollisia tunneliyhteyksiä sekä baana- ja kävelyn ja pyöräilyn rantareittiyhteys edellyttävät tilavarauksien huomioimista myös asemakaavatason suunnittelussa. Yleiskaava luo sille edellytykset.

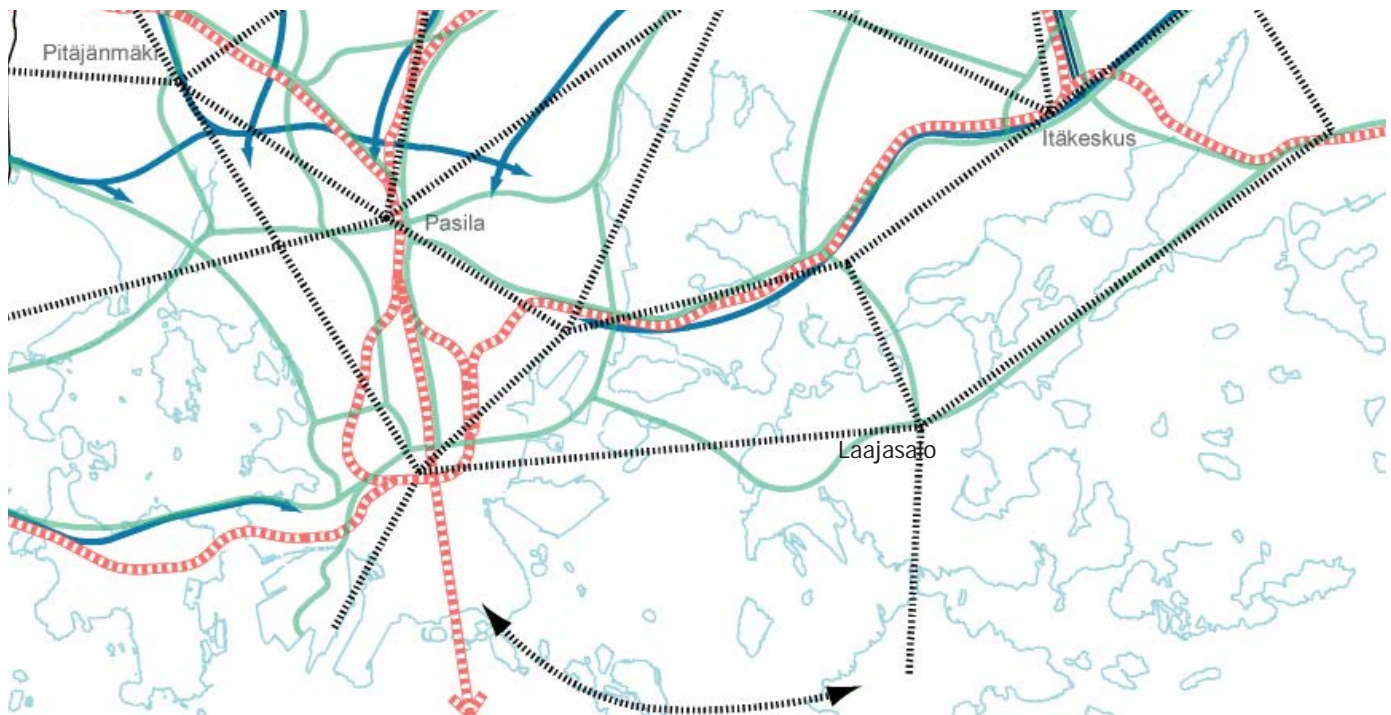


Kartta yllä: Edellinen Yleiskaava 2002. Ksv Y-os



Kartta yllä: Maanalainen yleiskaava. Ksv Y-os

Alla: Yleiskaavan liikenneverkko visio 2013. Laajasalon raideyhteys kulkee Yliskylään ja jakaantuu siellä kolmeen suuntaan, Herttoniemeen, Vartiosaaren kautta Vuosaaren sekä Santahaminaan. Baana-yhteys kulkee raideyhteyden rinnalla. Ksv Yleiskaavatsto



LAAJASALON (JOUKKO)LIIKENNE			1 VAIHE	2 VAIHE	3 OPTIO	4 OPTIO	
			A		B	C Toteutuu/ Ei	D Toteutuu/ Ei
Projekti tai alue	Kruunuvuori	Laajasalo TR	Vartiosaari	Herttoniemi pp	Vuosaari pp		
Ajankohta	2012-2025	2015-2030	2020-2030	2030-	2030-		
Asukkaita nyt	..	16 000	..	27 000	36 000		
Asukkaita tulossa	11 000	5 000 - 10 000	5 000 - 7 000	..	..		
Työpaikkoja nyt	800	1,3 tp /10 as.	..	..	..		
Työpaikkoja tulossa	800	..	..	..	..		
Muuta	..	..	..	Raideyhteys	..		
Ei Kruunusiltaa		1	1B	1C			
Kruunusilta ja ratikka Yliskylään		2	2B			2D	
Kruunusilta myös autoliikenteelle		3	3B	3C			
Kruunuvuoren rannan silta ja ratikka Vartiosaaren asti		4	4B				
Tulevaisuuden yhteydet/ ratikka myös Herttoniemeen tms.		5	5B	5C			
Tulevaisuuden yhteydet/ ratikka+ / myös Vuosaareen		6	6B			6D	
Tulevaisuuden yhteydet / metro Herttoniemi / Santahamina ?		7		7C			
KAIKISSA VAIHTOEHDOSISSA KÄVELY- JA PYÖRÄILY-YHTEYS LAAJASALOSTA VARTIOSAAREN KAUTTA RAMSINNIEMEN JA VUOSAAREEN							

Kaavio yllä: Laajasalon liikenteen mahdollisuuksista.  
Ksv T Kuusisto

## Liikkuminen - toimenpide-ehdotukset jatkosuunnittelun pohjaksi

Monipuolistetaan Laajasalon liikkumista ja huolehditaan sen sujuvuudesta sekä turvallisuudesta. Pyritään vähentämään liikenteen haittavaikutuksia.

### 2.1 Liikkuminen

Varaudutaan liikenteen kasvuun. Suunnittelussa korostuvat kestävät kulkumuodot: pyritään ohjaamaan liikenteen kasvu kestäviin kulkumuotoihin.

- Huomioidaan Kruunuvuoren rannan sekä Vartiosaaren vaikutukset liikkumiseen ja varaudutaan Santahaminan kehittämismahdollisuuksiin tilavarauksin.
- Laajasalon tien kaupunkibulevardissa otetaan huomioon liikenteen lisääntyvä määrä ja uudet kulkumuodot.
- Tarkastellaan ostoskeskukseen ja sen ympäristöön sujuvat järjestelyt kulkumuodosta toiseen, raitiotie- ja bussipysäkit sekä autoliikenteen liityntämahdollisuudet ja tilaa pyöräilylle ja kävelylle.

### 2.2 Joukkoliikenne

Suunnitellaan houkuttelevat julkisen liikenteen yhteydet.

- Kehitetään toimiva raitiotie- ja bussiliikenneverkko.
- Varataan tilaa pikaraitiotieyhteydelle Laajasalontieltä, Koirasaarentieltä ja Reposalmentieltä sekä Laajasalon keskusta-alueella.
- Parannetaan eteläisen Laajasalon saavutettavuutta.
- Kehitetään mahdollisuuksien mukaan vesiliikenneyhteyksiä ja yhteen sovitetaan mantereen joukkoliikenne vesiliikenteen pysähdyspaikkojen kanssa.

### 2.3 Pyöräily ja kävely

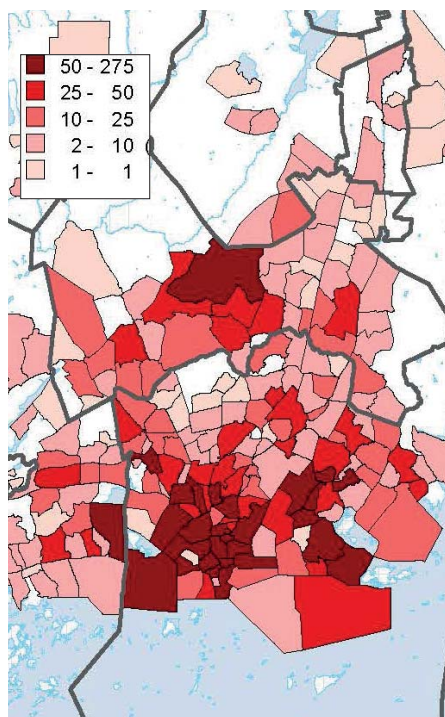
Huolehditaan pyöräilyn ja kävelyn verkostojen jatkuvuudesta ja laadusta.

- Varataan nopealle pyöräily-yhteydelle, Baanalle, tilaa Laajasalontieltä, Koirasaarentieltä, Reposalmentieltä sekä Laajasalon keskustasta.
- Tarkastellaan saaristokeskustan ja Yliskylän poikittaisyhteydet.
- Suunnitellaan laadukas kävelykeskusta sekä elävä katutilaa erityisesti jalankulkijan näkökulmasta sekä esteettömät, turvalliset ja sujuvat yhteydet.

### 2.4 Uusi yleiskaava ja liikkuminen

- Tarkistetaan raideyhteyksimerkinnot Laajasalossa; Yliskylässä sekä Vartiosaaren ja Herttoniemen suuntiin.
- Tarkistetaan tärkeimmät katuyhteydet Kruunuvuoren rantaan ja Vartiosaaren suuntiin.
- Esitetään Laajasalon tien kaupunkibulevardin kehittämistä.

Alla: Työssäkäynti Laajasalosta matkoja kpl/ pienalue (2007). Ksv T Kuusisto ja M Lehikoinen



# Maisema

Laajasalo on omaleimaisen luonnon ja maisemien saari. Sille tyypillisiä ovat maaston suuret korkeusvaihtelut, avoimen ja suljetun maisematilan kontrastit ja monet hienot luontokohteet. Rantaviivaa on paljon ja saaren monipuolisilta rannoilta aukeaa näkymä niin kapeisiin salmiin ja sisäsaariston lahdille kuin ulkomerellekin.

Laajasalolle tyypillistä on valtakunnallisestikin katsoen rikas ja arvokas kulttuurihistoria. Laajasalon erityispiirteinä on juuri maisemarakenteellisen ja ekologisen monimuotoisuuden kietoutuminen alueen rikkaisiin kulttuurihistoriallisiin piirteisiin, joilla on arvoa jopa valtakunnallisessa mittakaavassa.

Osa Laajasalon virkistysalueista ja rannoista kuuluu Itä-Helsingin kulttuuripuistoon, joka on yksi Helsingin vihersormista. Se on teemallinen, kaupunkirakenteen mukana muuttuva kokonaisuus, johon kuuluu viher- ja vesialueiden lisäksi rakennettua kulttuuriympäristöä ja tulevaisuudessa mahdollisesti rakennettavia alueita. Puistolle on laadittu sen arvoja ja ominaispiirteitä korostava kehittämissuunnitelma, jonka kehittämistavoitteet kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 11.10.2011 alueen jatkosuunnittelun pohjaksi. Tavoitteena on parantaa alueen saavutettavuutta ja sisäisiä yhteyksiä, kehittää toiminnallista sisältöä ja tuoda esiin alueen kulttuuriperintöä ja maiseman arvoja. Jatkosuunnittelu tapahtuu pääosin osayleiskaavojen ja asemakaavojen laadinnan yhteydessä. Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma tukee osaltaan näitä tavoitteita.

## Virkistys ja vapaa-aika Laajasalossa

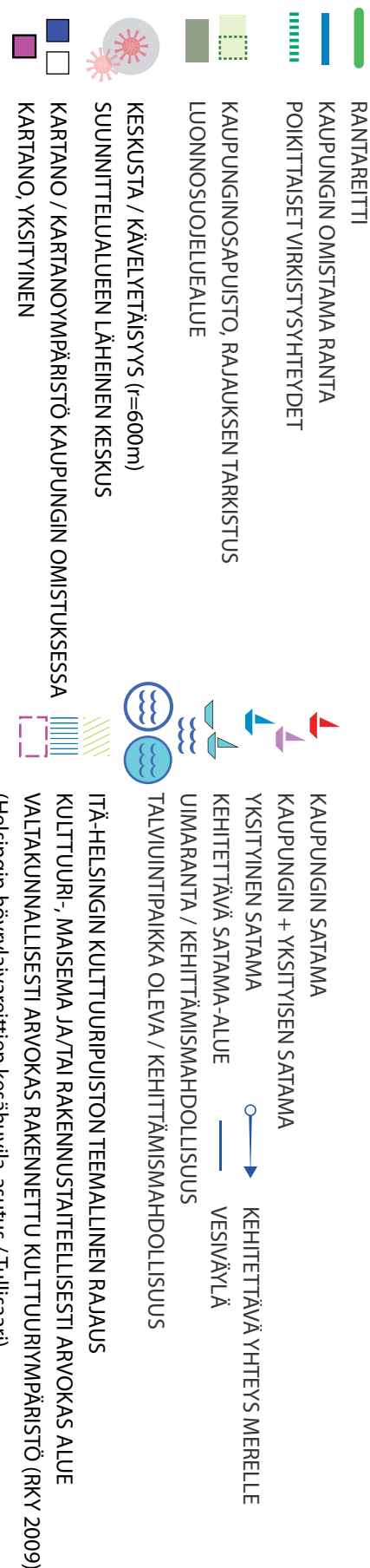
Virkistysalueiden monimuotoisuuden säilyttäminen ja kehittäminen tiivistyvässä kaupungissa on Laajasalon alueellisen maisemasuunnitelman tärkeimpiä sisältöjä. Tavoitteena on yhtenäinen, ekologisesti kestävä ja esteettisesti korkeatasoinen viheraluerakenne, joka tarjoaa nykyistä monipuolisemmat mahdollisuudet virkistäytymiseen ja joka kykenee vastaanottamaan täydennysrakentamisesta aiheutuvat muutokset. Erityisenä kehittämissperiaatteena on kulttuuriperinnön, luonnonarvojen ja kaikille avointen virkistysmahdollisuuksien huomioiminen ja nostaminen alueen vetovoimatekijöiksi. Laajasalolla on potentiaalia merkittävänä merellisen virkistykseen helmenä myös koko kaupungin mittakaavassa - jopa kansainvälisesti.

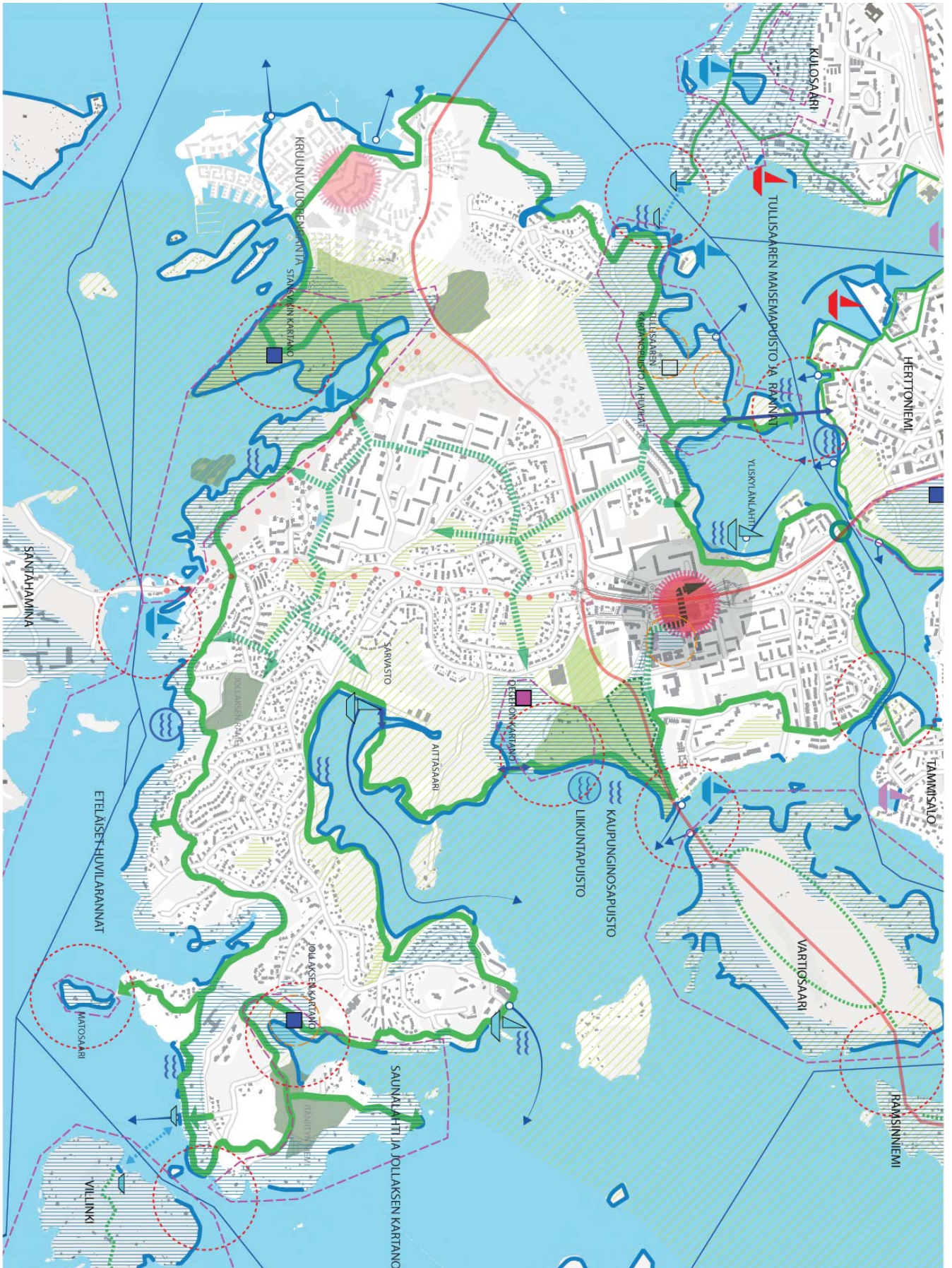
Nykyisellään Laajasalossa on viheralueita yli kaksinkertainen määrä verrattuna kaupungin keskiarvoon, mutta rakennettuja viheralueita kuten leikkipaikkoja ja puistoja kaupungin keskiarvoa vastaava määrä. Laajasalolle tyypilliset viheralueet ovat pääosin taajamametsiä, historiallisia puistoja ja puutarhoja sekä rakennettuja puistoja.

Kun Laajasalo ja sen kaupunkirakenne tiivistyy uudella rakentamisella, myös virkistysalueiden käyttäjäkunta lisääntyy ja huomio kiinnittyy laajempiin viheralueiden muodostamiin kokonaisuuksiin. Tulevaisuudessa niiden merkitys Laajasalon ominaispiirteinä ja arvona kasvaa entisestään. Asukasmäärien kasvaessa myös rantareitin ja siihen tukeutuvien virkistykseen kannalta keskeisten viheraluekokonaisuuksien merkitys kasvaa ja alueiden kehittämiseen löytyy toivottavasti aiempaa suurempia mahdollisuuksia.

Saaristokaupungin kasvaessa myös meri nostaa merkitystään paikallisena voimavarana. Laajasalossa on useita venesatamia, joiden kehittäminen tarjoaa paljon mahdollisuuksia. Rantareittiin tukeutuvaa virkistyspalvelutarjontaa voidaan tutkia erityisesti venesatamien ja kaupungin omistamien huvilaympäristöjen yhteyteen. Myös vesiliikenteen toimintaedellytyksien vahvistaminen mahdollistaa entistä monipuolisemmat yhteydet mantereeseen, saariston ja Itä-Helsingin kulttuuripuiston sekä Meri-Helsingin välille.

Kartta oikealla: Laajasalon alueellinen maisemasuunnitelma. Ksv M Soini ja T Kuusisto





## Laajasalon rantareitti ja poikittaisyhteydet

Koko saarta kiertävä reitti oli suuressa osassa asukkaiden Kerro kartalla! -kyselyn toiveita. Tämä kokoava reitti on maisemasuunnitelman keskiössä. Laajasalon suuri vahvuus ovat pitkät kaupungin omistamat rantajaksot ja historialliset kartanot, rantahuvilat ja puutarhat. Jo nykyisellään saaren virkistysreitistö on varsin kattava, mutta sen ongelmana on reittien katkonaisuus erityisesti saaren eteläisillä ranta-alueilla.

Osa saarta kiertävästä reitistä on jo olemassa ja joissain paikoin kaava mahdollistaisi reitin osia, jotka ovat toistaiseksi jääneet toteuttamatta. Yleiskaavaan merkityn rantareitin ja uusien muiden virkistysreittien puuttuvia osia voidaan suunnitella asemakaavoituksen yhteydessä ja toteuttaa niitä alueiden rakentuessa. Vuorovaikutuksessa esiin tulleita toiveita laajemmasta latuverkosta ja ympäri vuoden kunnossapidettävistä ulkoilureiteistä tutkitaan myös tässä yhteydessä.

Rantareitin rinnalla asukkaat toivoivat erityisesti keskustan poikittaisyhteyksien kehittämistä. Turvalliset yhteydet kouluihin, kauppaan sekä vanhan Laajasalon ja Kruunuvuorenrannan välisille viheralueille mainittiin. Myös rakennetussa ympäristössä kulkevia kävely- ja pyöräily-yhteyksiä tarkastellaan ja reitistön puuttuvia osia täydennetään.

### Pysähdyspaikkoja ja virkistyspalveluita kaikkina vuodenaikoina

Saarta kiertävän reitin varrella sijaitsevat alueen useat kartano- ja huvila-alueet ja monipuoliset luonnonmaisemat. Reittiä kehitetään vaihtelevien maisematilojen ja elämysten monipuolisena sarjana ja sen varrelle luodaan pysähdyspaikkoja.

Laajasalon monipuolisilla viheralueilla on runsaasti mahdollisuuksia ulkoiluun ja rentoutumiseen. Kaupungin omistamat kulttuuriympäristöt tarjoavat osaltaan mahdollisuuksia mm. opastettujen kierrosten, tapahtumien sekä majoitus-, ravintola- ja kahvilapalveluiden kehittämiseksi. Virkistykseen lisäksi vapaa-aikaan liittyvät työskentelymahdollisuudet olisivat jatkosuunnittelussa kiinnostava kehittämiskohde.

## Laajasalo ja meri, rannat ja satamat

Kesällä Laajasalon rannat ovat ulkoilijoiden, uimareiden ja veneilijöiden käytössä. Talvella jää avaa uusia virkistysmahdollisuuksia. Uimaranta-alueita kehitetään osana rantareittiä ja niiden ohella tutkitaan uimalaitureita asemakaavatyön yhteydessä. Esimerkiksi avoin talviuintipaikka ja lähiliikuntapaikat sopisivat rantareitin palvelutarjontaan.

Laajasalon eteläiset rannat ovat entisaikain Helsingin höyrylaivareittien varrella. Saaren historiaan on kuulunut tiheä vesiliikenteen laituriverkosto. Vesiliikennedyhteyksien kehittäminen onkin mantereen vesiliikenteen laituriverkoston kohtaamispisteissä kiinnostava mahdollisuus, erityisesti silloin, kun lähelle pääsee mantereisen joukkoliikenteen keinoin. Myös paikallisten satama-alueiden kehittäminen on paikallinen mahdollisuus. Tällaisia ranta-alueita, laitureita ja satamapaikkoja on mm. Laajasalon keskustassa Reposalmentien päässä sekä tulevaisuuden Yliskylänlahdella, Sarvaston satamassa sekä Puuskaniemessä. Mahdollisuuksia on myös Tullisaareissa, Itä-Jollaksessa Villingin vastarannalla ja Matosaareissa.

## Laajasalon kaupunginosapuisto, liikuntapuisto ja Aittasaari

Laajasalon uimarannan ja liikuntapuiston muodostaman kaupunginosapuiston suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota, jotta puistosta voisi muodostua alueellista identiteettiä ja yhteisöllisyyttä vahvistava kaikille avoin ympäristö. Tämä kaupunginosapuistona toimiva yhteinen olohuone kehittyi Laajasalon keskuksen kehittämisen rinnalla.

### Laajasalo ja virkistys - vuorovaikutuksesta saatuja kommentteja:

*Kerro kartalla! - kyselyssä Yliskylän alueen poikittaisyhteydet koettiin puutteellisiksi. Lisäksi koko saaren kiertävää reittiä toivottiin useassa vastauksessa.*

*"Hevossalmen mattolaituri on ihana paikka kesällä ja loistava spotti laittaa ravintola tai kahvila pystyyn. ... Koko Hevossalmen ja Jollaksen alue kaipaa enemmän kahviloita (mitä taas näemme Herttoniemenrannassa ihanan paljon) Luulen, että Hevossalmensillan lähistöllä olisi oiva paikka tällaiselle toiminnalle. Asiakkaita olisi varmasti saaren Asukkaista kuin myös Santahaminassa olevasta väestä. Tähän kahvilaan pääsisi ehkä myös veneellä kesäisin? Näin saisimme markkinointia Laajasaloon ohikulkeville veneilijöille."*

*"Jos Guggenheimin on pakko tulla Helsinkiin, se sopisi tänne. Tietysti tämä edellyttää, että ne siltarahat saadaan jostain kaivettua, mutta se on muutenkin välttämätöntä, jos Kruunuvuorenrannan suunnitelmat aiotaan toteuttaa." (Kruunuvuori)*

*"Här vill jag ha en kajakklubb där man kan hyra kajak" (Iso-Sarvaston ranta)*

Alla: Uimalaituri, Itä-Jollas. Ksv M Soini





Yllä ja alla: Laajasalon uimaranta ja Yliskylän venekerhon rantaa. Ksv P Erling



Alla: Helsingin rantaviivaa. Ksv T Kuusisto

Kaupunginosapuisto kuuluu saumattomasti saaren itäiseen viheraluekokonaisuuteen. Siksi yhteyksiä liikuntapuistosta ja uimarannan alueelta Alustalaismäelle, Aittasaareen ja Sarvastoon tutkitaan ja parannetaan virkistyskokonaisuutena, jonka eri osilla on omanlaisensa luonteet ja toiminnot. Kutakin osa-alueita voidaan kehittää osa-alueen omien erityispiirteiden mukaan.

Liikuntapuiston ja uimarannan läheisyydessä korostuu toiminnallisuus. Alue kokoaa eri lajien harrastajat yhteen ja lajitarjonta on monipuolinen. Alustalaismäen ympäristöä kehitetään historian tarjoamista lähtökohdista. Aittasaareissa painopisteessä on virkistysliikunta ja rauhaa tarjoava kaupunkiluonto. Sarvastossa aluepuistoa voidaan kehittää monipuolisen oleskelun lähtökohdista ja venesataman palveluja ja elävöittämistä tutkitaan. Kokonaisuuden toimivuus edellyttää uusia siltayhteyksiä Aittasaaren ja ympäristön välillä.

### Luontokohteet

Laajasalossa on useita arvokkaita luontokohteita. Luonnonarvojen, suojeltujen alueiden ja kohteiden, yhtenäisten viheralueiden sekä rakenteen sisäisen viheralueverkoston säilyminen on aluetta kehitettäessä tärkeää.

Luonnonsuojelualueiden ja arvokkaiden luontokohteiden läheisyydessä täydennysrakentamisessa tarkastellaan kullekin kohteelle riittävät suojavyöhykkeet ja kiinnitetään erityistä huomiota vesiolosuhteisiin ja kulun ohjaamiseen. Rakentamisella voi olla kuivattava vaikutus esimerkiksi suoympäristöille ja toisaalta erityisesti kallioiset lakialueet ovat helposti kuluva ja kunnallistekniikan kannalta haastavaa rakennusmaastoa. Lakialueille ja ylärinteille rakentaminen voi helposti muuttaa myös saaren silhuettia. Asemakaavoituksessa mahdollinen lakialueiden ja luontokohteiden läheisyydessä suunnittelu on tehtävä siksi erityisellä huolella ja paikkaan sovittaen.

Hulevesiä muodostuu sitä enemmän, mitä tiiviimmin ympäristö on rakennettu. Tiiviisti rakennetuilla alueilla syntyvä hulevesi on lisäksi heikkolaatuisempaa ja sisältää enemmän epäpuhtauksia kuin vähemmän rakennetuilla alueilla. Siksi hulevesien hallintaan tulee kiinnittää huomiota erityisesti tiiviisti rakennetuilla alueilla sekä täydennysrakentamisen yhteydessä. Laajasalossa hulevesien käsittelyä tulee tutkia muutosalueilla tonteilla ja laajemmin kaupunginosapuistossa.



## Laajasalon rikkaus: Kartanot, kesähuvila-asutus ja huvilapuutarhat

Kartanot ovat Laajasalon vanhinta kerrostumaa. Helsingin 24 kartanoympäristöstä puolet sijaitsee Itä-Helsingissä. Neljä näistä sijaitsee Laajasalossa - Degerö, Stansvik, Tullisaari, Jollas. Degerön kartano on yksityisessä omistuksessa, muut kartanot omistaa kaupunki.

Itä-Helsingin rantavyöhykkeellä ja saaristossa vallitsi 1800–1900-lukujen vaihteessa kukoistava huvilakulttuuri. Varakkaat kaupunkilaiset hankkivat kesänviettopaikoikseen huvilapalstoja mm. Laajasalon rannoilta, jonne oli nopeat yhteydet höyryveneillä Helsingin keskustasta. Laajasalossa on useita kaupungin omistamia arvohuviloita, joissa useimmissa on ollut myös suunniteltu puutarha. Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY), johon kuuluu Helsingissä Degerön kartano, Itä-Jollas, Matosaari, Stansvik-Hevossalmi ja Tullisaari sekä Vartiosaari ja Villinki.

Kartanoihin ja huviloihin liittyy paljon sekä valtakunnallisesti että helsinkiläisittäin mielenkiintoista henkilöhistoriaa ja ne ovat toimineet monien historiallisten tapahtumien näyttämönä ja kulttuuriväen suosittuina kesäisinä kohtauspaikkoina. Nämä kulttuurihistoriallisesti arvokkaat ympäristöt ovat kaupunkikuvallisesti sekä helsinkiläisen puutarhakulttuurin kannalta arvokkaita Helsingille identiteettiä antavia viheralueita, jotka voidaan nostaa Laajasalon imagotekijäksi.

Helsingin kaupunki omistaa Laajasalossa huviloita ja kartanoita. Laajasalon rikkaa kulttuurihistoriaa voitaisiin hyödyntää nykyistä enemmän kaupungin kehittämisessä sekä merellisenä nähtävyytenä ja matkailukohteena että kaupunkilaisten kohtaamispaikkoina. Kulttuurihistoriallisten ympäristöjen toimintoja tulee kehittää vastaamaan nykyajan tarpeita, ja alueiden saavutettavuutta tulee parantaa ulkoilureittiverkostoa ja vesiliikenneyhteyksiä parantamalla.

Rantareitin kehittyminen on toivottavaa rantojen julkisuuden ja kulttuuriarvojen kannalta. Parempi saavutettavuus luo myös edellytyksiä kehittää kaupungin omistamien kartanoiden, huviloiden ja puistojen ilmettä ja toimintaa sekä lisätä niiden avoimuutta ja tunnettuutta kaikille kaupunkilaisille. Puutarharakenteet ja huvilaympäristöt tarvitsevat ylläpitoa, joten niiden aktiivinen käyttö tukisi säilymistä. Alueen maisemakuvaa tulisi kehittää sen arvoja ja ominaispiirteitä vahvistavaksi esimerkiksi näkymiä avaamalla.

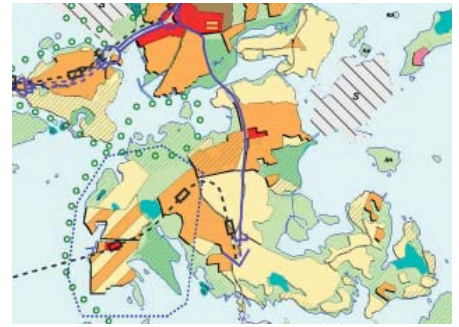
Mikäli kaupunki luopuu joistain kohteista, tulee yhteys rantaan ja virkistysalueille turvata. Kun asemakaavavaiheessa tutkitaan täydennysrakentamista kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden läheisyydessä, harkitaan tapauskohtaisesti kunkin kohteen suhde ympäröivään maisemaan ja näkymiin.

## Yleiskaava ja virkistys

Yleiskaava 2002:ssa Laajasaloon on merkitty kaksi kaupunginosapuistoa, Laajasalon liikuntapuiston ympäristö sekä suunnittelualueen ulkopuolinen Stansvikinniemi. Alueen laajemmat virkistysaluekokonaisuudet ovat läntinen, Stansvikista Tullisaareen ulottuva viheraluevyöhyke ja idässä liikuntapuiston, Aittasaaren ja Sarvaston muodostama rantavyöhyke. Nämä muodostavat viheraluerakenteen laajemmat, yhtenäiset kokonaisuudet, joita pääosin rannoille painottuva pienempialaisten viheralueiden verkosto täydentää. Luonnonsuojelualueita Laajasalossa on kuusi. Suunnittelualueella niistä sijaitsevat Vuorilahden paadet, Itäniitty ja Jollaksen räme.

### Viheraluerakenne ja uuden yleiskaavan Vihervisio

Vihervisiossa todetaan kaupunkirakenteen tiivistymisen edellyttävän virkistysalueitten laadun painottamista määrän sijasta. Tiivistyvä urbaani rakenne tarvitsee yhtenäiset viheralueet ja toiminnallisesti laadukkaita kaupunkipuistoja, joiden merkitys virkistysympäristönä kasvaa nykyisestä. Merellisyys, luontokohteet ja kulttuurimaisemat



Kartta yllä: Edellinen Yleiskaava 2002. Ksv Y-os

Jollaksen kartano. Ksv M Soini



Furuvikin uimaranta. Ksv T Kuusisto





### Maisemasuunnitelma - vuorovaikutuksesta saatuja sisältöjä:

Virkistysreiteillä toivottiin talvikäyttöön latuja ja niiden rinnalla ympäri vuoden kunnossapidettäviä virkistysreittejä. Monessa kommentissa toivottiin lisää uimapaiikkoja ja uima-rannoille toivottiin lisää laitureita ja talviuinti-paiikkoja yleiseen käyttöön. Toiminnoista ja palveluista ehdotuksia tuli soutuvene- ja kanoottivuokrauksesta, kioskeista, kahviloista ja rantaravintoloista. Näitä toivottiin erityisesti satamien yhteyteen. Toisaalta kaupallisten palvelujen menestymismahdollisuudet kyseenalaistettiin. Venesatamien ilmeen kohennus toistui monessa vastauksessa. Rantojen siistimistä ja näkymien avaamista toivottiin myös. Myös luonnontilaiseksi koettu ympäristö sai arvostusta.

*" Aivan fantastinen kävelyreitti. Ainoa harmi on, että se loppuu Itä-Jollaksessa kesken. Jospa sen rannat voisi kiertää rannassa kulkevaa kävelytietä pitkin!"*

*" Jollaksen satamaa voisi kehittää kesäisenä keitaana, jossa olisi kahviloita, vuoroveneyhteyksiä lähisaariin, lapsille leikkipaikkoja ja esim. Vuosaaren Aurinkolahdessaakin oleva "ulkoilmakuntosali". Nyt satama ei ole kovin houkutteleva ja sen on aika epämääräisen oloinen. Sen takana on hienoja ulkoilumaastoja, joita pitäisi korostaa! Nyt ne ehkä jäävät hieman sataman varjoon..."*

*"Jonkunlainen lenkkeilyreitti olisi mitä mainioin. Mieluiten erikseen kevyenliikenteen väylästä. Saa kiemurella vähän. Kun kerran on harvaan asuttua niin jotain bonuksia pitäisi olla. Hyvät lenkkireitit ovat parasta Laajasalossa. Semmoisia paljon enemmän kiitos :) "*  
(Eteläinen Laajasalo)

ovat kaupungin erityisiä vahvuuksia. Visiossa painottuu viherrakenteen ohella myös ns. sinirakenne, johon kuuluvat merenrannat, saaristo, jokiympäristöt, pienvedet ja kosteikot. Laajasalossa painottuu erityisesti vihervision tavoite vahvistaa merellisyyttä lisäämällä saariston ja merellisen virkistysalueen tarjoamia mahdollisuuksia sekä parantaa merellisen Helsingin saavutettavuutta kaikkialta kaupungista. Viheralueiden, meren ja virkistyspalvelujen tulee olla kaikkien kaupunkilaisten helposti saavutettavissa.

### Uusi yleiskaava ja Laajasalon virkistys

Yleiskaavan vision viheraluerakenne tarkastellaan yleiskaavatyössä. Yhtenäiset virkistysalueet ja niiden reuna-alueet tarkistetaan rakentamisen kanssa yhdessä. Alueen virkistysyhteydet saaren ympäri ja sen poikittaiset yhteydet vahvistetaan karttaan. Alueen luonnonsuojelualueiden rajat ja suojavyöhykkeet tarkistetaan. Laajasalon keskustan kaupunginosapuiston rajausta tarkistetaan keskustan täydennysrakentamisen yhteydessä.

### Maisema - toimenpide-ehdotukset jatkosuunnittelun pohjaksi

Edistetään Laajasalon mahdollisuuksia kehittyä laadukkaana virkistysalueena saaristokaupunginosaksi.

#### 2.1 Virkistysreitit

Huolehditaan virkistysverkoston jatkuvuudesta ja kattavuudesta.

- Täydennetään Laajasaloa kiertävä virkistysreitistö puuttuvilta osin koko saaren kiertäväksi rantareitiksi.
- Suunnitellaan esteettömät ja turvalliset poikittaisyhteydet erityisesti saaristokeskustaan ja muualle Yliskylään.

#### 2.2 Yhtenäiset viheralueet

Kehitetään laajoja virkistysalueita yhtenäisinä kokonaisuuksina ja kiinnitetään huomiota tiivistyvän lähialueverkoston laatuun.

- Kehitetään Laajasalon kaupunginosapuiston, liikuntapuiston, Aittasaaren ja Sarvaston muodostamaa virkistyskokonaisuutta nykyistä monipuolisemmaksi alueiden ominaispiirteitä korostaen.
- Huolehditaan lähivirkistysalueiden riittävästä määrästä ja niiden laadusta Laajasalon tiivistämisen rinnalla.
- Huolehditaan suurten viheraluekokonaisuuksien kehittämisestä yhtenäisenä ja etsitään täydennysrakentamisen paikkoja siten, että huomioidaan viheralueiden ekologiset, esteettiset ja virkistyselliset arvot

#### 2.3 Rannat, meri ja saaristo ja yhteydet

Edistetään rantojen toiminnallisuutta sekä saariston ja meren saavutettavuutta. Kehitetään virkistysalueita, vapaa-ajan ja työn kehittymismahdollisuuksia Laajasalon rantavyöhykkeillä.

- Edistetään toiminnallisuuden kehittymistä Laajasalon rannoilla, erityisesti Laajasalon keskustassa, sen satama-alueella Yliskylänlahdella sekä Sarvaston satamassa ja Puuskaniemessä ja mahdollisilla, kehitettävillä ranta-alueilla Puuskaniemessä, Itä-Jollaksessa ja eteläisillä rantajaksoilla.
- Edistetään vesiliikenteen kehittymismahdollisuuksia huomioimalla laituriverkosto sekä mantereisen joukko liikenteen ja vesiliikenteen keskinäiset yhteydet.
- Kehitetään rantavyöhykkeiden kulttuurihistoriallisia kohteita alueen identiteettiä vahvistavana vetovoimatekijänä.

#### 2.4 Uusi yleiskaava ja virkistys

- Tarkistetaan virkistysalueet ja niiden rajaukset rakentamisen kanssa yhdessä.
- Merkitään viitteellisesti saarta kiertävä rantareitti ja alueen virkistysyhteydet.

# Laajasalon suunnittelukortit

Laajasalo muuttuu kaupungin kehittyessä ja sen asukasmäärä lisääntyy rakentamisen myötä. Kun saaren maa-pinta-ala on noin 4,0 % koko kaupungin maapinta-alasta, on sen asukasmäärä 2,7 % ja asuinkerrosala 2,8 % koko kaupungin luvuista. Alueella on mahdollisuuksia sen tiivistämiseksi niin nykyisten asukkaiden ja asumisväljyyden kasvun tarpeisiin kuin uusien asukkaiden asumistarpeisiin.

Laajasalon saarikaupunginosa rakentui erityisesti 1960 ja 1970 luvuilla ja tätä maltillisemmin 1980–1990. 2000-luvulla rakentuminen alkoi vähetä. Laajasalon asukasmäärä kasvoi 1980-luvulle asti, jonka jälkeen kääntyi laskuun.

Tällä hetkellä Laajasalo on muuta kaupunkia väljemmin asuttu. Kruunuvuoren rannan rakentuminen aloittaa alueen tiivistymisen. Projektin asemakaavoitus on käynnissä ja alue valmistuu 2020-luvun puolivälissä. Myös muu Laajasalo kehittyi. Laajasalon väestömäärä kasvaa ja kehitys seuraa rakentamisen kehitystä. Helsingin uusi yleiskaava, Vartiosaaren suunnittelu asuin- ja virkistyskäyttöön sekä alueen asemakaavoitus mahdollistavat muutokset vanhan Laajasalon puolella. Asemakaavautuvuuden, keskipitkän ja pitkän aikavälin muutokset lisäävät alueen asukasmäärää.

## Lukuja Laajasalosta, nykytilanne ja ennusteita

Vuonna 2013 Laajasalon asukasmäärä on noin 16 500. Vuonna 2023 on luku ennustettu noin 27 500 asukkaaksi Kruunuvuoren rannan asuinalueen rakentumisen seurauksena. Tällöin saaren 2,7 % on kasvanut 4,1 %:iin koko kaupungin asukasmäärästä.

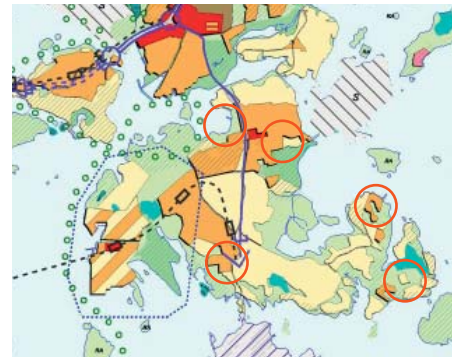
Helsingin asukastiheys vuonna 2013 on 2840 asukasta neliökilometrillä. Laajasalossa vastaava luku on 1953 as./km<sup>2</sup>. Vuonna 2023 on koko kaupungin asukastiheys arvioitu olevan 3156 as./km<sup>2</sup>. Kruunuvuoren rannan rakennuttua on Laajasalon luku 3226 as./km<sup>2</sup>, jolloin Laajasalon asukastiheys on lähellä kaupungin keskimääräistä asukastiheyttä.

Asuinkerrosalaa on Laajasalossa koko Helsingin kerrosalasta 2,8 %. Vuoden 2023 ennusteessa koko kaupungin asuinkerrosala on kasvanut ja Laajasalon asuinkerrosala on 4 % koko kaupungin asuinkerrosalasta.

Asumisväljyys on tällä hetkellä kaupungin keskiarvoa suurempi, noin 1,4 kertainen. Vuonna 2023 on Laajasalon asumisväljyys tasoittunut koko kaupungin luvun kanssa. Laajasalon asumisväljyys on 46,3 k-m<sup>2</sup>/asukas ja koko Helsingin 47,7 k-m<sup>2</sup>/asukas. Luvuista näkyy Kruunuvuoren rannan vaikutus.

Helsingin yleiskaavan työohjelman liitteessä ”Helsingin seudun ja Helsingin väestökehitys” kerrotaan kaupungin kehityssuunnista. Helsingin asumisväljyys on kasvanut 1960–1980, jonka jälkeen kehitys on hidastunut. Vuoden 2005 jälkeen kasvu on ollut vaatimatonta ja ennakkotiedoissa asumisväljyys on alennut vuosien 2008 ja 2011 välillä. Muutama vuosi aikaisemmin tehdyssä Helsingin kaupungin tietokeskuksen asumisväljyyden kehityssuunnitelmassa ”Neliöt tiukilla” asumisväljyys kasvaa nopeassa skenaariossa noin 6 k-m<sup>2</sup> asukasta kohden vuoteen 2030 mennessä. Ennusteen mukaan väljyydet kasvavat vuoteen 2020, jonka jälkeen kasvu taittuu.

Jos Laajasalon asumisväljyys 2013 on noin 47,4 k-m<sup>2</sup>, kasvaisi se 6,0 k-m<sup>2</sup> lisäyksellä 53,4 k-m<sup>2</sup>:een vuoden 2030 paikkeille. Jos taas asumisväljyys ei kasvaisi, pysyy luku entisellään. Ennusteissa väljyydluvun on jopa arvioitu pienenevän 46,3 k-m<sup>2</sup>:een vuoteen 2023.



Kartta yllä: Edellinen yleiskaava 2002 ja alueet, joissa sen rakentamisalueiden rajoja erityisesti tarkastellaan. Ksv Y-os

Lähteitä:

[www.aluesarjat.fi](http://www.aluesarjat.fi)

Helsingin seudun ja Helsingin väestökehitys, Helsingin yleiskaava, työohjelman liite, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2012:3

Neliöt tiukilla, Asumisväljyys Helsingissä, Lankinen ja Lönnqvist, Helsingin kaupungin tietokeskus 2010

## Lukuja Skenaarioita Laajasalon kasvulle

	<b>2013</b>
Asukasluku Helsingissä	603 968
Asukasluku Laajasalossa	16 501
Kaupungin asukkaista n.	2,7 %

	<b>2023</b>
Asukasluku Helsingissä	671 204
Asukasluku Laajasalossa	27 486
Kaupungin asukkaista n.	4,1 %

	<b>2050</b>
Asukaslukuvarvio Helsingissä	860 000
Asukaslukuvarvio Laajasalossa	35 000

Kasvuluvut ovat arvioita. Luvut ovat karkeitä suuruusluokkia ja lukuja on pyöristetty.

### A Asemakaavaulottuvuus + (rakennusoikeus - 2016 - 2020)

Lisäkerrosalatarve nykyiselle asukasmäärälle ja asumisväljyyden kasvulle on noin 120 000 k-m<sup>2</sup>. Jos väljyys ei kasva, tulee uusi kerrosala uusien asukkaiden käyttöön. Laajasalon kaavoissa, jotka on kaavoitettu, mutta odottavat vahvistumistaan, on yhteensä 64 500 k-m<sup>2</sup> rakennusoikeutta. Näistä yksi on ostoskeskus, joka sisältää myös liike- ja palvelutiloja. Mikäli asumisväljyys pysyy entisellään, lisäävät asemakaavat Laajasalon asukasmäärää yli 1400 asukkaalla. Mikäli väljyys kasvaa, olisi asemakaavaulottuvuuden lisäksi kaavoitettava noin 50 000 k-m<sup>2</sup> lisää nykyisten asukkaiden asumisväljyyden kasvua varten. Kaupunkisuunnitteluviraston toimintasuunnitelmassa vuosille 2014-2016 on ohjelmoitu asemakaavahankkeita, jotka eivät edellytä uutta yleiskaavaa.

***Noin 50 000 k-m<sup>2</sup> on kaavoitettava asumisväljyyden kasvuun varautumiseksi. Mikäli väljyys ei kasva, lisäävät kaavoitetut ja vahvistamattomat kaavat sekä lyhyellä aikavälillä mahdolliset uudet asemakaavat asukasmäärää noin 1500 asukkaalla.***

	<b>2013</b>
Helsingin asuntokerrosala	27 408 600 k-m <sup>2</sup>
Laajasalon as.kerrosala	762 700 k-m <sup>2</sup>
Laajasalossa Hki:n krsalasta	2,8 %

	<b>2023</b>
Helsingin as.kerrosala	31 985 100 k-m <sup>2</sup>
Laajasalon as.kerrosala	1 272 000 k-m <sup>2</sup>
Laajasalossa Hki:n krsalasta	4,0 %

### B Lyhyen ja keskipitkän aikavälin täydentäminen (2016 - 2030)

Vuonna 2023 on Laajasalon asukasmäärä pyöristettynä 27 500, eli 4,1 % kaupungin asukasmäärästä. Kruunuvuorenrannan projektialue korottaa suhdelukua. Vanhan Laajasalon alueen täydennysrakentaminen jatkaa Laajasalon kasvua. Vuoteen 2050 mennessä on yleiskaavan ennusteissa kaupungin asukasluvun arvioitu nopean kasvun skenaariossa olevan noin 860 000 asukasta. Jos Laajasalon osuus olisi silloin edelleen 4,1%, tarkoittaisi se suuruusluokaltaan 35 000 asukasta saarella.

	<b>2013</b>
Hki asukastiheys	2840 as./km <sup>2</sup>
Laajasalon asukastiheys	1953 as./km <sup>2</sup>

	<b>2023</b>
Helsingin as.tiheys	3156 as./km <sup>2</sup>
Laajasalon asukastiheys	3226 as./km <sup>2</sup>

Helsingin ja Helsingin seudun väestöennuste 2014–2050 arvioi Laajasalon asukasmääräksi noin 27 500 vuonna 2023. Alueen asukasmäärä kasvaisi tällöin lähes 7 500 asukkaalla vuosina 2023–2050. Tasaisesti jaettuna se tarkoittaisi 2500 asukasta vuosikymmentä kohti. Jos asumisväljyys ei kasva, tarkoittaisi se noin 120 000 k-m<sup>2</sup> uutta rakentamista vuosikymmentä kohti. Jos taas arvioidaan kasvaneella asumisväljyydellä, olisi luku hieman yli 130 000 k-m<sup>2</sup>. Ennusteet ovat laskennallisia ja alueen lähtökohdat vaikuttavat niihin.

	<b>2013</b>
Asumisväljyys Helsingissä	34,0 k-m <sup>2</sup> /as.
Asumisväljyys Laajasalossa	47,4 k-m <sup>2</sup> /as.

	<b>2023</b>
Asumisväljyys Helsingissä	47,7 k-m <sup>2</sup> /as.
As.väljyys Laajasalossa	46,3 k-m <sup>2</sup> /as.

Nopea väestönkasvu edellyttää täydennysrakentamista asemakaavan ja uuden yleiskaavan yhteydessä keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä noin 135 000 k-m<sup>2</sup> kymmentä vuotta kohti. Luku ei kuitenkaan jakaudu ajallisesti tasaisesti ja keskuksen uusimisen yhteydessä luku saattaa kasvaa 200 000 k-m<sup>2</sup>:iin tai jopa hieman sen yli, 250 000 k-m<sup>2</sup>:een, ottaen huomioon Laajasalon kaupunkibulevardin, Koirasaarentien ja Reposalmentien mahdolliset kasvukäytävät. Mahdollinen tonttikohmainen lisärakentaminen lisää määrää tästä.

***Lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä on mahdollista varautua 200 000 k-m<sup>2</sup>:n, jopa 250 000 k-m<sup>2</sup>:n kaavoittamiseen erityisesti Laajasalon keskusta-alueen täydennysrakentamisen ja Yliskylän rakenteen tiivistämisen yhteydessä.***

### C Pitkä aikaväli 2030-2050

Pitkällä aikavälillä vuoden 2030 jälkeen tarkoittaa asukasmäärän kasvu edellisten aikaulottuvuuksien lisäksi uutta rakentamista yhteensä enintään noin 100 000 k-m<sup>2</sup> vuoteen 2050 mennessä.

***Parhailaan tehtävän yleiskaavan jälkeisellä aikajaksolla on mahdollista kaavoittaa yhteensä noin 50 000 - 100 000 k-m<sup>2</sup>.***

## Vaiheistuksesta

Laajasalon kaavoissa, jotka on kaavoitettu, mutta odottavat vahvistamista, on yhteensä 64 500 k-m<sup>2</sup> rakennusoikeutta. Kaupunkisuunnitteluviraston toimintasuunnitelmassa vuosille 2014-2016 on ohjelmoitu asemakaavahankkeita, joiden työstäminen voidaan aloittaa tarvittaessa. Ne eivät edellytä uutta yleiskaavaa.

Nopea väestönkasvu edellyttää täydennysrakentamista asemakaavan ja uuden yleiskaavan yhteydessä keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä noin 135 000 k-m<sup>2</sup> kymmentä vuotta kohti. Todellisuudessa luku ei kuitenkaan jakaudu tasaisesti ajallisesti. Laajasalon keskusta-alueen kehittäminen sisältää suuren osan uusien asukkaiden ja rakentamisen lukumääristä. Keskipitkän aikavälin potentiaali on 200 000 - 250 000 k-m<sup>2</sup>, jolloin pitkälle aikavälille lukumäärät ovat 50 000 - 100 000 k-m<sup>2</sup>.

Sivulla on karkeasti arvioitu mahdollisten kehityshankkeiden vaiheistuksia. Niiden toteutuminen edellyttää osin uutta yleiskaavaa ja osa taas on kaavoitettavissa heti.

Paikalliset lähtökohdat otetaan huomioon aluetta tiivistettäessä. Alueen omat lähtökohdat vaikuttavat ennusteiden ja arvioiden laskennallisiin määriin ja luvut muuttuvat todellisiksi määriksi eri kaavoitustasojen, rakennussuunnittelun ja toteutuksen työvaiheiden seurauksena.

Laajasalon mahdollisten kehityshankkeiden karkea vaiheistus. Ksv T Kuusisto

### LYHYT AIKAVÄLI - 2016 ->

Laajasalon ostoskeskus  
Laajasalon keskusta  
Koirasaarentie

### KESKIPITKÄ AIKAVÄLI 2016 - 2030

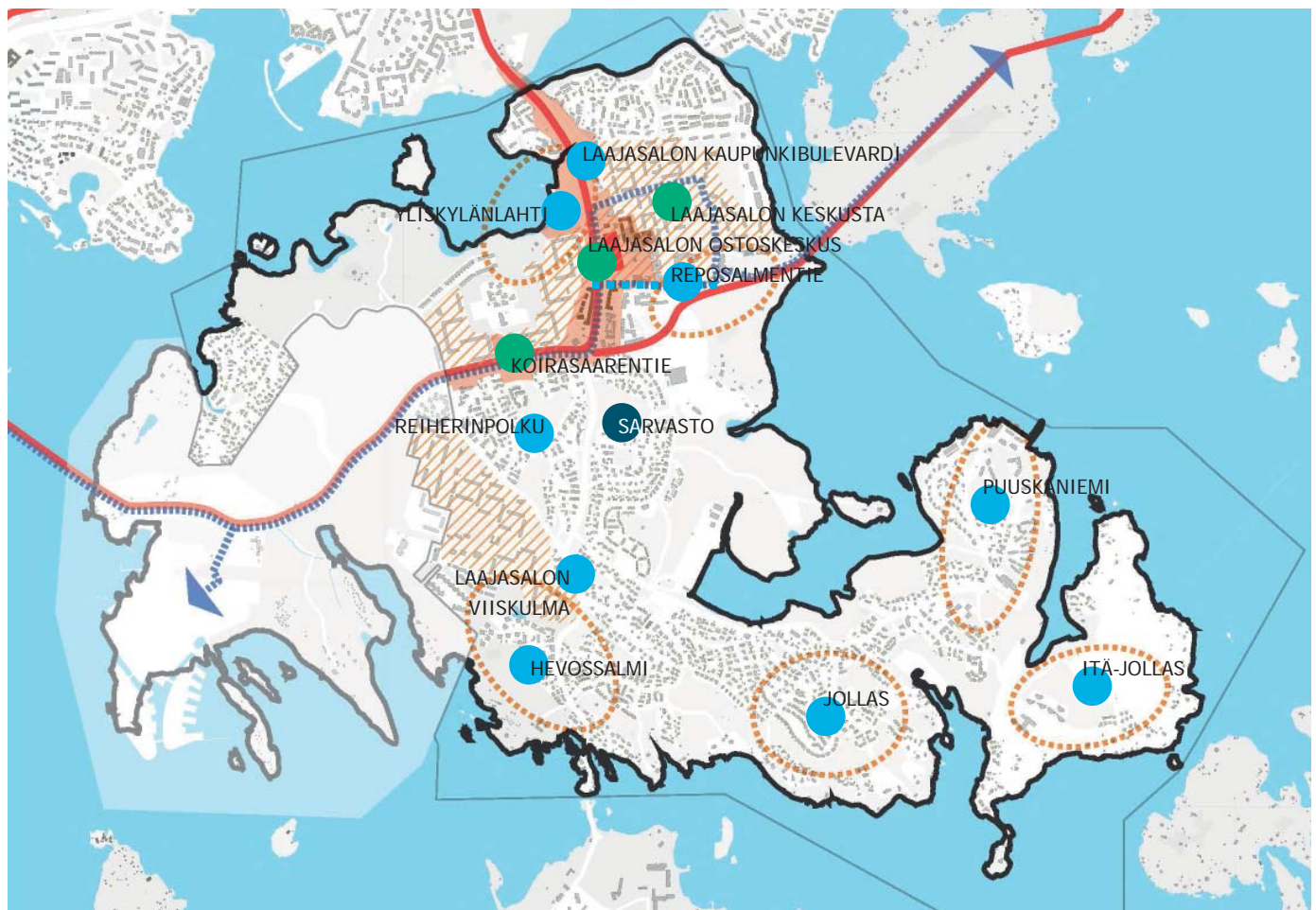
Laajasalon kaupunkibulevardi  
Saaristoratikka Laajasaloon / Baana  
Reiherinpolun korttelin tiivistämistarkastelu  
Reposalmentie  
Yliskylänlahti  
Laajasalon viiskulma  
Puuskaniemi  
Hevossalmi  
Itä-Jollas  
Jollaksen uudet tontit

### PITKÄ AIKAVÄLI 2030 -

Sarvasto

### KAIKKI AIKAVÄLIT

Lisä- ja täydennysrakentaminen +  
kaavamuutostyöt



## Laajasalon keskusta

Laajasalon keskus on ostoskeskuksineen ja julkisine palveluineen alueen työpaikkakeskittymä. Keskusta on myös liikunnan solmukohta, josta bussilinjat jakautuvat kohti Laajasalon eri osa-alueita. Laajasalontie jakaa Yliskylän alueen kahtia asumisen ja virkistyksen alueisiin.

Laajasalon keskustaan on rakennettu uutta. Uusien, keskusta täydentävien asuinrakennusten lisäksi keskustaan on vuonna 2003 valmistunut kirkko. Keskukseen on suunniteltu uusi asemakaava, joka tämän selvityksen julkaisuajankohtana ei vielä ole saanut lainvoimaa. Kaavan täytäntöönpano luo edellytyksiä aloittaa Laajasalon keskuksen kehittäminen ja täydentäminen.

### Visio - Laajasalon tulevaisuuden keskusta

Ostoskeskuksen päivittäminen tukee elinvoimaista keskustaa ja on tärkeä selkäranka alueen tulevaisuuden kehitykselle. Laajasalontie sekä Koirasaarentie Kruunuvuorenrannan projektialueen rajalle asti ovat osa keskuksen täydentämistä. Keskustan muita muutosalueita on Reposalmentie osana keskustaa ja kohti Vartiosaarta jatkuvaa kehityskäytävää. Koko vyöhyke on tulevaisuuden mahdollisuus - Laajasalon elinvoimainen ja edustava portti.

Koko Yliskylän asukasmäärä on yli 11 000 asukasta. Tulevaisuudessa alue tiivistyy ja alueelta löytyy koti entistä useammalle asukkaalle. Keskustasta tulee entistä kaupunkimaisempi, liikunnan muodot lisääntyvät ja palveluiden toimintaedellytykset alueella vahvistuvat täydennusrakentamisen kautta. Lähistön kehityshankkeet lisäävät palvelutarpeita ja vahvistavat keskuksen roolia ympäristönsä palveluiden ja työpaikkojen tarjoajana.

Täydennusrakentamisen rinnalla tarkastellaan liikunnan kehitystä ja mahdollisuuksia. Kruunuvuorenrannan ja Vartiosaaren rakentuminen lisää liikuntaa ja asiointia Laajasalon keskustassa. Tilaa kävelijöille, pyöräilylle, yksityisautoille sekä monipuoliselle joukkoliikenteelle tulee löytyä keskustasta. Liikunnan järjestämisen sujuvaksi on osa keskustan toiminnallisuuden kehittämistä. Merkittävässä osassa on mahdollinen Laajasalon kaupunkibulevardi, jota on tarkasteltu osana tätä työtä.

Kartta oikealla: Ote Laajasalon alueellisesta kehittämissuunnitelmasta. Laajasalon keskuksen alue. Ksv T Kuusisto



## Laajasalon ostoskeskuksen päivittäminen

Laajasalon keskuksen asemakaava (nro 11743) on hyväksytty Helsingin kaupunginvaltuustossa vuoden 2012 joulukuussa. Sen jälkeen siitä on esitetty valituksia Helsingin hallinto-oikeuteen. Kun päätökset kaavasta saadaan, jatkuu ostoskeskuksen ja Laajasalon keskustan suunnittelu.

Kaavan havainnekuvassa on suunnitelma uuden liikennejärjestelyn osalta ostoskeskuksen kohdalla. Kaupunginvaltuusto hyväksyi ostoskeskuksen asemakaavan edellyttäen ponnessaan sen tarkastelemista kaupunkimaisemmaksi mm. liikennejärjestelyjen osalta. Laajasalon bulevardin suunnittelutyö on osa Laajasalon alueellista kehittämissuunnitelmaa. Tuloksesta on tiivistelmä tässä raportissa ja se kuvataan kokonaisuudessaan omassa raportissaan Laajasalon kaupunkibulevardista. Seuraavan aukeaman Laajasalon ostoskeskuksen asemakaavaehdotuksen havainnekuva on vuodelta 2008.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on varauduttu siihen, että uuden ostoskeskuksen kaavan toteuttaminen edellyttää muutoksia 2007-2008 laadittuun asemakaavaehdotukseen. Tämä tarkoittaa erityisesti liikkumisen uudelleenjärjestelyjä ostarin kaavan jatkotarkastelussa ja Laajasalon kaupunkibulevardiin liittyen. Tavoitteena on luoda edellytykset alueen vaiheittain toteuttamiselle. Uusi liikekeskus sijoittuu nykyisen Laajasalon nykyisen ostoskeskuksen viereen, joten palveluiden tarjonnan jatkuvuudelle ja vaihteellisuudelle on edellytyksiä.

## Laajasalon keskuksen täydennys- ja lisärakentaminen

Lisäämällä Laajasalon keskustan väestöpohjaa on aluetta mahdollista kehittää nykyistä vahvemmaksi palvelukeskittymäksi ja toisaalta turvata palveluiden säilyminen alueella. Täydennysrakentamisen keinoin on nykyistä kaupunkirakennetta mahdollista eheyttää ja sen toiminnallisia valmiuksia parantaa.

Ostoskeskuksen ja Laajasalontien lisäksi Yliskylän keskustan alueella on täydennysrakentamisen mahdollisuuksia. Reposalmentien ja Laajasalon liikuntapuiston reuna on mahdollisuus täydentää ja yhdistää osaksi tiivistä, uutta Laajasalon keskustaa. Keskustan itäpuolisen Vartiosaaren rakentuminen tukee Reposalmentien ja Laajasalon keskusta-alueen kehittämistä.

Myös Laajasalon keskustan nykyisten viheralueiden osittainen tiivistäminen täydennysrakentamalla mahdollistaa keskuksen kehittymisen toimeliaaksi ja vahvaksi kaupunginosakeskukseksi.

## Laajasalon keskus ja meri

Yliskylänlahti on lähin keskuksen rannoista, uimarannan puoli taas eteläisellä rannalla. Useassa suunnassa meri on alle kilometrin etäisyydellä. Uudet asuinalueet meren äärellä tukevat merellisyyden rakentamista osaksi saaristokaupungin paikallista identiteettiä.

Meri ja meren läheisyys on erityinen mahdollisuus kaavoituksessa ja arkkitehtuurissa. Meren hyödyntäminen laatutekijänä korostuu erityisesti Yliskylänlahden ja Laajasalontien kaupunkibulevardin suunnittelussa sekä Laajasalon keskustan, liikuntapuiston ja uimarannan alueen kehittämisessä. Yliskylänlahden venesatama sekä Reposalmentien pään yhteydet merelle lisäävät edelleen Laajasalon keskuksen merellisten sisältöjen kirjoa ja mahdollistavat keskustan kehittymisen myös merellisten vapaa-ajan palveluiden ja työpaikkojen alueena.

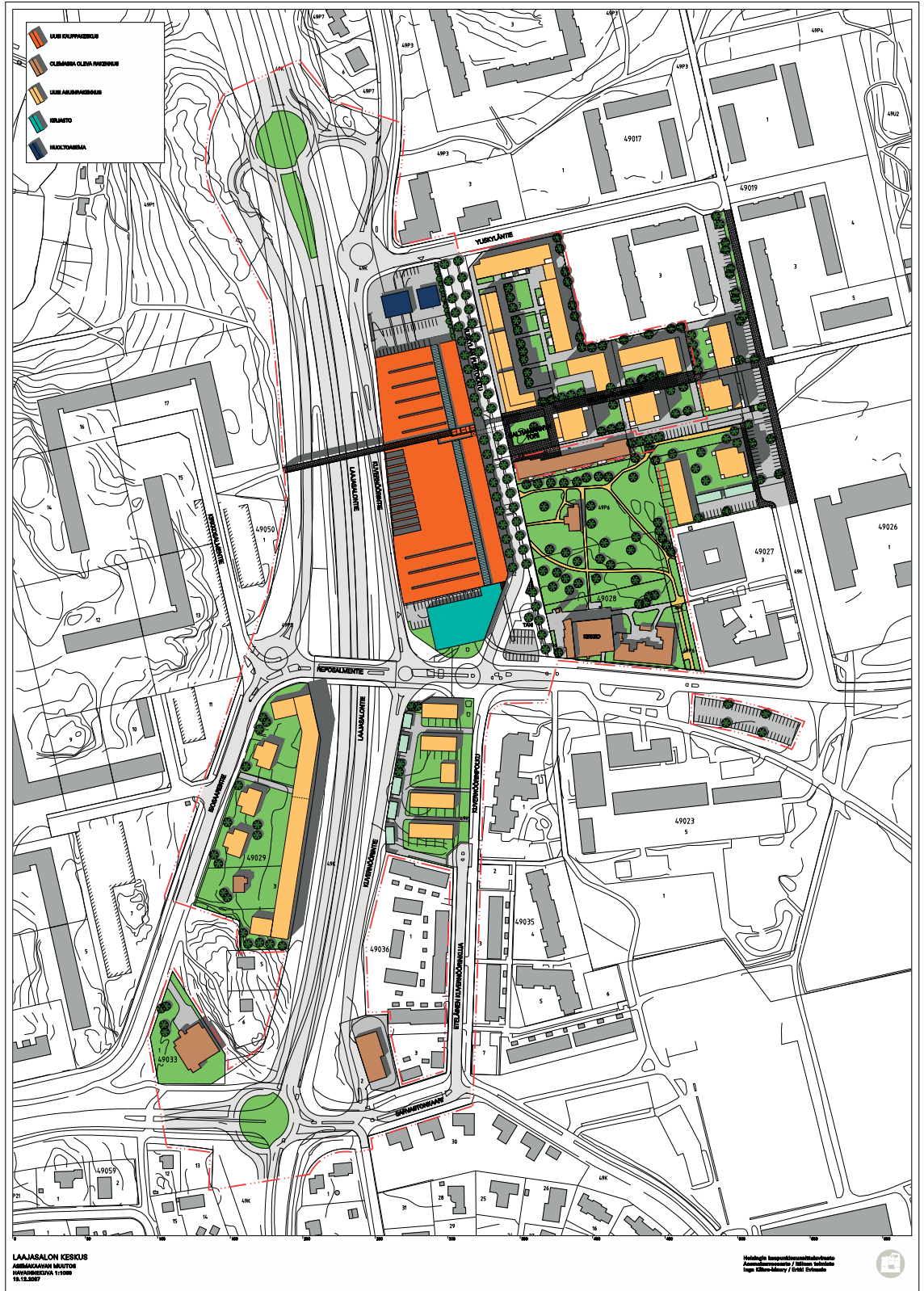
## Ponsi:

*Helsingin kaupungin Kaupunginvaltuusto on Laajasalon ostoskeskuksen kaavan (nro 11743) hyväksyessään katsonut "...että tulisi selvittää mahdollisuudet kaava-alueen kehittämiseksi kaupunkikuvallisesti keskustamaisemmaksi ja kaupunkimaisemmaksi mm. tehostamalla maankäyttöä erityisesti liikennejärjestelyiden ja asumisen osalta. (Jarmo Nieminen)"*

## Laajasalon keskus - vuorovaikutuksesta saatuja kommentteja:

*Laajasaloseuralta saaduissa kommentteissa liittyen keskuksen täydennysrakentamiseen toivottiin ympäröivän rakenteen huomioimista, mm. kerrostalojen rakentamista siten, että niiden mittakaava huomioi olemassa olevan. Keskuksen kävelyalueita pidettiin tärkeänä, erityisesti koulun alue sekä oppilaiden turvallinen liikkuminen nostettiin esiin.*

*Laajasalontien kehittäminen koettiin hyvänä, ja tien meluhaitat taas häiriöksi ja niiden ratkaisemista toivottiin.*



## Laajasalontien kaupunkibulevardi

Laajasalon kaupunkibulevardityötä on tarkasteltu osana tätä alueellista suunnitelmatyötä. Laajasalontie on portti usealle saarta kehystävälle tai saarella sijaitsevalle alueelle: vanhan Laajasalon asuinalueille, parhaillaan rakennettavaan Kruunuvuorenrantaan, tulevaisuuden Vartiosaaren ja Santahaminaan. Laajasalontien ympäristön kehittäminen tukee näiden saaristokaupunginosien nauhan rakentumisen laadukkaaksi, omaleimaiseksi ja kiinnostavaksi kokonaisuudeksi.

Bulevarditarkastelun yhteydessä suunnittelusisältöjä ovat mm. selkeä ja tehokas liikkuminen; turvallisuus, joukkoliikenteen, moottoriajoneuvoliikenteen, liityntäpysäköinnin sekä kävelyn ja pyöräilyn suunnittelu Laajasalon keskustassa. Alueen palveluiden ja työpaikkatarjonnan ja siten oman kaupunginosan palveluiden tukeminen, kaupunkimainen katutila ja ensimmäisten kerrosten toiminnalliset tilat liittyvät keskusta-alueen ja kaupunkibulevardin kehittämiseen.

Laajasalontien kaupunkibulevardista on tehty erillinen selvitysosio raportin loppuun. Bulevardisisältö on sen vuoksi tässä tiivistetty.

### Laajasalon puistokatu

Laajasalon liikenteen määrä lisääntyy ja kulkumuodot monipuolistuvat. Kruunuvuorenrannan ja Vartiosaaren asukasmäärät sekä tilavaraukset tulevaisuuden Santahaminan kehitykselle on huomioitu selvityksessä. Laajasalon ja sitä ympäröivien alueiden tulevan asutuksen määrät on otettu huomioon kaupunkibulevardin liikenne-ennusteessa.

Laajasalon kaupunkibulevardin mahdollinen toteutuminen edellyttää yleiskaavan rajojen tarkastelua. Työn yhteydessä esitetään Yliskylänlahden virkistysalueen maankäytön muutosta osittain rakentamiskäyttöön, pääosin asumista varten.

### Perusratkaisut

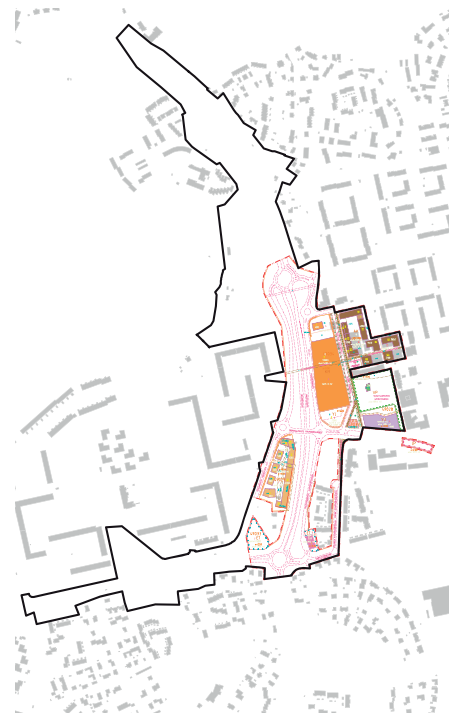
Laajasalontien ratkaisumahdollisuudet ovat Laajasalontien osittaisia täyttö- ja rinneratkaisumalleja. Tarkastellut esimerkkiratkaisut ovat yhdistelmiä näistä. Selvityksessä vertailuun otettiin mukaan Laajasalon ostoskeskuksen kaavan havainnekuvan liikennejärjestely sekä nykytilanne pienin lisäyksiin. Kaikissa vaihtoehdoissa liikenneverkon ratkaisumahdollisuudet lisäävät vertailtavien esimerkkiratkaisujen määrää.

Liikenne uudelleenjärjestellään. Ajoratojen lisäksi poikkileikkauksesta löytyvät nyt raideliikenne, nopea pyöräily-yhteys "Baana" tien länsireunalla, istutuskaistat pysäkkeineen ja kääntyvine kaistoineen sekä tilaa pyöräilylle myös kadun itäreunalla sekä kaupunkimainen tila kävelijälle Laajasalontien molemmin puolin.

### Liikenneverkkoesimerkit

Laajasalontien liikenneverkkovaihtoehtoja on useita ja niiden toiminnalliset ominaisuudet on selvitetty. Näiden rinnalla tarkastellaan rakennettavan maan suhdetta liikenteen viemään tilaan. Tekijät yhdessä muodostavat liikenteen ja rakentamisen maankäyttöä yhteensovittavat ratkaisut.

Suunnitelman investointikustannukset on selvitetty Laajasalon kaupunkibulevardityössä. Sen sijaan vaikutustenarviointi on tehty osana koko yleiskaavan työkokonaisuutta. Laajasalontien ympäristövaikutukset selvitetään osana koko kaupungin mittakaavassa tehtyä moottoritiemäisten alueiden selvityskokonaisuutta. Tiedot arviointitöitä varten toimitetaan Laajasalon alueellisen kehittämissuunnitelman ja Laajasalontien kaupunkibulevarditarkastelun pohjalta.



Kuva: Laajasalontien kaupunkibulevardin tarkastelualue ja ostoskeskuksen kaavan havainnekuva lisättyä. Ksv T Kuusisto

### Vastaus ponteen:

*Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle kaupunginvaltuuston toivomuspönnestä, joka koskee Laajasalon keskuksen kaava-alueen kehittämistä keskustamaisemmaksi*

HEL 2012-017413 T 00 00 03

Ote:

*"Pääosa pönnessä tarkoitetusta selvityksestä tapahtuu Laajasalon bulevardin suunnittelussa. Tämä sisältää Laajasalontien moottoritiemäisten osuukien ja niihin rajautuvan maankäytön muuttamisen ns. kaupunkibulevardiksi, so. pääkaduksi, jolla on jalkakäytävät ja pyörätiet, jota rakennukset rajaavat, jolla raitiovaunuliikenne on mahdollista, ja jolla risteykset ovat tasossa. Myös Koirasaarentien itäpää kuuluu mukaan."*

28.8.2013



## Maankäyttö

Laajasalontien kaupunkibulevardi mahdollistaa väestömäärän lisääntymisen noin 3000 asukkaalla Laajasalontien osuudella. Kaupunkibulevardin tarkastelu-alueen pinta-ala on lähes 200 000 m<sup>2</sup>. Asuin- ja työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia Laajasalontien varressa on suurimmillaan noin 120 000 k-m<sup>2</sup>. Uusi liikekeskus lisää asukasmäärää, jolloin Laajasalontien varren asukasmäärä on yhteensä noin 3000. Koirasaarentien varren rakentamismahdollisuudet lisäävät asukasmäärää tästä vielä noin 700 asukkaalla.

## Mahdollisuuksien bulevardi

Laajasalontie ohittaa Yliskylänlahden länsirannan sekä Laajasalon keskuksen, jotka tuovat omat mahdollisuutensa tien toiminnalliseen suunnitteluun. Meren läheisyys on mahdollisuus Yliskylänlahden asuinalueen suunnittelussa.

Laajasalon kaupunkibulevardilla voidaan eheyttää kaupunkirakenteen jakavuutta ja lisätä keskuksen toiminnallisia mahdollisuuksia, palveluiden ja työpaikkojen sijoittumista sekä uuden asumisen sijoittumista alueelle.

Laajasalontien linjauksen tarkistamisella voidaan vaikuttaa sitä ympäröiviin, mahdollisiin rakentamisalueisiin: Molemmille puolille voidaan mahdollistaa kaupunkimainen rakenne. Tähän vaikuttaa myös bulevardin poikkileikkaus.

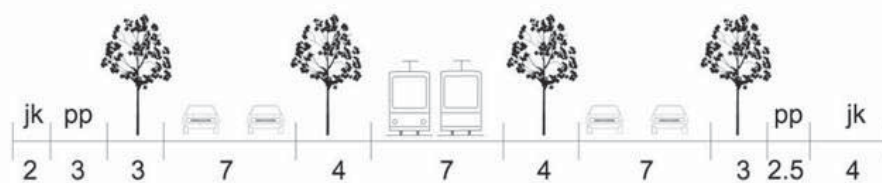
Laajasalontie on kaupungin omistamalla maalla ja sen liikennemäärät ovat maltilliset. Tietä ympäröivät alueet, jotka voidaan ottaa mahdollisuuksien mukaan rakennuskäyttöön, jolloin kadun investoinnit ovat rahoitettavissa. Tien korko muuta ympäristöä alempana on etu; melun leviämistä ympäristöön voi estää rakentamalla kadun molemmille puolille melua rajoittava rakenne, jota maastonmuodot tukevat.

Kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee, voidaan kehittää kulkumuotojakaamaa joukkoliikennettä aikaisempaa suosivammaksi. Keskustan liityntäliikennettä kehittämällä voidaan tukea ostoskeskuksen ja Laajasalon keskustan palvelurakenteen kehittymistä.

Rakenteella sekä nopeutta alentamalla voitaisiin vaikuttaa Laajasalontien aiheuttamaan meluun sitä vähentävästi sekä lisätä kadun laskennallista kapasiteettiä, kun suojaetäisyydet nopeutta alentamalla lyhenevät.

46,5 m

Oikealla: Periaatekatupoikkileikkaus. Työvaihe.  
Ksv M REkola





Havainnekuva yllä: Puuskaniemen aluesuunnitelmatarkastelu. Ksv H-M Kiema

## Puuskaniemi

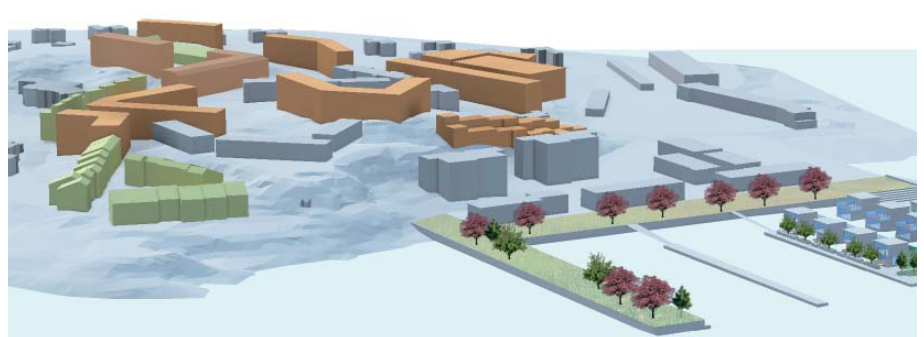
Tekniikan kandidaatti, arkkitehtiopiskelija Hanna-Maaria Kiema esitti kesällä 2013 kesäharjoittelutyönään uusia ideoita Jollaksen Puuskaniemen kehittämistä. Seuraavassa on tiivis kuvaus suunnitelmasta.

Puuskaniemi on merellinen asuinalue ja portti merelle. Asumista ja alueen mahdollisuuksia virkistykseen korostamalla on Puuskaniemestä mahdollisuus kehittää merellinen lähivirkistys- ja asumisen alue. Puuskaniemessä on meren äärellä pieni satama-alue ja lähellä satamaa on bussin päätepysäkki. Yhdessä ne muodostavat paikallisen portin merelle: Puuskaniemestä on mahdollista lähteä veneillen virkistäytymään itäisen Helsingin ja koko seudun saaristoon.

Puuskaniemi on merellinen, pienimittakaavainen asumisen alue. Työssä on tarkasteltu alueen hienovaraisista täydentämisistä. Asumista luonnosteltu yhteensä noin 35 000 k-m<sup>2</sup>, jolloin tarkastelualueen aluetehokkuus  $e_a=0,41$ . Suunnitelman mukaan arvioiden alueelta voisi tällöin löytää kodin noin 700 uutta asukasta.

Uusi asuntorakentaminen edellyttää yleiskaavan rajojen tarkastelua.

Näkymä ja aksometria alla: Katunäkymä ja ote Puuskaniemestä. Ksv H-M Kiema



Puuskaniemenranta. Ksv H-M Kiema



Päätepysäkin alue. Ksv H-M Kiema



Vesiliikenteellä perille. Ksv H-M Kiema



Elävä rantavyöhyke. Ksv H-M Kiema







## Laajasalon kaupunkibulevardi

## HELSINGIN YLEISKAAVA

### Laajasalon kaupunkibulevardi

Yleiskaava - Selvitys 2014:13

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014

Teksti: Terhi Kuusisto  
Petteri Erling, Maija Rekola, Peik Salonen, Jari Rantsi

Graafinen suunnittelu: Tsto

Taitto: Terhi Kuusisto

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 021/2013

#### Työryhmä:

Terhi Kuusisto  
Petteri Erling  
Kari Piimies  
Maija Rekola  
Peik Salonen

#### Asiantuntijatiedot:

Petri Blomqvist - EMME, liikenne-ennusteet  
Harri Granholm - joukkoliikenne  
Juuso Helander - Synchron  
Lauri Kangas - raiteet  
Kaarina Laakso - Kruunusillat  
Pihla Melander - yleiskaava ja liikenne  
Heikki Palomäki - Vartiosaaren liikenne  
Sanna Ranki - Vartiosaaren ja Kruunuvuorenrannan liikenne  
Jari Rantsi - ympäristöterveys  
Leena Silfverberg - L-os, Aluesuunn. toimisto, tstopäällikko  
Niko Setälä - raiteet  
Pekka Tukiainen - Synchron ja arviointi

Esipuhe	4
Laajasalontien kaupunkibulevardi - selvitystyön tehtävä	4
Tulos	4
<b>Taustaa</b>	<b>6</b>
Kaupunkibulevarditarkastelun taustaa	6
Laajasalo ja Laajasalon ympäristö muutoksessa	6
Laajasalontie vuorovaikutuksessa	7
<b>Laajasalon kaupunkibulevardi</b>	<b>9</b>
Täydennysrakentaminen ja kaupunkirakenne	9
Palvelut ja keskusta, Sujuva liikkuminen	9
Katutila, Muutokset liikkumisessa	10
Muutokset katuverkossa	12
Suunnitteluperiaatteet	13
Vaiheistuksesta	14
<b>Kehittämismahdollisuuksia</b>	<b>15</b>
Urbaani puistokatu, laadukas saaristokeskusta ja merellistä virkistystä	15
Lisää asukkaita ja palveluita	15
Kestävää liikkumista, monipuoliset ja sujuvat yhteydet	15
Ajonopeus, Liikenteen turvallisuus	16
Ympäristöterveyteen liittyvät haasteet	16
<b>Ratkaisuvaihtoehtoja</b>	<b>17</b>
Esimerkkiratkaisut	18
Liikenneverkot ja maankäyttö	18
Liittymäjärjestelyt	18
Yliskylänlahden alueen liittymä- ja liikennejärjestelyt	19
Liikenneverkkoratkaisut	20
Maankäytön tarkastelut	22
Ratkaisujen vertailu	24
Maankäyttövertailut, Liikenneverkot	24
Liikenteen sujuvuus ja liikennemäärät	24
Investointikustannukset - vertailu	24
Johtopäätökset ja matriisi esimerkeistä	25-27
<b>Liikkuminen</b>	<b>29</b>
Liikkumisen kehitys Laajasalossa	29
Kruunuvuorenranta ja Kruunusillat	29
Vartiosaaren liikkumisen ratkaisut	30
Santahamina ja vaikutukset tulevaisuuteen	30
Saaristoratikka ja joukkoliikenne	30
Baana	31
Liikennemäärät Laajasalontielle nyt ja tulevaisuudessa	33
<b>Bulevardin tarkastelualue</b>	<b>34</b>
Tarkastelualue	34
Laajasalontie ja uusi liikekeskus	34
Kaavatilanne	34
Uudenmaan vahvistetut maakuntakaavat	36
Yleiskaava	36
Laajasalon liikekeskuksen kaava	37
Lista tarkastelualueen asemakaavoista	37
Luontotietoja	39
Smith & Polvinen ja Laajasalo	40
<b>Liitteet:</b>	<b>41</b>
Liikenneverkko- ja liittymätarkastelut, maankäytön tarkastelut, pituusleikkauksia	

# Esipuhe

Helsinki laatii parhaillaan uutta yleiskaavaa.

Vuonna 2050 Helsinki on 860 000 asukkaan kaupunki. Laajasalon asukasmäärä on kasvanut noin 8 000 asukkaalla, ja saari on 35 000 asukkaan kaupunginosa.

Helsinki tiivistyy maankäyttöä tehostamalla. Kaupunkimaisuus on yksi yleiskaavan vision teemoista. Tavoitteita ovat mm. kaupunkirakenteen elinvoimaisuus, sekoittuneisuus ja eläväisyys. Laajasalo on kantakaupungin laajenemialuetta ja sen keskusta on alueen kehityksen ydin.

Yleiskaavassa uusia asuinalueita etsitään kaupunkirakennetta täydentämällä. Merkittävässä osassa on täydennysrakentaminen; olemassa olevien alueiden yhteydestä tarkastellaan jo rakennetun, lähellä sijaitsevan infrastruktuurin vierellä olevia rakennettavia paikkoja. Sen rinnalla alueita, joilla on palvelutarpeita, täydennysrakennetaan, jotta palveluiden kehittymiselle olisi edellytyksiä. Laajasalossa keskustan ohella paikkoja, joissa asukkaat ovat kaivanneet palveluita, tarkastellaan täydennysrakentamisen kannalta.

Rakentamisen tiivistyessä myös muu kaupunki tiivistyy. Asumisen ohella liikkumisen tilaa käytetään nykyistä tehokkaammin. Uusi yleiskaava tarkastelee moottoritiemäisiä alueita koko kaupungissa ja pyrkii tehostamaan liikennealueiden tilankäyttöä: Osaa kaupungin säteittäisistä sisääntuloväylistä tarkastellaan kaupunkibulevardiksi. Laajasalontie on yksi näistä.

## Laajasalontien kaupunkibulevardi -selvitystyön tehtävä

Tämän selvityksen tehtävä on tarkastella Laajasalontien muuttamista kaupunkibulevardiksi. Työ on tehty yleiskaavan taustaksi ja jatkosuunnittelutyötä tukemaan. Laajasalontien kaupunkibulevardin vaikutusten arviointi tehdään osana koko yleiskaavan vaikutusten arviointikokonaisuutta.

Työn tarkoituksena on ollut selvittää hankkeen toteuttamiskelpoisuus niin liikenneverkon, mahdollisen maankäytön sekä investointikustannusten ja maan arvonnousun osilta ja löytää esimerkki tai esimerkkejä, joissa nämä eri sisällöt kohtaavat toisensa eri näkökulmat huomioon otettuina. Samalla on ollut tarkoitus kartoittaa bulevardisoinnin mahdollisuuksia yhdessä Laajasalon kehittämisen kanssa.

Raportti alkaa mahdollisen ratkaisun kuvauksella sekä yleisillä suunnitteluperiaatteilla. Tätä seuraavat Laajasalontien kaupunkibulevardin kehittämismahdollisuudet, selvitysosio ratkaisuesimerkkeineen sekä kooste Laajasalon liikkumisen tulevaisuudesta. Raportin lopusta löytyvät kaava-alueen tiedot sekä liitemateriaalia lisätiedoksi.

Kaupunkibulevardin toteutuminen edellyttää yleiskaavan rajojen tarkastelua. Yleiskaavassa esitetään Yliskylänlahden virkistysalueen maankäytön muutosta rakentamiskäyttöön, pääosin asumis-tarkoitusta varten.

## Tulos

Kaupunkibulevardi näyttäytyy tässä työssä kannattavana hankkeena ja sen jatkosuunnittelu asemakaavatasolla on perusteltua. Kun selvitystasolla olevan esimerkkiratkaisun investointikustannukset on vähennetty sen tuomasta maan arvonnoususta, on hankkeen karkeasti laskettu tulo noin 60 miljoonaa euroa. Laskelma koskee Laajasalontien osuutta. Koirasaarentien varsi ei ole luvussa mukana.

Ratkaisussa Laajasalontien ja Reposalmentien eritasoristeys on muutettu tasoristeykseksi. Kuukiventien liittymää on tarkasteltu sekä taso- että eritasoratkaisuna. Rakentaminen tuodaan katutilaa rajaamaan ja kadun poikkileikkauksen liikennemuodot monipuolistuvat. Ajoneuvoliikenteen lisäksi Laajasalon kaupunkibulevardilla kulkevat raitiotie, bussit, kävelijät ja pyöräilijät. Katutason liike- ja toimitilat sekä asuntojen

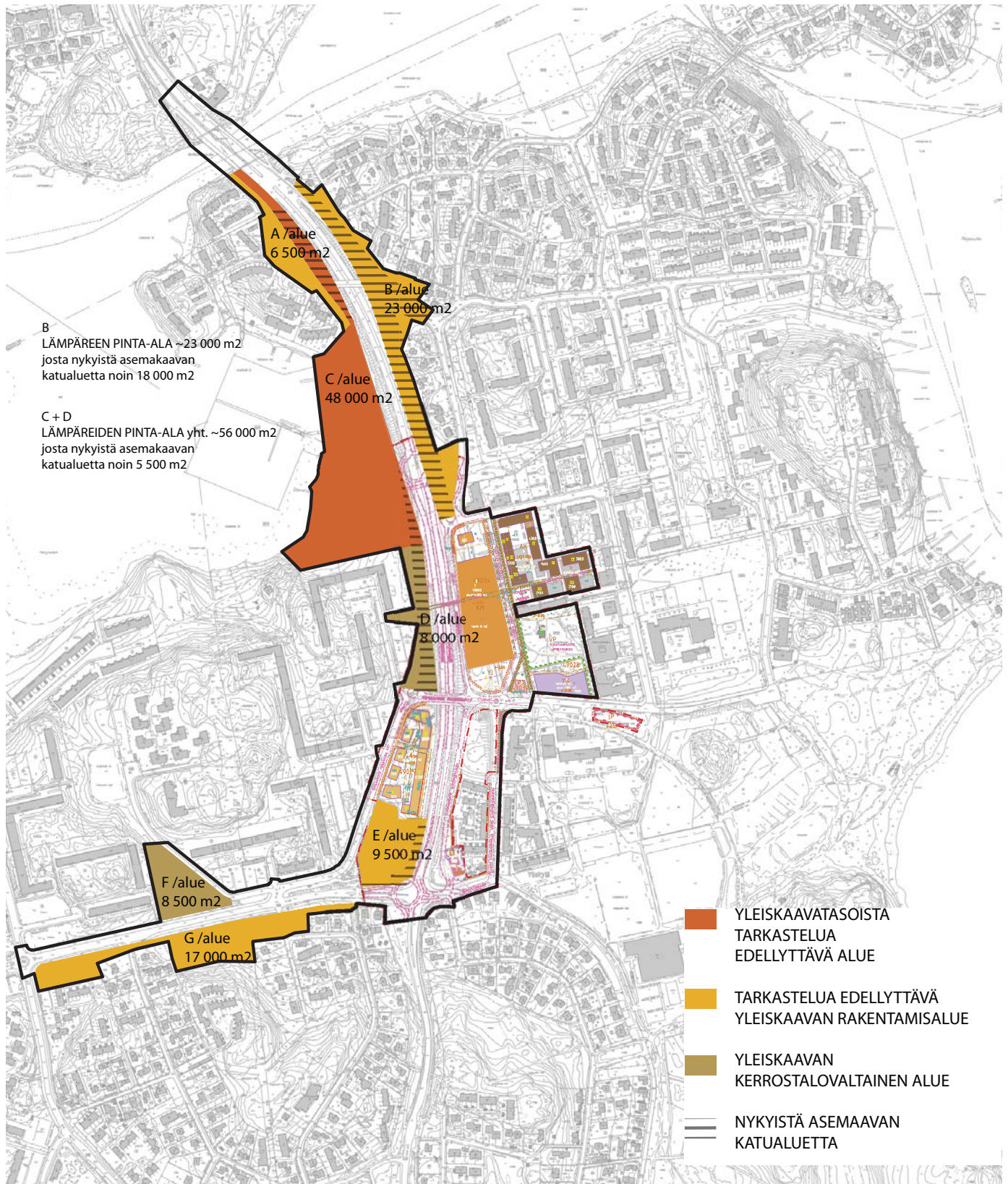
yhteistilat elävöittävät katumiljöötä. Viihtyisät puurivistöt reunustavat ajoratoja.

Laajasalon kaupunkibulevardi mahdollistaa täydennysrakentamisen noin 3 000 uudelle asukkaalle. Luvussa ovat mukana Laajasalontien varren asumisen tarkastelut sekä Laajasalon ostoskeskuksen kaavan mahdollistama uusi asuminen. Lisäksi uusille työpaikoille löytyy tilaa erityisesti bulevardin varren katutasosta. Koirasaarentien varren mahdollinen täydennysrakentaminen lisää lukua noin 700 asukkaalla.

Tässä selvityksessä tarkemmin esitettävä esimerkki on 3A, jossa sekä rakennettava maa-ala, arvioitu rakennusoikeuden määrä, investointikustannukset sekä liikenteen sujuvuus toimivat yhdessä kiitettävästi ja muita esimerkkejä runsaammin. Ratkaisun rinnalla jatkosuunnittelun kannalta kiinnostavia ovat erityisesti myös esimerkit 3B ja 5A sekä toissijaisesti esimerkit 4 ja 5B. Seuraavilta sivuilta löytyvät selvitystyön osiot, joiden perusteella jatkotyötä voi suositella.

Tätä selvitystyötä tarkemmassa suunnittelussa usea sisältö täytyy tarkastella erikseen, osa jopa uudelleen. Tämä työ toimii lähtömateriaalina jatkosuunnittelulle.





Kuva yllä: Uuden yleiskaavan maankäytön tarkasteluja Laajasalontien kaupunkibulevardin ja Koirasaarentien varsilla.  
Ksv Terhi Kuusisto

# Taustaa

## Kaupunkibulevarditarkastelun taustaa

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi **Laajasalon renessanssin** lähtötiedot ja kehittämistavoitteet 22.11.2011 jatkotyön pohjaksi. Hyväksytyjä kehittämistavoitteita tukee painopistekartta, jossa Laajasalon keskusalue näyttäytyy merkittävänä kehitysalueena. Laajasalontien kaupunkibulevarditarkastelutyön aloittaminen hyväksyttiin yhtenä kehittämistavoitteiden sisällöistä.

Laajasalon alueellisen kehittämissuunnitelman lisäksi Laajasalontien suunnittelutyö liittyy **Laajasalon ostoskeskuksen kaavaan**. Laajasalontien varrella sijaitsevan ostoskeskuksen asemakaava (nro 11743) on hyväksytty Helsingin kaupunginvaltuustossa vuoden 2012 joulukuussa. **Kaupunginvaltuusto hyväksyi ostoskeskuksen asemakaavan edellyttäen ponnessaan** "...että tulisi selvittää mahdollisuudet kaava-alueen kehittämiseksi kaupunkikuvallisesti keskustamaisemmaksi ja kaupunkimaisemmaksi mm. tehostamalla maankäyttöä erityisesti liikennejärjestelyiden ja asumisen osalta."

Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle kaupunginvaltuuston toivomusponnosta vastasi seuraavasti: "Pääosa ponnessa tarkoitettusta selvityksestä tapahtuu Laajasalon bulevardin suunnittelussa. Tämä sisältää Laajasalontien moottoritiemäisten osuuk-sien ja niihin rajautuvan maankäytön muuttamisen ns. kaupunkibulevardiksi, so. pääkaduksi, jolla on jalkakäytävät ja pyörätiet, jota rakennukset rajaavat, jolla raitiovaunuliikenne on mahdollista, ja jolla risteykset ovat tasossa. Myös Koirasaarentien itäpää kuuluu mukaan." Lause on ote vastauksesta (28.8.2013).

## Laajasalo ja Laajasalon ympäristö muutoksessa

**Helsingin uusi yleiskaava** lisää visiossaan raideliikenneyhteyksiä sekä tiivistää kaupungin moottoritiemäisiä alueita, esimerkiksi Laajasalontietä.

Helsinki tiivistyy 860 000 asukkaan kaupungiksi. Uusi Helsinki on entistä urbaanimpi. Kantakaupunkialue laajenee ja raideliikenne yhdistää asumisen verkostokaupungin keskustoja. Nykyistä kattavampi joukkoliikenteen verkosto yhdistää kaupunkia säteittäisin ja kehämäisin linjauksin. Risteyspisteissä kehittyvät kaupunkimaiset pikkukeskustat.

Tilaa asumiselle pyritään varaamaan erityisesti liikennealueita tiivistämällä, esimerkiksi **moottoritiemäisillä alueilla**, mitä tarkastellaan yleiskaavatyön osana. Tämä tarkoittaa asumisen ja liikkumisen maankäytön yhteensovittamista niin, että asumisen laatu, liikenteen palvelutaso ja sujuvuus kohtaavat.

**Kruunusillat** sekä päätös Vartiosaaren suunnittelusta raitiotieyhteyden tukeutuvana asumisen ja virkistyksen saarena avaavat koko kaupunkiin uuden, kehitettävän yhteyden, jonka ytimessä Laajasalo sijaitsee.

Kaupunginvaltuuston periaatepäätös Kruunusilltojen joukkoliikenneyhteyden suunnittelemisesta raideyhteytenä on vuodelta 2008. Hankkeen ympäristövaikutusten arviointi -selvitystyö on ollut tekeillä tämän selvityksen aikaan. Siinä on tarkasteltu myös muita vaihtoehtoja mainitun raideyhteyden rinnalla. Arviointiselostus valmistui huhtikuussa 2014.

Helsingin uusi yleiskaava - visio vuodelle 2050

Vasen palsta:

Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma

Vasen palsta:

Laajasalon ostoskeskuksen kaava, ponsi ja vastaus ponteen

Moottoritiemäiset alueet yleiskaavassa

Kruunusillat

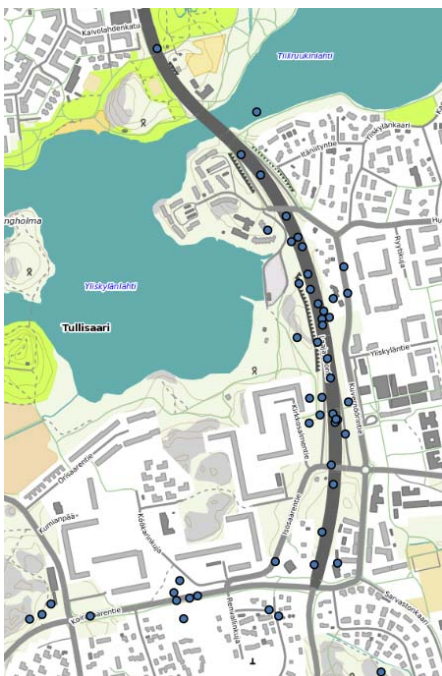
Oikea palsta:  
Laajasalontie kyselyvastaajien mielipiteissä

Kruunuvuorenranta tulevaisuudessa:  
11 000 asukasta  
1 000 työpaikkaa

Vartiosaari tulevaisuudessa:  
5 000 - 7 000 asukasta

Baana

Kuva alla: "Kadunvarteen sopisi rakentamista,"  
Vastaajien merkinnät Laajasalontieltä.  
Yleiskaavan verkkokysely järjestettiin syksyllä  
2013. Ksv ja Mapita Oy



**Vartiosaaren osayleiskaavatyön** suunnitteluperiaatteet hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa marraskuussa 2013. Vartiosaaren osayleiskaavatyön suunnitteluperiaatteissa saareen kulkee raitiotieyhteys. Lautakunta teki muutoksia suunnitteluperiaatteisiin ja yksi niistä oli, "että osayleiskaavaan liitetään määräys, jonka mukaan rakentamista alueella ei saa aloittaa ennen kuin raitiovaunuyhteydestä saareen on tehty sitova päätös." Raideyhteys kulkee Yliskylän kautta ja liittyy siten Laajasalontien kaupunkibulevardiin. Esitys tukee myös Kruunusiltojen rakentamista.

**Baana** - nopea pyöräily-yhteys - avaa uuden kävelyn ja pyöräilyn yhteyden keskusta Laajasaloon ja itäiseen Helsinkiin - ja päin vastoin. Yhteys kulkee Kruunusiltoja pitkin.

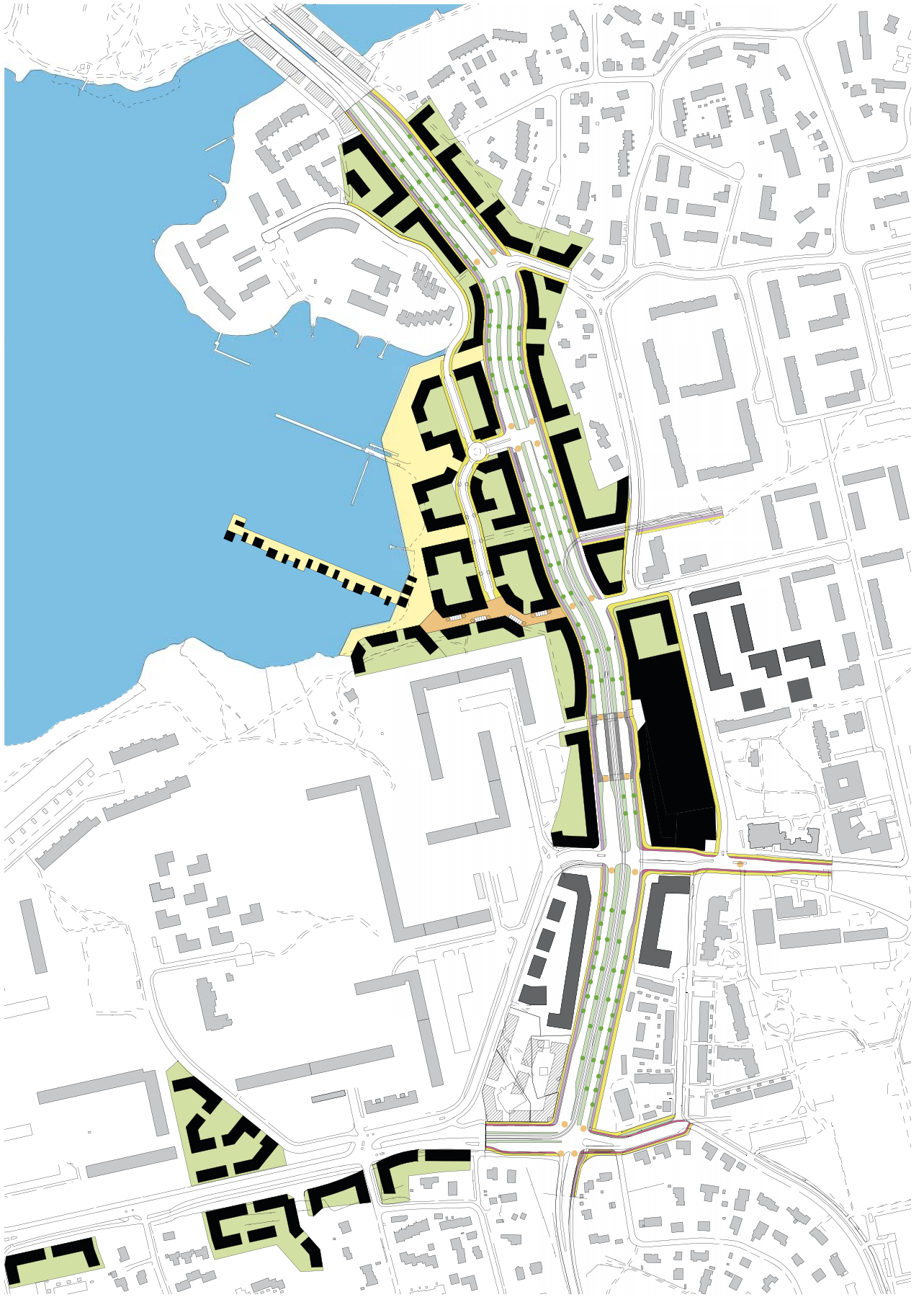
Reitti sujahtaa Vuosaaresta Vartiosaareen, ohi Laajasalon keskustan ja kohti Kruunuvuorenrantaa sekä edelleen Helsingin keskustaan. Toinen reitti kulkee Herttoniemen suunnalta Laajasalontien läntistä reunaa pitkin kohti Kruunuvuorenrantaa. Baanavaraukset kulkevat Laajasalontietä kohti Santahaminaa.

## Laajasalontie vuorovaikutuksessa

**Kaupunkilaiset** suhtautuvat Laajasalontien bulevardisointiin pääosin myönteisesti. Laajasalon kerro kartalla! -kyselyssä 2011 Laajasalontien kaupunkibulevardia toivoi 24 vastaajaa ja 8 vastausta oli ajatusta vastaan. Liikenteen viemä tila, melu ja kaupunkikuva tuntuivat haastavilta. Laajasalontien säilyttämistä puoltava kommentti mainitsi Laajasalontien alueen identiteettitekijäksi.

Vuonna 2013 järjestetyssä yleiskaavan verkkokyselyssä paikannuksia tuli yhteensä yli 32 000. Laajasalontien bulevardisointia tai sen yhteyteen rakentamista ehdotettiin yli 40 vastauksessa. Alla yksi kyselyvastauksista:

*"Laajasalontie on moottoritieksi mitoitettu väylä keskellä kaupunkia, jonka liikennemäärät ja sijainti eivät puolusta sen nykyistä muotoa. Viimeistään Laajasalon raitiotien rakentamisen yhteydessä tämä olisi syytä muuttaa kaupunkimaiseksi esplanadiksi. Voisi myös miettiä raitiotien johtamista tietä pitkin Herttoniemen metroasemalle."*



# Laajasalon kaupunkibulevardi

## Täydennysrakentaminen ja uudistuva kaupunkirakenne

Laajasalontien kaupunkibulevardi toivottaa tervetulleeksi Laajasaloon. Se on kaupunkikuvallisesti merkittävä osa saaren identiteettiä.

Kaupunkibulevardi mahdollistaa alueen täydennysrakentamisen. Kadun vartta reunustavat asuinkerrostalot, jotka nivovat vyöhykkeen osaksi Yliskylän kaupunkirakennetta olemassa olevan rakenteen kanssa. Puistokadun ympärille syntyy useita erilaisia paikkoja ja alueita; Laajasalon keskusta, itse kaupunkibulevardi katutiloineen ja uusi Yliskylänlahden merellinen, aktiivinen asuinalue.

Laajasalontien kaupunkibulevardi vähentää kadun nykyistä estevaikutusta. Yliskylän itä- ja länsipuolet yhdistyvät kadun mahdollistaman kaupunkirakenteen avulla. Uudet liittymät Yliskylässä lisäävät alueiden keskinäistä saavutettavuutta. Yhteydet ovat turvallisia. Yhteyksien lisäksi alueen toiminnalliset mahdollisuudet lisääntyvät. Laajasalon keskusta rakentuu nykyistä laajemmalle alueelle.

## Palvelut ja keskusta

Kaupunkibulevardi tukee Laajasalon keskustan kehittymistä. Tilankäyttö tehostuu, rakentaminen reunustaa katualuetta ja luo yhtenäistä kaupunkijulkisivua. Myös liikekeskuksen kaavan yhteyteen tarkastellaan lisää asumista.

Laajasalontien kaupunkibulevardi on mahdollisuus elinkeinon ja palveluiden sijoittumisen kannalta. Laajasalon kaupunkibulevardi täydennysrakentamisineen tukeutuu Laajasalon uuteen liikekeskukseen ja lisää alueen liike- ja toimitilarakentamisen paikkoja. Koko kadun varren ensimmäisen kerroksen toimeliaisuus mahdollistuu liike- ja toimitilojen ja asuntojen yhteistilojen

avulla. Kadulle avautuvien liiketilöiden edessä terassit ja katokset tuovat katutilaan mahdollisuuksia pysähdyksille. Tarkoin suunnitellut paikat pysäköinnille lisäävät asiointimahdollisuuksia katutason liikkeissä.

## Sujuva liikkuminen

Laajasalo on tulevaisuudessa elinvoimainen saaristokaupunginosa, jota yhdistää kaupungin keskustaan saaristoraitiotie, ja jonka läpi nopea pyöräily-yhteys Baana sujuhaa. Mahdollisuudet kestäviin liikennemuotoihin lisääntyvät. Tulevaisuudessa saaristoraitiotie kulkee Vartiosaareen asti ja vielä pidemmällä aikavälillä jopa Vuosaareen. Myös Laajasalontielle kulkee raitiotie.

Santahaminan mahdollinen rakentaminen tulevaisuudessa edellyttää sekä tehokasta joukkoliikennetarkistusta, että yhtä lisäkaistaa Laajasalontielle. Tämä tilavaraus on poikkileikkauksessa otettu huomioon.

Alueen saavutettavuus paranee. Pysäkkejä voidaan nyt sijoittaa kaupunkibulevardin varteen. Poikkileikkauksen liikennemuodot monipuolistuvat nykyisestä. Myös pituusleikkauksessa tilankäyttö tehostuu: nopeuksia säätämällä turvavälit lyhenevät, jolloin kadun kapasiteetti laskennallisesti kasvaa.

Yhteydet lisääntyvät. Yliskylään on lisätty liittymiä, jotta alueet ovat nykyistä paremmin saavutettavissa ja yhteyksissä toisiinsa. Liikekeskuksessa tarkastellaan liityntäpysäköintiä ja sen yhteydessä on joukkoliikenteen vaihtopaikka raitiotien ja bussien käyttöön. Kävelijöille ja pyöräilijöille on varattu laadukasta tilaa. Pysäköintipaikkoja liikkeissä asiointia varten on sijoitettu liittymien yhteyteen.

Liikkumisen esteettömyys ja turvallisuus on huomioitu. Laajasalontien ylitykset ja alitukset ovat mahdollisia, ja yhteyksiä kadun eri puolille avaavat myös tasossa kulkevat suojatiet. Katutilasta löytyvät myös viihtyisyyttä lisäävät puurivistöt.

Vasemmalla:

Laajasalon puistokatu, ratkaisuesimerkki 3A.  
Ksv Petteri Erling, Maija Rekola, Terhi Kuusisto

## Katutila

Poikkileikkauksen liikumismuodot monipuolistuvat. Nykyisten ajoneuvo-kaistojen lisäksi leikkaukseen sovitetaan tilaa raitiovaunulle, länsipuolen nopealle pyöräily-yhteydelle Baanalle ja jalankululle sekä itäpuolen jalankulun ja pyöräilyn vaatimalle tilalle. Ennen raideyhteyden toteutumista sille varatun tilan voi käyttää joukkoliikennekaistana busseille.

Yhdistetyt viher- ja pysäkkikaistat reunustavat raiteita ja ajokaistoja. Poikkileikkaus vaihtelee riippuen siitä, missä kohtaa Yliskylää ollaan ja mitä toimintoja kussakin kohdassa tarvitaan. Tilaa vaativat esim. pysäkkikohdat, kääntyvien kaistojen kohdat sekä risteykset suojateineen ja mahdollisine ali- tai ylikulkuineen.

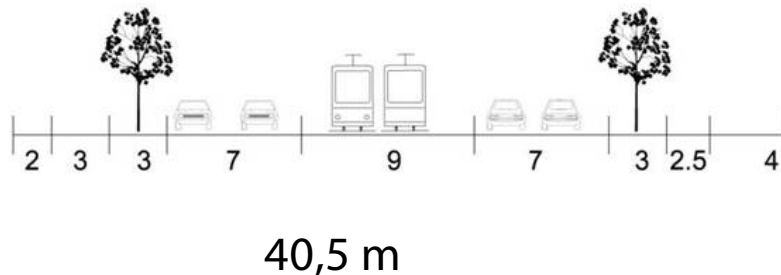
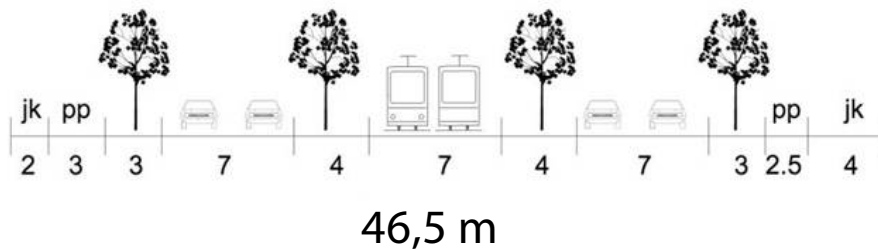
Katutilan ensimmäisen ja toisen kerroksen merkitys on huomattava kaupunkibulevardin ilmapiiriä luotaessa. Liikkeiden, toimitilojen ja asuntojen yhteistilojen sijoitus katutasoon lisää alueen toimeliaisuutta ja turvallisuuden tuntua. Laajasalon kaupunkibulevardia reunustaviin ensimmäisiin kerroksiin ei ole tarkasteltu pysäköintitiloja.

Katutilan melu tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Erilaiset ulokkeet ja ääntä vaimentavat materiaalit voivat olla ratkaisuja. Tekijät vaikuttavat myös katutilakokemukseen: ulokkeilla voi kaventaa katutilan leveyden tuntua ja ääntä vaimentavat materiaalit luovat parhaimmillaan inhimillistä tunnelmaa.

## Muutokset liikkumisessa

Laajasalon kaupunkibulevardin lähtökohdaksi on luoda kaupunkia, jossa asukkaat on arjen matkoihin liittyviä valintoja tehdessään helppoa valita kestävä liikennemuoto.

Kaupunkibulevardi tuo alueen eri osat helposti ja esteettömästi saavutettaviksi. Suunnittelussa korostuvat jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteet ja maankäyttö siten että kestävä liikennemuodot ovat kilpailukykyisiä vaihtoehtoja arjen matkoilla. Tavoitteena on että tulevaisuuden Laajasalossa kestävien liikennemuotojen osuus on korkea.

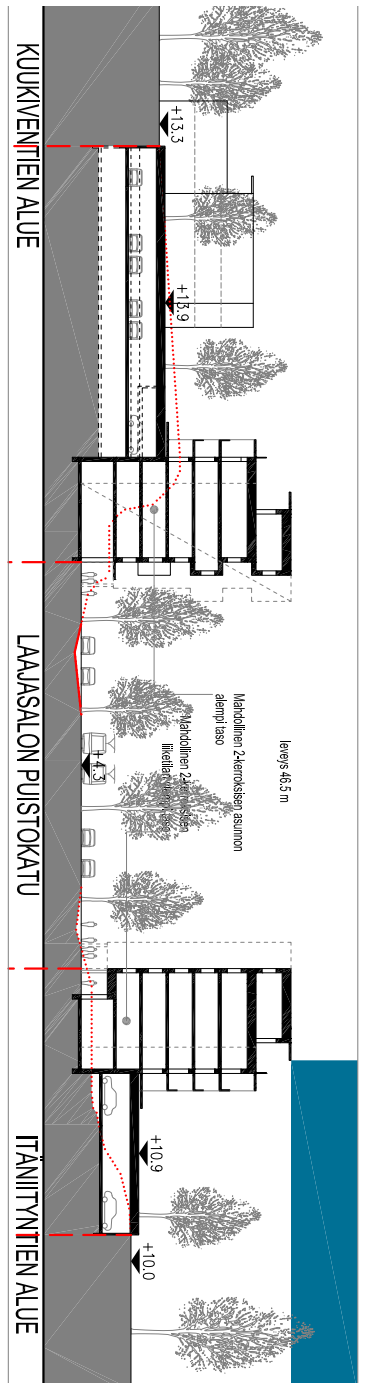


Yllä:

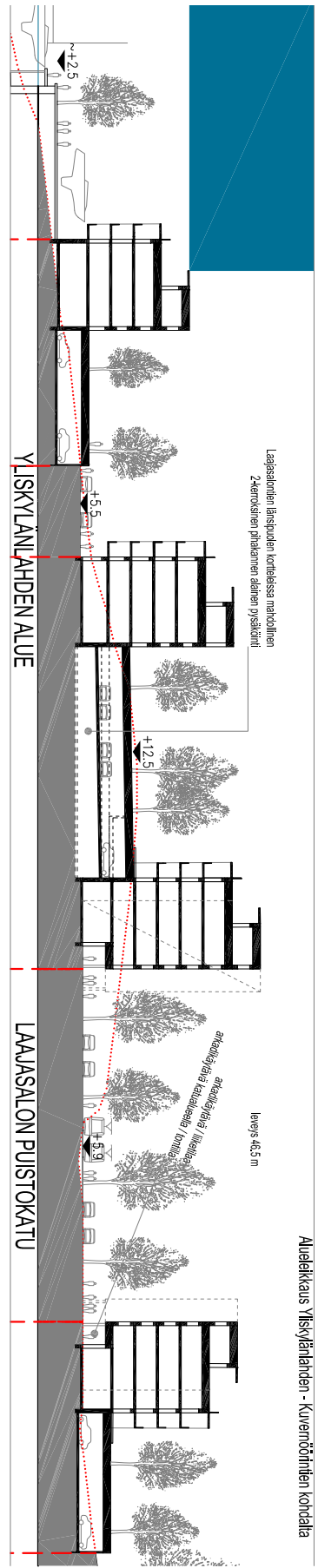
Periaatekatupoikkileikkaukset. Kapea poikkileikkaus sopii kohtiin, joissa tilaa on vähän ja kääntyviä kaistoja tai pysäkkitilaa ei tarvita. Ksv M Rekola L-os

Oikealla sivulla:

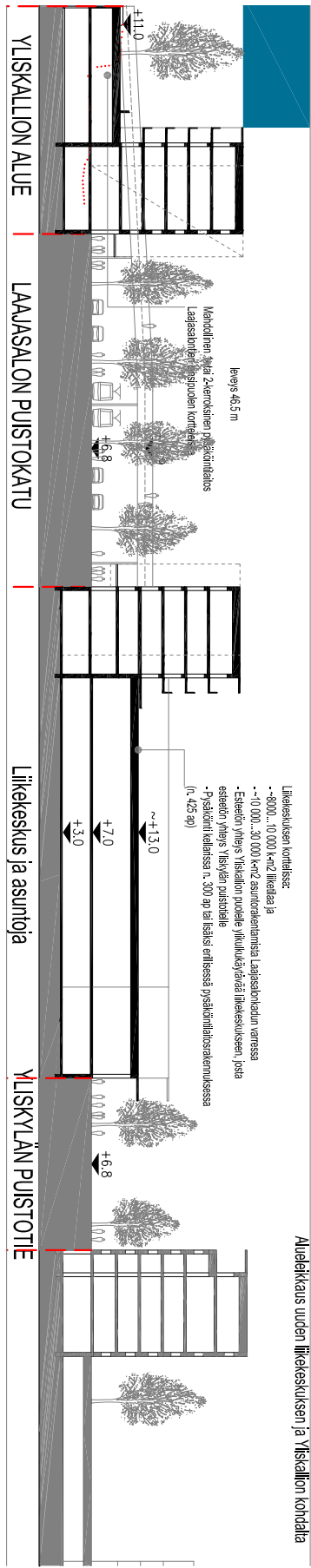
Periaatekatupoikkileikkaukset. Poikkileikkauksissa on esitetty katutilan periaatteellinen tilankäyttö ja rakennusten liittyminen Laajasalontiehen. Leikkaukset ovat Kuukiventien kohdalta, Yliskylän uuden asuinalueen kohdalta sekä Laajasalon ostoskeskuksen kohdalta. Uuden liikekeskuksen yhteyteen on esitetty korkeimmassa hallinto-oikeudessa olevasta kaavasta poiketen asumista. Ksv P Erling



Aueteikkaus uuden Kuukiventen - Itäniitynten kohdalla



Aueteikkaus Yliskylänlahden - Kuivööntien kohdalla



Aueteikkaus uuden Liikkeskuksen ja Yliskallion kohdalla

LAAJASALON KAUPUNKIBULEVARDI | KSV-AOSI-TÄPE | 12.6.14 | HAAMINNEKUVA

PYSTYLEIKKAUKSIA | 1:500

Laajasalontien estevaikutus on nykyisin suuri. Suurin reitti Herttoniemen suuntaan Laajasalontielle on varattu nykyisin autoliikenteelle muiden liikennemuotojen kiertäessä rinnakkaisilla kaduilla. Bulevardisoinnilla tuodaan tämä suora yhteys tasapuolisesti käyttöön myös kävelylle, joukkoliikenteelle ja pyöräilylle.

Raitiotieyhteys tuo uuden joukkoliikenteen runkoyhteyden kantakaupungin suuntaan. Tälle yhteydelle tutkitaan myös jatkoa Vartiosaaren kautta Vuosaareen. Bussien liityntälinjasto täydentää runkolinjoja ja luo yhteydet Herttoniemeen metrolle ja idän suuntaan. Joukkoliikenteen tärkeimmät vaihtopysäkit suunnitellaan sujuviksi vaihtopaikoiksi, joiden läheisyyteen sijoittuu asumista ja palveluita. Autojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin mahdollisuuksia Laajasalon keskuksessa tutkitaan asemakaavoituksen yhteydessä. Korkeatasoisen liityntäpysäköinnin mahdollistaminen autoille ja erityisesti pyörille on osa matkaketjuajattelua, jossa Laajasalon ulkopuolelle kohdistuvat matkat olisi mahdollista tehdä pääosin joukkoliikenteellä.

Pyöräilyn baanayhteyksillä tavoitellaan pyöräilyn suurempaa osuutta työmatkaliikenteessä ja vapaa-ajan matkoilla Laajasalossa. Pyöräilylle avautuu Kruunusiltaojen kautta uusi ja nykyistä suurempi yhteys kantakaupunkiin ja Vartiosaaren kautta Vuosaaren suuntaan. Laajasalontien varren baanayhteys suuntautuu Herttoniemeen, joka on tulevaisuudessa yhä tärkeämpi liikenteen solmukohta ja palveluiden keskittymä.

Laajasalon keskuksen palveluiden parantaminen vaikuttaa kulkumuodon valintaan ja nostaa kestävien liikkumismuotojen osuutta kaikesta liikkumisesta. Asutuksen tiivistäminen näiden palvelukeskittymien lähellä mahdollistaa vyöhykkeen, jossa suuri osa matkoista voidaan tehdä luontevasti jalan tai polkupyörällä.

Kestävien liikennemuotojen kasvusta huolimatta myös henkilöautoliikenne tulee kasvamaan maankäytön lisääntyessä. Tämä vaikuttaa Laajasalontien liittymien sujuvuuteen. Liikenteen ympäristövaikutukset, kuten melu ja päästöt tutkitaan erillisessä selvityksessä yleiskaavan yhteydessä. Selvitykset tarkentuvat asemakaavoituksessa.

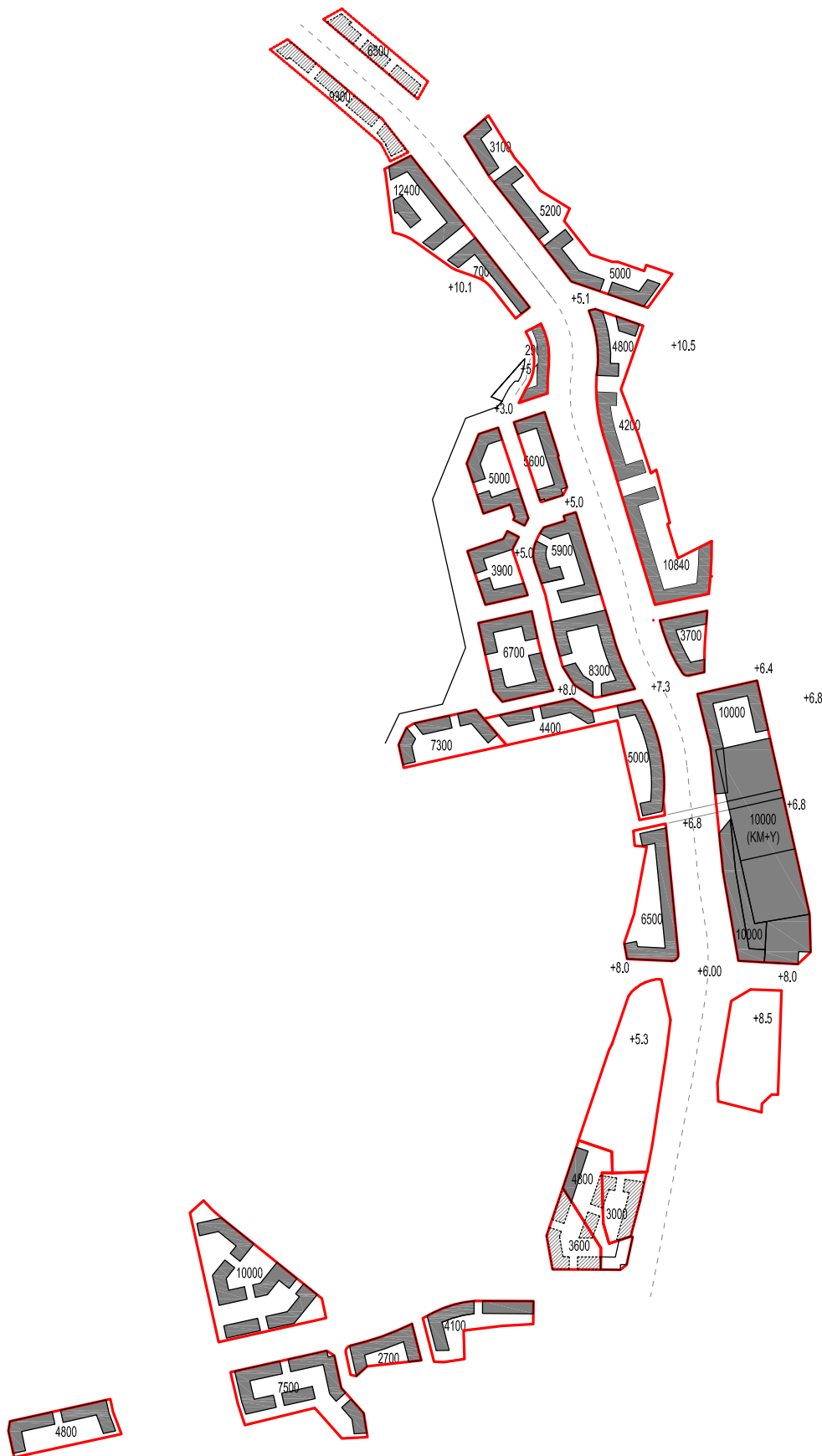
## Muutokset katuverkossa

Laajasalossa kaupunkibulevardi tarkoittaa Laajasalontien muuttamista maantiemäisestä katumaiseksi ja rakentamisen tuomista kadun reunoille. Kaistalevydet muutetaan vastaamaan katunopeuksia. Istutuksilla jaetaan katutilaa ja tuodaan viihtyisyyttä kadulle.

Laajasalontie jakaa nykyisin alueen kahtia pohjois-eteläsuunnassa. Sen estevaikutus on suuri. Suurin vaikutus bulevardisoinnilla on jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteyksiin sekä joukkoliikenteen pysäkkien ja reittien sijaintiin. Nykyisin nämä on sijoitettu rinnakkaisille katuyhteyksille eritasoon Laajasalontien kanssa ja ainoastaan autoliikenne käyttää Laajasalontietä, joka on suurin reitti Herttoniemen suuntaan. Bulevardisointi tuo siis kestävätkä liikennemuodot tasavertaisempaan asemaan autoliikenteen kanssa samalle kadulle.

Bussien ja raitiovaunun vaihtoyhteydet pyritään sijoittamaan tärkeimpien palvelujen läheisyyteen Laajasalon keskuksen kohdalle, jossa sijaitsee myös kouluja ja muita julkisia palveluita. Jatkossakin Yliskylän itäpuolelle jäävän alueen liityntäliikenne palvelee asukkaita nykyisten linjojen tapaan. Nopeusrajoitus bulevardilla pudotetaan nykyisten pääkatujen nopeuksien mukaisiksi 50 km/h tunnissa, mikä parantaa kadun turvallisuutta. Laajasalon keskuksen kohdalla nopeusrajoitus voidaan laskea pistekohtaisesti 40 km/h:iin. Liittymäjärjestelyt suunnitellaan tukemaan turvallista liikkumista.





Autoliikenteen reitit Laajasalontien osalta eivät muutu muutamia pieniä linjausmuutoksia lukuun ottamatta. Tasoliittymien myötä myös autoliikenteelle tulee kuitenkin uusia yhteyksiä. Yliskylän saavutettavuus autoliikenteellä helpottuu, koska sinne pääsee Laajasalontieltä useamman liittymän kautta. Nykyisin Laajasalontieltä etelän suunnasta Yliskylään pääsee kääntymään ainoastaan Koirasaarentien liittymän kohdalta.

Autoliikenteen lisääntyminen tulee vaikuttamaan liittymien sujuvuuteen. Oleellista on pyrkiä sellaisiin liittymäratkaisuihin, jotka vaikuttavat mahdollisimman vähän pääsuunnan eli Laajasalontien sujuvuuteen. Tähän vaikuttaa liittymien tyyppi ja määrä. Osa liittymistä voidaan toteuttaa suuntaisliittyminä Laajasalontien sujuvuuden parantamiseksi.

Vasemmalla: Esimerkki 3A ja maankäytön tarkastelut. Esimerkissä rakennettava maapinta-ala Laajasalontien varren osuudella on noin 63 000 m<sup>2</sup>. Tarkastelun tuloksena saatiin rakennusoikeuden määrän arvio, joka on noin 121 000 k-m<sup>2</sup> Laajasalontien tarkastelujakson alueella. Luku ei sisällä Koirasaarentien vartta.

Laajasalon sillalle ja Koirasaarentien risteykseen tehdyt, viivarasterilla merkityt, rakennuspaikat on tutkittu osana selvitystä, mutta eivät myöskään sisälly lukuihin joiden mukaan esimerkkejä on selvityksessä vertailtu.

## Vaiheistuksesta

Laajasalon kaupunkibulevardin tarkastelualueen suunnittelu on mahdollista vaiheistaa selkeisiin kokonaisuuksiin. Liikekeskuksen alueen jatkotarkasteluja tehdään parhaillaan. Koirasaarentien varsi on mahdollista asemakaavoittaa heti. Kolmas osuus, ostoskeskuksen kaavan pohjoispuolen kohta Yliskylänlahden ja Kuukiventien vierellä, edellyttää yleiskaavan hyväksymistä ja on siksi kokonaisuuden viimeinen osuus.

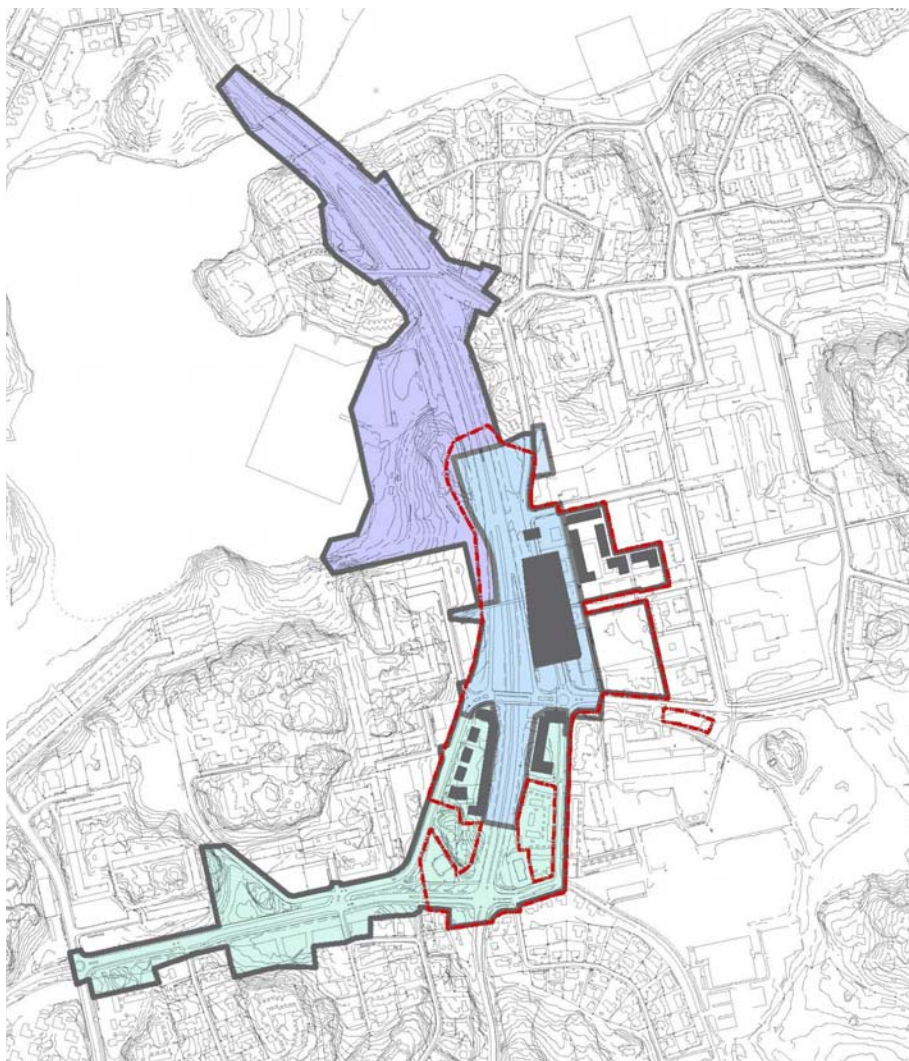
### Lyhyt aikaväli

Liikekeskus

Koirasaarentie

### Keskipitkä aikaväli

Yleiskaavaa edellyttävä Yliskylänlahti



Yllä: Ehdotus vaiheistukseksi ja suunnittelualueiden rajausten hahmotelma.  
Ksv T Kuusisto



Yllä: Laajasalontie ostoskeskuksen kävelysillalta etelään.  
Ksv T Kuusisto



Yllä: Yliskylänlahden venesataman aluetta. Ksv P Erling



Yllä: Laajasalontie on kaupungin omistamalla maalla. Musta; maanomistajana kaupunki.  
Kuva Helsingin kaupunki

# Kehittämismahdollisuuksia

## Urbaani puistokatu, laadukas saaristokeskusta ja merellistä virkistystä

Laajasalontien kaupunkibulevardi on portti Laajasaloon. Se tukeutuu Laajasalon ostoskeskukseen, Yliskylän saaristokeskustaan sekä Yliskylänlahden merellisen alueen vahvuuksiin. Olemassa oleva rakenne täydentyy ja uusi rakenne tukee keskustan palveluiden kehittymistä.

Kaupunkibulevardi ei ole vain katu, se on alue, jolla on monet kasvot, itse puistokatu urbaanin tunnelmineen, Laajasalon uusi liikekeskus palveluineen, sekä ilta-auringon Yliskylänlahti uusine asuinkortteleineen ja virkistystoimintoineen. Kaupunkibulevardin katutaso suunnittelu on mahdollisuus alueen toiminnallisuuden näkökulmasta. Rakenteen yhteyteen on mahdollista osoittaa paikkoja pienimuotoiselle työlle, mikä on Laajasalossa erityisen tärkeää. Liike- ja toimitilat sekä asuntojen yhteistilat katutasoon sijoittamalla on katutila elävä, toimielias ja valoisa illallakin. Viihtyisät puurivistöt reunustavat katua.

Laajasalontie kulkee lähellä merta. Venesatama ja sen toimintaedellytykset säilyvät ja niitä on mahdollista jopa kehittää. Yliskylänlahden uuden asuinalueen ominaispiirteet saavat voimansa tästä merellisestä alueesta. Yliskylänlahdenranta on kaikille avoin, ilta-aurinkoon katsova vyöhyke ja siltä on yhteys Laajasalon laajoille, yhtenäisille viheralueille. Suunnittelussa sen luonnonarvot huomioidaan ja arvokkaimmat kohteet säilytetään.

## Lisää asukkaita ja palveluita

Laajasalon kaupunkibulevardi mahdollistaa noin 3 000 asukkaan alueen kaavoittamisen seurauksena, jolloin asukasmäärä kasvaisi lähelle 15 000:ttä Yliskylässä. Luvussa on mukana liikekeskuksen kaavan tuottama asukasmäärä. Täydennysrakentaminen lisäisi Yliskylän nykyistä asukasmäärää ja tukisi Laajasalon keskuksen palvelujen

säilymistä sekä lisäksi kysyntää ja palveluiden kehittymistä. Kaupunkibulevardin yhteyteen on mahdollista kaavoittaa tilaa työlle erityisesti bulevardia reunustavien rakennusten alimpiin kerroksiin, jolloin Laajasalon keskuksen kaupunkimainen ja eloisa alue laajenee sekä mahdollisuudet elinkeinojen sijoittumiselle Laajasaloon lisääntyvät.

Kaupunkibulevardin yhteyteen on mahdollista lisätä rakentamisoikeutta. Uusi täydennysrakentaminen uuden liikekeskuksen asuinrakentamisen kanssa yhdessä mahdollistaa uuden asuinalueen rakentamisen ja koteja noin 3000 asukkaalle. Asemakaavavarantoa tarkastelualueella on noin 7500 k-m<sup>2</sup>, jota vahvistamaton ostoskeskuksen kaava lisää 34 500 k-m<sup>2</sup> asumisen, 10 000 k-m<sup>2</sup> liikekeskuksen ja 2000 k-m<sup>2</sup> palveluiden osalta. Rakennusoikeutta on mahdollista lisätä noin 150 000 k-m<sup>2</sup> bulevardisoinnin yhteydessä sekä yleiskaavan Yliskylänlahden virkistysalueen käyttötarkoitusta muuttamalla asumisen käyttöön.

Tarkemmin tarkastellun alueen lisäksi täydennysrakentamisen mahdollisuuksia on Koirasaarentien varressa. Alue on mahdollista asemakaavoittaa heti, se ei edellytä yleiskaavan muutoksia. Myös liikekeskuksen kaavan päätös korkeimmassa hallinto-oikeudessa vaikuttaa mahdollisuuksiin jatkosuunnittelussa ja siten asukasmääräarvioon.

## Kestävää liikkumista, monipuoliset ja sujuvat yhteydet

Laajasalontien kulkumuodot monipuolistuvat kaupunkibulevardin myötä. Autoliikenteen lisäksi Laajasalon kaupunkibulevardilla kulkee raitiovaunut, pyöräilijät ja kävelijät. Myös bussien pysäkit sijaitsevat kadun varrella. Alueen estevaikutus pienenee: Laajasalontie ei enää ole kaupunkirakennetta jakava tekijä. Katupoikkileikkaus uudelleenjärjestellään.

Kulkumuodot monipuolistuvat. Auto-kaistojen sijaan poikkileikkauksesta löytyvät nyt raitiotie, tilaa pyöräilijöille sekä jalankulkijoille ja paikkoja bussipysäkeille. Lisäksi katua reunustavat viihtyisät puurivit. Mahdollisuudet kestäviin liikkumismuotoihin lisääntyvät. Laadukas joukkoliikenne kehittää kulkumuotojakaumaa nykyistä vähemmän autoriippuvaiseksi.

Kaupunkibulevardirakenteella on mahdollista eheyttää niin kaupunkirakennetta kuin maaston tasoeroja ja tasoerojen aiheuttamia vaurioita maastossa. Laajasalontien eripuolisten alueiden yhteydet paranevat. Suojatiet sekä mahdolliset eritasossa kulkevat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet lisäävät alueiden keskinäistä saavutettavuutta sekä takaavat turvallisen kulun asuinympäristössä.

## Ajonopeus

Helsingissä on nopeuksia alennettu joka vuosikymmenellä 1970-luvulta asti. 2010-luvun mahdollisuutena on kaupunkibulevardirakenteen kehittäminen yhdessä ajonopeuden alentamisen kanssa Helsingin alueen väylämäisillä teillä ja kaduilla. Laajasalontie on näistä ensimmäisiä. Laajasalontien nopeusrajoitus on nyt 70 km/h.

Ajonopeuden hillintä on yksi laajavaikutteisista tavoista parantaa liikenneturvallisuutta. Helsingin kanta-kaupungissa yli 50 km/h nopeusrajoituksen liikekaduilla onnettomuusaste on suurin ajettua miljoonaa ajokilometriä kohti, kun vertaillaan koko kaupungin henkilövahinko-onnettomuuksia. 40-50 km/h vauhdilla välityskapasiteetti kasvaa ja liikkumisen turvallisuus mahdollisesti paranee.

Nopeusrajoitusten alentaminen saattaa myös laskea henkilövahinko-onnettomuuksien määrää. Moottoriajoneuvoliikenteen ajonopeuksilla on myös vaikutusta siihen kuinka laadukkaana elinympäristö koetaan. Korkeat ajonopeudet vaikuttavat liikkumiseen rajoittavasti, itsenäisen liikkumisen mahdollisuudet ja miellyttävyys heikkenee.

Ajonopeuksien laskeminen nykyisestä 70 km/h nopeudesta 50km/h:een ja liikekeskuksen kohdalla mahdollisesti pistekohtaisesti 40 km/h:n parantaa turvallisuutta. Myös tasoon muutetut ja valo-ohjatut liittymät tasoittavat autoliikenteen nopeuksia. Nykyisellä Laajasalontielle ajokaistat on mitoitettu korkeammille nopeuksille, joten kaistaleveys kaventuu normaaliin katumitoitukseen.

## Liikenteen turvallisuus

Bulevardisointi tuo joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteydet rinnakaisten Laajasalontien varteen. Tämä parantaa Laajasalon eri osien saavutettavuutta, mutta samalla se tuo uusia haasteita liikenneturvallisuuden osalta. Erityisesti kadun ylitysten turvallisuus on huomioitava tarkkaan jatkosuunnittelussa.

Vaikka liittymät pyritään bulevardisoinnin yhteydessä muuttamaan tasoon, on kuitenkin pidetty tärkeänä sitä että vilkkaimmissa Laajasalontien ylityskohdissa jalankulkijan ja pyöräilijän on mahdollisuus käyttää ali- tai ylikulkua, niissä kohdissa joissa niistä voidaan suunnitella sujuvia, houkuttelevia ja turvallisia. Näiden tarkempi suunnittelu tehdään asemakaavoituksen yhteydessä. Pääsääntöisesti Laajasalontien ylitykset on kuitenkin tarkoitus toteuttaa valo-ohjattuina suojateinä.

## Ympäristöterveyteen liittyvät haasteet

Tässä kappaleessa kuvataan lyhyesti, millaisia vaikutuksia bulevardisoinnilla voi olla ympäristöterveyteen. Ympäristöterveyteen liittyvät asiat arvioidaan yleiskaavan yhteydessä tehtävän ympäristövaikutusarvioinnin yhteydessä.

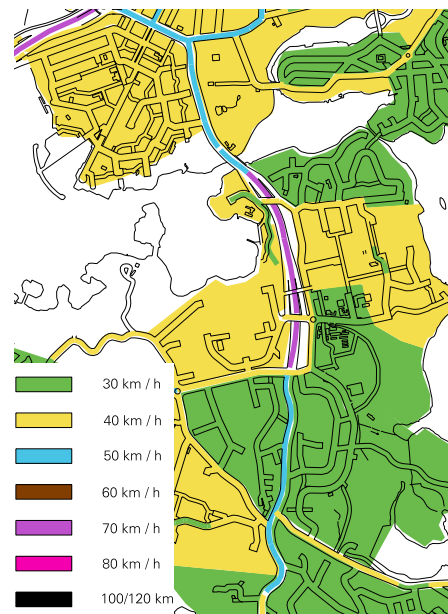
Bulevardin jatkosuunnittelussa on huolehdittava erityisesti alueen viihtyisyydestä, turvallisuudesta ja terveellisyydestä. Kerro kartalla! -kyselystä saadun palautteen mukaan asukkaat kärsivät Laajasalontien melusta. Nykyinen Laajasalontien nopeusrajoitus on 70 km/h ja 55 dB:n päivämelutaso ylittyy Laajasalontien molemmilla puoliilla. Helsingin kaupunginvaltuuston syksyllä 2012 hyväksymä, edellistä

ympäristöpolitiikkaa täydentävä tavoite, on pitkällä aikavälillä suojata kaupunkilaisia pitkäaikaiselta, terveyteen vaikuttavalta melulta. Keskipitkän aikavälin tavoitteena on yli 55 dB alueella asuvien määrän vähentäminen vähintään 20 %. Laajasalontien aiheuttamaa meluhaittaa vähentää täydennysrakentaminen, joka rajaa katualuetta ja suojaa muuta ympäristöä melulta.

Laajasalontien bulevardisoinnin yhteydessä on mahdollista alentaa ajonopeuksia, mikä alentaa melutasoa. Ajonopeuksien alentamisella voidaan vähentää myös katupölyn syntymistä: Ajonopeuksien alentaminen voi muuttaa ajotapaa tasaisemmaksi, jolloin on mahdollista että muutkin päästöt kuten typenoksidit NOx ja hiilidioksidipäästöt CO<sub>2</sub> pienenevät.

Katupöly heikentää ilmanlaatua. Katupölyä syntyy ajoneuvoliikenteestä ja tienpidosta, kuten suolauksesta ja hiekoituksesta. Aiheuttavia pölypäästöjä voidaan vähentää esimerkiksi pölynsidonalla ja katujen puhdistuksella. Katualueen päästöillä on myös vaikutusta huoneistojen ilmanlaatuun. Huoneistojen ilmanlaatuun voidaan vaikuttaa esimerkiksi sijoittamalla asuntojen ilmanottoaukot pihojen puolelle ja ilmansuodattimilla.

Alla: Laajasalon nopeusrajoitukset 2013. Ksv L-os



# Ratkaisuvaihtoehdot

Laajasalontien ratkaisumalleina haarukoitiin lähtökohtina kolmea mahdollisuutta; rinnekaupunkia, muun ympäristön kanssa osittain tasoon täytettyä Laajasalontietä sekä viherkansiratkaisua.

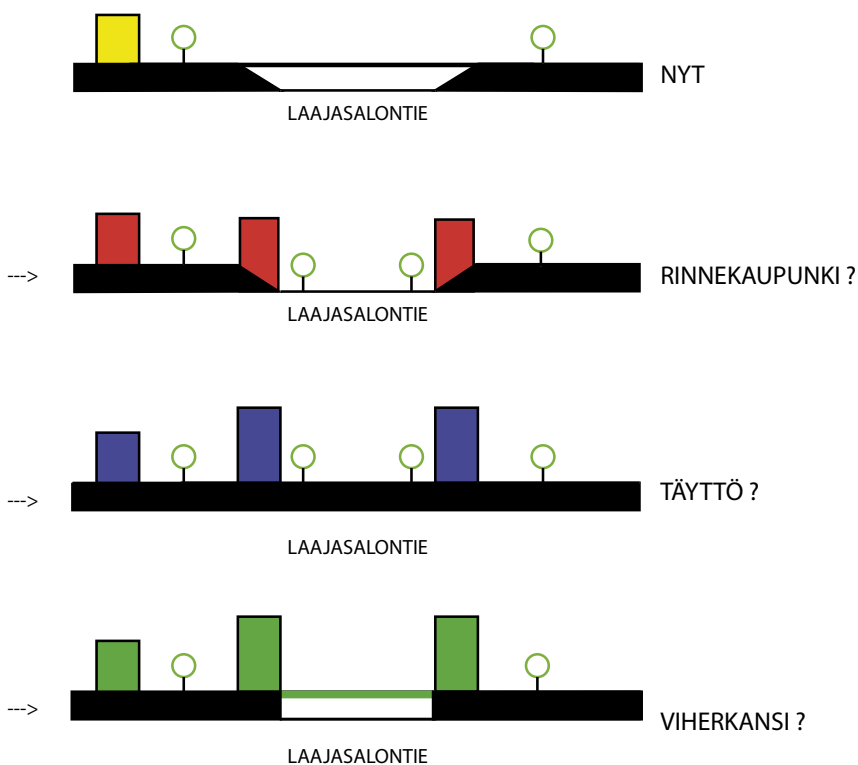
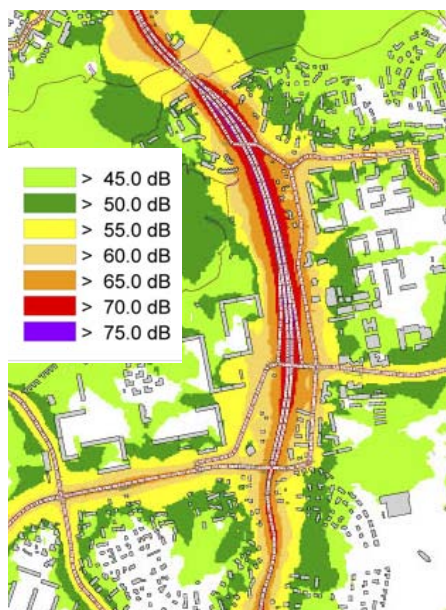
Laajasalontien tarkemmin tarkasteltaviksi ratkaisumalleiksi selkiintyi täyttö- ja rinneratkaisumalleja vertailemalla vaihtoehtoja, jotka ovat yhdistelmiä rinne- ja täyttöratkaisuista. Lisäksi vertailuun on otettu Laajasalon ostoskeskuksen kaavan liikennejärjestely sekä nykytilanne vähäisin lisäyksin.

Kaikkina näissä esimerkeissä liikenneverkkoratkaisumahdollisuudet lisäävät vaihtoehtojen määrää. Yhteensä tarkasteltavia, uusia esimerkkiratkaisuja löytyi viisi (5) kappaletta kahden "nykytilanteen ratkaisun" rinnalle, yhteensä siis seitsemän erilaista ratkaisumallia.

Yhteistä esimerkeille on, että mahdollisissa ratkaisuissa maaston tasoerot on pyritty järjestämään rakentamisen avulla ja Laajasalontien osittaisilla täytöillä. Tällöin katu kulkee ajoittain muuta ympäristöä alempana, ajoittain tasossa, ja rakentamisvyöhyke sovitaa maaston tasoerot.

Viherkansiratkaisu rajattiin pois esimerkeistä. Viherkansiratkaisulla osa Laajasalontiestä voitaisiin kattaa ja rakentaminen tuoda kannen reunalle. Koska Laajasalon virkistysalueiden määrä on runsas, ei viherkansiratkaisun voi katsoa tuovan lisäarvoa virkistystä ajatellen. Ratkaisu on erittäin kallis ja kaupunkirakenteen tiivistäminen sekä tien jakavan vaikutuksen vähentäminen ilman kansiratkaisuakin on mahdollista. Edellä mainituista syistä johtuen viherkansiratkaisua ei tarkasteltu lähemmin.

Alla: Laajasalontien melu 2012, Lden.  
Tiedot: Paikkatietovipunen Hki



# Esimerkkiratkaisut

## Liikenneverkot ja maankäyttö

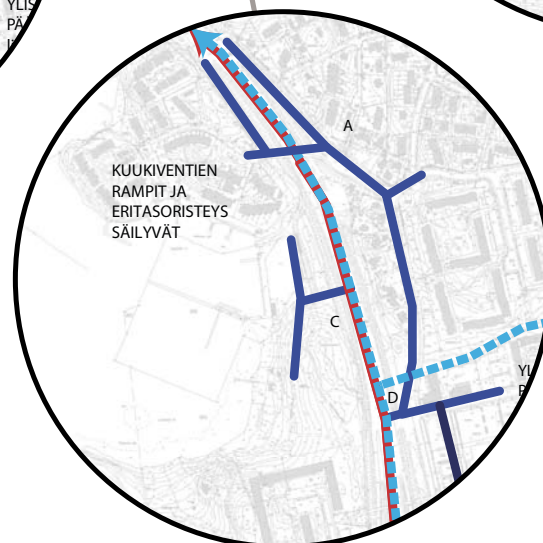
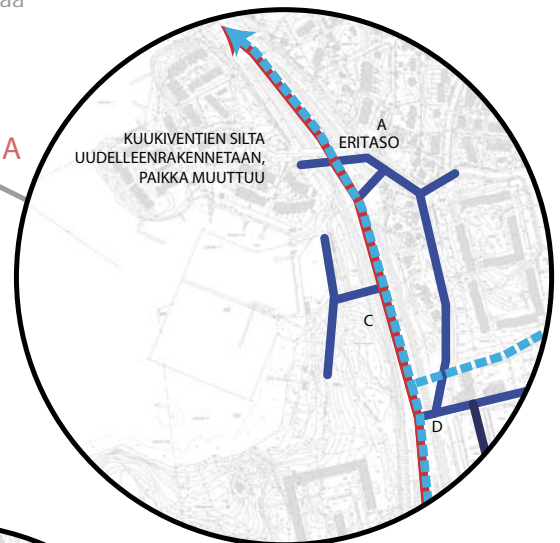
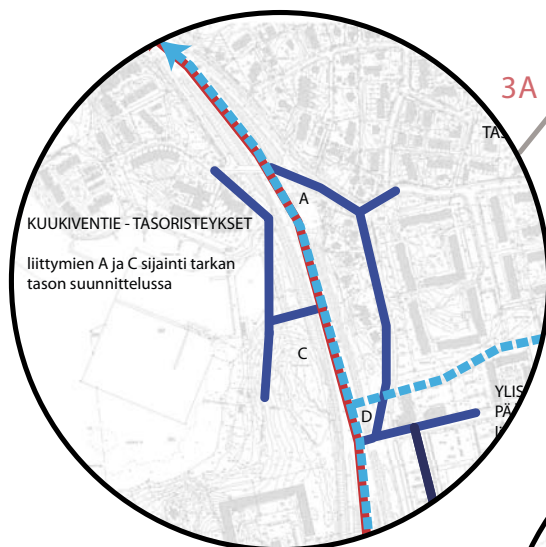
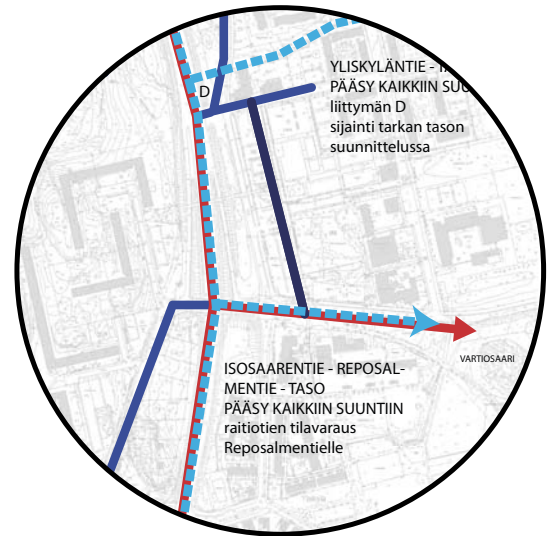
Maankäyttö ja liikenneverkkoesimerkkejä on yhteensä viisi nykytilanteen ja kaavan havainnekuvan ratkaisun lisäksi.

## Liittymäjärjestelyt

Liikekeskuksen eteläistä risteystä tutkitaan tasoristeyksenä jokaisessa esimerkissä. Kuukiventien nykyisen eritasoristeyksen kohdalla mahdollisia ratkaisuja on kolme; nykyisten ramppien ja sillan säilyttäminen ennallaan (esimerkki 4), risteuksen muuttaminen tasoristeykseksi (esimerkit 3A ja 3B) sekä uusi silta uudella rampilla (nykyisen sillan purkaminen) (esimerkit 5A ja 5B).

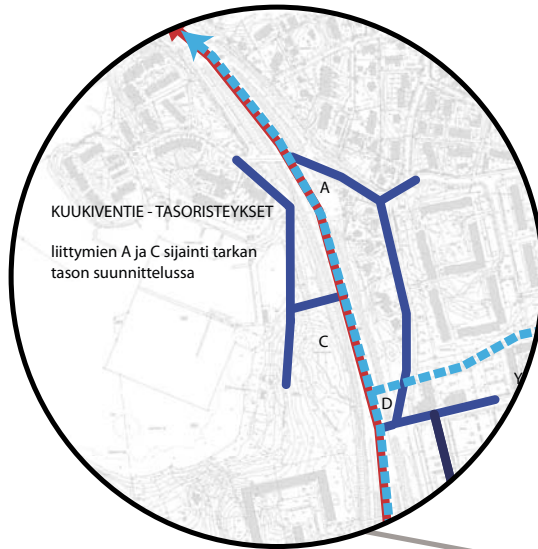
Oikealla: Liikekeskuksen eteläistä risteystä tutkitaan muutettavaksi tasoristeykseksi kaikissa ratkaisuesimerkeissä.  
Ksv T Kuusisto

Alla: Kuukiventien alueen liittymä voidaan järjestellä kolmella tavalla: risteys voidaan muuttaa tasoristeykseksi (3A), se voidaan säilyttää rampeineen ennallaan (4), tai se voidaan purkaa ja uudelleenrakentaa nykyistä tilankäyttöä tehokkaammin (5A).  
Ksv T Kuusisto

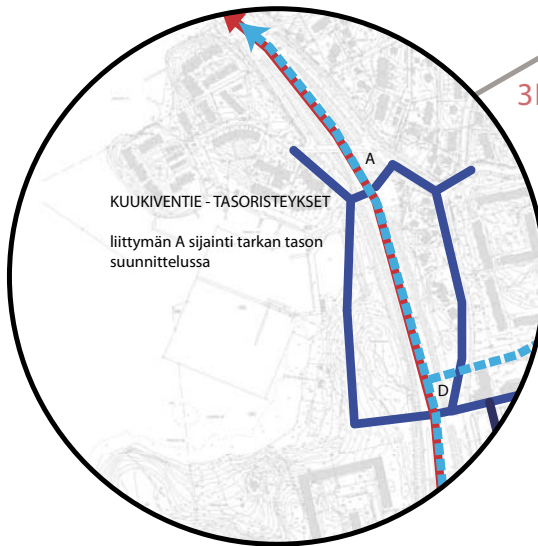


## Yliskylänlahden alueen liittymä- ja liikennejärjestelyt

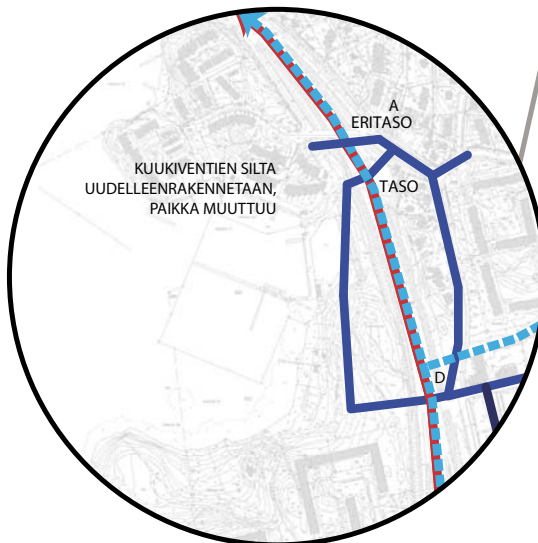
Edellisten lisäksi Yliskylänlahden uuden asuinalueen liikennejärjestelyt lisäävät esimerkkien määrää. Ratkaisumahdollisuuksia on kaksi: T-risteyksellä Laajasalon kaupunkibulevardiin liittyvä ratkaisu (A) tai kahden X-risteyksen ja Yliskylänlahden alueen läpi johtavan rinnakkaiskadun ratkaisu (B).



3A



3B



5B

Vasemmalla: Yliskylänlahden uuden asuinalueen liikennejärjestelyt voi ratkaista T-liittymällä (3A) tai alueen läpi kulkevalla rinnakkaiskadulla ja kahdella X-liittymällä Laajasalon tielle (3B ja 5B).  
Ksv T Kuusisto

Liikenneverkko ratkaisut on kuvattu tarkemmin seuraavalla aukeamalla.

## Liikenneverkkoratkaisut

Tutkituissa liikenneverkoissa on eroja lähinnä Laajasalon ostoskeskuksesta pohjoiseen sijaitsevalla alueella Laajasalon sillalle asti.

Liikekeskuksen eteläisen liittymän, Reposalmentien liittymän muuttaminen tasoon on liikenteellisesti ja kaupunkikuvallisesti nähty hyvänä vaihtoehtona. Sitä perustelee keskeinen sijainti jalankulkupainotteisessa Laajasalon keskuksesta sekä yhteydet Laajasalontien varrella kulkevalle baanaverkolle ja Laajasalontien joukkoliikennepysäkeille. Raitiovaunupysäkkien ja bussipysäkkien vaihtoyhteydet suunnitellaan nopeiksi ja sujuviksi. Ramppien poistaminen mahdollistaisi rakentamisen myös Laajasalontien länsipuolelle, palvelujen ja joukkoliikenteen pysäkkien välittömään läheisyyteen.

Reposalmentie on yhteys Laajasalontieltä Vartiosaaren alueelle ja ostoskeskukselle, kouluihin ja muihin palveluihin. Reposalmentien, Laajasalontien ja Isosaarentien liittymässä tutkitaan jalankulun ja pyöräilyn osalta myös mahdollisia eritasoratkaisuja, jotka tukisivat sujuvaa ja turvallista liikkumista. Reposalmentien liittymän suunnittelussa merkittävien muuttujia on mahdollinen raitiotielinjaus. Nykyisen eritasoratkaisun takia korkeuserot liittyvien katujen ja Laajasalontien välillä ovat suuret ja Laajasalontien tasausta joudutaan nostamaan sujuvan tasoliittymän rakentamiseksi. Tasausten nostamisesta on etua mahdollisten jalankulun ja pyöräilyn alikulun sovittamisessa liittymään.

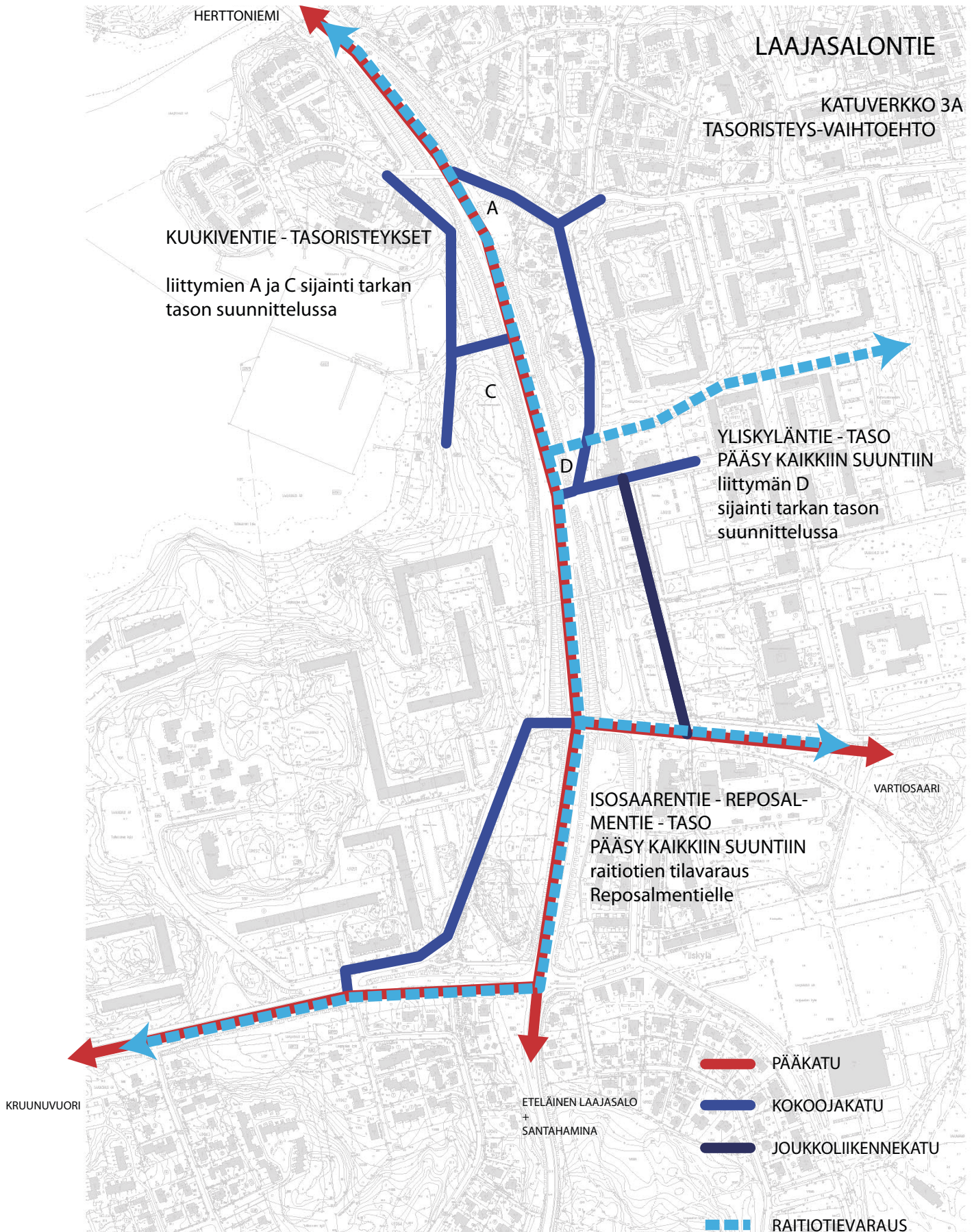
Toinen merkittävä kokonaisuus suunnittelualueella on Kuukiventien, Kuvernöörintien ja Yliskylänlahden liittyminen Laajasalontielle. Näissä yhteyksissä vaihtoehtoina on, joko yhdistää ne samaan liittymään tai erotella kahdeksi erilliseksi T-liittymäksi. Laajasalontie on myös tällä kohtaa nykyisin matalalla suhteessa liittyviin katuyhteyksiin. Sen tasausta joudutaan nostamaan, jotta liittymien toteuttaminen tasossa olisi mahdollista. Yliskylänlahden suuntaan korkeuserot kuitenkin ovat pienemmät. Vaihtoehtoisia verkkoratkaisuja on tässä kohdassa useita ja esitettyjen vaihtoehtojen yhdisteleminen mahdollista tarkemmassa suunnittelussa.

Edellä mainittujen lisäksi on myös tutkittu erilaisia vaihtoehtoja uuden liittymän lisäämiseksi liikekeskuksen pohjoispuolelle. Vaihtoehtoina olisi nelihaaraliittymä, josta olisi kulku myös Yliskylänlahdelle, sekä T-liittymä. T-liittymän voisi toteuttaa siten, että joka suuntaan kääntyminen on mahdollista, tai suuntaisliittymänä, mikä tarkoittaisi että liittymään voisi kääntyä etelän suunnasta tullessa ja vastaavasti liittymästä voisi kääntyä vain pohjoisen suuntaan. Suuntaisliittymä olisi Laajasalontien liikenteen sujuvuuden osalta parempi ratkaisu.

Koirasaarentien liittymään on tutkittu aiemmin turbokierto liittymää. Suunnittelussa on päädytty kuitenkin valo-ohjattuun liittymään. Liittymä on merkittävä erityisesti pyöräilyn ja joukkoliikenteen osalta. Myös Koirasaarentien autoliikennemäärä kasvaa Kruunuvuoren rannan alueen rakentuessa merkittävästi ja liittymäjärjestelyt suunnitellaan huomioiden nämä liikennemäärät. Raitiotien linjaus kääntyy Koirasaarentieltä Laajasalontielle, mikä määrittelee osaltaan liittymän suunnittelua. Linjaus suunnitellaan omalle ajoradalleen. Myös Herttoniemen suuntaan kulkeva liityntäbussiliikenne kulkee tämän liittymän kautta. Koirasaarentien ja Laajasalontien liittymä on myös pyöräilyn baanayhteyksien solmukohta. Jatkosuunnittelussa tutkitaan tarkemmin millaisilla ratkaisuilla pyöräiliikenne ohjataan Koirasaarentien pyöräkaistoilta Vartiosaaren suuntaan ja Laajasalontielle sujuvasti ja turvallisesti.

Oikealla: Ratkaisuesimerkki 3A:n mukainen liikenneverkko. Ksv T Kuusisto





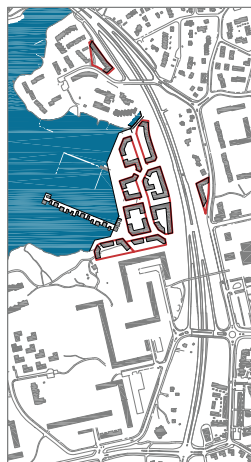
## Maankäytön tarkastelut

Maankäytön tarkasteluissa uudet liikenneverkot yhteensovitettiin rakennettavan maan kanssa ja päinvastoin. Uusien esimerkkien maankäytön mahdollisuuksissa oli vain vähäisiä eroja. Sen sijaan vertailun vuoksi mukana olleet esimerkit "Nykytilanne +" (0+) sekä "Liikekeskuksen kaavan havainnekuvan liikennejärjestely +" (1) mahdollistavat maankäyttöä vain puolet uusien esimerkkien määrästä.

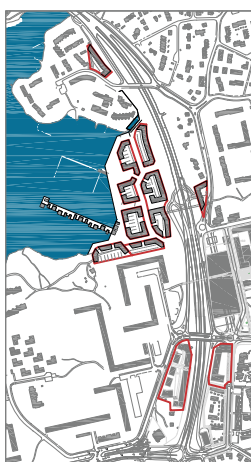
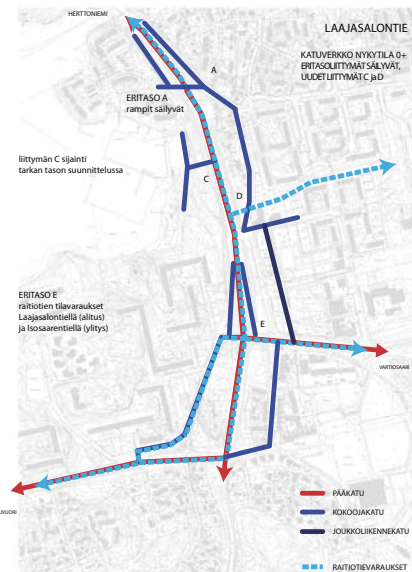
Tällä aukeamilla olevissa kuvissa näkyvät kaikkien vertailtujen esimerkkien maankäytön tunnusluvut. Esimerkkien "Nykytila +" ja "Kaavan havainnekuvan ratkaisu +" -esimerkeissä mahdollistuvaa rakennusoikeutta ei ole tarkasteltu. Sen sijaan rakennettava maa-ala on esitetty viereisen sivun kuvissa.

Tässä selvityksessä tarkemmin esiteltynä esimerkkinä käytetty liikenne- ja maankäyttöratkaisu 3A mahdollisti tonttimaata noin 63 000 m<sup>2</sup> ja rakennusoikeutta noin 121 000 k-m<sup>2</sup>, mikä on muita esimerkkejä enemmän.

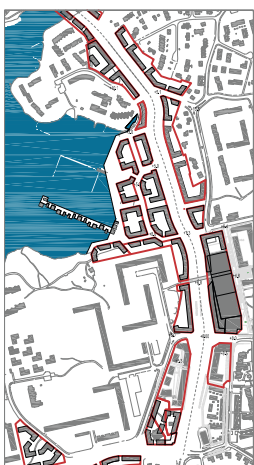
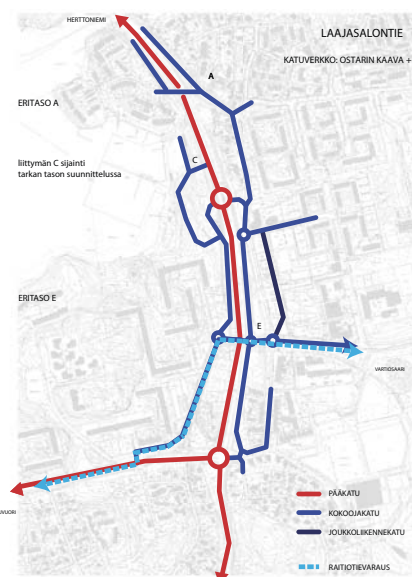
Kuvat: "Nykytila + (0+)," "Kaavan havainnekuvan ratkaisu + (1)" sekä uusien ratkaisuesimerkkien (3A, 3B, 4, 5A ja 5B) mahdollistama maankäyttö. Ksv P Erling, T Kuusisto



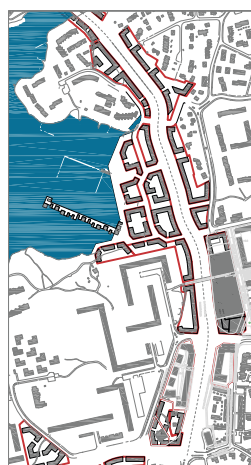
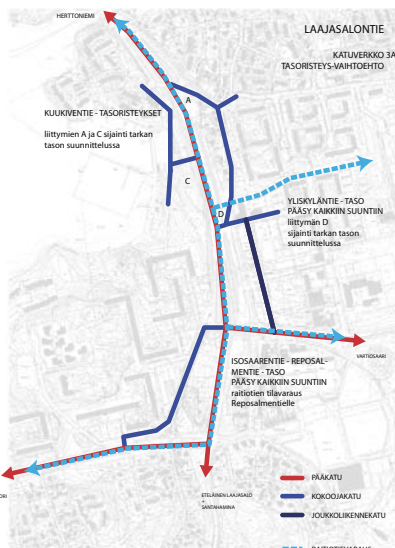
**0+**  
30 000 m<sup>2</sup>



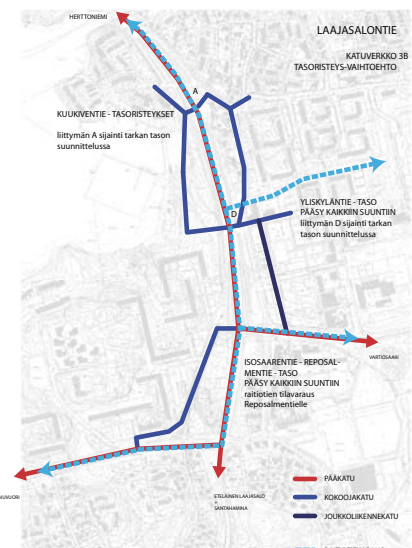
**1+**  
29 000 m<sup>2</sup>



**3A**  
63 000 m<sup>2</sup>  
121 000 k-m<sup>2</sup>



**3B**  
63 000 m<sup>2</sup>  
115 000 k-m<sup>2</sup>



Ratkaisujen lyhyet kuvaukset

0+ Nykytilanne vähäisin liittymälisäyksin.

1 **KAAVA+** Laajasalon ostoskeskuksen kaavan havainnekuvan liikennejärjestely vähäisin liittymälisäyksin.

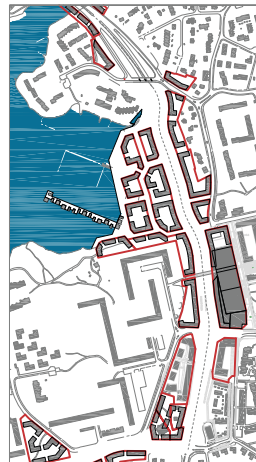
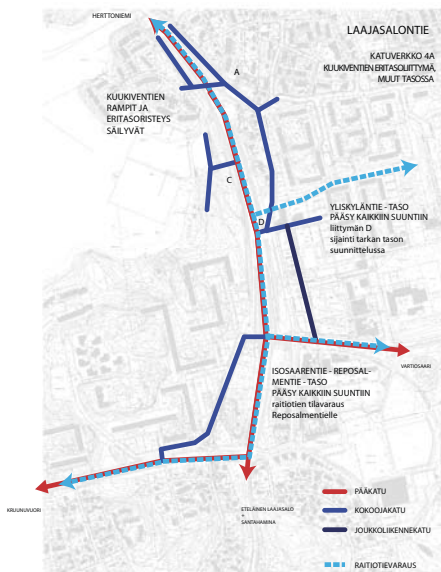
3A Eritasoristeykset on muutettu tasoristeyksiksi ja Laajasalontielle on avattu kolme T-risteys -liittymää Yliskylässä.

3B Eritasoristeykset on muutettu tasoristeyksiksi. Laajasalontielle liittyy kaksi uutta X-risteystä liikekeskuksen pohjoispuolella.

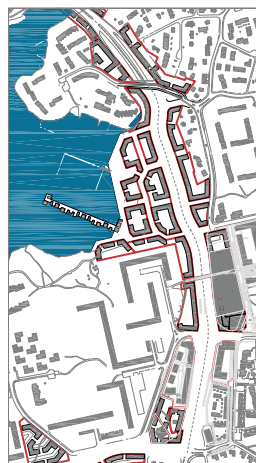
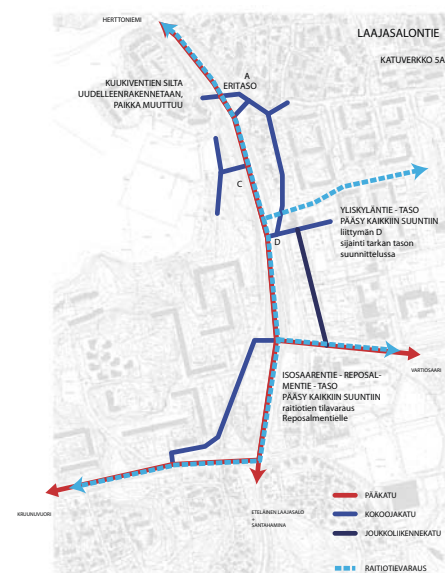
4 Kuukiventien silta ramppeineen säilyy. Liikekeskuksen eteläpuolinen risteys on tasossa. Kaksi uutta T-risteystä liittyy Laajasalontiehen liikekeskuksen pohjoispuolella.

5A Kuukiventien silta uusitaan, sen sijaintia ja korkeusasemia tarkistetaan. Nykyiset rampit ja silta on purettu. Kolme uutta T-risteystä liittyy Laajasalontiehen liikekeskuksen pohjoispuolella, eteläpuolinen risteys on tasossa.

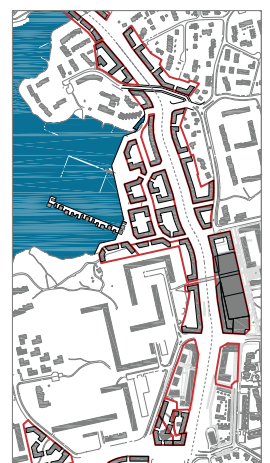
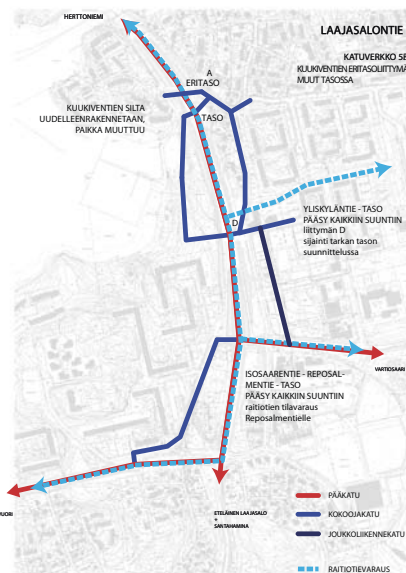
5B Kuukiventien silta uusitaan, sijainti ja korkeusasema tarkistetaan. Nykyiset rampit ja silta on purettu. Kaksi uutta X-risteystä liittyy Laajasalontiehen ostoskeskuksen pohjoispuolella. Liikekeskuksen eteläpuolinen risteys on tasossa.



4  
52 000 m<sup>2</sup>  
93 000 k-m<sup>2</sup>



5A  
63 000 m<sup>2</sup>  
112 000 k-m<sup>2</sup>



5B  
63 000 m<sup>2</sup>  
112 000 k-m<sup>2</sup>

## Ratkaisujen vertailu

Selvityksessä vertailtiin rakennettavan maan suhdetta liikenteen viemään tilaan. Nämä tekijät yhdessä muodostavat hyvän maankäytön ja asumisen yhteen sovittavan esimerkin. Kunkin liikenneverkon toimivuus tarkasteltiin liittymäkohtaisesti. Lopuksi laskettiin jatkosuunnitteluun sopivien esimerkkien investointikustannukset. Joka vaiheessa tuloksia vertailtiin ja sopivat esimerkit valittiin jatkotarkasteluun.

## Maankäyttövertailu

Liikenneverkkojen ja maankäytön suunnitelmat tehtiin rinnakkain. Maankäyttötarkastelussa selvitettiin kuhunkin liikenneverkkoesimerkkiin sovitettu maankäyttö.

Tässä vaiheessa nykytilanne sekä ostoskeskuksen kaavan mukainen ratkaisu näyttäytyivät kaupunkibulevardiratkaisuja huomattavasti tehottomimpina: Rakennettava maapinta-ala oli puolet kaupunkibulevardiesimerkkien mahdollistamasta rakentamiseen hyödynnettävästä maapinta-alasta. Tuloksen seurauksena 0 ja 1 -esimerkit suljettiin pois jatkotarkastelusta.

## Liikenneverkot

**Uusia liikenneverkkovaihtoehtoja** löytyi yhteensä viisi. Ne **vertailtiin keskenään** kuormittamalla liikenneennusteen mukaisella määrällä (liittymäkohtainen Synchro-tarkastelu). Vertailun vuoksi mallinnettiin myös nykytilanne sekä ostoskeskuksen havainnekuvan liikenneverkko uusin asukasmäärin (EMME-tarkastelu).

Vaihtoehtoisissa liikenneverkoissa havaitut erot liikenteen sujuvuuteen ovat simulointien perusteella pieniä. Liikenne tulee ruuhkautumaan, jos ennusteen liikennemäärät toteutuvat. Tavoitteena on kuitenkin ohjata kasvu mahdollisimman tehokkaasti kestäviin liikennemuotoihin. Jatkosuunnitteluun valittava verkko tulee tukea turvallista ja kestävästä liikkumista Laajasalossa ja Laajasalosta muualle kohdistuvilla matkoilla.

**Verkoilla ei ollut toisiinsa nähden huomattavia eroja**, joten liikenneverkko ei yksinään antanut vahvaa suuntaa sille, mikä esimerkkiratkaisuista olisi sopivin jatkosuunnittelun pohjaksi. Yhteenvetona voidaan sanoa, että malli on todella pahasti ruuhkautunut, mutta **esimerkit eivät eroa tämän osalta juurikaan toisistaan**.

## Liikenteen sujuvuus ja liikennemäärät

Autoliikenteen määristä on tehty ennuste vuoteen 2035. Tässä on huomioitu Vartiosaareen suunnitellun maankäytön tuottama liikenne, Kruunuvuoren rannan tuottama liikenne sekä vanhan Laajasaloon täydennysrakentamisen tuottama, arvioitu liikenne nykyisten liikenteen määrien lisäksi.

Liikenneverkon toimivuutta on tutkittu tarkemmin simuloinneilla. Simuloinneilla pyrittiin tutkimaan eri vaihtoehtojen eroja liikenteen sujuvuuden osalta. Mallissa oli mukana Laajasalontie välillä Laajasalonsilta - Koirasaarentien liittymä.

Ennustetuilla liikennemäärillä Laajasalontie ruuhkautuu sekä iltahuipputunnin että aamuhuipputunnin aikana. Iltahuipputunnin aikana tutkitulle verkolle saapuu pohjoisesta kahta kaistaa noin 3500 ajon./h. Yhden kaistan välityskyky ilman liikennevalo-ohjausta ja toisaalta myös Herttoniemen valo-ohjatut liittymät tasoittavat kuitenkin Laajasalontieellä liikenteen sujuvuutta, joten mallin oletettu liikennekuormitus voi olla todellisuudessa pienempi. Tärkeässä osassa sujuvuuden suhteen ovat pääsuuntaan nähden vasemmalle kääntyvät liikennevirrat sekä jalankulun ylitykset Laajasalontieellä. Aamuhuipputunnin tilanne on hyvin samankaltainen iltahuipputunnin aikana.

Kaikissa tutkituissa vaihtoehtoisissa pullonkauloja ovat Reposalmentien ja Koirasaarentien liittymät. Suojateiden poisto helpottaisi huomattavasti valo-ohjauksen suunnittelua, kun suojatien yli kääntyviä kaistoja on kaksi tai enemmän. Tällöin jalankulun ja pyöräilyn ylitykset voisi järjestää myös ali- tai ylikulkuina. Yksityiskohtaiset ratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Nykytilanteen mukainen liikenneverkko sekä ostoskeskuksen kaavan havainnekuvan mukainen verkko siirsivät ruuhkautuvat pisteet Herttoniemeeseen. Kaupunkibulevardin liikenneverkoissa ruuhkautumispaikat sijaitsivat sekä bulevardin liittymissä, että Herttoniemessä. Ruuhkautumista aiheuttaa lisääntyvän asukasmäärän tuottama liikkuminen, ei bulevardisointi.

## Investointikustannukset - vertailu

Laajasalontien kaupunkibulevardin käyttöaloustarkastelut sekä ympäristövaikutusten arviointi tehdään osana koko yleiskaavan tarkastelua. Tässä työssä tarkasteltiin selvityksen mukaisen kokonaisuuden investointikustannukset sekä maanarvon nousu. Investointikustannusten vertailuun valittiin vaihtoehdot 3A, 3B, 4 ja 5A. Esimerkkien liikenneverkon ratkaisut erosivat mainittavasti toisistaan ja niiden maankäyttötarkastelut hyvin samankaltaisia.

**Investointikustannuksiltaan eri liikenneverkkoesimerkit eroavat vähäisesti toisistaan, ja niiden perusteella ratkaisua ei ole tarkoituksenmukaista tehdä.** Eri maankäyttömallien vaatimat liikenneverkoratkaisut noudattavat pääperiaatteeltaan kerrosalaan suhteutettua vähäistä kokoojakatujen sekä nykyisiin teknisiin verkostoihin liitettävää lisärakentamista. Laajasalontielle esitetyt uudet risteysjärjestelyt, nykyisiin siltoihin mahdollisesti kohdistuvat korjaustoimenpiteet sekä uudet siltaratkaisut ovat esitetyissä maankäyttömalleissa kustannuseroiltaan toisiinsa nähden kuitenkin vähäisiä.

Liikenneverkoratkaisut sekä alueelle esitetyt uudet maankäyttömallit edellyttävät nykyisten teknisen huollon verkostojen johtosiirtoja sekä uudelleenjärjestelyjä, jotka on kustannusarvioissa arvioitu ilman tietoliikenne- ja sähkökaapeleiden siirtokustannuksia. Laajasalontielle kohdistuviin kustannuksiin on lähtökohtana ollut raitiovaunuliikenteen vaatima tilavarauksen sekä raitiovaunuliikenteen sekä katurakentamisen vaatimat johtosiirrot.

Kustannusarviossa ei ole huomioitu alueen maankäyttömallien yleistasausten muutoksia, mahdollisia pysäköintilaitosratkaisuja eikä uuden maankäytön vaatimia teknisen huollon verkostoja. Lähtökohtaisesti pysäköinti tulee ratkaista tonttikohtaisesti, ellei ole taloudellisesti perusteltua rakentaa alueellisesti keskitettyä pysäköintilaitosta.

Investointikustannukset ja rakennusoikeudesta syntyvät tulot yhdessä tarkasteltuina **Laajasalontien kaupunkibulevardihanke on kannattava**. Laajasalon kaupunkibulevardin toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia ilman arvonlisäveroa arviolta 10-15 Me. Kaupunkibulevardin yhteyteen suunnittelulla mahdollistettava rakennusoikeus tuo noin 72 Me maanarvonnousun, mikä kattaa kustannukset. Laajasalon kaupunkibulevardi on kustannuksiltaan kaupungille positiivinen.

## Johtopäätökset

Laajasalontien mahdollinen bulevardisointi näyttäytyy kannattavana hankkeena monesta näkökulmasta tarkasteltuna.

Kaupunkikuvallisesti urbaanin bulevardin merkitys on positiivinen tilanteessa, jossa kaupunki kasvaa ja tiivistyy, ja jossa uusia alueita rakentamiselle pyritään löytämään mahdollisimman paljon nykyisen rakenteen yhteydestä. Laajasalon keskusta ja Laajasalontien vyöhyke eheytyvät ja alue on nykyistä saavutettavampi. Aluetta risteävät kadut ja ensimmäisten kerrosten mahdollisuudet liiketoiminnan ja muun aluetta aktivoivan käytön tarkoituksiin lisäävät alueen toiminnallisuutta ja elinvoimaisuutta.

Laajasalontien muuttaminen kaupunkibulevardiksi tehostaa maankäytön mahdollisuuksia. Mahdollinen rakennettava maapinta-ala kaksinkertaistuu bulevardisoinnin seurauksena. Liikennealueen tila taas vähenee samalla kun sen käyttö monipuolistuu. Joukkoliikenne, kävely ja pyöräily monipuolistavat Laajasalontien liikkumismuotoja nykyisestä sekä ohjaavat liikkumista kestäviin liikennemuotoihin.

Mikäli ennustettu liikennemäärä Laajasalontielle toteutuu, liikenne ruuhkautuu aamu - ja iltahuippuntien aikoina kaikissa selvityksissä liikenneverkkoesimerkeissä mukaan lukien nykytilanne ja ostoskeskuksen kaavan havainnekuvan mukainen järjestely. Selvityksissä liikenneverkoissa on vain vähäisiä eroja. Mahdollisen kaupunkibulevardin suunnittelupäätöksiä ei ole välttämätöntä tehdä erityisesti tai yksin tästä näkökulmasta.

Investointikustannukset ja maanarvonnousu tarkasteltuina Laajasalontien kaupunkibulevardi näyttäytyy kaupungille taloudellisesti positiivisena. Laajasalontien muuttaminen kaupunkibulevardiksi on tästä näkökulmasta houkutteleva hankemahdollisuus.

Helsingin kaupungin Kaupunginvaltuusto on Laajasalon ostoskeskuksen kaavan (nro 11743) hyväksyessään katsonut "...että tulisi selvittää mahdollisuudet kaava-alueen kehittämiseksi kaupunkikuvallisesti keskustamaisemmaksi ja kaupunkimaisemmaksi mm. tehostamalla maankäyttöä erityisesti liikennejärjestelyiden ja asumisen osalta." Selvitystyön myötä ja siinä selvitettyjen seikkojen valossa hahmottunut vastaus ponteen on kaupunkibulevardiajatus puoltava. Vertailun tulokset on koottu seuraavassa matriisissa.

<b>LAAJASALONTIEN KAUPUNKIBULEVARDI -SELVITYS</b>			
<b>ESIMERKIT</b>	<b>0+ NYKYTILA+ SISÄLTÄEN UUDEN LIIKEKESKUKSEN JA NYKYISEN LIIKENNÄJÄRJESTELYN + T-LIITTYMÄN YLISKYLÄNLAHDEN ALUEELLE</b>	<b>1 OSTARIN KAAVAN HAVAINNEKUVA</b>	<b>3A RISTEYKSET TASOSSA, T-RISTEYS YLISKYLÄNLAHDELLE</b>
<b>RAKENNUSMAATA / RAKENNUSOIKEUTTA (ARVIO)</b>	30 000 m2 korttelimaata	29 000 m2 korttelimaata	63 000 m2 korttelimaata / 121 000 k-m2 rakennusoikeutta
<b>KAUPUNKIKUVA/ FYYSINEN YMPÄRISTÖ</b>	Estevaikutus, jakaa Yliskylän kahtia.  Kaupunkikuvallisesti esikaupunkien reuna-alueille ominainen luonne. Katutilan leveys ei ole tyypillistä keskustamaista tiivistä kaupunkiympäristöä.	Ratkaisu lisää liikennealuetta nykyisestä. Maankäyttö ei pääosin muuta kaupunkikuvaa nykyisestä. Kaava lisää paikoin täydennysrakentamisen määrää.  Uusilla asuinkortteleilla on edellytyksiä luoda hyvää kaupunkikuvaa ja parantaa sitä. Liikekeskus avautuu pääosin vain itään, suunnitellulle Yliskylän Puistotielle.	Kaupunkimainen puistokatu eheyttää ja yhdistää parhaimmillaan Yliskylän itä- ja länsipuolia. Ratkaisussa kaupunkirakenne tiivistyy etelä- ja pohjoissuunnassa sekä itä- ja länsisuunnassa.  Kaupunkipuistokatu on kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle sopiva ympäristö. Se parantaa kaupunkikuvaa, tiivistää kaupunkirakennetta, luo yhtenäistä katutilaa, luo edellytyksiä palvelutason merkittäväle nousulle ja kestäville kulkumuodoille.
<b>ELINVOIMAISUUS</b>	Laajasalontien kaupunkirakenne ei muutu. Uusi liikekeskus lisää palvelu- ja liiketoimintamahdollisuuksia.  Uudella liikekeskuksella on edellytyksiä kehittää palveluita ja yritystoimintaa nykyisestä ja säilyttää ne Laajasalossa. Tämä vahvistaa paikallisidentiteettiä ja keskuksen vetovoimaisuutta, alueen toiminnallisuutta ja sen kehittymistä.  Järjestely ei tue rakentamisen, pysäkkien ym. sijoittamista Laajasalontien varteen.	Nykyinen kaupunkirakenne on Laajasalontien erottavan vaikutuksen vuoksi toiminnallisesti eriyttävää. Uusi liikekeskus turvaa ja lisää palvelu- ja liiketoimintamahdollisuuksia.  Laajasalontien säilyy moottoritieomaisen ja toiminnallisesti yksipuolisen ympäristönä. Suunniteltu Yliskylän Puistotie siihen väittömästi liittyvine asuinkortteleineen on hyvää ja houkuttelevaa kaupunkiympäristöä.	Katutason toiminnallisuuden edellytykset mahdollistuvat.  Uusi kaupunkirakenne on tiivistä ja korttelien rakennuspaikat sijaitsevat jalkakäytävien varsilla. Kaupunkipuistokadun varressa on kaupunkien keskusta-alueille ominaisesti luontevaa toimintojen sekoittumista.  Liittyessään sekä kaupunkipuistokatuun että Yliskylän Puistokatuun on uudella liikekeskuksella edellytykset kehittyä Laajasalon toiminnalliseksi keskuksiksi.
<b>KESTÄVÄ LIIKKUMINEN</b>	Ei tue kestävien liikennemuotojen kehittymistä Laajasalontielle. Joukkoliikenteen reitit ja vaihtopaikat rinnakkaisilla kaduilla. Pyöräily ja jalankulku rinnakkaisilla kaduilla. Laajasalontien ylitykset turvallisista.  Suorin reitti Laajasalontietä pitkin ainoastaan autoliikenteen käytössä. Myös autoliikenteen reitit etelän suunnasta Yliskylään hankalat.  Saaristoraitiotie edellyttäisi jokatapauksessa muutoksia katuun. Kaupunginhallituksen ponsi edellyttää muutoksia kaavan järjestelyihin asumisen ja liikenteen osalta.	Ei tue kestävien liikennemuotojen kehittymistä Laajasalontielle. Joukkoliikenteen reitit ja vaihtopaikat rinnakkaisilla kaduilla. Pyöräily ja jalankulku rinnakkaisilla kaduilla. Pyöräilyn verkko jäsentymätön.  Laajasalontien liittymien osalta ainoastaan Kuukiventie säilyy eritasona ja loppu liikenne kulkee Yliskylän pohjoispuolisen ja Koirasaarentien turbokiertoliittymien kautta. Liikenne ratkaisu ei vähennä Laajasalontien estevaikutusta. Suorin reitti ainoastaan autoliikenteen käytössä.  Saaristoraitiotie edellyttäisi jokatapauksessa muutoksia katuun. Kaupunginhallituksen ponsi edellyttää muutoksia kaavan järjestelyihin asumisen ja liikenteen osalta.	Tukee kestävästä liikkumisesta. Kaupunkimainen ratkaisu, jossa liikkuminen ja rakentaminen muodostavat yhdessä kokonaisuuden.  Mahdollistaa joukkoliikenteen monipuolistumisen pysäkkiratkaisuineen, kävelyn ja pyöräilyn sekä katutason palvelumahdollisuudet.  Yksi liittymä Yliskylänlahdelle keskittää ajoneuvoliikenteen tähän risteykseen, muissa kohdissa mahdollisuus ratkaista risteyskäsiä jalankulun ja pyöräilyn käyttöön.
<b>LIIKENTEEN KUORMITUKSET</b>	Liikenne ruuhkautuu. Liikennevalot Herttoniemessä pysäyttävät ensimmäisen kerran Laajasalosta pois päin ajettaessa. Ruuhkautuminen vaikuttaa Koirasaarentien risteykseen asti.  Asukasmäärä ja palvelut Laajasalossa lisääntyvät ja autoliikenteen kasvu vaatii muutoksia nykyisiin liikennejärjestelyihin, jotta sujuvuutta voidaan parantaa.  Saaristoraitiotie edellyttää katutilajärjestelyjä.	Liikenne ruuhkautuu. Liikennevalot Herttoniemessä pysäyttävät ensimmäisen kerran Laajasalosta pois päin ajettaessa. Ruuhkautuminen vaikuttaa Koirasaarentien risteykseen asti.  Liittymät pääosin tasossa, osa liikenteen kuormituksesta kulkee rinnakkaiskaduilla ja näin ollen helpottaa Laajasalontien kuormitusta.	Liikenne ruuhkautuu. Kaupunkibulevardin risteykset jakavat ruuhkaa tasaisesti koko kadun pituudelle. Joukkoliikenteen kehittämiselle ja monipuolistamiselle syntyy tarvetta asukasmäärän kasvaessa.  Tasoliittymien suuri määrä heikentää sujuvuutta, mutta toisaalta tasoitaa liikenteen kuormitusta verkolla. Sujuvuutta voitaisiin parantaa rakentamalla osa T-liittymistä suuntaisliittyminä. Kasvun ohjaaminen kestäviin liikennemuotoihin on tärkeää.
<b>PONSI</b>	Ponsi edellyttää tarkasteluja asumisen ja liikenteen osalta kaupunkimaisemmaksi.	Ponsi edellyttää tarkasteluja asumisen ja liikenteen osalta kaupunkimaisemmaksi.	Vastaa pontteen lisäämällä asumisen määrää sekä kaupunkimaisen katujärjestelyin.
<b>INVESTOINTIKUSTANNUKSET</b>	Ei laskettu. Maan arvonnousu arviolta noin 35 M euroa	Ei laskettu. Maan arvonnousu arviolta noin 35 M euroa.	10-15 M euroa investointikustannuksia. Sijoitettu olemassaolevan infran läheisyyteen. Maanarvonnousu noin 70 M euroa kattaa kustannukset.
<b>"SUMMA"</b>	<b>-6</b>	<b>-4</b>	<b>6</b>

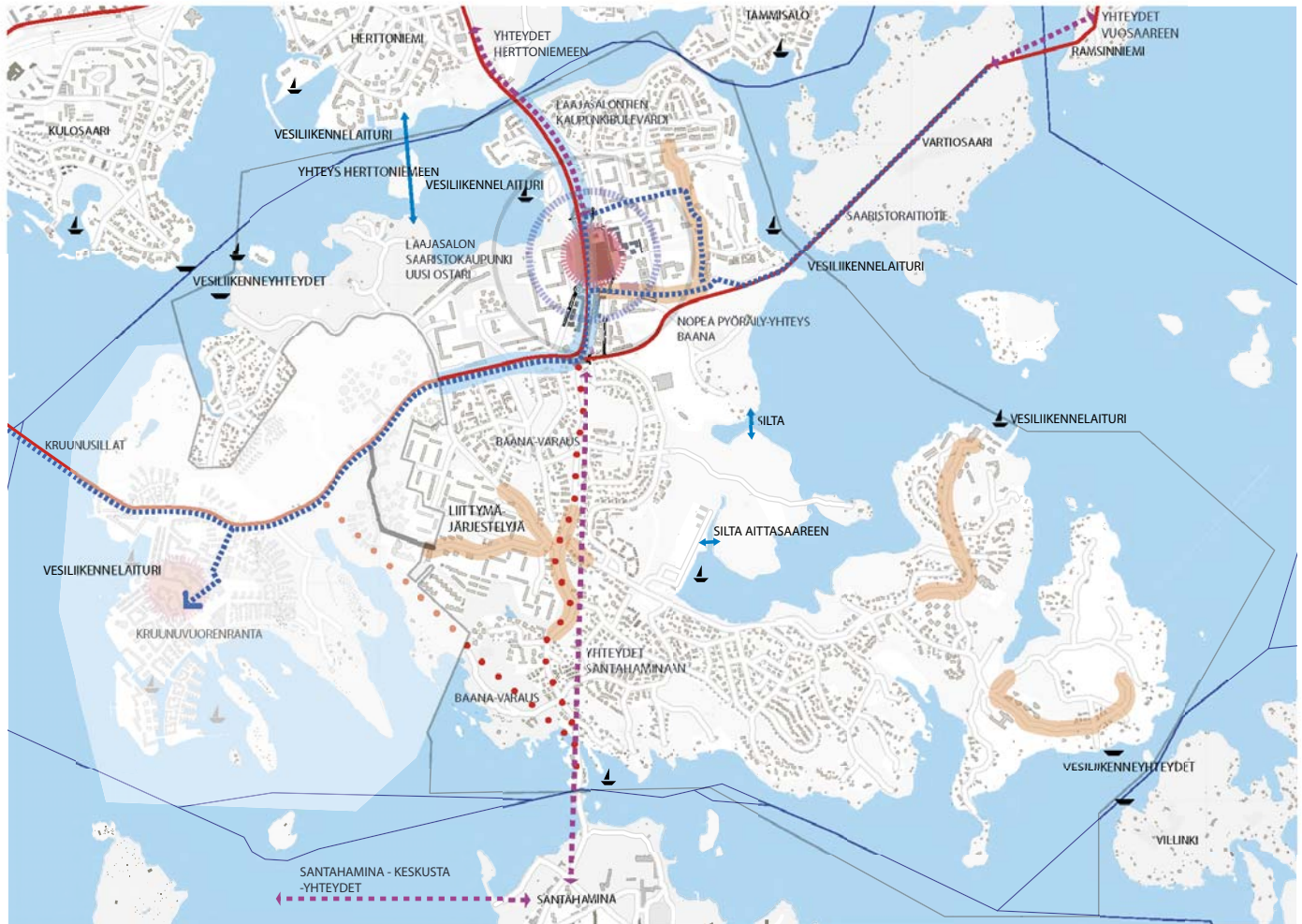
<b>RAKENNUSMAATA/RAKENNUOIKEUTTA</b>	Rakentamiseen/Asumiseen hyödynnettävä maapinta-ala liikenneverkon kanssa sovitettuna, sama aluerajaus
<b>KAUPUNKIKUVA/FYYSINEN YMPÄRISTÖ</b>	Ei-laskettavat ominaisuudet; rakenteellinen eheys, kaupunginosan ilmapääri, esteettisyys, koettava laatu jne.
<b>LIIKENTEEN KUORMITUKSET</b>	EMME- ja Synchro-tarkastelut
<b>KESTÄVÄ LIIKKUMINEN</b>	Turvallisuus, esteettömyys, sujuvuus, kestävien kulkumuotojen näkökulma ja jalankulkijan näkökulma, vaihdot
<b>ELINVOIMAISUUS</b>	Keskustan toimivuus, palvelut, saavutettavuus, elinkeinoelämän kehitysmahdollisuudet, toiminnallinen eheys
<b>PONSI</b>	Suhtautuminen kaupunginhallituksen pontteen
<b>INVESTOINTIKUSTANNUKSET</b>	Teknisen huollon johtosirrot, uudelleenjärjestelyt (ei tietoliikenne- ja sähkökaapeleiden siirtokustannuksia), kadun tilavaraukset (ei yleistasauksia), risteysjärjestelyt, siltojen huolto, purku tai uuden rakentaminen

3B RISTEYKSET TASOSSA, KAKSI LIITTYMÄÄ YLISKYLÄNLAHDELLE (RINNAKKAISKATU)	4 KUUKIVENTIENTIEN SILTA JA RAMPIT SÄILYVÄT	5A KUUKIVENTIENTIEN SILTA KORVATAAN UUEDELLA, T-RISTEYS YLISKYLÄNLAHDELLE	5B KUUKIVENTIENTIEN SILTA KORVATAAN UUEDELLA, KAKSI X-LIITTYMÄÄ YLISKYLÄNLAHDELLE (RINNAKKAISKATU)
63 000 m2 korttelimaata / 115 000 k-m2 rakennusoikeutta	52 000 m2 korttelimaata / 93 000 k-m2 rakennusoikeutta	63 000 m2 korttelimaata / 112 000 k-m2 rakennusoikeutta	62 000 m2 korttelimaata / 112 000 k-m2 rakennusoikeutta
Kaupunkimainen puistokatu eheyttää ja yhdistää parhaimmillaan Yliskylän itä- ja länsipuolia. Ratkaisusakaupunkirakenne tiivistyy etelä- ja pohjoissuunnassa sekä itä- ja länsisuunnassa.  Kaupunkipuistokatu on kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle sopiva ympäristö. Se parantaa kaupunkikuvaa, tiivistää kaupunkirakennetta, luo yhtenäistä katutilaa, luo edellytyksiä palvelutason merkittäville nousulle ja kestäville kulkumuodoille.	Yhdistelmä kaupunkimaista ja nykyistä rakennetta. Muuttaa kaupunkikuvaa pääosin liikekeskuksen tuntumassa.  Asukasmäärän, toimintojen ja toiminnallisuuden lisäksi sekä palvelujen tarpeen lisäksi kehittävät kaupunkikuvaa, jolloin tätä ratkaisua laajemman alueen suunnittelu kaupunkipuistotien ympärille olisi hyvä ratkaisu. Pääosin kuten 3A/B, mutta kaupunkipuistokadun osuus on lyhyempi.	Uudella sillalla parhaimmillaan mahdollistetaan kaupunkimainen katutila ja siltaratkaisu yhdessä.  Poikkeaa Kuukiventien alueen kohdalla tasonisteyksesimerkeistä (3A/B). Oleellisenä erona kaupunkiympäristölle epätyypillinen autosilta. Kuukiventien uudelta sillalta laskeutuva uusi ramppi vähentää rakentamismahdollisuuksia.	Uudella sillalla parhaimmillaan mahdollistetaan kaupunkimainen katutila ja siltaratkaisu yhdessä.  Poikkeaa Kuukiventien alueen kohdalla tasonisteyksesimerkeistä (3A/B). Oleellisenä erona kaupunkiympäristölle epätyypillinen autosilta. Kuukiventien sillalta tulevan rampin kanssa muodostuva X-risteys on liihteellisesti haastava ratkaista.  Kuukiventien uudelta sillalta laskeutuva uusi ramppi vähentää rakentamismahdollisuuksia.
Katutason toiminnallisuuden edellytykset mahdollistuvat.  Uusi kaupunkirakenne on tiivistä ja kortteleiden rakennuspaikat sijaitsevat jalkakäytävien varsilla. Kaupunkipuistokadun varressa on kaupunkien keskusta-alueille ominaisesti luontevaa toimintojen sekoittumista.  Liittyessään sekä kaupunkipuistokatuun että Yliskylän Puistokatuun on uudella liikekeskuksella edellytykset kehittyä Laajasalon toiminnalliseksi keskuksiksi.  Tukee Yliskylänlahden alueen liiketoimintamahdollisuuksia.	Katutason toiminnallisuuden edellytykset mahdollistuvat.  Uusi kaupunkirakenne on tiivistä ja kortteleiden rakennuspaikat sijaitsevat jalkakäytävien varsilla. Kaupunkipuistokadun varressa on kaupunkien keskusta-alueille ominaisesti luontevaa toimintojen sekoittumista.  Liittyessään sekä kaupunkipuistokatuun että Yliskylän Puistokatuun on uudella liikekeskuksella edellytykset kehittyä Laajasalon toiminnalliseksi keskuksiksi. Toiminnallisuuden edellytykset muuttuvat pääosin vain liikekeskuksen tuntumassa.	Katutason toiminnallisuuden edellytykset mahdollistuvat.  Uusi kaupunkirakenne on tiivistä ja kortteleiden rakennuspaikat sijaitsevat jalkakäytävien varsilla. Kaupunkipuistokadun varressa on kaupunkien keskusta-alueille ominaisesti luontevaa toimintojen sekoittumista.  Liittyessään sekä kaupunkipuistokatuun että Yliskylän Puistokatuun on uudella liikekeskuksella edellytykset kehittyä Laajasalon toiminnalliseksi keskuksiksi.  Kuukiventien eritasoristeys vähentää hieman mahdollisuuksia tuoda rakentamista katutilan yhteyteen.	Katutason toiminnallisuuden edellytykset mahdollistuvat. Kaksi ajoneuvoristeystä Laajasalon tielle ja rinnakkaiskatu Yliskylänlahden alueella lisäävät toiminnallisia mahdollisuuksia.  Uusi kaupunkirakenne on tiivistä ja kortteleiden rakennuspaikat sijaitsevat jalkakäytävien varsilla. Kaupunkipuistokadun varressa on luontevaa toimintojen sekoittumista.  Liittyessään sekä kaupunkipuistokatuun että Yliskylän Puistokatuun on uudella liikekeskuksella edellytykset kehittyä Laajasalon toiminnalliseksi keskuksiksi.  Kuukiventien eritasoristeys vähentää hieman mahdollisuuksia tuoda rakentamista katutilan yhteyteen.
Tukee kestävää liikkumista. Kaupunkimainen ratkaisu, jossa liikkuminen ja rakentaminen muodostavat yhdessä kokonaisuuden.  Mahdollistaa joukkoliikenteen monipuolistamisen pysäkkiratkaisuineen, kävelyn ja pyöräilyn sekä katutason palvelumahdollisuudet.  Kaksi liittymää Yliskylänlahdelle lisäävät liikennettä Yliskylänlahden alueella, mikä tukisi liiketoiminnan sijoittumista rinnakkaiskadun varteen.	Tukee kestävää liikkumista. Pääosin kaupunkimainen ratkaisu, jossa liikkuminen ja rakentaminen muodostavat yhdessä kokonaisuuden.  Mahdollistaa joukkoliikenteen monipuolistamisen pysäkkiratkaisuineen, kävelyn ja pyöräilyn sekä katutason palvelumahdollisuudet. Kuukiventien nykyinen silta mahdollistaa turvalliset ylitykset Kuukiventien alueella.  Toiminnallisuuden edellytykset muuttuvat pääosin vain liikekeskuksessa ja sen tuntumassa. Kuukiventien ympäristö säilyy nykyisellään.	Tukee kestävää liikkumista. Kaupunkimainen ratkaisu, jossa liikkuminen ja rakentaminen muodostavat yhdessä kokonaisuuden.  Mahdollistaa joukkoliikenteen monipuolistamisen pysäkkiratkaisuineen, kävelyn ja pyöräilyn sekä katutason palvelumahdollisuudet.  Yksi liittymä Yliskylänlahdelle keskittää ajoneuvoliikenteen tähän risteykseen, muissa kohdissa mahdollisuus ratkaista risteyskäsiä jalankulun ja pyöräilyn käyttöön.  Parhaimmillaan uusi silta mahdollistaa kaupunkimaisen ympäristön kehittämisen. Kaupunkipuistokatu kehittyä liikkumisen kannalta kaupunkimaisemmaksi.	Tukee kestävää liikkumista. Kaupunkimainen ratkaisu, jossa liikkuminen ja rakentaminen muodostavat yhdessä kokonaisuuden.  Parhaimmillaan uusi silta mahdollistaa kaupunkimaisen ympäristön kehittämisen ja toisaalta turvallisit ylitykset Kuukiventien alueella.  Kaksi liittymää Yliskylänlahdelle lisäävät ja jakavat liikennettä Yliskylänlahden alueelle.
Liikenne ruuhkautuu. Kaupunkibulevardin risteykset jakavat ruuhkaa tasaisesti koko kadun pituudelle. Yliskylänlahden rinnakkaiskatu jakaa osuudeltaan Yliskylänlahden sisäistä liikennettä pois Laajasalon kaupunkibulevardilta. Joukkoliikenteen kehittämiselle ja monipuolistamiselle syntyy tarvetta asukasmäärän kasvaessa.  Tasoliittymät heikentävät sujuvuutta verrattuna nykyiseen. Liittymien keskittäminen mahdollistaa pidemmät liittymävälit. Yliskylänlahden liittymistä toinen olisi mahdollista tehdä suuntaisliittymänä, mikä parantaisi sujuvuutta. Kasvun ohjaaminen kestäviin liikennemuotoihin on tärkeää.	Liikenne ruuhkautuu. Kaupunkibulevardin risteykset jakavat ruuhkaa tasaisesti koko kadun pituudelle. Joukkoliikenteen kehittämiselle ja monipuolistamiselle syntyy tarvetta asukasmäärän kasvaessa.  Tasoliittymät heikentävät sujuvuutta verrattuna nykyiseen. Kasvun ohjaaminen kestäviin liikennemuotoihin on tärkeää. Kuukiventien liittymän säilyttäminen eritasoliittymänä parantaisi sujuvuutta, mutta Herttoniemen kohdan ruuhkautuminen todennäköisesti heijastuu jo tässä kohdassa.	Liikenne ruuhkautuu. Kaupunkibulevardin risteykset jakavat ruuhkaa tasaisesti koko kadun pituudelle. Joukkoliikenteen kehittämiselle ja monipuolistamiselle syntyy tarvetta asukasmäärän kasvaessa.  Tasoliittymien suuri määrä heikentää sujuvuutta, mutta toisaalta tasoiittaa liikenteen kuormitusta verkolla. Sujuvuutta voitaisiin parantaa rakentamalla osa T-liittymistä suuntaisliittyminä. Kasvun ohjaaminen kestäviin liikennemuotoihin on tärkeää.	Liikenne ruuhkautuu. Kaupunkibulevardin risteykset jakavat ruuhkaa tasaisesti koko kadun pituudelle. Yliskylänlahden rinnakkaiskatu jakaa osuudeltaan Yliskylänlahden sisäistä liikennettä pois Laajasalon kaupunkibulevardilta. Joukkoliikenteen kehittämiselle ja monipuolistamiselle syntyy tarvetta asukasmäärän kasvaessa.  Tasoliittymät heikentävät sujuvuutta verrattuna nykyiseen eritasoratkaisuun. Liittymien keskittäminen mahdollistaa pidemmät liittymävälit. Yliskylänlahden liittymistä toinen olisi mahdollista tehdä suuntaisliittymänä, mikä parantaisi sujuvuutta. Kasvun ohjaaminen kestäviin liikennemuotoihin on tärkeää.
Vastaa panteen lisäämällä asumisen määrää sekä kaupunkimaisin katujärjestelyin. 10-15 M euroa investointikustannuksia. Sijoittu olemassaolevan infran läheisyyteen. Maanarvonnoisu noin 70 M euroa kattaa kustannukset.	Vastaa panteen lisäämällä asumisen määrää sekä osittain kaupunkimaisin katujärjestelyin. 10-15 M euroa investointikustannuksia. Sijoittu olemassaolevan infran läheisyyteen. Maanarvonnoisu noin 70 M euroa kattaa kustannukset.	Vastaa panteen lisäämällä asumisen määrää sekä pääosin kaupunkimaisin katujärjestelyin. 10-15 M euroa investointikustannuksia. Sijoittu olemassaolevan infran läheisyyteen. Maanarvonnoisu noin 70 M euroa kattaa kustannukset.	Vastaa panteen lisäämällä asumisen määrää sekä pääosin kaupunkimaisin katujärjestelyin. 10-15 M euroa investointikustannuksia. Sijoittu olemassaolevan infran läheisyyteen. Maanarvonnoisu noin 70 M euroa kattaa kustannukset.
5	1	5	4

	-1
	0
	1

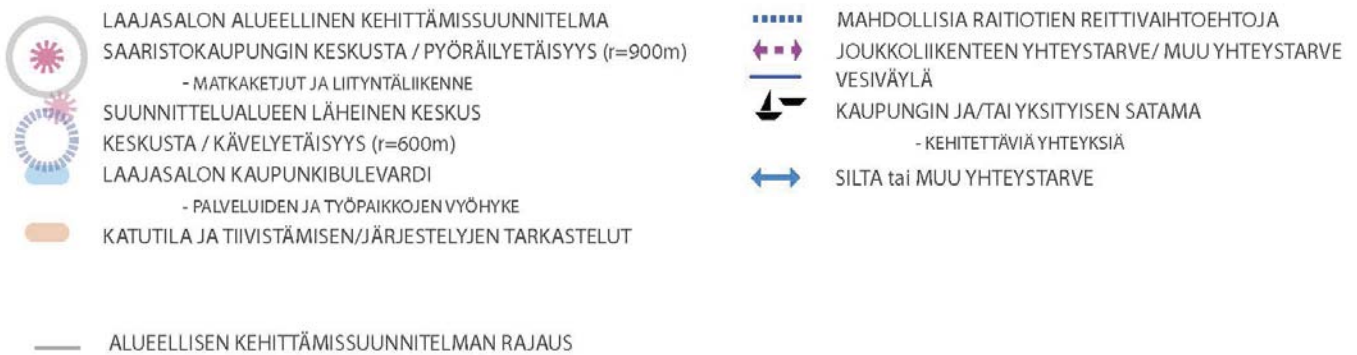
summa -&gt;

7
3
2
-2
-3
-7



Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma, kartta liikkumisesta. Ksv T Kuusisto

## Liikkuminen





# Liikkuminen

Liikenteen ratkaisut ovat merkittävässä osassa Laajasalon tulevaisuuden kehitystä. Liikenteen määrä lisääntyy uusien asukkaiden myötä. Uusia liikennesuunnitelma liittyy alueen kehittämiseen. Kulkumuodot monipuolistuvat.

Laajasalon kaupunkibulevardin tarkastelualueen ympäristö on voimakkaassa muutoksessa. Kruunuvuorenrannan ja Vartiosaaren rakentuminen on huomioitu tässä selvitystyössä.

Alla: Laajasalontie ostoskeskuksen sillalta pohjoiseen päin katsottuna.  
Ksv T Kuusisto



## Liikkumisen kehitys Laajasalossa

Laajasaloon suunnitellaan raitiotietä kaupungin keskustasta ja Kruunuvuorenrannasta Kruunusilloja pitkin, ja hankkeen YVA valmistui huhtikuussa 2014. Kruunusillat sekä päätös Vartiosaaren osayleiskaavatyön suunnittelusta ja rakentamisen toteuttamisen sitomisesta raitiotieyhteyteen (11/2014) avaavat koko kaupunkiin uuden yhteyden, jonka ytimessä Laajasalon keskusta sijaitsee. Raiteiden lisäksi sillalla on nopea pyöräily-yhteys "Baana". Reitti kulkee Kruunusilloja pitkin Laajasalon kautta Vartiosaareen ja edelleen Vuosaareen. Baanasta eli pyöräliikenteen laatuikätyvien verkkosuunnitelmasta on päätös vuodelta 2009.

Helsingin uuden yleiskaavan visiossa vuodelle 2050 on merkitty mahdollinen raideyhteys Laajasalon keskuksesta kohti Herttoniemeä Laajasalontietä pitkin. Lisäksi "saaristoratikkavaihtoehto" Laajasalosta Vartiosaareen ja edelleen Ramsinniemeen ja kohti Vuosaaren keskustaa nähdään pitkän aikavälin mahdollisuutena. Raideyhteys Santahaminaan Laajasalon keskuksesta on myös visiossa tulevaisuuden mahdollisuutena.

Sekä liikkuminen että asiointi keskustassa on suunniteltava sujuvaksi. Tulevaisuudessa Laajasalon keskus on liikenteellinen solmukohta, jossa autoliikenne, bussit sekä kävely ja pyöräily kohtaavat. Uuden liikekeskuksen ja mahdollisen tulevaisuuden

raideliikenteen yhteyksien on oltava toimivia. Tämä sisältää eri kulkumuodoille tarvittavan tilan, niiden turvalliset ja esteettömät yhteydet keskenään sekä keskuksen kaupunkirakenteen kehittämisen korkeatasoiseksi erityisesti jalankulkijan näkökulmasta.

## Kruunuvuorenranta ja Kruunusillat

Laajasaloon suunnitellaan joukkoliikenneyhteyttä keskustasta Kruunuvuorenrannan 11 000 asukkaan ja 1 000 työpaikan uudelle alueelle. Kaupunginvaltuuston periaatepäätös joukkoliikenneyhteyden suunnittelemisesta raideyhteytenä on vuodelta 2008. Kruunusiltojen kansainvälinen suunnittelukilpailu ratkesi kesällä 2013 ja sen voittajaksi selviytyi ehdotus "Gemma Regalis". Kruunuvuorenrannan joukkoliikenneyhteyden kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto esiteltiin 19.5.–9.6.2014. Uudenmaan ELY-keskuksen päätöksen mukaisesti hankkeesta toteutettiin tarveharkintainen ympäristövaikutusten arviointi, YVA, jonka selostus oli nähtävillä 5.5. - 2.7.2014. Työssä tarkastellaan myös muita vaihtoehtoja raideyhteyden rinnalla. Myös erilaiset linjausvaihtoehdot ovat mukana.

Helsingin talousarvion yhteydessä on hyväksytty investointirahan varaaminen Kruunusiltojen rakentamiseen. Sillan rakentaminen voidaan aloittaa jo vuonna 2017, mutta viimeistään 2019. Päätökset yhteydestä vaikuttavat Laajasalontien suunnitteluun raideyhteydspäätösten osalta.

Kruunuvuorenrannan liikkuminen lisääntyy Koirasaarentiellä 12 000 ajoneuvoon vuoteen 2035 mennessä Ksv:llä tehdyn Laajasalon liikenne-ennusteen mukaan. Ennustekuva on sivulla 33.

## Vartiosaaren liikkumisen ratkaisut

Vartiosaaren liikennejärjestelmän suunnitteluperiaatteet -raportissa on selvitetty lähtökohtia Vartiosaaren liikennesuunnittelulle.

Vartiosaaren saavutettavuutta halutaan parantaa. Vartiosaaren 5 000 - 7 000 asukkaan asuin- ja virkistysalueesta on tavoitteena tehdä mahdollisimman autoriippumaton. Alustavasti on tutkittu mm. eri vaihtoehtoja joukkoliikenteen järjestämiselle. Myös vesiliikenteen soveltuvuutta osaksi liikennejärjestelmää on selvitetty.

Vartiosaaren liikennejärjestelmän suunnitteluperiaatteet ovat:

1. Vartiosaaren joukkoliikenne suunnitellaan siten, että raitiotieyhteys keskustasta Kruunuvuorenrannan kautta voi jatkua Vartiosaareen.
2. Vartiosaaren poikki suunnitellaan pyöräilyn ja jalankulun reitti, joka on osa laajempaa keskustasta Vuosaareen suunniteltua pyöräilyn laatukäytävää, Baanaa.
3. Alueen pysäköinti perustuu kerrostalovaltaisilla alueilla pääosin laitospysäköintiin.

Vartiosaaren osayleiskaavatyön suunnitteluperiaatteet hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa marraskuussa 2013 lautakunnan tekemin muutoksin. Lisäykset koskivat mm. "osayleiskaavaan liitetään määräys, jonka mukaan rakentamista alueella ei saa aloittaa ennen kuin raitiovaunuyhteydestä saareen on tehty sitova päätös." Esitys tukee Kruunusiltojen rakentamista.

Vartiosaaren osayleiskaavatyön suunnitteluperiaatteiden päätökset tukevat raitiotieyhteyden toteutumista. Suunnitteluperiaatteisiin liittyen selvitetään myös Vartiosaaren liityntäliikennettä Herttoniemen, Rastilan ja Vuosaaren metroasemien kautta raitiovaunulla tai busseilla.

Vartiosaaren päätökset on otettu huomioon Laajasalontien liikennemäärien arviossa ja varaamalla tilaa raideyhteydelle kohti Vartiosaarta.

## Santahamina ja vaikutukset tulevaisuuteen

Santahaminan käyttötarkoitus ei muutu tällä yleiskaavakierroksella. Santahaminan mahdollisen asuinkäytölle vapautumisen vaikutus liikennemäärien kasvuun Laajasalontielle olisi huomattava. Tästä syystä Laajasalon kaupunkibulevardin leveydessä on tilavarauksena huomioitu mahdollisuus liikennemäärien kasvuun tulevaisuudessa.

## Saaristoratikka ja joukkoliikenne

Yleiskaavan liikennevisiossa raideyhteysvaraus kulkee Laajasalosta kohti Herttoniemeä ja on siten tässä tarkastelussa ja tilavarauksena koko Laajasalontien kaupunkibulevardijakson pituudella. Raitiotielle kaupunkibulevarditarkastelussa varattu tila voidaan osoittaa myös muun joukkoliikenteen käyttöön, esimerkiksi bussikaistaksi.

Kruunuvuorenrannasta Laajasaloon johtavan mahdollisen raitiotien linjauksesta on vaihtoehtoja Yliskylässä. Raidelinjausmahdollisuudet kulkevat myös Laajasalontielle.

LAAJASALON (JOUKKO)LIIKENNE		1 VAIHE		2 VAIHE	3 OPTIO	4 OPTIO
		A		B	C Toteutuu/ Ei	D Toteutuu/ Ei
<b>Projekti tai alue</b>	<b>Kruunuvuori</b>	<b>Laajasalo TR</b>		<b>Vartiosaari</b>	<b>Herttoniemi pp</b>	<b>Vuosaari pp</b>
Ajankohta	2012-2025	2015-2030		2020-2030	2030-	2030-
Asukkaita nyt	..	16 000		..	27 000	36 000
Asukkaita tulossa	11 000	5 000 - 10 000		5 000 - 7 000	..	..
Työpaikkoja nyt	800	1,3 tp /10 as.		..	..	..
Työpaikkoja tulossa	800	..		..	..	..
Muuta	..	..		..	Raideyhteys	..
Ei Kruunusiltaa	1			1B	1C	
Kruunusilta ja ratikka Yliskylään	2			2B		2D
Kruunusilta myös autoliikenteelle	3			3B	3C	
Kruunuvuoren rannan silta ja ratikka Vartiosaaren asti	4			4B		
Tulevaisuuden yhteydet/ ratikka myös Herttoniemeen tms.	5			5B	5C	
Tulevaisuuden yhteydet/ ratikka+ / myös Vuosaareen	6			6B		6D
Tulevaisuuden yhteydet / metro Herttoniemi / Santahamina ?		7			7C	

KAIKISSA VAIHTOEHDOLLA KÄVELY- JA PYÖRÄILY-YHTEYS LAAJASALOSTA VARTIOSAAREN KAUTTA RAMSINNIEMEEN JA VUOSAAREEN

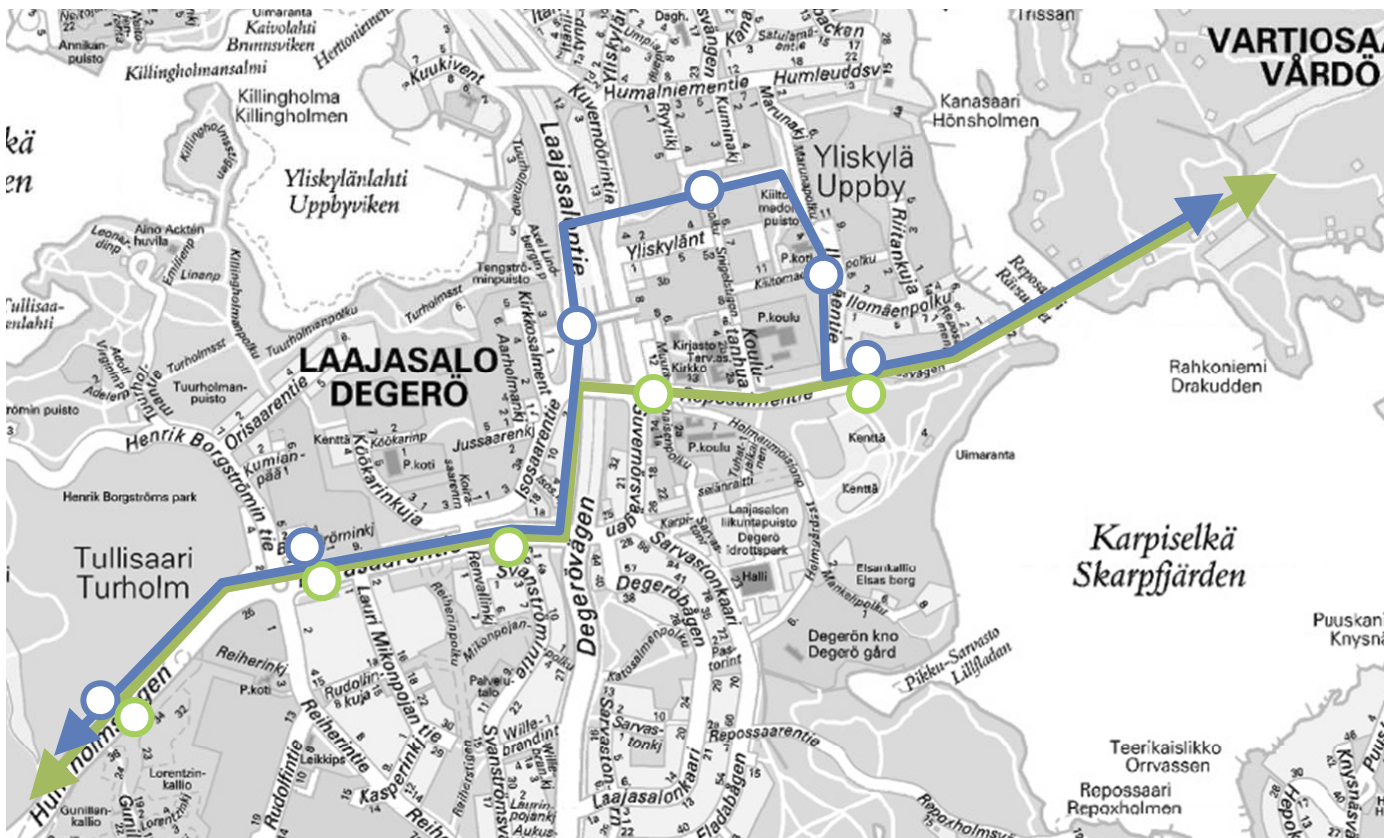
Ylla: Laajasalontien liikenteen kehittymismahdollisuuksia. Ksv T Kuusisto

Alla: Raitiotielinjausten ja pysäkkien sijaintien tarkasteluja Yliskylässä ja Laajasalontielle. Pysäkkien paikat ja määrä tarkentuvat tarkemman tason suunnittelussa. Ksv M Rekola ja L Kangas L-os

### Baana

Laajasalon keskuksessa pyöräily-yhteydet muuttuvat mahdollisen kaupunkibulevardikehityksen myötä sekä Kruunusiltojen ja Vartiosaaren rakentumisen rinnalla. Baanan nopea saaristoreitti sujahtaa Helsingin keskustasta Kruunuvuorenrantaan, Yliskylään ja edelleen Vartiosaareen ja sieltä kohti Vuosaarta. Toinen reitti kulkee

Herttoniemen suunnalta Laajasalontietä ja Koirasaarentietä kohti Kruunuvuorenrantaan. Laajasalon kaupunkibulevardilla baana kulkee sen läntistä reuna pitkin. Tulevaisuuden baanavaraus taas kulkee Laajasalontielle Koirasaarenrnestyksestä kohti etelää. Kuva baanaverkosta löytyy seuraavalta sivulta.



## Liikennelaskennan (syky 2012) maksimiluvut muutamalla Helsingin säteittäisellä tiellä tai kadulla

Laajasalontie (Yliskylän pohjoisosa)  
18 000 ajon.vrk

Vuotie (Puotilan venesataman kohdalla)  
27 700 ajon.vrk

Vihdintie (Kehä III:n risteys)  
37 600 ajon.vrk

Turunväylä  
38 500 ajon.vrk

Mäkelänkatu (Mäkelänrinteen kohta)  
41 600 ajon.vrk

Mannerheimintie (Taka-Töölö)  
44 300 ajon.vrk

Itäväylä (Kulosaaren ja Herttoniemen välinen silta)  
50 000 ajon.vrk

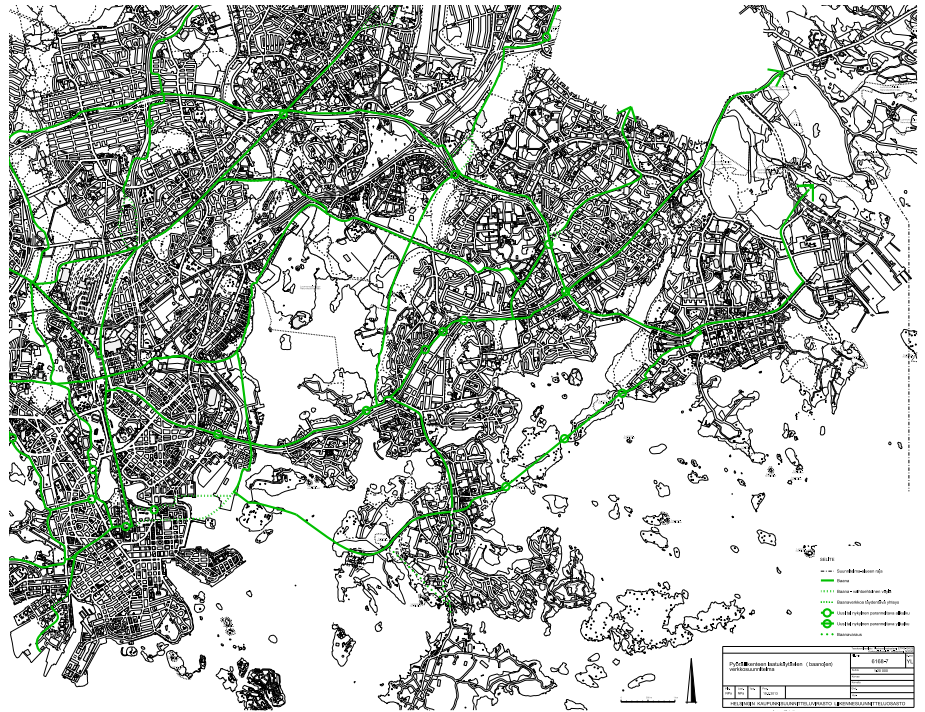
Hämeenlinnanväylä  
(Kehä III:n pohjoispuoli)  
65 300 ajon.vrk

Länsiväylä (Lauttasaari-Tapiola -väli)  
70 400 ajon.vrk

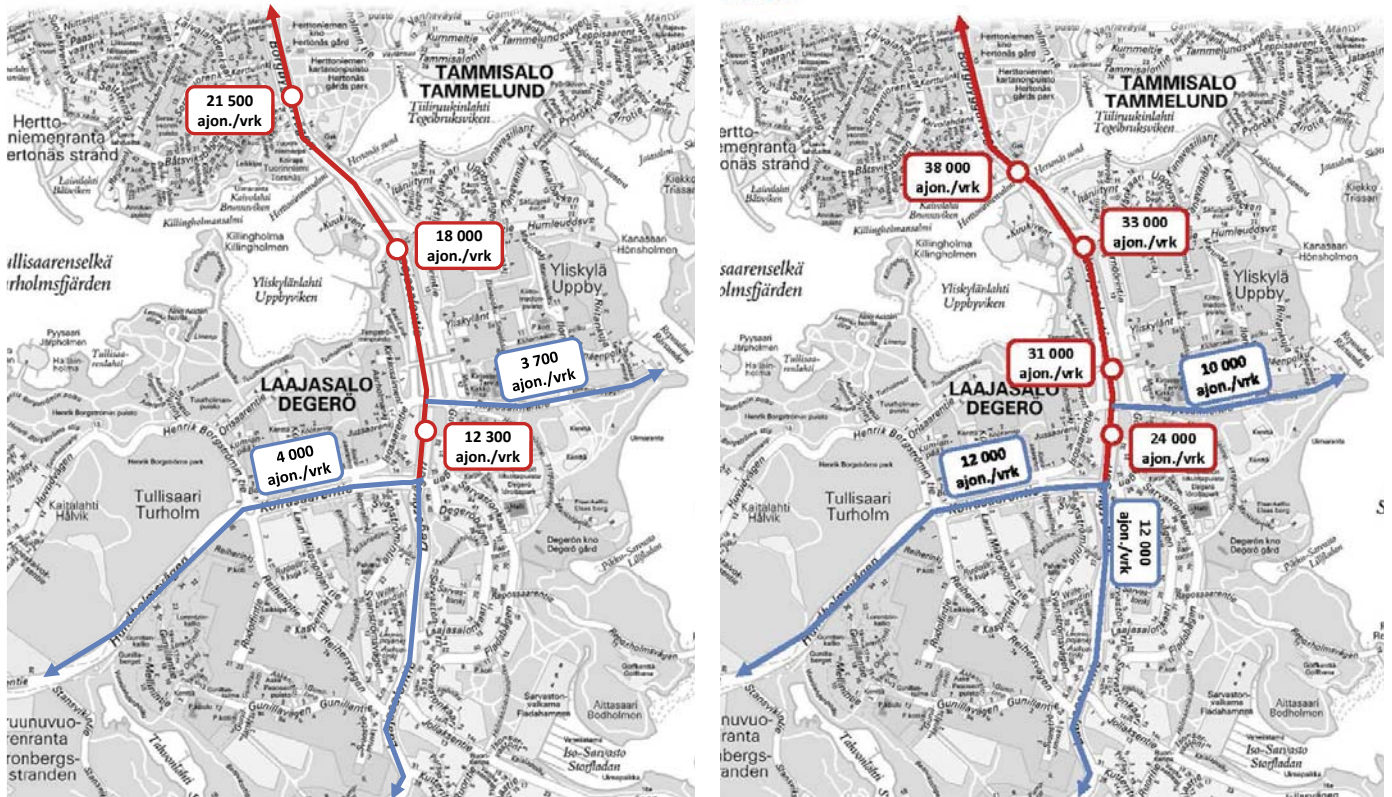
Tuusulanväylä (Kehä III:n pohjoispuoli)  
88 200 ajon.vrk



Yllä: Laajasalontien haastavat liittymäkohdat. 2013. Ksv M Rekola L-os



Yllä: Baanaverkko. Baana noudattelee Kruunusiltojen reittiä. Kuva: Ksv L-os



Yllä: Liikennelaskennat 2012  
 Kuva: Ksv M Rekola

### Liikennemäärät Laajasalontielle nyt ja tulevaisuudessa

Oikealla: Liikenne-ennuste 2035. Mukana Kruunuvuorenrannan ja Vartiosaaren asukasmääräarviot sekä Laajasalon tulevaisuuden asukasmääräarvio.  
 Kuva/tiedot: Ksv P Blomqvist ja M Rekola

Laajasalontien liikenteen määrä on muita kaupungin säteittäisiä väyliä vähäisempi ja siksi sen tarkastelu kaupunkibulevardiksi on jo tästä näkökulmasta tarkoituksenmukaista.

Laajasalontien liikennemäärä on nykyisellä asukasmäärällä 18 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (syksyn arkivuorokausi 2012) Kuukiventien sillan kohdalla. Herttoniemessä luku on 21 500 ajon./vrk; liikenne jakautuu liittymistä Yliskylään jo Kuukiventien sillan kohdalla. Ostoskeskuksen jälkeen luku on 12 300 ajon./vrk. Koirasaarentien risteyksessä ja sen eteläpuolella liikennemäärä jakautuu ensin Kruunuvuorenrannan suuntaan sekä Laajasalontielle tätä myöhemmin Jollaksen ja Santahaminan suuntiin. Ajoneuvojen lukumäärät vuorokaudessa näkyvät kuvassa vasemmalla.

Oikean puoleisessa kuvassa on liikenne-ennuste vuodelle 2035. Siinä on otettu huomioon Kruunuvuorenrannan, Vartiosaaren sekä vanhan Laajasalon nykyisen ja yleiskaavan myötä lisääntyvän asukasmäärän tuottama liikenne.

Ennusteissa Kruunuvuorenrannan rakentaminen lisää liikennettä noin 10 000 ajoneuvolla vuorokaudessa vuonna 2035. Vartiosaaren liikennevaikutukset lisäävät lukua noin 6 000:lla. Laajasalon täydennysrakentaminen lisää osaltaan lukua ja ennusteessa on huomioitu 5000–10 000 uuden asukkaan tuottaman liikennemäärän haarukka.

Santahaminan laskennallisia, tulevaisuuden mahdollisia vaikutuksia liikennemäärän kasvuun ei ole otettu huomioon Laajasalontien liikennemääräennusteessa. Tilavarauksien liikenteen kasvulle on kuitenkin huomioitu kaupunkibulevardin leveydessä.

# Bulevardin tarkastelualue

## Tarkastelualue

Laajasalontien kaupunkibulevardin tarkastelualue sisältää Laajasalontien alkaen Yliskylänsillan pohjoispuolelta ja jatkuen Koirasaarentien risteykseen asti. Tarkastelualueessa on mukana myös Koirasaarentie Laajasalontien risteyksestä Kruunuvuorenrannan projektialueen reunaan asti.

Tarkastelualueeseen kuuluvat Laajasalontietä ympäröivät rakentamattomat alueet, jotka ovat Yleiskaava 2002:n virkistysaluetta, sekä muut rakentamattomat alat ja tiehen liittyvien katujen risteysalueet. Lisäksi tarkastelualueeseen on otettu mukaan Laajasalon ostoskeskuksen tuleva kortteli.

## Laajasalontie ja uusi liikekeskus

Laajasalontie johtaa Herttoniemestä Laajasalon kaupungin osan läpi kohti Santahaminaa. Tie on rakennettu 1960-luvulla Smith & Polvisen suunnitelmien mukaan suurimittakaavaiseksi väyläksi, joka halkoo saaren pohjoisosaa muuttuen etelämmässä kapeaksi kaduksi. Laajasalontien väylämäisen osuuden pituus on noin 1,2 km.

Laajasalontien moottoritienmäinen väylä halkoo Laajasalon kaupunginosan keskusta-alueelta päättyen Koirasaarentien liittymään. Laajasalontieltä nousee kaksi ramppiiliittymää Yliskylään, heti Yliskylän pohjoisosassa sekä Laajasalon keskuksessa. Laajasalontie kulkee muuta ympäristöä matalammalla kallioleikkausten ja maapengerten välissä. Yliskylän kokoojakadut ylittävät tien kahdella sillalla. Ostoskeskuksen kohdalla tien ylittää myös kävely- ja pyöräilysilta.

Laajasalon ostoskeskuksen kaavan

havainnekuvassa on suunnitelma liikennejärjestelyistä ostoskeskuksen kohdalla. Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaavan edellyttäen sen tarkastelemista kaupunkimaisemmaksi mm. liikennejärjestelyjen osalta 122012. Tämä työ on esiselvitys ja osa tarkastelutyötä, joka jatkuu tarkemman suunnittelutason töissä. Lisää ostoskeskuksen kaavasta löytyy seuraavalta aukeamalta.

## Kaavatilanne

Laajasalontie on maakuntakaavan taajama-alueella. Yleiskaava 2002:ssa Laajasalontie on merkitty pääkatu-merkinnällä. Se on Helsingin kaupungin omistamalla maa-alueella kulkeva moottorikatu. Asemakaavassa Laajasalontie on katualuetta. Laajasalon ostoskeskuksen kaavat nro 11743 ja nro 12172 ovat osa tarkastelualueita.

Tarkastelualueeseen kuuluvat muut asemakaavat on listattu seuraaville sivuille. Bulevardin tarkistelu- tai vaikutusalueella on lisäksi yleiskaavan ja asemakaavatason merkinnöin osoitettuja alueellisia ja rakennuskohtaisia arvoja. Asemakaavassa suojellut rakennukset löytyvät samoin seuraavilta aukeamilta.

## Uudenmaan vahvistetut maakuntakaavat

Uudenmaan maakuntakaava ja Uudenmaan 1. ja 3. vaihemaakuntakaava on merkitty taajamatoimintojen alue -merkinnällä Laajasalontien kohdalla.



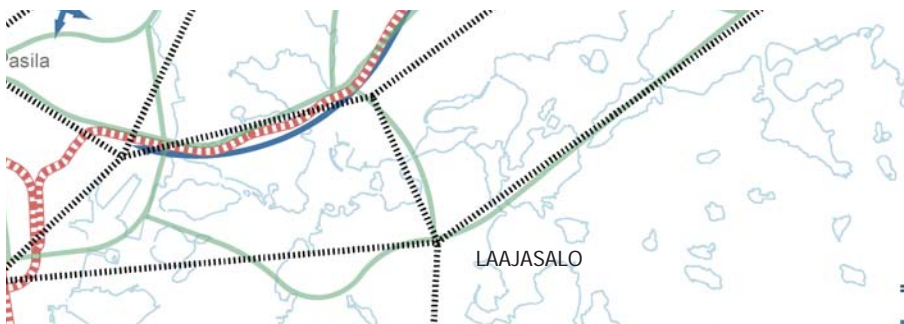
Kuva yllä: Laajasalon kaupunkibulevardin tarkastelualue ja vahvistamattoman ostoskeskuksen kaavan havainnekuva (nro 11743). Ksv T Kuusisto

## Yleiskaava

Helsingin Yleiskaava 2002 sai lainvoiman vuonna 2006. Sen jälkeen on tehty Helsingin maanalainen yleiskaava, joka hyväksyttiin vuonna 2011. Tällä hetkellä on käynnissä Helsingin uuden yleiskaavan laatiminen. Vuonna 2012 hyväksyttiin käynnissä olevan yleiskaavan työohjelma ja yleiskaavan seuraava vaihe - visio - oli lautakunnassa lokakuussa 2013. Visiota seuraavat luonnos- ja ehdotusvaiheet vuosien 2014-2015 kuluessa.

### Lainvoimainen yleiskaava

Yleiskaava 2002:ssa Laajasalontie on merkitty pääkatu-merkinnällä. Sitä ympäröivät pientalovaltaiset alueet asumiseen Yliskylän pohjoisosassa sekä Koirasaarentien eteläpuolella, kerrostalovaltaiset alueet asutukseen Laajasalon keskuksen ympärillä, Laajasalon liikekeskuksen keskustatoimintojen alue sekä Yliskylänlahden virkistysalue. Lisäksi Yliskallion alue Laajasalontien länsipuolella on merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi.



## Maanalainen yleiskaava

Helsingin maanalaisessa yleiskaavassa on Laajasalontien kohdalla kallionpinta 0-20 metrin syvyydellä. Lisäksi kaavaan on merkitty Koirasaarentien risteyksen eteläpuolelta kohti Santahaminaa "suunniteltu liikennetunneli" Gunillantien risteyksen tuntumaan asti. Lisäksi tästä eteenpäin, tarkastelualueen ulkopuolelle, on merkitty "liikenneyhteyden suunnittelutarve" sekä "nykyinen rakennettu maanalainen tila" jätevedelle (169 J).

### Helsingin uusi yleiskaava, Kaupunkikaava - visio 2050

Helsingin uusi yleiskaava on parhaillaan tekeillä. Laajasalontietä koskee vision raideyhteyksimerkintä, keskustan kehittämisen visio sekä urbaanin kaupungin visio. Kaupunkikaavan visio on kuvattu tätä tarkemmin raportin ensimmäisessä osassa.



Kuva yllä: Uudenmaan vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmä. Uudenmaanliiton karttapalvelu 2014

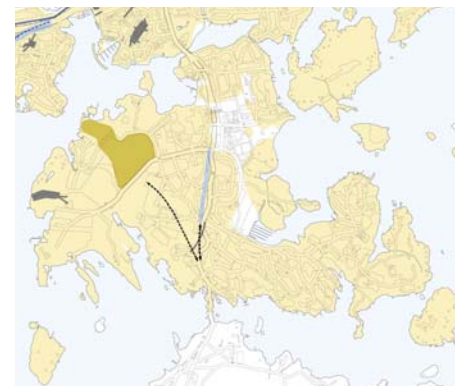


Kuva yllä: Yleiskaava 2002. Ksv Y-os



Laajasalontien kaupunkibulevardi -työssä Yliskylänlahden virkistysaluetta tarkastellaan muutettavaksi uuden yleiskaavan asumisen alueeksi.

Kuva alla: Maanalainen yleiskaava. Ksv Y-os



Vasemmassa: Uuden yleiskaavan visiokarttoja:  
 = Uraanius-, Elinkeinot ja keskuskeskukset - sekä  
 = Liikennevisio. Ksv Yleiskaavatoimisto 2013



## Laajasalon liikekeskuksen kaava

Uuden liikekeskuksen vuosien 2004–2005 asemakaavaehdotus (nro 11743) hyväksyttiin Helsingin kaupungin kaupunginvaltuustossa 2012. Hyväksymiseen liittyi ponsi. Kaava (nro 11743) on KHO:n (032014) käsittelyssä valitusten vuoksi, joten se ei ole tullut voimaan.

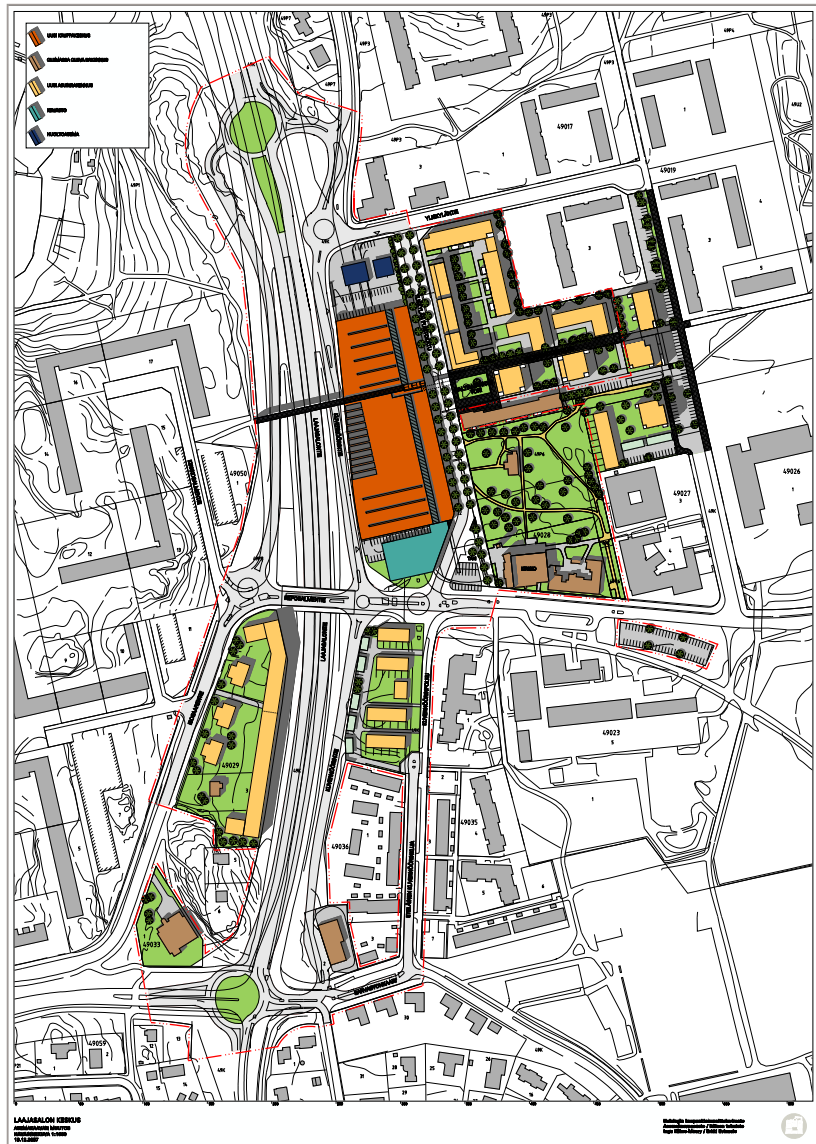
Helsingin kaupungin kaupunginvaltuuston ponsi (HEL 2012-017413) asemakaavan (nro 11743) muutokseen katsoo, että kaava-alueen kehittäminen kaupunkikivallisesti keskustamaisemmaksi ja kaupunkimaisemmaksi mm. tehostamalla maankäyttöä liikennejärjestelyiden ja asumisen osalta tulee selvittää.

Asemakaavan 11743 liikekeskuksessa on 10 000 k-m<sup>2</sup> kerrosalaa ja sen yhteyteen varataan 2 000 k-m<sup>2</sup> kerrosalaa julkisille lähipalveluille. Nykyisen ostoskeskuksen tilalle suunnitellaan 4–7 -kerroksisia asuintaloja, kahdella tontilla on yhteensä 17 200 k-m<sup>2</sup> asuntokerrosalaa.

Uusia asuintaloja esitetään myös Reposalmentien eteläpuolelle Laajasalontien molemmin puolin. Länsipuolen 2–5 -kerroksisissa taloissa 11 500 k-m<sup>2</sup>. Itäpuolen tontille laadittiin vuonna 2012 uusi asemakaavaehdotus (nro 12172), jossa on asuinkerrostalorakentamista 5800 k-m<sup>2</sup>.



Kuva yllä: Laajasalon nykyisen ostoskeskuksen ympäristöä.  
Ksv T Kuusisto



Laajasalon uuden liikekeskuksen kaava nro 11743 (vahvistamaton 2014), havainnekuva. Ksv Itäinen asemakaavatoimisto

## Lista tarkastelualueen asemakaavoista

Tarkastelualueeseen, sitä leikaten sekä sen välittömään läheisyyteen liittyy useita asemakaavoja. Kaavat on listattu alle. Tarkastelualueella sijaitsee myös asemakaavoin suojeltuja rakennuksia, jotka näkyvät oikealla sivulla olevassa kuvassa.

**1** Tarkastelualueella olevat tai sitä leikkaavat, voimassa olevat asemakaavat on listattu alle. Kuvassa ne on merkitty **sinisellä**.

### 1.1 Laajasalontien länsipuoli:

7340 (12.5.1977)  
11689 (13.2.2008)  
5677 (23.9.1965)  
9638 (11.5.1990)

### 1.2 Laajasalontie:

6554 (4.6.1971)  
6569 (15.6.1971)  
10833 (21.6.2000)

### 1.3 Laajasalontien itäpuoli:

6858 (18.6.1974)  
10905 (11.9.2002)  
9377 (30.3.1988)  
11691 (16.1.2008)  
6420 (24.4.1971)  
8464 (1.12.1981)  
6843 (27.10.1972)  
10074 (28.5.1993)  
10965 (21.5.2001)  
9189 (11.8.1986)  
10594 (27.10.2000)  
10596 (25.2.1999)  
7415 (22.2.1977)  
9189 (11.8.1986)

### 1.4 Koirasaarentien pohjoispuoli

10191 (31.8.1994)

### 1.5 Koirasaarentie ja Koirasaarentien eteläpuoli

7090 (12.12.1974)

### 1.6 Herttoniemi

10250 (18.9.1996)

**2** Tarkastelualueeseen liittyvät voimassa olevat asemakaavat on listattu alle. Kuvassa ne on merkitty **punaisella**.

### 2.1 Laajasalontien itäpuoli:

7163 (5.9.1974)  
6917 (9.3.1973)  
11694 (30.1.2008)  
9906 (17.6.1992)

### 2.2 Koirasaarentien pohjoispuoli

10431 (28.5.1997)  
n7755 (17.10.1977)  
6203 (24.9.1969)  
11873 (3.3.2010)  
12000 (14.12.2011)

### 2.3 Koirasaarentie

11820 (17.1.2010)

### 2.4 Koirasaarentien eteläpuoli

7515 (14.9.1976)  
11888 (5.5.2010)

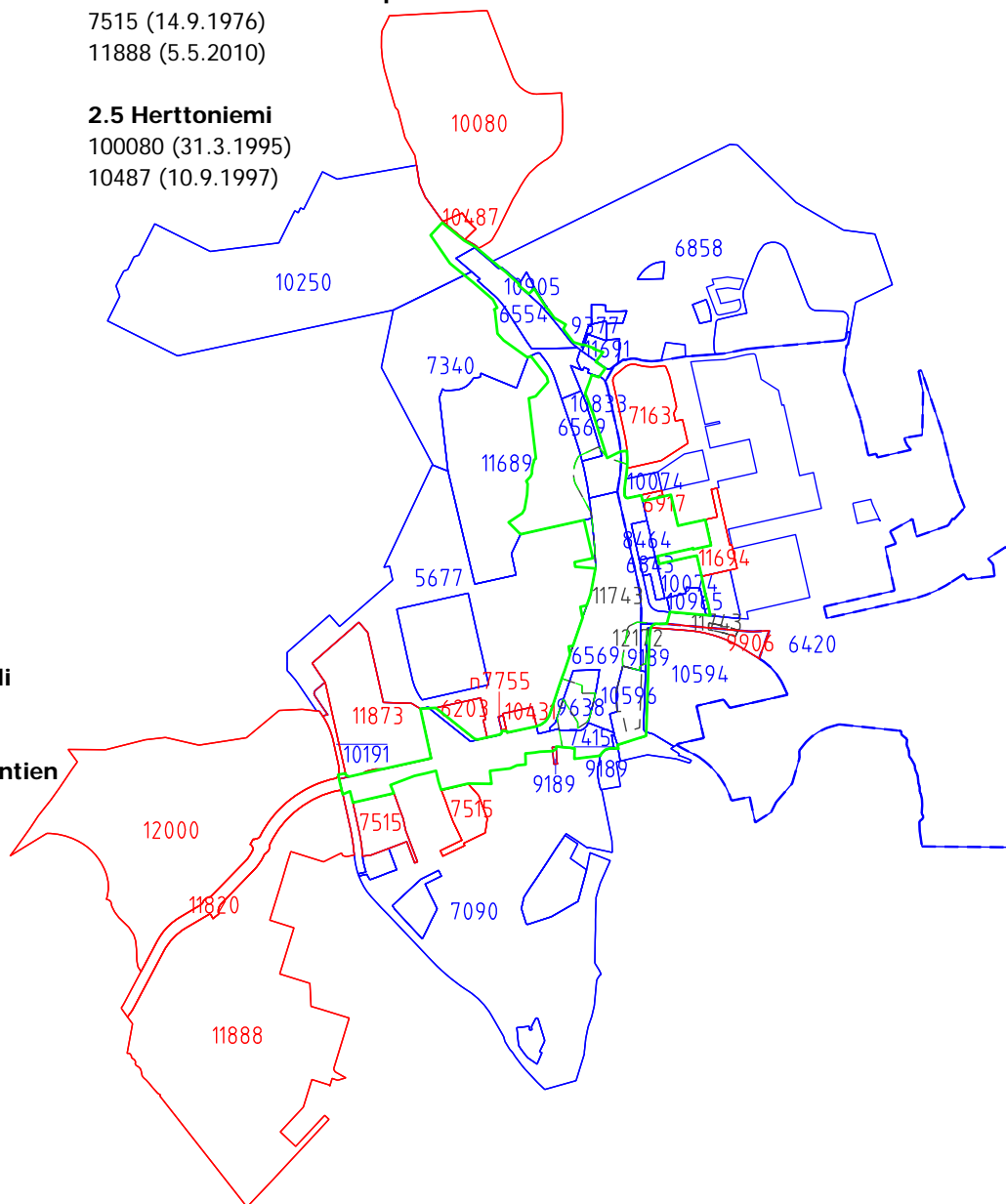
### 2.5 Herttoniemi

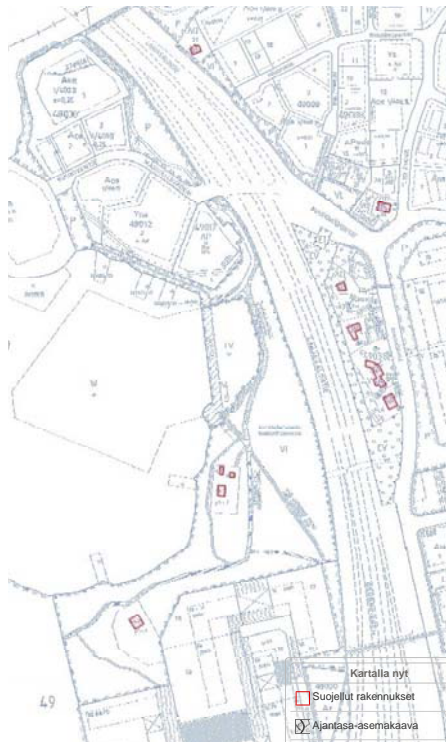
100080 (31.3.1995)  
10487 (10.9.1997)

**3** Tarkastelualueeseen vahvistamattomat asemakaavat on listattu alle. Kuvassa ne on merkitty **mustalla**.

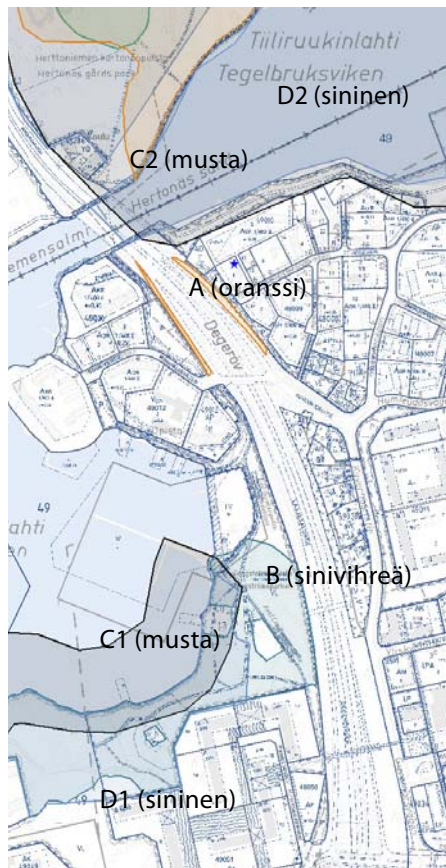
11743 (kslk 29.5.2008)  
12172 (kslk 4.12.2012)

Kaavio alla: Tarkastelualueeseen sekä sen välittömään läheisyyteen liittyvät asemakaavat. Tarkastelualueen raja näkyy kuvassa **vihreällä**. Ksv





Yllä: Tarkastelualueella tai sen läheisyydessä sijaitsevat asemakaavoin suojellut rakennukset. Tiedot: Paikkatietovipunen, Helsingin kaupunki.



## Luontotietoja

Kaupunkibulevardin tarkastelualueella on Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmässä arvokkaita luontokohteita, jotka otetaan huomioon asemakaavoitusvaiheessa ja/tai tarkastellaan erikseen kaupungin ympäristökeskuksen sekä rakennusviraston kanssa yhteistyössä.

Laajasalontien kaupunkibulevardin vaikutustenarviointi tehdään osana yleiskaavan arviointeja, ja tarkastelut jatkuvat myös seuraavilla suunnittelutasoilla.

## Geologiset tai geomorfologiset kohteet (A)

Yliskylässä, Kuukiventien alueen kohdalla, on esillä kalliroleikkaus, joka on vulkaanista liusketta ja 1-luokan arkeologisesti tai geomorfologisesti arvokas kohde. Kaupunkibulevardin jatkotyössä esiintymän arvo tulee erikseen tarkistaa ja mahdollisen suunnitelman vaikutukset esiintymään arvioida. Tarkastelun seurauksena selviää, onko kohdetta mahdollista muokata vai säilytetäänkö se ennallaan. Tarkistelu tehdään yhteistyössä ympäristökeskuksen ja rakennusviraston kanssa.

## Laajasalo Stansvik-Tullisaaren metsäkohde (B)

Kaupunkibulevardin yhteydessä esitettävä yleiskaavan asuinrakentamisen alue sisältää arvokkaita metsäkohteita. Alueella on Metro-kriteeriluokan I, II ja III-luokkien kuvioita.

## Lepakkokohteet (C)

Tullisaaren - (C1) sekä Tiiliruukinlahti ja Porolahden -lepakkoalueet (C2) ovat osin kaupunkibulevardin tarkastelualueella. Tullisaaren lepakkoalueen osa on tarkastelualueella, Tiiliruukinlahti ja Porolahti sivuaa Laajasalontien siltaa. Lepakkokohteet ovat arvoluokkaa II. Jatkotyössä lepakkoalueet sekä rakentamisen rajat selvitetään ja yhteensovitetään.

## Arvokkaat lintukohteet (D)

Kaupunkibulevardin tarkastelualueella, tai sitä sivuavasti, sijaitsee kaksi lintukohtetta. Alueella on arvoluokan II kohde (D1), linnustollisesti arvokas Yliskylänlahden lepikko, jossa pesimälinnustoon kuuluvat mm. pikkutikka ja palokärki. Tiiliruukinlahden linnustollisesti arvokas kohde (D2) sivuaa Laajasalon siltaa, arvoluokaltaan se on III ja alueena on vesialue ja lajit muuttolintuja, isokoskelo sekä tukkasotka.

Vasemmalla: Tarkastelualueeseen liittyvät luontotietojärjestelmän kohteet. Koirasaarentien osuudella ei ole merkittäviä kohteita. Tiedot ja kuva: Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmä

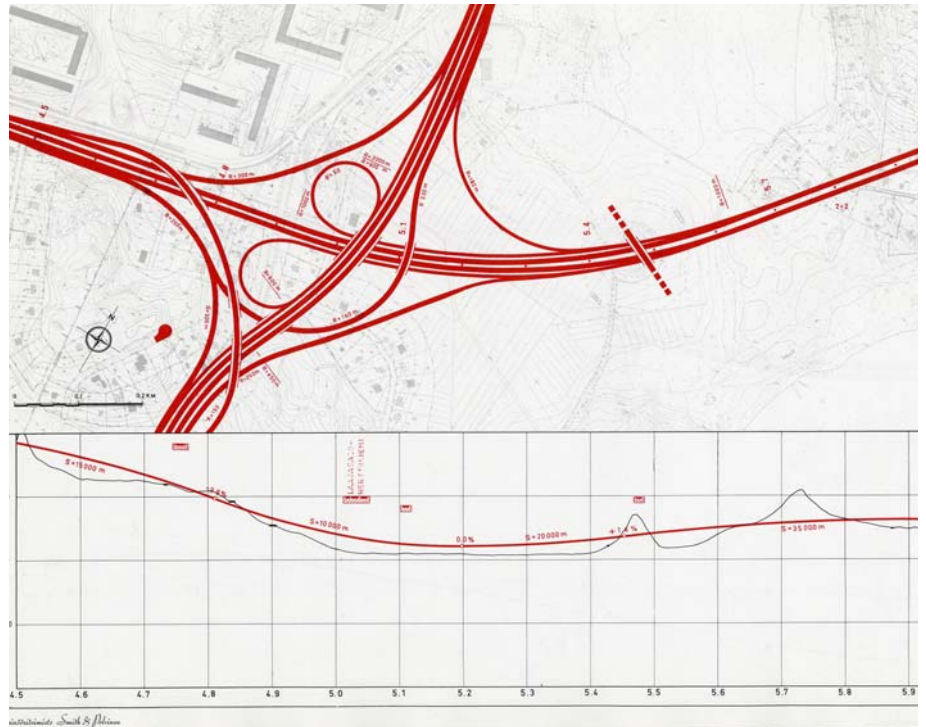
## Smith & Polvinen ja Laajasalo

Smith & Polvisen Insinööritoimiston tunnettu Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus ja kokonaisliikennesuunnitelma vuodelta 1966 sisältää Laajasalontiehen ja Laajasaloon liittyviä sisältöjä. Suunnitelma tehtiin lisääntyvän liikkumisen ja sen tuomien haasteiden ratkaisemiseksi. 60-luvulla yksityisauton omistus ja sillä liikkuminen lisääntyi nopeasti, mutta julkisen liikenteen osuus oli vielä jopa 64 %.

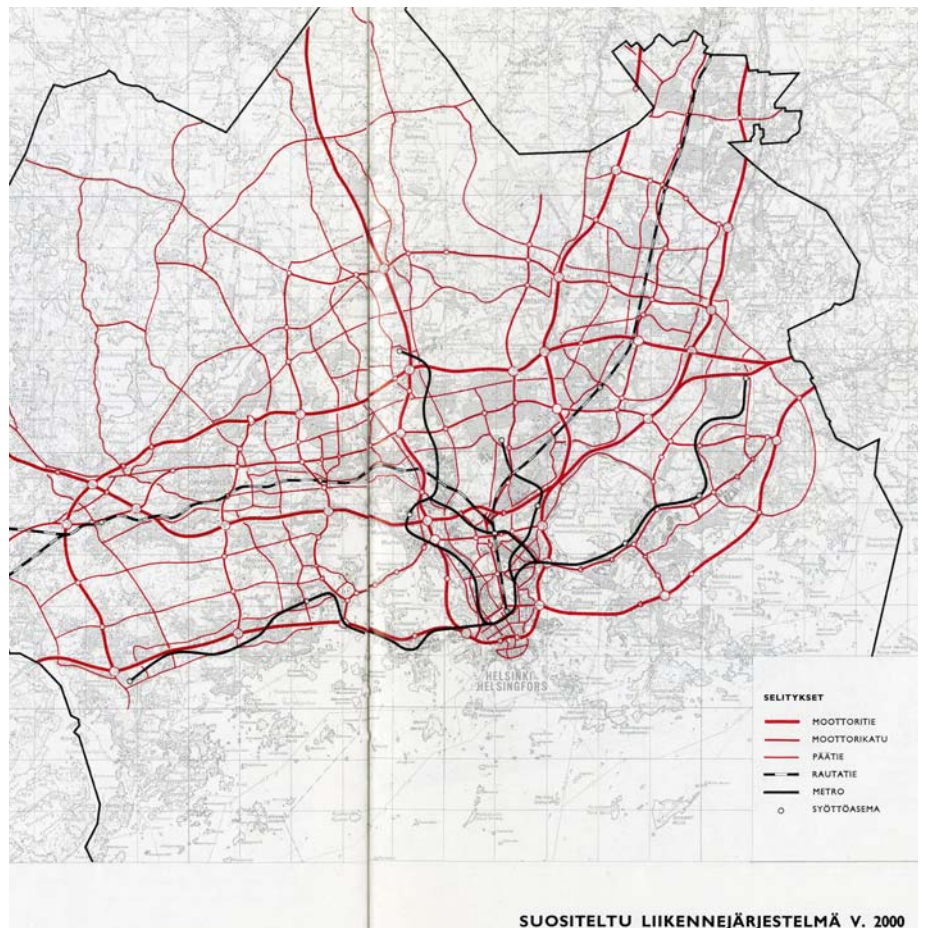
Selvityksessä on tutkittu silloisen liikenteen tilaa. Laajasalontie on merkitty yhdeksi päätieverkon tieksi Santahaminan sillalle asti ja katualueen leveydeksi on merkitty 15–19 metriä. Ajouradan leveys on ollut taas 6,0–8,9 metriä. Matkustamalla 25 minuuttia julkisella liikenteellä pääsi Laajasalon saarelle kaupungin keskustasta. Vuoroja kulki tunnissa 6–15 ja ajonopeus oli 28–32 km/h. Liikennemäärä Laajasalontieellä oli 5000 ja 10000 ajoneuvon välillä. Tieverkon onnettomuustiheydetkin on laskettu, kaupunkibulevardin tarkastelualueella luku on 2,4–4,9 onnettomuutta miljoonaa ajokilometriä kohti.

Smith & Polvisen suunnitelman liikenneennusteet laskettiin väestön, työpaikkojen, autonomistuksen sekä tulojen ennusteista matemaattisin mallein ja niiden mainitaan heijastavan liikenteen peruspiirteitä sekä maankäytön ennusteita. Vaihtoehtoisia järjestelmiä oli yhteensä viisi, O, A, B sekä niistä johdetut C ja D. Selvitys päättyi suosittelemaan suunnitelmaa C. Laajasalontie on siinä moottorikatu ja Kruunuhaasta kohti Vuosaarta kulkee mittava moottoritie. Useat pallolla merkityt syöttöasemat sijaitsevat Laajasalon saarella.

Vaihtoehtoon C päädyttiin, koska se oli yhteisominaisuuksiltaan suositeltavin. Vertailuperusteita olivat hyöty-kustannus-suhde, suorituskyky, rahoitusnäkökohdat sekä yhteiskunnalle aiheutuvat vaikutukset yhdessä tarkisteltuina.



Yllä: Moottorikatu E VIII Laajasalo-Herttoniemi. Alla: Suositeltu liikennejärjestelmä, vaihtoehto C. Kuvaotteet: Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, Smith & Polvinen 1966.



# Liitteet

Liikenneverkko- ja liittymätarkastelut

Maankäytön tarkastelut

3A

3B

4

5A

5B

Vertailumatriisi - avattu versio

## Liikenneverkko- ja liittymätarkastelut

Kaikki vaihtoehdot on tarkasteltu samalla liikennemäärällä eli Laajasalon nykyinen ja lisääntyvä asukasmäärä + Kruunuvuorenranta + Vartiosaari.

### Ratkaisuesimerkit vertailua varten

#### 0 Nykytilanne +

Nykytilanteen liikenneverkko, johon on lisätty yksi liittymä Yliskylänlahden asuinalueelle. Raitiotievaraus ostoskeskuksen eteläpuolisen sillan alitse Laajasalontielle sekä sillan yli Isosaarentietä pitkin Reposalmentielle. Raidelinjauksen selvittäminen sekä sillan ylitse ja alitse tulee selvittää: sillan alituskorkeus ja nykyisen sillan poikkileikkaus ja/tai kantokyky vaikuttavat ratkaisuihin. Vaihtoehtoinen raidelinjauksen jatkaminen ostoskeskuksen ohitse Laajasalontietä pitkin edellyttää joka tapauksessa muutoksia nykyisiin katutilajärjestelyihin.

#### 1 Kaavan ratkaisu +

Kaavan havainnekuvan mukainen liikenneratkaisu, jossa yksi liittymä lisätty Yliskylänlahden asuinalueelle kohtaan "C". Liittymä on lenkki josta yhteys läntiselle rinnakkaiskadulle. Raitiotievaraus Isosaarentieltä yli sillan Reposalmentielle. Sillan kantokyky ja poikkileikkaukset on selvitettävä.

### Mahdolliset esimerkkiratkaisut

#### 3A/3B Eritasoristeykset muutetaan tasoristeyksiksi

Uuden liikekeskuksen eteläpuolinen risteys on tasossa. Kuukiventien risteys on tasossa, molemmat rampit ja silta on purettu. Tässä esimerkissä on muutama erilainen liikenneverkko- ja liittymäjärjestelmä mahdollinen, esimerkit 3A ja 3B; T-risteysvaihtoehdossa Laajasalontielle liittyy kolme tietä ja X-risteys -vaihtoehdossa Laajasalontien rinnalla kulkevat kaksi paikallista rinnakkaiskatua sen itä- ja länsipuolella, jotka liittyvät kahdessa X-risteyksessä Laajasalontiehen. Rinnakkaiskadut jakavat pohjois-etelä -suuntaista liikennettä usealle kadulle.

#### 4 Uuden liikekeskuksen eritasoristeys muutetaan tasoristeykseksi, Kuukiventien nykyinen silta säilyy

Uuden liikekeskuksen eteläpuolinen risteys on tasossa. Kuukiventien silta säilyy. Sillan pilarit linjaavat kaistojen paikkaa. Raitiotienlinjaus kulkee Laajasalontietä, varaus kohti Herttoniemeä otetaan huomioon. Nykyisen sillan alituskorkeus tulee selvittää, mikä vaikuttaa Laajasalontien tasauksiin raideyhteyteen varauduttaessa.

#### 5A/5B Uuden liikekeskuksen eritasoristeys tasoristeykseksi, Kuukiventien nykyinen silta puretaan ja korvataan uudella

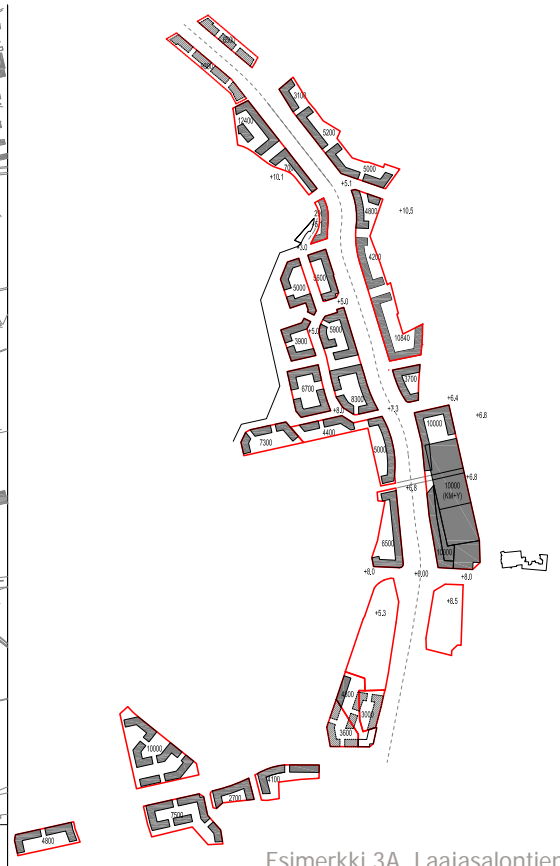
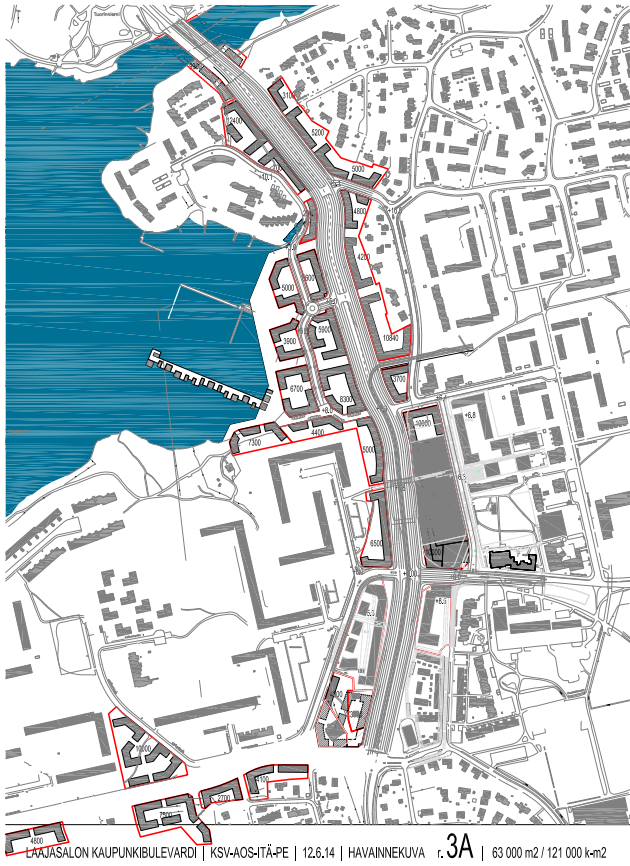
Uuden liikekeskuksen eteläpuolinen risteys on tasossa. Raitiotieyhteys on huomioitu tilavarauksin poikkileikkaukseen ja tasauksiin. Kuukiventien uusi silta mahdollistaa tien linjauksen tarkistamisen sekä sillan sijainti lisää maankäytön mahdollisuuksia Yliskylän pohjoispäässä Laajasalontien yhteydessä.

### Raitiotielinjaus - tilavaraukset

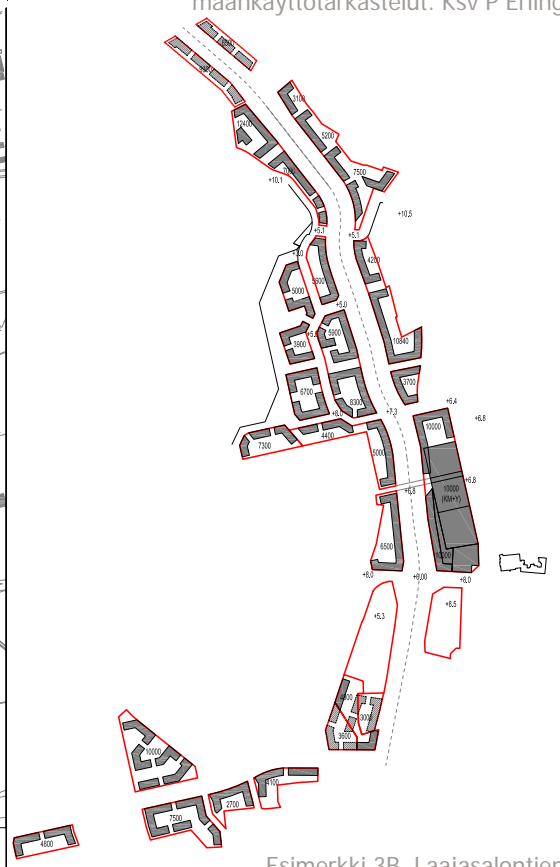
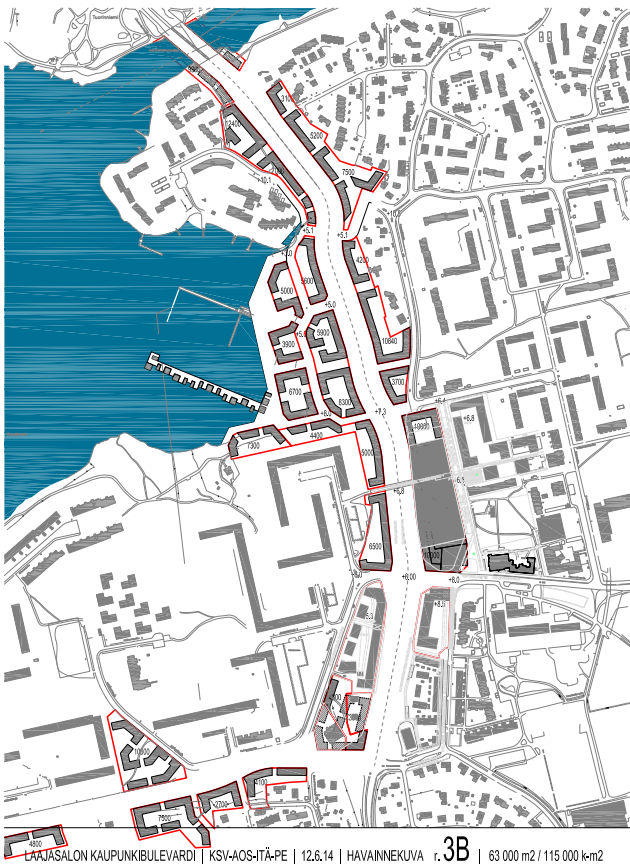
Kaksisuuntainen raitiotievaraus tehdään kaikissa vaihtoehdoissa Laajasalontien keskelle Koirasaarentien risteyksestä Herttoniemeen johtavalle sillalle asti, keskelle kadun poikkileikkausta.

3AB/4/5AB Kaksisuuntainen raitiotievaraus tehdään kaikissa tasovaihtoehdoissa Laajasalontien keskelle Herttoniemeen johtavalle sillalle asti. Lisäksi varataan tilaa raitiotielinjauksen kääntymiselle Yliskylään kahdessa kohdassa: liikekeskuksen pohjoispuolella Yliskylään kääntyvään puistoon sekä Reposalmentielle, liikekeskuksen eteläpuolen risteyksestä Vartiosaaren suuntaan kääntyvälle linjaukselle. Mikäli Kuukiventien siltaa pohdittaisiin säilytettäväksi, olisi raitiotien alitusmahdollisuus selvitettävä. Mikäli tila ei riitä, tulee silta mahdollisen raitiotien toteuttamisen yhteydessä joka tapauksessa uusia.

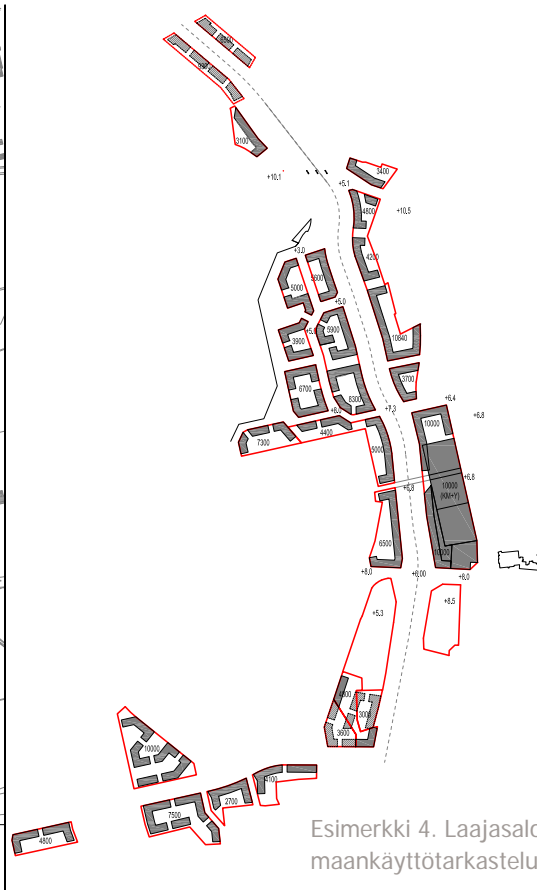
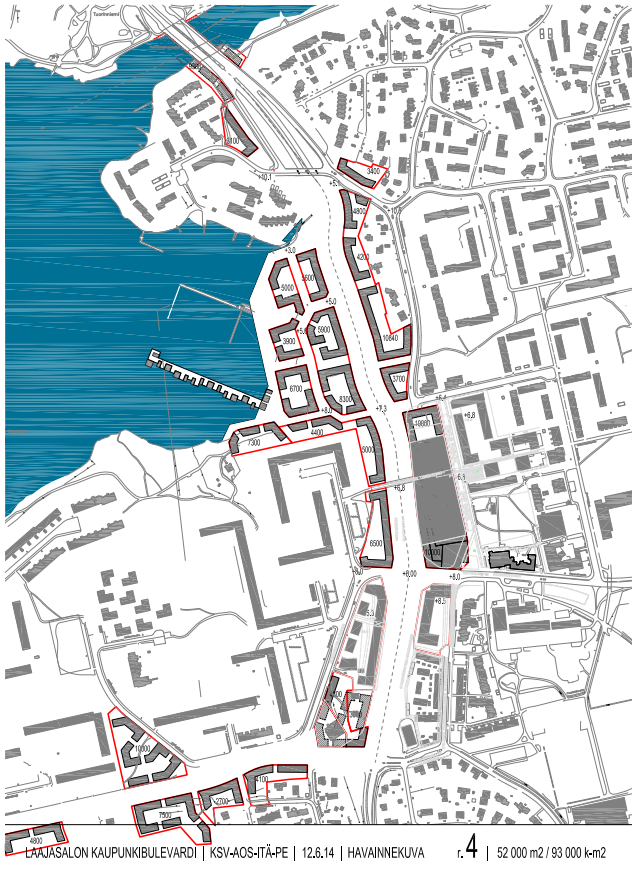
0/1 Mikäli eritasoristeys säilyy liikekeskuksen eteläpuolella, on nykyisen sillan ominaisuudet selvitettävä sekä raitiotien sillan ylityksen että vaihtoehtoisesti Laajasalontietä kulkevan raitiotien alituksen kannalta. Edellyttääkö jompi kumpi ratkaisu uuden sillan rakentamista? Vanhan sillan järjestelyjen tai vaihtoehtoisesti uuden sillan rakentamisen vertailut tarvitaan, mikäli risteys säilyisi eritasossa.



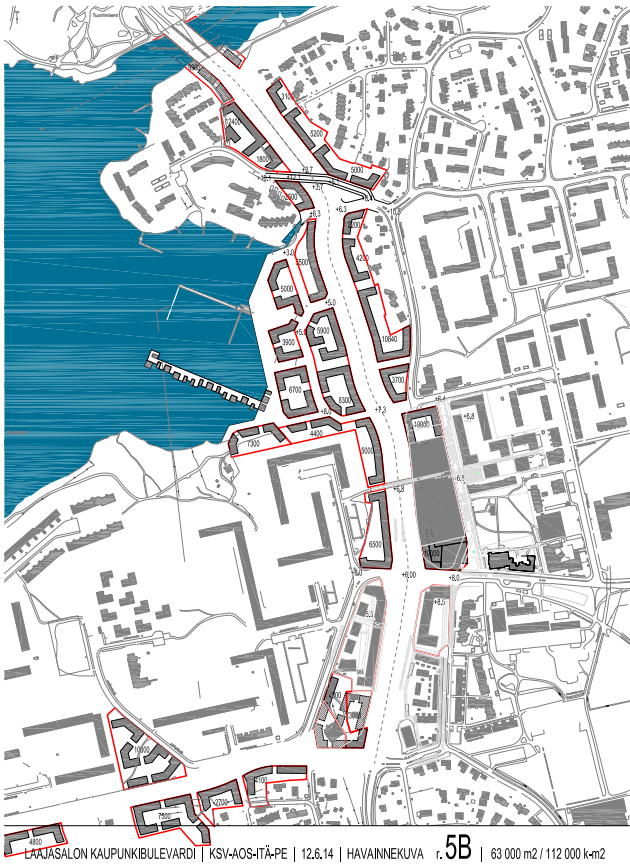
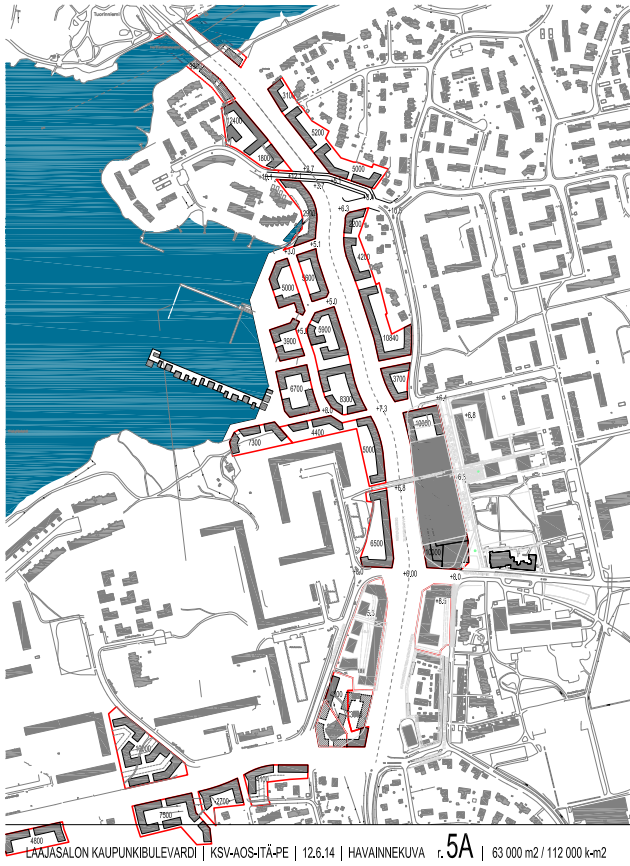
Esimerkki 3A. Laajasalontien maankäyttötarkastelut. Ksv P Erling



Esimerkki 3B. Laajasalontien maankäyttötarkastelut. Ksv P Erling







## Vertailumatriisi - pitkä versio

LAAJASALONTIEN KAUPUNKIBULEVARDI -SELVITYS		
ESIMERKIT	0+ NYKYTILA+ SISÄLTÄEN UUDEN LIIKEKESKUKSEN JA NYKYISEN LIIKENNEJÄRJESTELYN + TILIITYMÄN YLISKYLÄNLAHDEN ALUEELLE	1 OSTARIN KAAVAN HAVAINNEKUVA
RAKENNUSMAATA / RAKENNUSOIKEUTTA (ARVIO)	30 000 m <sup>2</sup> korttelimaata	29 000 m <sup>2</sup> korttelimaata
KAUPUNKIKUVA/ FYYSINEN YMPÄRISTÖ	Esteivaikutus, jakaa Yliskylän kahtia.  Kaupunkikuvallisesti esikaupunkien reuna-alueille ominainen luonne. Katutilan leveys ei ole tyyppistä keskustamaista tiivistä kaupunkiympäristöä.	Ratkaisu lisää liikennealuetta nykyisestä. Maankäyttö ei pääosin muuta kaupunkikuvaa nykyisestä. Kaava lisää paikoin täydennysrakentamisen määrää.  Uusilla asuinkortteleilla on edellytyksiä luoda hyvää kaupunkikuvaa ja parantaa sitä. Liikekeskus avautuu pääosin vain itään, suunnitellulle Yliskylän Puistotielle. Yliskyläntien ja Laajasalontien keskeisessä risteyksessä sijaitseva polttoaineen jakeluasema ei tue keskustamaista kaupunkikuvaa. Käytössä olevan nykyisen tiedon mukaan liikekeskuksen korttelin eteläosan julkisen lähipalveluiden korttelialue jää ilman käyttöä, joten riskinä on kaupunkikuvan jääminen siltä osin kehittämättömäksi.
ELINVOIMAISUUS	Laajasalontien kaupunkirakenne ei muutu. Uusi liikekeskus lisää palvelu- ja liiketoimintamahdollisuuksia, mikä vahvistaa paikallisidentiteettiä ja keskuksen vetovoimaisuutta, alueen toiminnallisuutta ja sen kehittymistä.  Uudella liikekeskuksella on edellytyksiä kehittää palveluita ja yritystoimintaa nykyisestä ja säilyttää ne Laajasalossa. Tämä vahvistaa paikallisidentiteettiä ja keskuksen vetovoimaisuutta, alueen toiminnallisuutta ja sen kehittymistä.  Järjestely ei tue rakentamisen, pysäkkien ym. sijoittamista Laajasalontien varteen.	Nykyinen kaupunkirakenne on Laajasalontien erottavan vaikutuksen vuoksi toiminnallisesti eriyttävää. Uusi liikekeskus turvaa ja lisää palvelu- ja liiketoimintamahdollisuuksia, mikä vahvistaa paikallisidentiteettiä ja keskuksen vetovoimaisuutta, alueen toiminnallisuutta ja sen kehittymistä.  Laajasalontien säilyy moottoriliikemäisenä ja toiminnallisesti kaupunkialueena ympäristönä. Suunniteltu Yliskylän Puistotie siihen väittömästi liittyvine asuinkortteleineen on hyvää ja houkuttelevaa kaupunkiympäristöä.
KESTÄVÄ LIIKKUMINEN	Ei tue kestävien liikennemuotojen kehittymistä Laajasalontielle. Joukkoliikenteen reitti ja vaihtopaikat rinnakkaisilla kadulla. Pyöräily ja jalankulku rinnakkaisilla kadulla. Laajasalontien ylitykset turvalisaa.  Suorin reitti Laajasalontietä pitkin ainoastaan autoliikenteen käytössä. Myös autoliikenteen reitti etelän suunnasta Yliskylään hankalut.  Saaristoraitiotie edellyttäisi jokatapauksessa muutoksia katuun. Kaupunginhallituksen ponsi edellyttää muutoksia kaavan järjestelyihin asumisen ja liikenteen osalta.	Ei tue kestävien liikennemuotojen kehittymistä Laajasalontielle. Joukkoliikenteen reitti ja vaihtopaikat rinnakkaisilla kadulla. Pyöräily ja jalankulku rinnakkaisilla kadulla. Pyöräilyn verkko jäsentymätön.  Laajasalontien liittymien osalta ainoastaan Kuuukiventie säilyy eritasona ja loppu liikenne kulkee Yliskylän pohjoispuolelta ja Koirasaarentien turbokiertoliittymien kautta. Liikennekatkaisu ei vähennä Laajasalontien esteivaikutusta. Suorin reitti ainoastaan autoliikenteen käytössä. Vartiosaaresta tuleva liikenne ei pääse liittymään suoraan Laajasalontielle, vaan joutuu käyttämään rinnakkaiskatuja.  Saaristoraitiotie edellyttäisi jokatapauksessa muutoksia katuun. Kaupunginhallituksen ponsi edellyttää muutoksia kaavan järjestelyihin asumisen ja liikenteen osalta.
LIIKENTEEN KUORMITUKSET	Liikenne ruuhkautuu.  Liikennevalot Herttoniemessä pysäyttävät ensimmäisen kerran Laajasalosta pois päin ajettaessa. Ruuhkautuminen vaikuttaa Koirasaarentien risteykseen asti.  Asukasmäärä ja palvelut Laajasalossa lisääntyvät ja autoliikenteen kasvu vaatii muutoksia nykyisiin liikennejärjestelyihin, jotta sujuvuutta voidaan parantaa.  Saaristoraitiotie edellyttää katutilajärjestelyjä.	Liikenne ruuhkautuu.  Liikennevalot Herttoniemessä pysäyttävät ensimmäisen kerran Laajasalosta pois päin ajettaessa. Ruuhkautuminen vaikuttaa Koirasaarentien risteykseen asti.  Liittymät pääosin tasossa, osa liikenteen kuormituksesta kulkee rinnakkaiskadulla ja näin ollen helpottaa Laajasalontien kuormitusta.
PONSI	Ponsi edellyttää tarkasteluja asumisen ja liikenteen osalta kaupunkimaisemmaksi.	Ponsi edellyttää tarkasteluja asumisen ja liikenteen osalta kaupunkimaisemmaksi.
INVESTOINTIKUSTANNUKSET	Ei laskettu. Maan arvonnousu arviolta noin 35 M euroa	Ei laskettu. Maan arvonnousu arviolta noin 35 M euroa.
"SUMMA"	-6	-4

RAKENNUSMAATA/RAKENNUOIKEUTTA	Rakentamiseen/Asumiseen hyödynnettävä maapinta-ala liikenneverkon kanssa sovitettuna, sama aluerajaus
KAUPUNKIKUVA/FYYSINEN YMPÄRISTÖ	Ei-laskettaavat ominaisuudet; rakenteellinen eheys, kaupunginosan ilmapiiiri, esteettisyys, koettava laatu jne.
LIIKENTEEN KUORMITUKSET	EMME- ja Synchro-tarkastelut
KESTÄVÄ LIIKKUMINEN	Turvallisuus, esteettömyys, sujuvuus, kestävien kulkumuotojen näkökulma ja jalankulkijan näkökulma, vaihdot jne.
ELINVOIMAISUUS	Keskustan toimivuus, palvelut, saavutettavuus, elinkeinoelämän kehitysmahdollisuudet, toiminnallinen eheys
PONSI	Suhtautuminen kaupungin hallituksen ponsien
INVESTOINTIKUSTANNUKSET	Teknisen huollon johtosiirrot, uudelleenjärjestelyt (ei tietoliikenne- ja sähkökaapeleiden siirtokustannuksia), kadun tilavaraukset (ei yleistasauksia), risteysjär

3A RISTEYKSET TASOSSA, T-RISTEYS YLISKYLÄNLAHDDELLE	3B RISTEYKSET TASOSSA, KAKSI LIITTYMÄÄ YLISKYLÄNLAHDDELLE (RINNAKKAIKATU)	4 KUKKIVIENTIEN SILTA JA RAMPIT SÄILYVÄT	5A KUKKIVIENTIEN SILTA KORVATAAN UUDELLA, T-RISTEYS YLISKYLÄNLAHDDELLE	5B KUKKIVIENTIEN SILTA KORVATAAN UUDELLA, KAKSI X-LIITTYMÄÄ YLISKYLÄNLAHDDELLE (RINNAKKAIKATU)
63 000 m2 korttelimaata / 121 000 k-m2 rakennuskoikeutta	63 000 m2 korttelimaata / 115 000 k-m2 rakennuskoikeutta	52 000 m2 korttelimaata / 93 000 k-m2 rakennuskoikeutta	63 000 m2 korttelimaata / 112 000 k-m2 rakennuskoikeutta	62 000 m2 korttelimaata / 112 000 k-m2 rakennuskoikeutta
Kaupunkimainen puistokatu eheyttää ja yhdistää parhaimmillaan Yliskylän itä- ja länsipuolia. Ratkaisussa kaupunkirakenne tiivistyy etelä- ja pohjoissuunnassa sekä itä- ja länsisuunnassa. Kaupunkipuistokatu on kävelyille, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle sopiva ympäristö. Se parantaa kaupunkikuvaa, tiivistää kaupunkirakennetta, luo yhtenäistä katutilaa, luo edellytyksiä palvelutason merkittäväle nousulle ja kestäville kulkumuodoille.	Kaupunkimainen puistokatu eheyttää ja yhdistää parhaimmillaan Yliskylän itä- ja länsipuolia. Ratkaisussa kaupunkirakenne tiivistyy etelä- ja pohjoissuunnassa sekä itä- ja länsisuunnassa. Kaupunkipuistokatu on kävelyille, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle sopiva ympäristö. Se parantaa kaupunkikuvaa, tiivistää kaupunkirakennetta, luo yhtenäistä katutilaa, luo edellytyksiä palvelutason merkittäväle nousulle ja kestäville kulkumuodoille. Kukkivientien alueen autoliikenteen yhteysien uusi järjestely Laajasalontielle saattaa sisältää katutilan kannalta haastavia suunnitteluratkaisuja. Poikkeaa Laajasalontien risteysjärjestelyssä versioista 3A, kokonaisuuden kannalta ei oleellista eroa.	Yhdistelmä kaupunkimaista ja nykyistä rakennetta. Muuttaa kaupunkikuvaa pääosin liikekeskuksen tuntumassa. Asukasmäärän, toimintojen ja toiminnallisuuden lisäys sekä palvelujen tarpeen lisäys kehittävät kaupunkikuvaa, jolloin tätä ratkaisua laajemmän alueen suunniteltu kaupunkipuistotien ympärille olisi hyvä ratkaisu. Pääosin kuten 3A/B, mutta kaupunkipuistokadun osuus on lyhyempi.	Uudella sillalla parhaimmillaan mahdollistetaan kaupunkimainen katutila ja siltaratkaisu yhdessä. Poikkeaa Kukkivientien alueen kohdalla eritasoristeyksen järjestelyssä tasoristeyksimerkeistä (3A/B). Oleellisena erona voi pitää kaupunkiympäristöllä epätyyppillistä autoiltaa. Kukkivientien uudella sillalla laskeutuva uusi ramppi vähentää hieman mahdollisuuksia tuoda rakentamista puistokadun varteen.	Uudella sillalla parhaimmillaan mahdollistetaan kaupunkimainen katutila ja siltaratkaisu yhdessä. Poikkeaa Kukkivientien alueen kohdalla eritasoristeyksen järjestelyssä tasoristeyksimerkeistä (3A/B). Oleellisena erona voi pitää kaupunkiympäristöllä epätyyppillistä autoiltaa. Kukkivientien uudella sillalla laskeutuva uusi ramppi vähentää hieman mahdollisuuksia tuoda rakentamista puistokadun varteen.
Katutaso toiminnallisuuden edellytykset mahdollistuvat. Uusi kaupunkirakenne on tiivistä ja kortteleiden rakennuspaikat sijaistavat jalkakäytävien varsilla. Rakennukset voivat kadun puolella katutasossa olla monikäyttöisiä, esimerkiksi liike- tai työtiloja, mikä lisää toiminnallisuutta. Kaupunkipuistokadun varressa ja Yliskylänlahden rantakortteleissa sekä liikekeskuksen korttelissa on kaupunkien keskusta-alueille ominaisesti luontevaa toimintojen sekoittumista. Liittyessään sekä kaupunkipuistokatuun että Yliskylän Puistokatuun on uudella liikekeskuksella edellytykset kehittyä Laajasalon toiminnalliseksi keskuksiksi. Uudella liikekeskuksella on edellytyksiä kehittää palveluita ja yritystoimintaa nykyisestä ja säilyttää ne Laajasalossa. Tämä vahvistaa paikallisidentiteettiä ja keskuksen vetovoimaisuutta, alueen toiminnallisuutta ja sen kehittymistä. Tukee Yliskylänlahden merellisiä liiketoimintamahdollisuuksia rinnakkaiskadun varrella. Kaksi ajoneuvoristeystä Laajasalontielle lisäävät toiminnallisia mahdollisuuksia.	Katutaso toiminnallisuuden edellytykset mahdollistuvat. Uusi kaupunkirakenne on tiivistä ja kortteleiden rakennuspaikat sijaistavat jalkakäytävien varsilla. Rakennukset voivat kadun puolella katutasossa olla monikäyttöisiä, esimerkiksi liike- tai työtiloja, mikä lisää toiminnallisuutta. Kaupunkipuistokadun varressa ja Yliskylänlahden rantakortteleissa sekä liikekeskuksen korttelissa on kaupunkien keskusta-alueille ominaisesti luontevaa toimintojen sekoittumista. Liittyessään sekä kaupunkipuistokatuun että Yliskylän Puistokatuun on uudella liikekeskuksella edellytykset kehittyä Laajasalon toiminnalliseksi keskuksiksi. Uudella liikekeskuksella on edellytyksiä kehittää palveluita ja yritystoimintaa nykyisestä ja säilyttää ne Laajasalossa. Tämä vahvistaa paikallisidentiteettiä ja keskuksen vetovoimaisuutta, alueen toiminnallisuutta ja sen kehittymistä. Tukee Yliskylänlahden merellisiä liiketoimintamahdollisuuksia rinnakkaiskadun varrella. Kaksi ajoneuvoristeystä Laajasalontielle lisäävät toiminnallisia mahdollisuuksia.	Katutaso toiminnallisuuden edellytykset mahdollistuvat. Uusi kaupunkirakenne on tiivistä ja kortteleiden rakennuspaikat sijaistavat jalkakäytävien varsilla. Rakennukset voivat kadun puolella katutasossa olla monikäyttöisiä, esimerkiksi liike- tai työtiloja, mikä lisää toiminnallisuutta. Kaupunkipuistokadun varressa ja Yliskylänlahden rantakortteleissa sekä liikekeskuksen korttelissa on kaupunkien keskusta-alueille ominaisesti luontevaa toimintojen sekoittumista. Liittyessään sekä kaupunkipuistokatuun että Yliskylän Puistokatuun on uudella liikekeskuksella edellytykset kehittyä Laajasalon toiminnalliseksi keskuksiksi. Uudella liikekeskuksella on edellytyksiä kehittää palveluita ja yritystoimintaa nykyisestä ja säilyttää ne Laajasalossa. Tämä vahvistaa paikallisidentiteettiä ja keskuksen vetovoimaisuutta, alueen toiminnallisuutta ja sen kehittymistä. Toiminnallisuuden edellytykset muuttuvat pääosin vain liikekeskuksessa ja sen tuntumassa.	Katutaso toiminnallisuuden edellytykset mahdollistuvat. Uusi kaupunkirakenne on tiivistä ja kortteleiden rakennuspaikat sijaistavat jalkakäytävien varsilla. Rakennukset voivat kadun puolella katutasossa olla monikäyttöisiä, esimerkiksi liike- tai työtiloja, mikä lisää toiminnallisuutta. Kaupunkipuistokadun varressa ja Yliskylänlahden rantakortteleissa sekä liikekeskuksen korttelissa on kaupunkien keskusta-alueille ominaisesti luontevaa toimintojen sekoittumista. Liittyessään sekä kaupunkipuistokatuun että Yliskylän Puistokatuun on uudella liikekeskuksella edellytykset kehittyä Laajasalon toiminnalliseksi keskuksiksi. Uudella liikekeskuksella on edellytyksiä kehittää palveluita ja yritystoimintaa nykyisestä ja säilyttää ne Laajasalossa. Tämä vahvistaa paikallisidentiteettiä ja keskuksen vetovoimaisuutta, alueen toiminnallisuutta ja sen kehittymistä. Kukkivientien eritasoristeyks vähentää hieman mahdollisuuksia tuoda rakentamista katutilan yhteyteen.	Katutaso toiminnallisuuden edellytykset mahdollistuvat. Kaksi ajoneuvoristeystä Laajasalontielle ja rinnakkaiskatu Yliskylänlahden alueella lisäävät toiminnallisia mahdollisuuksia. Uusi kaupunkirakenne on tiivistä ja kortteleiden rakennuspaikat sijaistavat jalkakäytävien varsilla. Katutaso toiminnallisuuden edellytykset mahdollistuvat. Rakennukset voivat kadun puolella katutasossa olla monikäyttöisiä, esimerkiksi liike- tai työtiloja, mikä lisää toiminnallisuutta. Kaupunkipuistokadun varressa ja Yliskylänlahden rantakortteleissa sekä liikekeskuksen korttelissa on luontevaa toimintojen sekoittumista. Liittyessään sekä kaupunkipuistokatuun että Yliskylän Puistokatuun on uudella liikekeskuksella edellytykset kehittyä Laajasalon toiminnalliseksi keskuksiksi. Uudella liikekeskuksella on edellytyksiä kehittää palveluita ja yritystoimintaa nykyisestä ja säilyttää ne Laajasalossa. Tämä vahvistaa paikallisidentiteettiä ja keskuksen vetovoimaisuutta, alueen toiminnallisuutta ja sen kehittymistä. Kukkivientien eritasoristeyks vähentää hieman mahdollisuuksia tuoda rakentamista katutilan yhteyteen.
Tukee kestävää liikkumista. Kaupunkimainen ratkaisu, jossa liikkuminen ja rakentaminen muodostavat yhdessä kokonaisuuden. Mahdollistaa joukkoliikenteen monipuolistumisen pysäkkiratkaisuihin, kävelyn ja pyöräilyn sekä katutaso palvelumahdollisuudet. Yksi liittymä Yliskylänlahdelle keskittää ajoneuvoliikenteen tähän risteykseen, muissa kohdissa mahdollisuus ratkaista risteyskiä jalankulun ja pyöräilyn käyttöön.	Tukee kestävää liikkumista. Kaupunkimainen ratkaisu, jossa liikkuminen ja rakentaminen muodostavat yhdessä kokonaisuuden. Mahdollistaa joukkoliikenteen monipuolistumisen pysäkkiratkaisuihin, kävelyn ja pyöräilyn sekä katutaso palvelumahdollisuudet. Kaksi liittymää Yliskylänlahdelle lisäävät liikennettä Yliskylänlahden alueella, mikä tukisi liiketoiminnan sijoittumista rinnakkaiskadun varteen.	Tukee kestävää liikkumista. Pääosin kaupunkimainen ratkaisu, jossa liikkuminen ja rakentaminen muodostavat yhdessä kokonaisuuden. Mahdollistaa joukkoliikenteen monipuolistumisen pysäkkiratkaisuihin, kävelyn ja pyöräilyn sekä katutaso palvelumahdollisuudet. Kukkivientien nykyinen silta mahdollistaa turvalliset ylitykset Kukkivientien alueella. Toiminnallisuuden edellytykset muuttuvat pääosin vain liikekeskuksessa ja sen tuntumassa. Kukkivientien ympäristö säilyy nykyisellään.	Tukee kestävää liikkumista. Kaupunkimainen ratkaisu, jossa liikkuminen ja rakentaminen muodostavat yhdessä kokonaisuuden. Mahdollistaa joukkoliikenteen monipuolistumisen pysäkkiratkaisuihin, kävelyn ja pyöräilyn sekä katutaso palvelumahdollisuudet. Yksi liittymä Yliskylänlahdelle keskittää ajoneuvoliikenteen tähän risteykseen, muissa kohdissa mahdollisuus ratkaista risteyskiä jalankulun ja pyöräilyn käyttöön. Parhaimmillaan uusi silta mahdollistaa kaupunkimaisen ympäristön kehittämisen ja toisaalta turvalliset ylitykset Kukkivientien alueella. Kaupunkipuistokadun ja sen ympäristön ominaisuudet kehittyvät liikkumisen kannalta kaupunkimaisemmaksi.	Tukee kestävää liikkumista. Kaupunkimainen ratkaisu, jossa liikkuminen ja rakentaminen muodostavat yhdessä kokonaisuuden. Parhaimmillaan uusi silta mahdollistaa kaupunkimaisen ympäristön kehittämisen ja toisaalta turvalliset ylitykset Kukkivientien alueella. Kaksi liittymää Yliskylänlahdelle lisäävät liikennettä Yliskylänlahden alueella ja jalka liikennettä rinnakkaiskadulle.
Liikenne ruuhkautuu. Kaupunkibulevardin risteykset jakavat ruuhkaa tasaisesti koko kadun pituudelle. Joukkoliikenteen kehittämiseksi ja monipuolistamiselle syntyy tarvetta asukasmäärän kasvaessa. Sopivin suunnitteluratkaisuin autoliikenteen välityskykyyn voidaan vaikuttaa. Tasoliittymien suuri määrä heikentää sujuvuutta, mutta toisaalta tasoitaa liikenteen kuormitusta verkolla. Sujuvuutta voitaisiin parantaa rakentamalla osa T-liittymistä suuntaalisliittyminä. Rauhallisemmat liittymät voitaisiin toteuttaa mahdollisesti myös ilman valo-ohjausta, jolloin muut valo-ohjatut liittymät tymitäisivät myös näistä liittymistä kulkemista. Kasvun ohjaaminen kestäviin liikennemuotoihin on tärkeää.	Liikenne ruuhkautuu. Kaupunkibulevardin risteykset jakavat ruuhkaa tasaisesti koko kadun pituudelle. Yliskylänlahden rinnakkaiskatu jakaa osuudeltaan Yliskylänlahden sisäistä liikennettä pois Laajasalon kaupunkibulevardilta. Joukkoliikenteen kehittämiseksi ja monipuolistamiselle syntyy tarvetta asukasmäärän kasvaessa. Sopivin suunnitteluratkaisuin autoliikenteen välityskykyyn voidaan vaikuttaa. Tasoliittymät heikentävät sujuvuutta verrattuna nykyiseen eritasoratkaisuun. Liittymien keskittäminen mahdollistaa pidemmät liittymävälit. Yliskylänlahden liittymistä toinen olisi mahdollista tehdä suuntaalisliittymänä, mikä parantaisi pääsuunnan sujuvuutta. Kasvun ohjaaminen kestäviin liikennemuotoihin on tärkeää.	Liikenne ruuhkautuu. Kaupunkibulevardin risteykset jakavat ruuhkaa tasaisesti koko kadun pituudelle. Joukkoliikenteen kehittämiseksi ja monipuolistamiselle syntyy tarvetta asukasmäärän kasvaessa. Sopivin suunnitteluratkaisuin autoliikenteen välityskykyyn voidaan vaikuttaa. Tasoliittymät heikentävät sujuvuutta verrattuna nykyiseen eritasoratkaisuun. Kasvun ohjaaminen kestäviin liikennemuotoihin on tärkeää. Kukkivientien liittymän säilyttäminen eritasoliittymänä parantaisi sujuvuutta Laajasalontien pohjoisosaan, mutta Herttoniemen kohdan ruuhkautuminen todennäköisesti heijastuu jo tässä kohdassa.	Liikenne ruuhkautuu. Kaupunkibulevardin risteykset jakavat ruuhkaa tasaisesti koko kadun pituudelle. Joukkoliikenteen kehittämiseksi ja monipuolistamiselle syntyy tarvetta asukasmäärän kasvaessa. Sopivin suunnitteluratkaisuin autoliikenteen välityskykyyn voidaan vaikuttaa. Tasoliittymien suuri määrä heikentää sujuvuutta, mutta toisaalta tasoitaa liikenteen kuormitusta verkolla. Sujuvuutta voitaisiin parantaa rakentamalla osa T-liittymistä suuntaalisliittyminä. Rauhallisemmat liittymät voitaisiin toteuttaa mahdollisesti myös ilman valo-ohjausta, jolloin muut valo-ohjatut liittymät tymitäisivät myös näistä liittymistä kulkemista. Kasvun ohjaaminen kestäviin liikennemuotoihin on tärkeää.	Liikenne ruuhkautuu. Kaupunkibulevardin risteykset jakavat ruuhkaa tasaisesti koko kadun pituudelle. Yliskylänlahden rinnakkaiskatu jakaa osuudeltaan Yliskylänlahden sisäistä liikennettä pois Laajasalon kaupunkibulevardilta. Joukkoliikenteen kehittämiseksi ja monipuolistamiselle syntyy tarvetta asukasmäärän kasvaessa. Sopivin suunnitteluratkaisuin autoliikenteen välityskykyyn voidaan vaikuttaa. Tasoliittymät heikentävät sujuvuutta verrattuna nykyiseen eritasoratkaisuun. Liittymien keskittäminen mahdollistaa pidemmät liittymävälit. Yliskylänlahden liittymistä toinen olisi mahdollista tehdä suuntaalisliittymänä, mikä parantaisi pääsuunnan sujuvuutta. Kasvun ohjaaminen kestäviin liikennemuotoihin on tärkeää.
Vastaa pönteon lisäämällä asuksen määrää sekä kaupunkimaisen katujärjestelyin. 10-15 M euroa investointikustannuksia. Sijoittuu olemassaolevan infran läheisyyteen. Maanarvonnoisuus noin 70 M euroa kattaa kustannukset.	Vastaa pönteon lisäämällä asuksen määrää sekä kaupunkimaisen katujärjestelyin. 10-15 M euroa investointikustannuksia. Sijoittuu olemassaolevan infran läheisyyteen. Maanarvonnoisuus noin 70 M euroa kattaa kustannukset.	Vastaa pönteon lisäämällä asuksen määrää sekä osittain kaupunkimaisen katujärjestelyin. 10-15 M euroa investointikustannuksia. Sijoittuu olemassaolevan infran läheisyyteen. Maanarvonnoisuus noin 70 M euroa kattaa kustannukset.	Vastaa pönteon lisäämällä asuksen määrää sekä pääosin kaupunkimaisen katujärjestelyin. 10-15 M euroa investointikustannuksia. Sijoittuu olemassaolevan infran läheisyyteen. Maanarvonnoisuus noin 70 M euroa kattaa kustannukset.	Vastaa pönteon lisäämällä asuksen määrää sekä pääosin kaupunkimaisen katujärjestelyin. 10-15 M euroa investointikustannuksia. Sijoittuu olemassaolevan infran läheisyyteen. Maanarvonnoisuus noin 70 M euroa kattaa kustannukset.

			summa ->	
				7
				3
				2
				-2
				-3
				-7

