



# Kallvikintien Suunnitteluperiaatteet, selostus

Asemakaavoitus  
Vuosaari-Vartiokylänlahti-tiimi  
Hankenumero 0592\_14

16.4.2019

**Helsinki**

# Sisällysluettelo

## Sisällysluettelo

1. Johdanto	2
2. Historia	4
3. Rakennuskanta	6
4. Liikkuminen	8
5. Suunnitteluperiaatteita ohjaavat tavoitteet ja suunnitelmat	10
6. Maanomistus, hallintamuodot ja käyttötarkoitukset	12
7. Maaperä, rakennettavuus ja yhdyskuntatekninen huolto	14
8. Liikennemelu ja ilmanlaatu	16
9. Luonto ja maisema	17
10. Kaupalliset palvelut	18
11. Julkinen palveluverkko	20
12. Vaikutukset	22
13. Tutkielmia pikaraitiotiekadun kaistajaosta	23
14. Lähteet ja kuvalähteet	24



1. A



2. B



3. C



4. Kallvikintien ympäristö ja valokuvauspaikat A-O



5. D



6. E



7. F



8. G



9. H



10. I



11. J



12. K



13. L



14. M



15. N



16. O

# 1. Johdanto



17. Alue viistosti ilmasta

Kallvikintien suunnitteluperiaatteiden tavoitteena on koota periaatteet, joilla alueesta kehitetään yhä elävämpi kaupunkiympäristö, joka vastaa nykyistä paremmin asukkaiden tarpeisiin. Alueen elinvoimaisuutta ja viihtyisyyttä tuetaan täydennysrakentamisella. Tavoitteena on kaupunkirakennetta tiivistämällä myös tukea raideliikenteen verkostokaupungin kehittämisen edellytyksiä Helsingin seudulla. Uudessa yleiskaavassa Kallvikintielle osoitettu pikaraitiotie vaikuttaa merkittävästi alueelle kehittyvään kaupunkikuvaan ja omalta osaltaan muuttaa nykyistä 1960-luvulta peräisin olevaa kaupunkirakennetta urbaanimmaksi. Nykyisellään alue on korttelitehokkuudeltaan hyvin väljä  $e_k = 0,3-0,6$ . Tehokkuus vastaa lähinnä tiivistä rivitaloaluetta, kuten Paloheinää, Metsälää tai Veräjämäkeä. Maankäytön tehostamispotentiaalia on siis varsin runsaasti.

Suunnitteluperiaatteiden taustalla olevan uuden yleiskaavan tavoitteena on vahvistaa alueen sosiaalista tasapainoa tukemalla alueen monikulttuurisuutta, eri väestö- ja ikäryhmiä sekä asukkaiden omaa kaupunkikulttuuria. Täydennysrakentamalla alueelle saadaan lisää asumisen, toiminnan ja palvelujen tarjontaa. Tavoitteena on riittävän tiivis sekoittunut kaupunkirakenne, jotta alueelle saadaan luotua edellytyksiä lähipalveluille. Täydennysrakentamisen yhteydessä huomioidaan alueen omaleimaisuus ja tuotetaan alueelle monipuolisempaa

asuntotarjontaa. Alueen 60-luvun varsin yksipuolista asuntokajakaamaa laajennetaan nykyaikaisilla esteettömillä asunnoilla, jotka sopivat yhä paremmin nykyajan asukkaiden erilaisiin tarpeisiin. Alueen kehittämisen yhteydessä parannetaan asukkaiden liikkumisvaihtoehtoja ja vähennetään asukkaiden riippuvaisuutta omasta henkilöautosta. Julkisia puisto-, katu- ja aukiotiloja kehitetään suuremmalle asukasmäärälle ja monipuolisemmin asukkaiden tuottamaan kaupunkikulttuuriin sopiviksi.

Suunnittelualue käsittää Mustavuoren eteläosaan saakka olevat Kallvikintietä ympäröivät katu-, puisto- ja korttelialueet, Ilveskorvenpuiston ja ostoskeskuksen alueen sekä Kurkimoision rakentumattomat kortteliosat. Suunnittelualueen yhtenäinen kehittäminen tuottaa uuden kaupunkikuvallisen kerrostuman Kallvikintien ympäristöön. Parhaimmillaan tämä kerrostuma terävöittää alueen parhaita piirteitä ja tuo alueelle asumisen monipuolisuutta sekä vahvistaa elinvoimaisuutta. Yhtenäisten periaatteiden avulla varmistetaan myös alueen maanomistajien ja toimijoiden tasavertainen kohtelu.

Suunnitteluperiaatteiden täydennysrakentamisen asuinkerrosalatavoite suunnittelualueelle on noin 150 000 k-m<sup>2</sup>, eli noin 3000 asukasta. Liike- ja toimitilarakentamisen lisäkerrosalatavoite on n. 4000 k-m<sup>2</sup>. Lisäksi varaudutaan arviolta

n. 8000 k-m<sup>2</sup> suuruiseen palvelutilojen laajentamiseen. Alueen kehitys ei kuitenkaan tapahdu suunnitteluperiaatteista huolimatta samanaikaisesti kaikkialla. Alueen kaupunki- ja maanomistusrakenteesta johtuen täydennysrakentaminen ajoittuu pitkälle, useamman vuosikymmenen pituiselle aikajänteelle. Hankkeiden yksilöllisyydestä johtuen periaatteiden tarkoituksena on tarjota perusta, jonka avulla kehityshankkeita voidaan ohjata tasapuolisesti, alueen erityispiirteet huomioiden ja kokonaisuuden kannalta parhaalla mahdollisella tavalla.

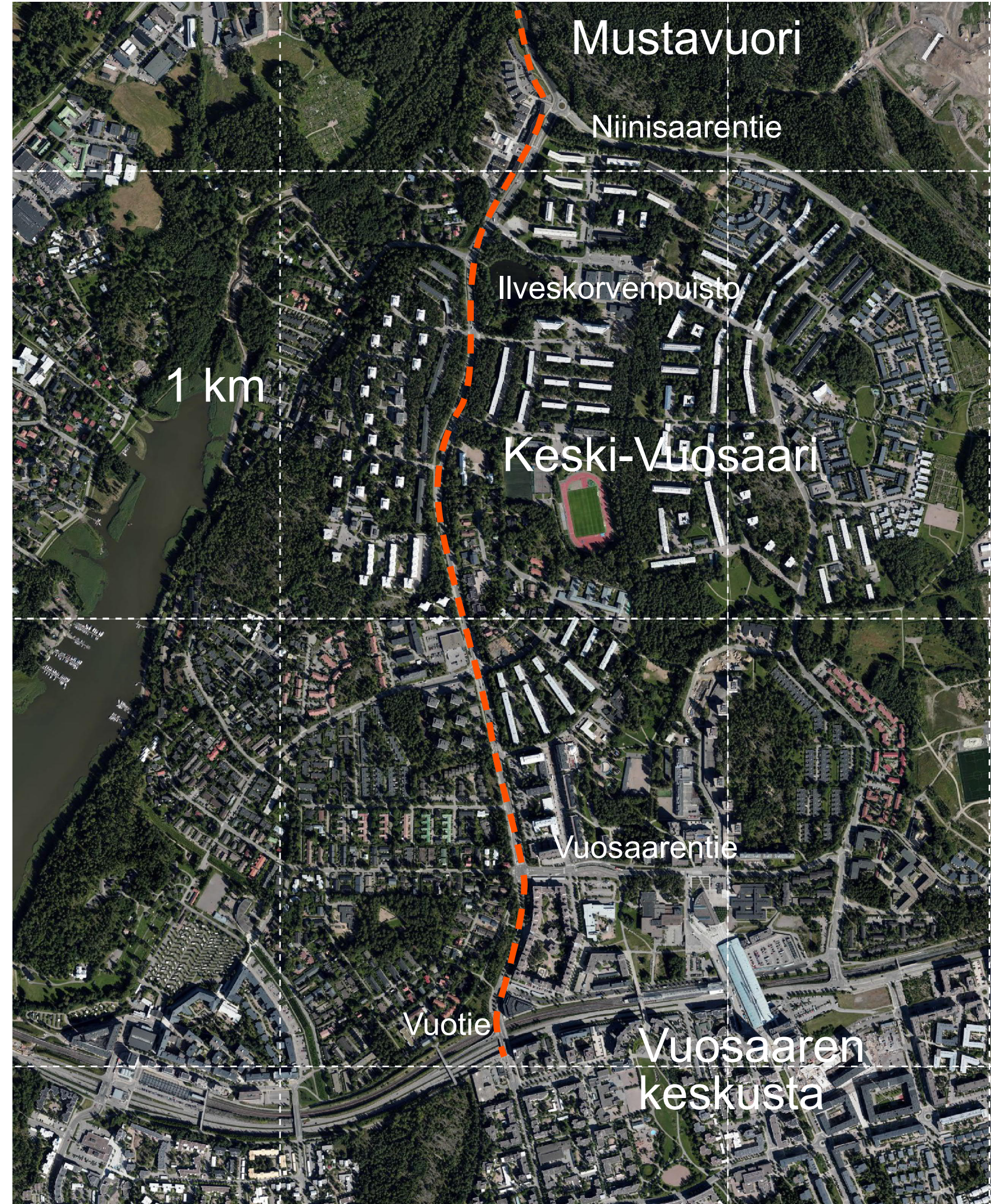
Suunnitteluperiaatteissa käsitellään alueen kehittämistä monipuolisesti eri näkökulmista. Suurimpana teemana alueella on yhdistää alueen nykyinen väljä ja arvostettu metsälähiöympäristö kehityskuvaan, jossa kaupunkirakennetta tiivistetään pikaraitiotieyhteydeksi kehittyvän Kallvikintien varrella. Tätä pääteemaa pohditaan mm. alueen kulttuurihistorian, maisematilan sekä ympäristön, liikenteen, kaupan ja rakennettavuuden näkökulmista.

Suunnitteluperiaatteet ovat itsessään tiivis yhden A3-sivun koonti eri aiheisiin ja alueisiin liittyvistä konkreettisista päähuomioista. Hankkeen taustoja ja tavoitteita avataan tarkemmin tässä selostuksessa. Suunnitteluperiaatteiden käytännön tehtävänä on toimia perustana alueen kehittämisessä eli toimia lähtötietona alueelle tehtäville kaavamutoksille.



### 18. Alueen sijainti

Hankkeen aikana on teetetty selvitykset Kallvikintien arvokkaan maisemaympäristön kehittämistä koskien sekä Vuosaaren alueen toimitiloista ja kaupallisista palveluista. Kaupunkiympäristötoimialan asiantuntijoiden lisäksi hanketta on kommentoitu kaupungin museosta alueen kulttuurihistoriaan liittyen.



19. Ilmakuva alueesta

## 2. Historia



20. Topografiakartta vuodelta 1945

*Kallvikintien ympäristön kehitys on kuvattu hyvin useammassa aluetta koskevassa selvityksessä. Ne ovat olleet myös tämän hankkeen lähtötietoina alueen historiaa koskien. Tähän on koottu lyhyt yhteenveto alueen kehityksen pääkohdista.*

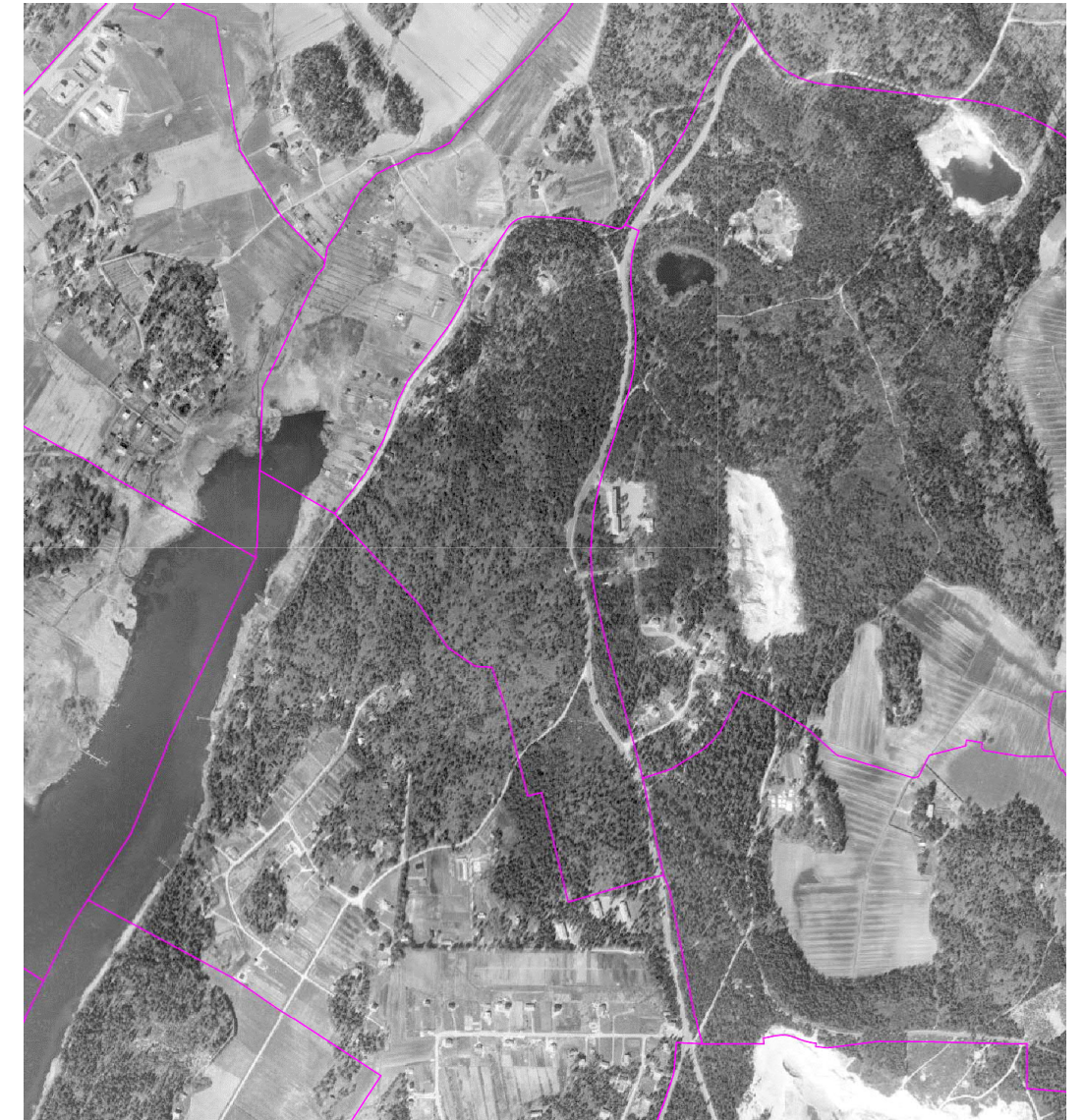
Keski-Vuosaaren aluetta pidetään laadukkaana esimerkkinä 1960-luvun suomalaisesta metsäkaupungista. Alueen historia alkaa kuitenkin jo keskiajalta, jolloin Vuosaaren kylä oli yksi Helsingin pitäjän vanhoista rannikkokylistä. Uudenmaan rannikon tyyppilliseen viljelyvyöhykkeeseen kuuluneen alueen maisemaa hallitsivat kartanot ja suurehkot tilat puutarhoineen ja viljelyalueineen. Nordsjön kartano sekä Marielundin ja Porslarsin tilat sijaitsivat vanhassa kulttuurimaisemassa peltojen ympäröimänä. Kallvikintien ympäristö on ollut kuitenkin pääosin metsää koko vanhan asutuksen ajan, sillä tie on ollut huomommin viljelyyn soveltuvalla metsäisellä selänteellä. Ainoastaan tien alueella tehty soranotto on muokannut muuten varsin eheänä säilynyttä metsäympäristöä.

Ratkaisevan kehitysaskelen maalaismaisesta ympäristöstä kohti kaupunkimaisempaa kehitystä käynnisti 1930-luvulla alueella toimintansa aloittanut Saseka Oy:n tiilitehdas. Suurena maanomistajana se käynnisti Vuosaaren kaavoitusprosessin 1950-luvulla.

Arkkitehti Olof Stenius laati osalle Vuosaaren kylää rakennuskaavaehdotuksen vuoden 1959 aikana, joka toteutuneilta osiltaan vahvistettiin vuonna 1963. Keski-Vuosaaren asuntoalueen lähtökohtana olivat metsäinen harjuselänne ja alava, avoin laaksotila. Maisemaa hallitsivat laajat peltoaukeamat ja niitä kehystävät metsäalueet. Alueen kaavoituksessa hyödynnettiin 1950-luvun maiseman rakennetta ja olevaa tiestöä. Kallvikintie noudattaa vanhaa tielinjausta selänteellä, joka toimii myös Rastilan laakson ja Nordsjön laakson välisenä vedenjakajana. Vuosaari liitettiin Helsingin maalaiskunnasta osaksi Helsinkiä vuonna 1966 osana suurta alueliitosta, ja alueelle laadittiin asemakaava vuonna 1970 alueen ollessa jo suurimmaksi osaksi rakentunut.

Keski-Vuosaaren puistojen ja avoimien pihojen tavoitteena oli luoda alueelle omalaatuinen ja yhtenäinen leima. Alueen kehittäjänä ollut Asuntosäästäjät ry on todennäköisesti laatinut aluetta koskien myös viheraluesuunnitelmia. Luonnonalueiden, suorkorttelipihojen ja rakennusten nähtiin jo kaavoitusvaiheessa muodostavan yhtenäisen kokonaisuuden. Taustalla vaikuttivat voimakkaasti 1950-luvulla ja 60-luvun alussa suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa vaikuttaneet lähiöperiaatteet.

Näiden periaatteiden mukaisesti rakentaminen on väljästi maastoa myötäilevää.



21. Ilmakuva vuodelta 1956

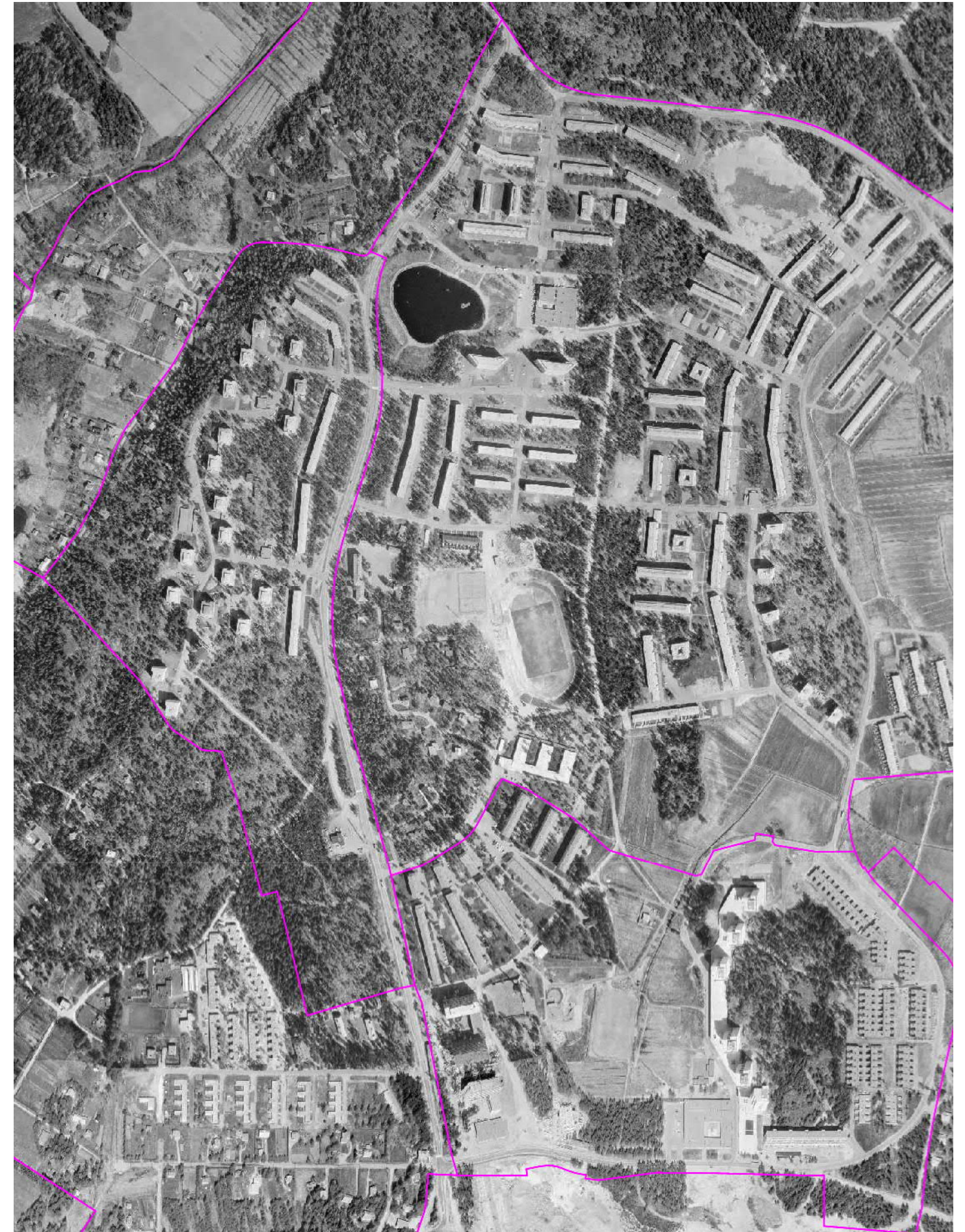
Pitkät lamellitalot on sijoitettu toistuviksi linjoiksi, joiden väliin avoimet pihatilat jäivät. Rinteillä ja lakialueilla on pistetaloja. Pysäköinti on pääosin maantasossa pysäköintikentillä, osaksi katoksissa ja muutamassa hankkeessa pihakansien alla. Alueen liikennejärjestelmä on ulkosyöttöinen. Ajan oppien mukaisesti kevytliikenne ja ajoneuvoliikenne ovat erotettu toisistaan. Asutuksesta metsäisillä suojavyöhykkeillä erotetut Kallvikintie ja Porslahdentien ovat alueen pääasialliset pohjois-eteläsuuntaiset kokoojaketut pienemmille asuntokaduille. Järjestelystä johtuen Keski-Vuosaaren keskiosana on täysin ajoneuvoliikenteeltä rahoitettu keskuspuisto, jossa jalankulkuverkosto yhdistää alueen virkistys- ja vapaa-ajan-toimintoja. Yhtenäistä ja rauhallista puistoa voidaan pitää kaavan suurimpana vahvuutena. Kaupalliset palvelut oli keskitetty kahteen alueen pohjois- ja eteläpäädyssä olevaan ostoskeskukseen. Näistä on nykyään jäljellä enää pohjoinen ostoskeskus, ja senkin käyttöaste on varsin matala.

Keski-Vuosaaren ympäristö on säilyttänyt ominaispiirteensä ja arvonsa varsin hyvin. Kallvikintien osalta pohjoinen osa on pysynyt pääosin muuttumattomana 1960-luvulta saakka. Uutta kehitystä pohjoispuolella edustaa Kurkimoision tiivis ja matala -asuinalue, joka kaavoitettiin 2000-luvun alussa sekä vuonna 2017 kaavoitettu täydennysrakennushanke Neitsytsaarentiellä, joka mahdollistaa



22. Keski-Vuosaari ilmasta nähtynä vuonna 1970

kaupunkirakenteen tiivistämisen katualueen varrella. Kallvikintien puolivälissä uudempaa täydennysrakentamista edustaa vuonna 2011 kaavoitettu korttelialue, johon on entisen huoltoaseman tontille täydennysrakennettu uusi Lidl'in päivittäistavarakauppa sekä yksi asuinkerrostalo. Kallvikintien ja Vuosaarentien risteyksessä sijainnut Shell Ab:n pääkonttori muutettiin vuonna 1994 asuinrakennukseksi. Tällöin suoritettujen julkisivumuutokset ovat muuttaneet rakennuksen ilmeen täysin. Vuonna 2006 pääkonttorin edessä olleen bensa-aseman paikalle valmistui asuinkerrostalo ja rivitalo. Eteläpäätyyn, Tyynylaavantien risteyksen ympäristöön on 2000-luvun vaihteessa kaavoitettu yhtenäinen suurkortteli sekä pistemäinen toimitalo.



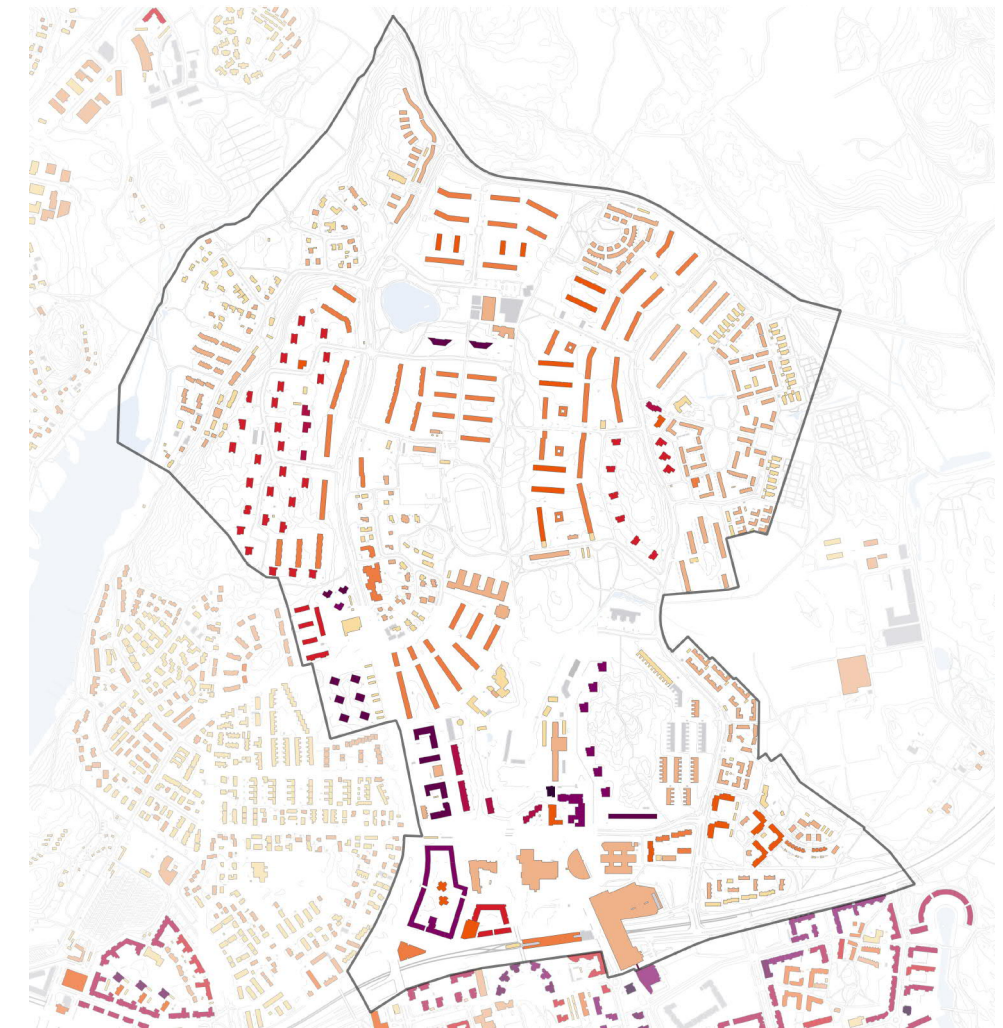
23. Ilmakuva vuodelta 1969

### 3. Rakennuskanta

© Helsingin kaupunki  
Aineistot: Facta/Maankäyttö ja kaupunkirakenne 01/2016  
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2018  
Toteutus: Kympp/Aska/Ase/E-MN  
15.11.2018



24. Rakennusten valmistusvuosikymmenet



25. Rakennusten kerrosmäärät

Keski-Vuosaaren nykyiset rakennukset muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden, jolla on merkittävä vaikutus suunnitteluperiaatteiden tavoitteisiin. Tähän lukuun on koottu alueen rakennuskantaan liittyvät pääkohdat.

Keski-Vuosaaren rakentuminen on pääasiassa tapahtunut 1960-luvulla maaltamuuton seurauksena. Vuodesta 1963 alkaen Asuntosäästäjät ry rakennutti alueen pääosan rakennuksista noin kymmenen vuoden aikana. Rakentaminen tapahtui suurkorttelikonaisuuksina elementtitekniikalla ja osittain asukkaiden itse rakentamina hartiapankkimenetelmällä.

Alkuperäisen kerrostalovaltaisen alueen ympärille on rakentunut myöhemmin uusia pienempiä asuinalueita. 1980- ja 90-luvuilla täydennettiin alueen pientaloalueita. Suurimman muutoksen aiheutti kuitenkin kauppakeskus Columbuksen valmistuminen vuonna 1996. 2000-luvulla Keski-Vuosaaren rakentaminen on pääasiassa kohdistunut etelämmäs metron lähelle keskustaan ja toisaalta alueen reunamille lähelle puistoalueita. Keskustan rakentaminen on ollut tehokasta urbaania kerrostalorakentamista. Reuna-alueille on täydentynyt tiiviitä pientalokortteleita omine pihoineen.

Keski-Vuosaaren 60-luvun rakennuksissa on selkeä jako vaakasuuntaisiin pitkiin 3-kerroksisiin lamellitaloihin ja pystysuuntaisiin 5-kerroksisiin pistetaloihin. Varsinaisten asuinkerrosten lisäksi alueen rakennuksissa on lähes systemaattisesti ns. maanpäällinen kellarikerros, joka korottaa asuinkerrokset irti maasta ja helpottaa rakennusten sijoittelua maastonmuotojen mukaan.

Rakennusrungot ovat 60-luvun rakennustyypeissä kapeita ja asunnot tästä johtuen valoisia. Asunnoista 60% on yksioita ja kaksioita, kolmioita on 20% ja loput 20% tätä suurempia asuntoja. Asuntojen keskikoko on 53,5 m<sup>2</sup>, mikä on vähemmän kuin koko Helsingin tai koko esikaupunkialueen asuntojen keski-pinta-ala. Nykyisellä elintasolla ja asumisväljyyysvaatimuksilla lapsiperheille ei siis pääosin löydy riittävä määrä riittävän tilavia asuntoja. Ajalleen tyypillisesti matalammissa rakennuksissa ei ole hissiä.

- ennen 1880
- 1880 - 1889
- 1890 - 1899
- 1900 - 1909
- 1910 - 1919
- 1920 - 1929
- 1930 - 1939
- 1940 - 1949
- 1950 - 1959
- 1960 - 1969
- 1970 - 1979
- 1980 - 1989
- 1990 - 1999
- 2000 - 2009
- 2010 - 2016
- Ei tietoa

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9 tai enemmän
- Ei tietoa





Ei hissiä  
 Osa-alueen raja

© Helsingin kaupunki  
 Aineistot: Facta/Maankäyttö ja  
 kaupunkirakenne 2016  
 Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2018  
 Toteutus: E. MN/Kymp/Aska/Ase/  
 28.8.2018

26. Rakennusten hissit



27. Kivisaarentie 3, toinen ns. Laivataloista vuonna 1970



28. Kivisaarentie 12, vuonna 1970



29. Satamasaarentie 1 ja 2 vuonna 1974, etualalla Kallvikintie

## 4. Liikkuminen



### 1960-luvun auto- kaupunki

*Liikkuminen ja yleinen saavutettavuus ovat etusijalla periaatteita laadittaessa. Tähän on koottu alueen liikenteeseen liittyvät lähtökohdat sekä kuvattu alueen tuleva kehitys.*

Kallvikintie on Keski-Vuosaaren läpi pohjois-eteläsuunnassa kulkeva noin kaksi kilometriä pitkä alueellinen kokoojakatu, jonka liikennemäärä on tällä hetkellä keskimäärin n. 9000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Alueen täydennysrakentamisen myötä liikenteen arvioidaan kasvavan n. 10 000 ajoneuvoon vuorokautta kohden. Kallvikintie muodostaa Keski-Vuosaaren alueen ulkosyöttöisen liikennejärjestelmän länsipuolisen pääyhteyden, josta liikenne jakautuu pienemmille poikittaisille tonttikaduille. Ulkosyöttöisen liikennejärjestelmän etuna on ajoneuvoliikenteeltä rauhoitettu Keski-Vuosaaren keskuspuisto, jossa voi kävellen ja pyöräillen liikkua pohjois-eteläsuunnassa alueen virkistys- ja leikkialueiden välillä.

Alueen julkisen liikenteen reitit kulkevat pääasiassa Kallvikintietä pitkin. Ne yhdistävät väljän asuinalueen asukkaat Vuosaaren keskustan palveluihin sekä metroasemaan. Reiteistä tärkein on kaupungin poikittaisen joukkoliikenteen runkolinja 560, eli ns. Jokeri 2, joka on esitetty uudessa yleiskaavassa muutettavaksi pikaraitiotielinjaksi. Linjan reittinä on Vuosaari-Kontula-Malmi-Paloheinä-Kuninkaantammi-Myyrmäki.

Katualue on linjattu maisemarakennetta kunnioittaen väljään 1960-luvun metsälähiöön. Ajalleen tyypillisesti Kallvikintie on eroteltu asuinrakentamistoalueilta metsäisillä puistokaistaleilla. Kadun poikkileikkaus on pysynyt pääosin samanlaisena lähiöajalta saakka: ajokaistat on eroteltu reunoissa kulkevista pyöräteistä ja jalka-



### 2030-luvun raide- kaupunki

käytävistä kapealla istutuskaiskalla. Selkeän muutoksen katutilaan ovat kuitenkin tuoneet kadulle myöhemmin lisätyt linja-autopysäkit. Niiden myötä myös kadun pintamateriaaleja on alkuperäisestä muutettu ja katutilan arvoympäristöstatus on heikentynyt.

Joukkoliikenteen kehittäminen on asetettu Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla keskeiseen asemaan. Tavoitteeksi onkin asetettu joukkoliikenteen nopeuttaminen ja laatutason parantaminen. Helsingin yleiskaava 2016 (tullut voimaan 5.12.2018) esittää runkolinjan 560 (Jokeri 2) muuttamista pikaraitiotieksi, jotta kaupungin sisäisiä poikittaisia julkisen liikenteen yhteyksiä voidaan vahvistaa ja samalla vähentää esikaupunkialueiden riippuvuutta henkilöautoista. Jokeri 2 -pikaraitiotien arvioidaan alustavasti toteutuvan 2030-luvulla. Kyseessä ei ole perinteisen raitiotien kaltainen liikenneväline, vaan huomattavasti nopeampi ja suuremman kuljetuskapasiteetin mahdollistava tehokas liikennemuoto, jonka avulla Vuosaaren poikittaiset yhteydet aina Myyrmäkeen saakka paranevat huomattavasti. Tulevaisuudessa Helsingin esikaupunkialueet yhdistyvät toisiinsa pikaraitiotieverkon avulla entistä kiinteämmin, kun kaupungin nykyinen säteittäisesti keskustasta kulkeva liikenneverkko täydentyy.

Kallvikintien Keski-Vuosaaren osuudelle on pikaraitiotiepysäkkejä esitetty viisi kappaletta noin 400-500 metrin pysäkkivälillä. Pohjoisin pysäkki Kallvikintien ja Niinisaarentien kiertoliittymän vieressä on merkitty alustavaksi varaukseksi. Sen toteutuminen riippuu Mustavuoren eteläreunan täydennysrakentamisesta. Alustavien tutkielmien mukaan Niinisaarentien pohjoispuolelle voitaisiin täydennys-



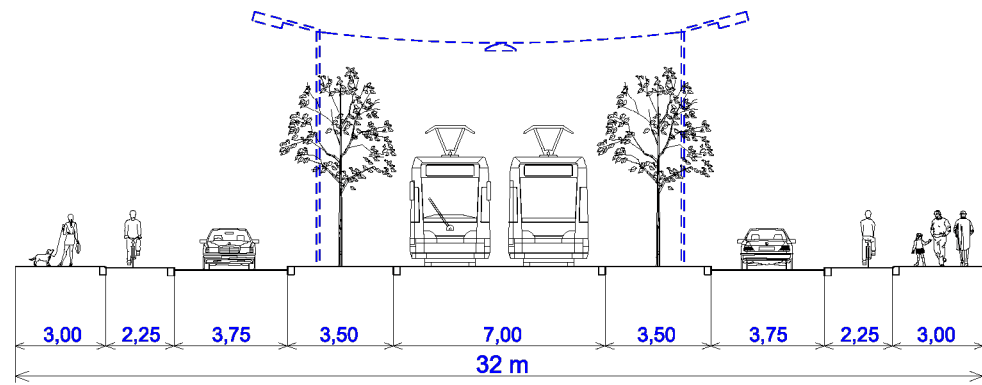
### Katutila kävelijöille ja pyöräilijöille

rakentaa asunnot noin 1800 asukalle.

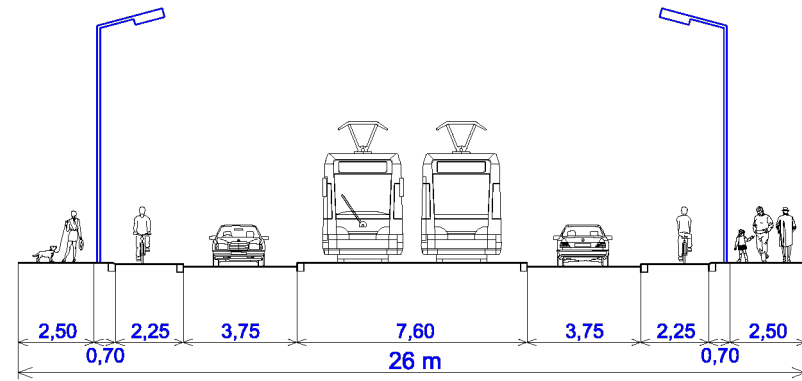
Uusien pysäkkialueiden lisäksi myös kadun poikkileikkaus, eli kaistajako, pintamateriaalit sekä kasvillisuus muuttuvat pikaraitiotien toteutuksen yhteydessä. Myös katualueen luonne kehittyy, sillä tehokkaampi joukkoliikenne lisää samalla alueella kävellen liikkuvien määrää. Pikaraitiotien aiheuttama kehitys ei siis ole vain tekninen parannus, vaan sen myötä katualueen käyttö siirtyy kohti kävely- ja pyöräilyalueita. Tästä seuraa tarve jäsentää katutilaa lyhyempiin noin 200 metrin pituisiin kävelyvauhtiin paremmin sopiviin jaksoihin.

Kehittyvän katutilan lähtökohdaksi ovat pikaraitiotien aiheuttama muutos katu- ja poikkileikkaukseen, uudet pysäkit, muuttuvat liikennejärjestelyt poikkikatujen risteyksillä, mahdollinen kadunvarsipysäköinti, sekä kehitettävät kevyenliikenteen yhteydet Kallvikintien poikki kulkevilla puistoalueilla. Varsinaisten katualueiden muutosten lisäksi katua reunustava täydennysrakentaminen kehittää katutilaa sekä alueen kaupunkikuvaa. Kehityksen lähtökohdaksi on kuitenkin alueen 1960-luvun metsälähiön maisemalliset tekijät. Nämä huomioidaan eri osa-alueiden suunnitteluhankkeissa.

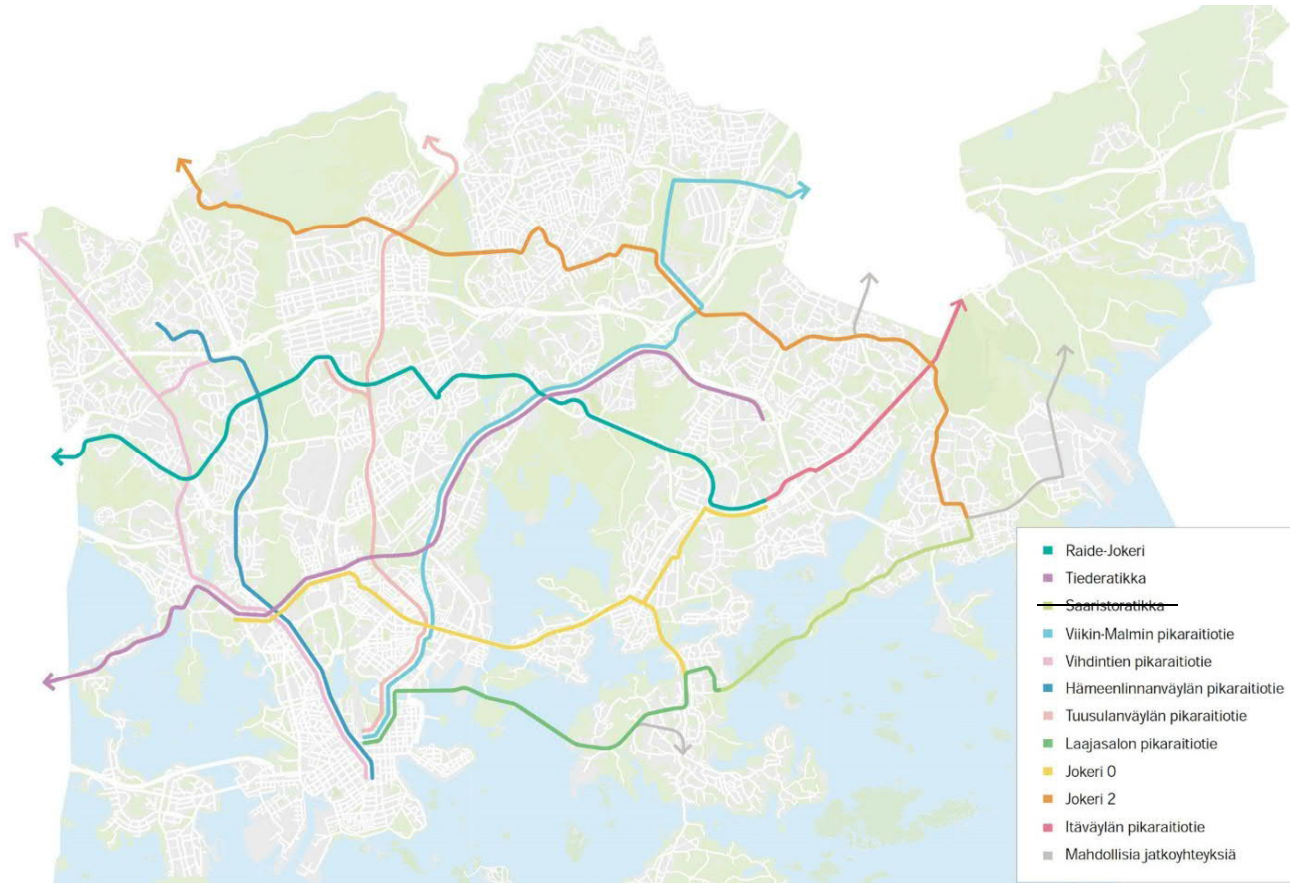
Keski-Vuosaaren alueen asukaspuistoalueiden ratkaisu on hoidettu pääosin maantopysäköintinä tonttien välillä piha-alueilla. Maankäytön tehostamisen seurauksena piha-alueita pysäköinnille jää vähemmän. Täydennysrakentamisen yhteydessä tutkitaan erilaisia rakenteellisten pysäköintien ratkaisuja, jotta piha-alueita voidaan säästää.



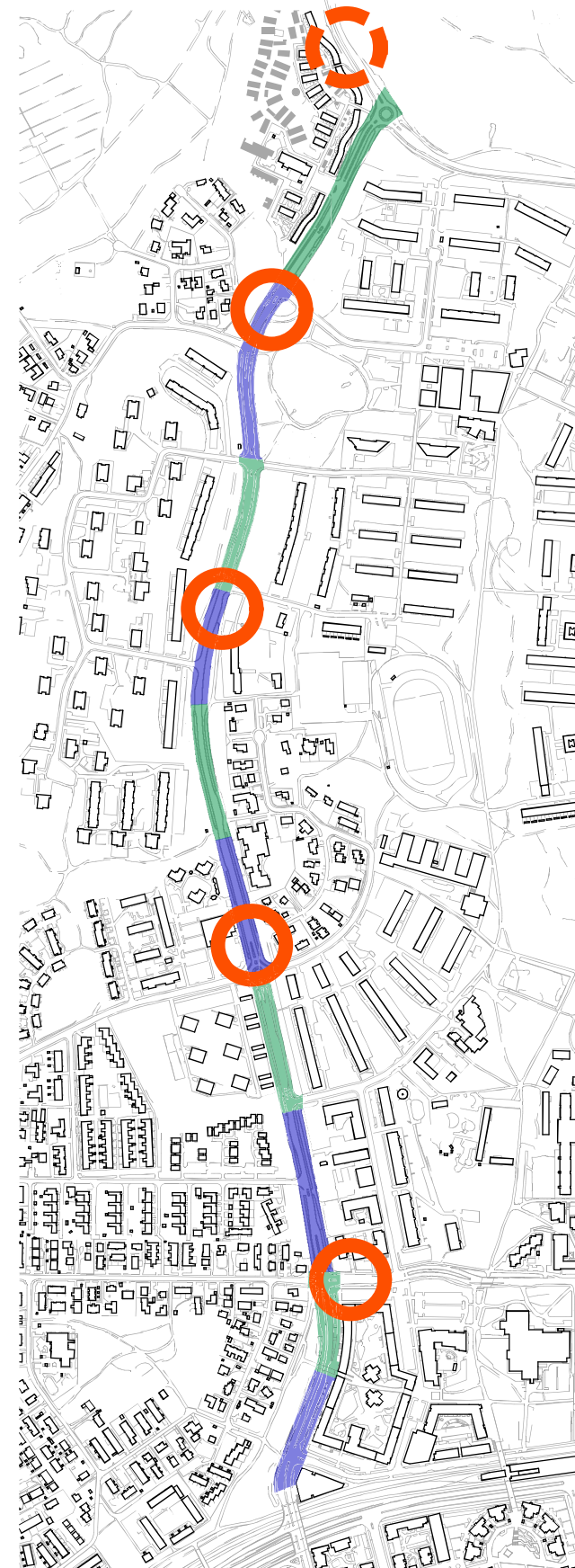
30. Raitiotiekadun peruspoikkileikkaus, jonka pohjalta voidaan arvioida alustavaa tilavarausta



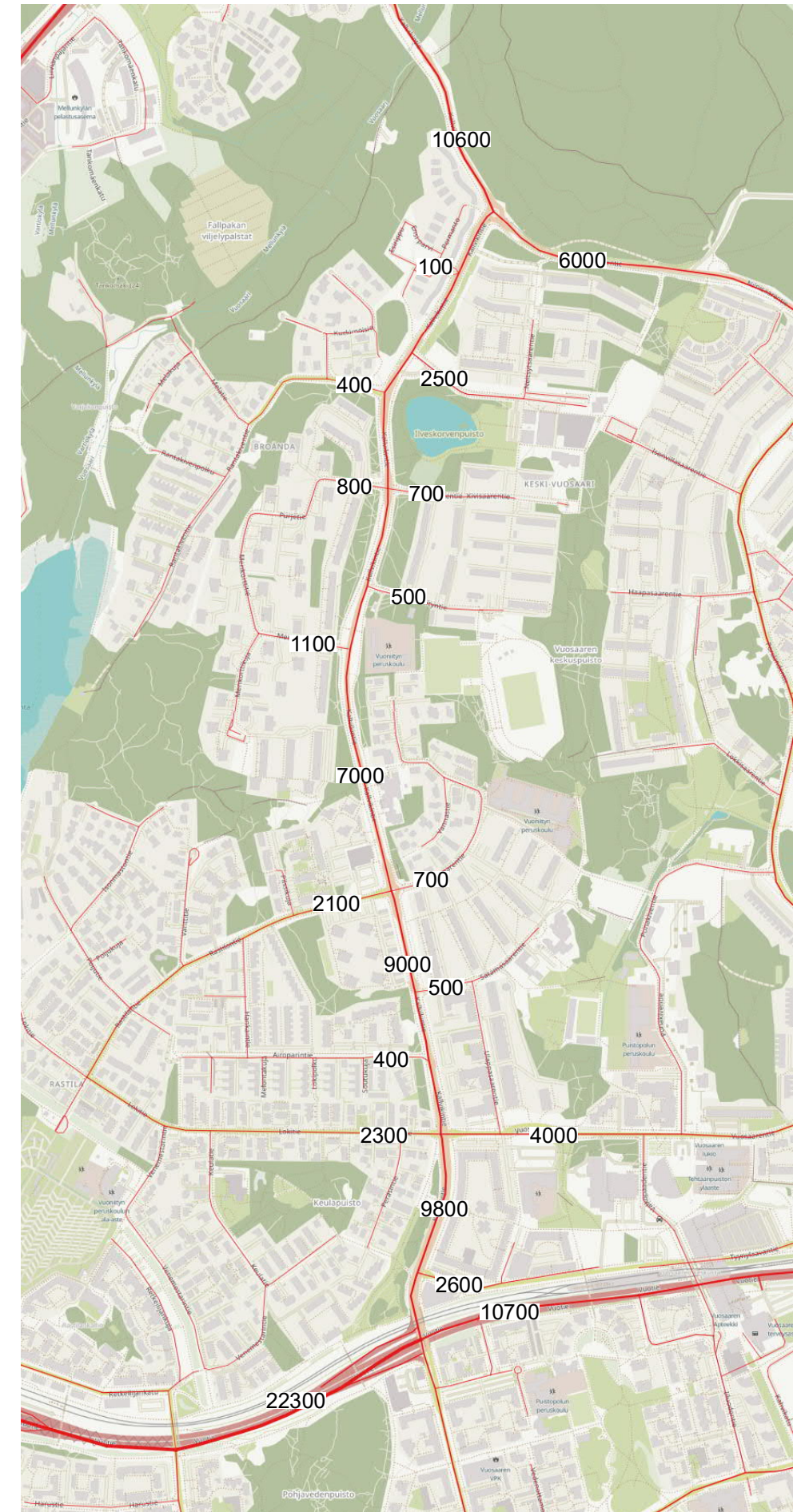
31. Raitiotiekadun peruspoikkileikkaus ahtaassa katutilassa



32. Suunnitteilla oleva pikaraitiotieverkko, ylivivattuna Korkeimman hallinto-oikeuden hylkäämiin alueisiin liittyvät pikaraitiotielinjat.



33. Pikaraitiotien alustavat pysäkkien paikat sekä katutilan jako n. 200 metrin pituisiin jaksoihin. Pohjoisin katkoviivalla esitetty merkintä on pysäkkivaraus.



34. Nykyiset liikennemäärät (ajoneuvoa vuorokaudessa), Helsingin kaupungin liikennemalli, syksy 2018

## 5. Suunnitteluperiaatteita ohjaavat tavoitteet ja suunnitelmat



*Suunnitteluperiaatteiden taustalla vaikuttaa maankäytön suunnittelujärjestelmän hierarkinen rakenne, jossa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteista edetään maakuntakaavan kautta kohti yleiskaavatasoa. Tähän on koottu eri suunnittelutasojen aluetta koskevat pääkohdat.*

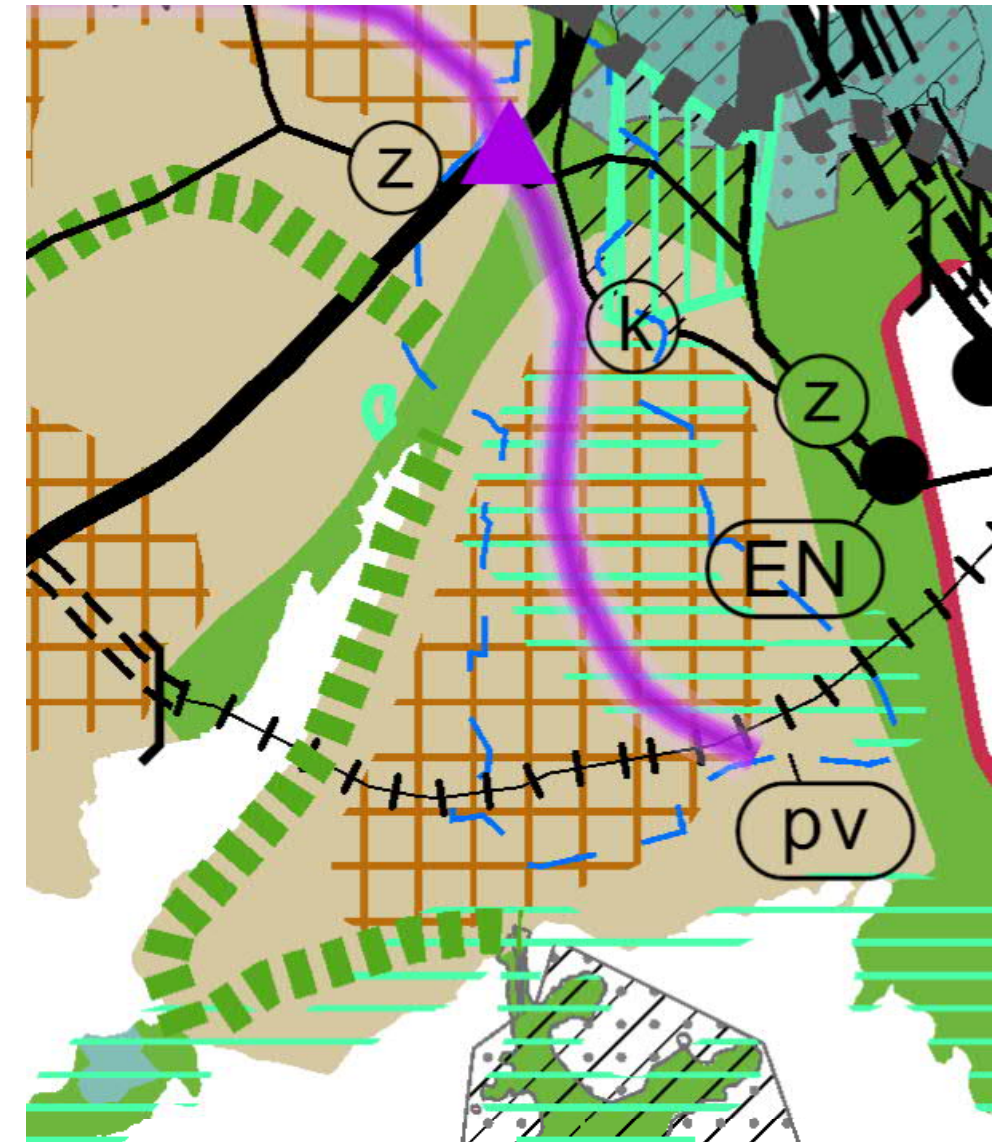
Alueen suunnittelussa huomioidaan valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (valtioneuvoston päätös 14.12.2017). Ne ovat osa alueidenkäytön järjestelmää, josta säädetään maankäyttö ja rakennuslaissa. Tavoitteilla ohjataan valtakunnallisesti merkittäviä alueidenkäytön asioita. Kallvikintien kehittämiseen liittyvät erityisesti tavoitteet yhdyskuntarakenteen eheyttämistä, joukkoliikenteen saavutettavuutta sekä ilmastonmuutosta koskien. Tässä tärkeimmät tavoitteet:

- luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- luodaan edellytykset vähähiiliselä ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.

- edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikku- mis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä
- ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja

Uudenmaan maakuntakaavassa Kallvikintien alue on Keski-Vuosaaren taajamatoimintojen aluetta, jota Uutelan, Mustavuoren ja Vartiokylänlahden virkistysalueet ympäröivät. Alue on pohjavedenottoaluetta. Lähin keskusta-alue on Vuosaaren keskustassa, jonka läpi metron muodostama yhdysrata kulkee Vuosaaren satamaan saakka.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa Kallvikintie on merkitty pääkaupunkiseudun poikittaiseksi joukkoliikenteen yhteysväliksi, jota tiivistettävä alue ympäröi. Lisäksi Kallvikintien Keski-Vuosaaren ympäristö on esitetty maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi. Tiivistettävä taajamatoimintojen alue –merkintä tarkoittaa, että aluetta on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana kyseisen taajaman muuta aluetta tehokkaammin rakennettavana alueena. Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä on kiinnitettävä huomiota

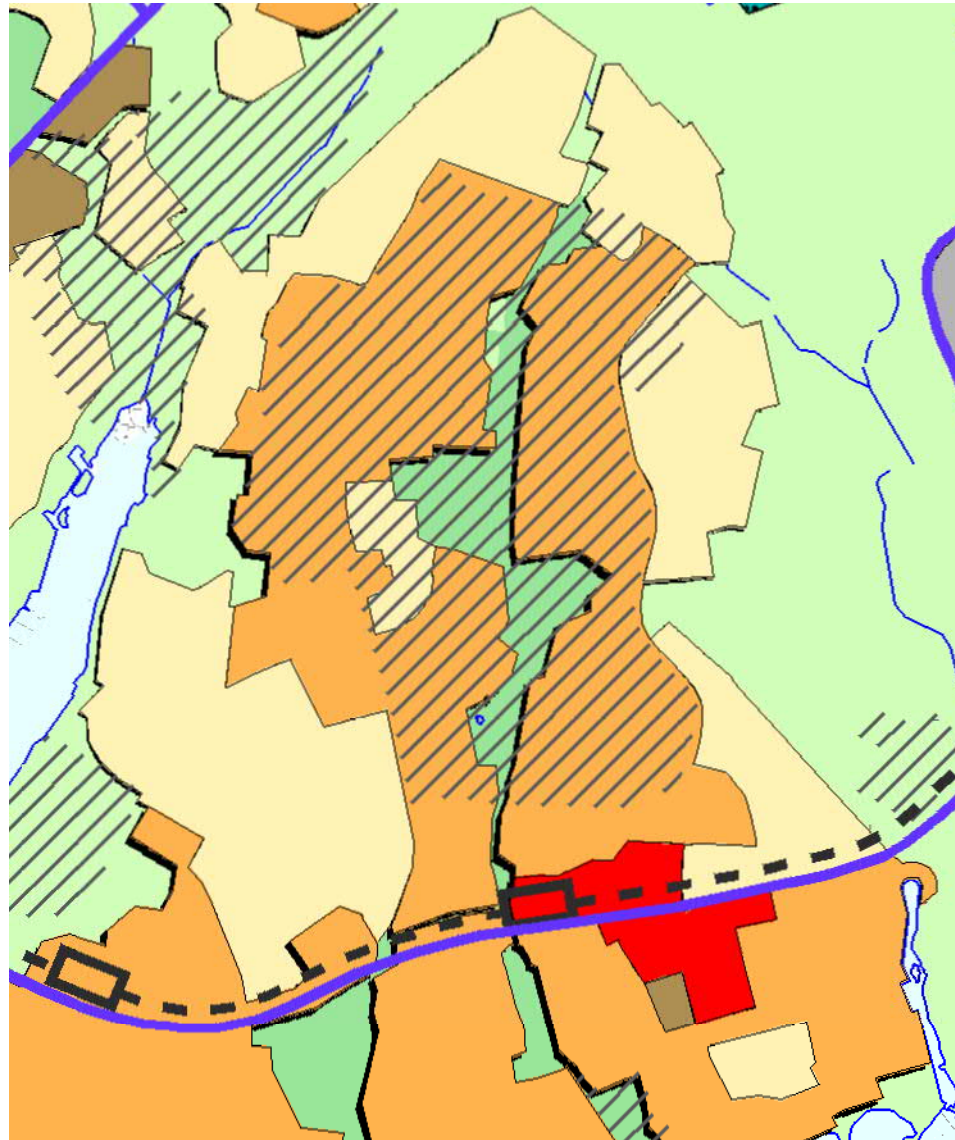


35. Maakuntakaavojen yhdistelmä 2017

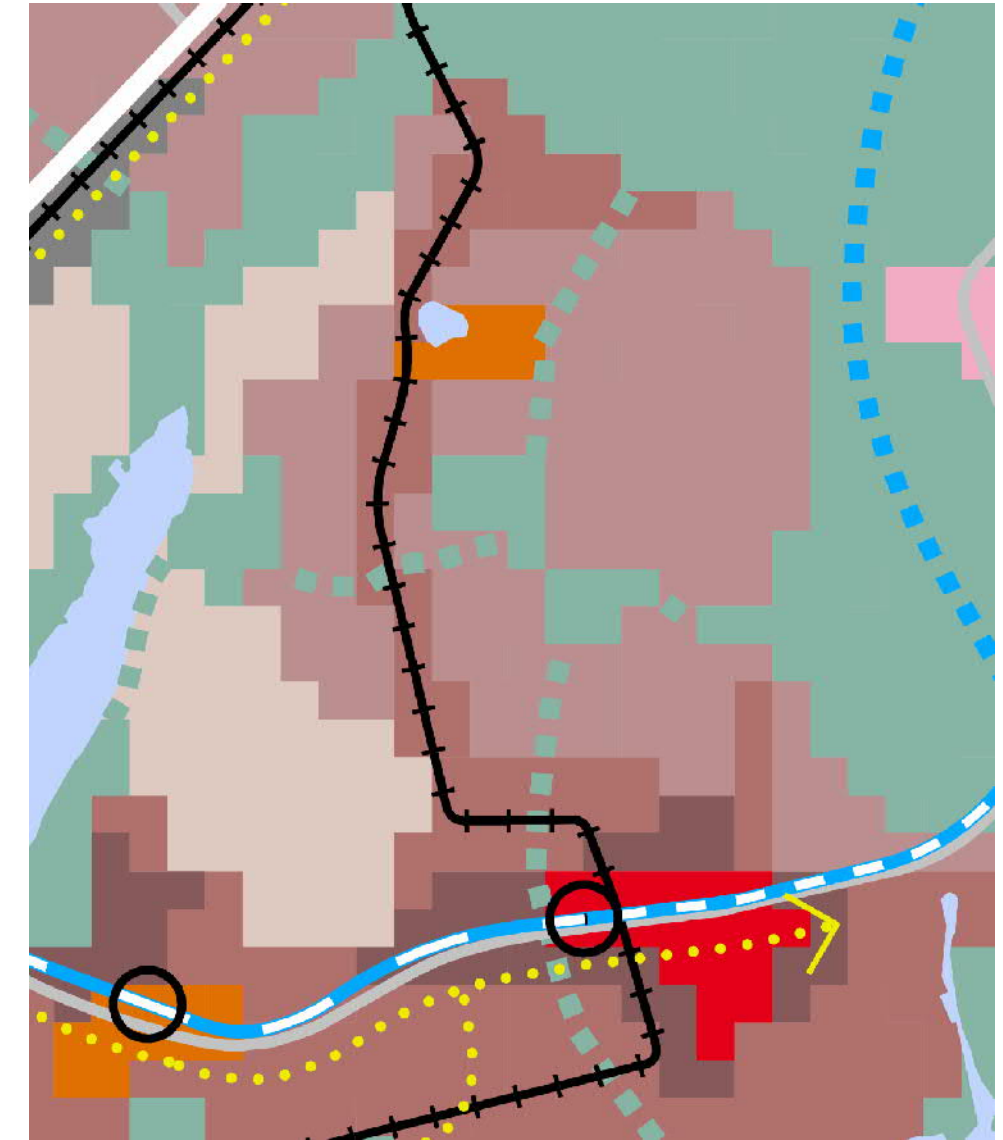
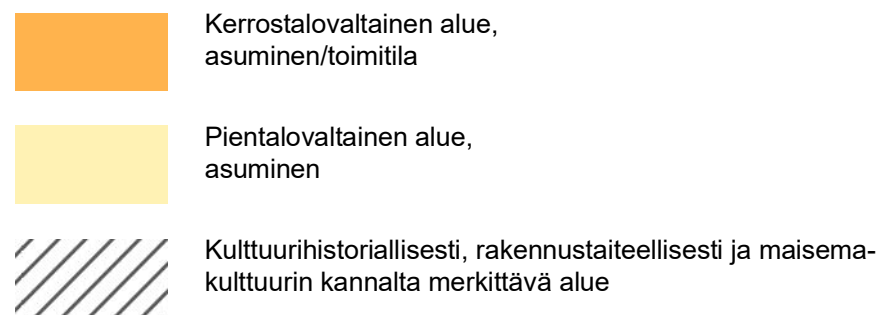
erityisesti alueen ominaispiirteisiin ja kulttuuriympäristöön, elinympäristön laatuun, ekologisen verkoston toimivuuteen sekä lähivirkistysalueiden riittävyyteen.

Helsingin yleiskaavassa 2002 Keski-Vuosaari on kerrostalo- ja pientalovaltaista aluetta, jonka keskellä on kaupunginosapuisto. Lisäksi Keski-Vuosaaren 1960-luvun kerros- ja rivitaloalue on Helsingin yleiskaavassa 2002 osoitettu kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Aluetta kehitetään siten, että alueen arvot ja ominaispiirteet säilyvät.

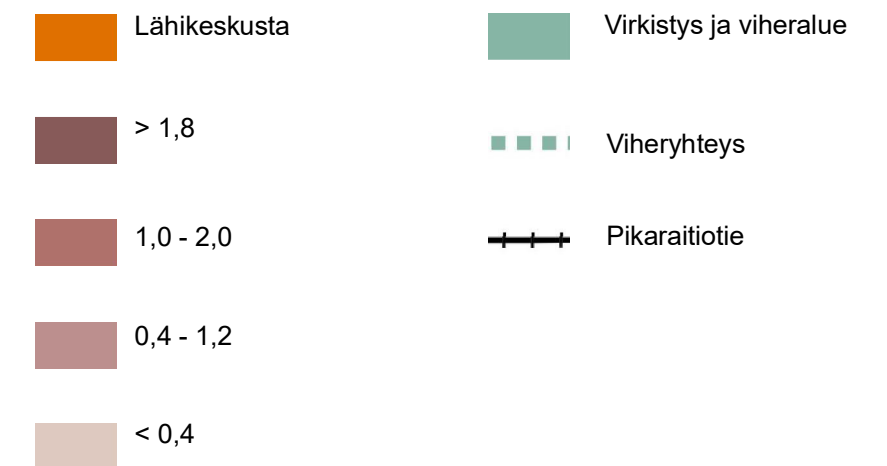
Helsingin yleiskaava 2016 (tullut voimaan 5.12.2018) Kallvikintie on esitetty pikaraitiotieyhteytenä, jota tehokas rakentaminen ympäröi. Uudessa yleiskaavassa alueet on merkitty tarkasti rajattujen alueiden sijaan 100x100 metrin kokoisilla ”pikseleillä”. Pikselien korttelitehokkuuslukuja voi arvioida karkeasti kertomalla 100x100 metrin pinta-ala, eli 10 000 m<sup>2</sup> korttelitehokkuusluvulla. Korttelitehokkuus 1,0 tarkoittaisi noin 10 000 k-m<sup>2</sup> kerrosalaa pikselin alueella. Lisäksi jokaista pikseliä kohden on arvioitu prosenttiluvulla karkea osuus alueen pinta-alasta, joka osoitetaan korttelialueeksi. Koko aluetta ei siis edes teoriassa ole esitetty kokonaan korttelialueiksi.



36. Yleiskaava 2002



37. Yleiskaava 2016 (tullut voimaan 5.12.2018)

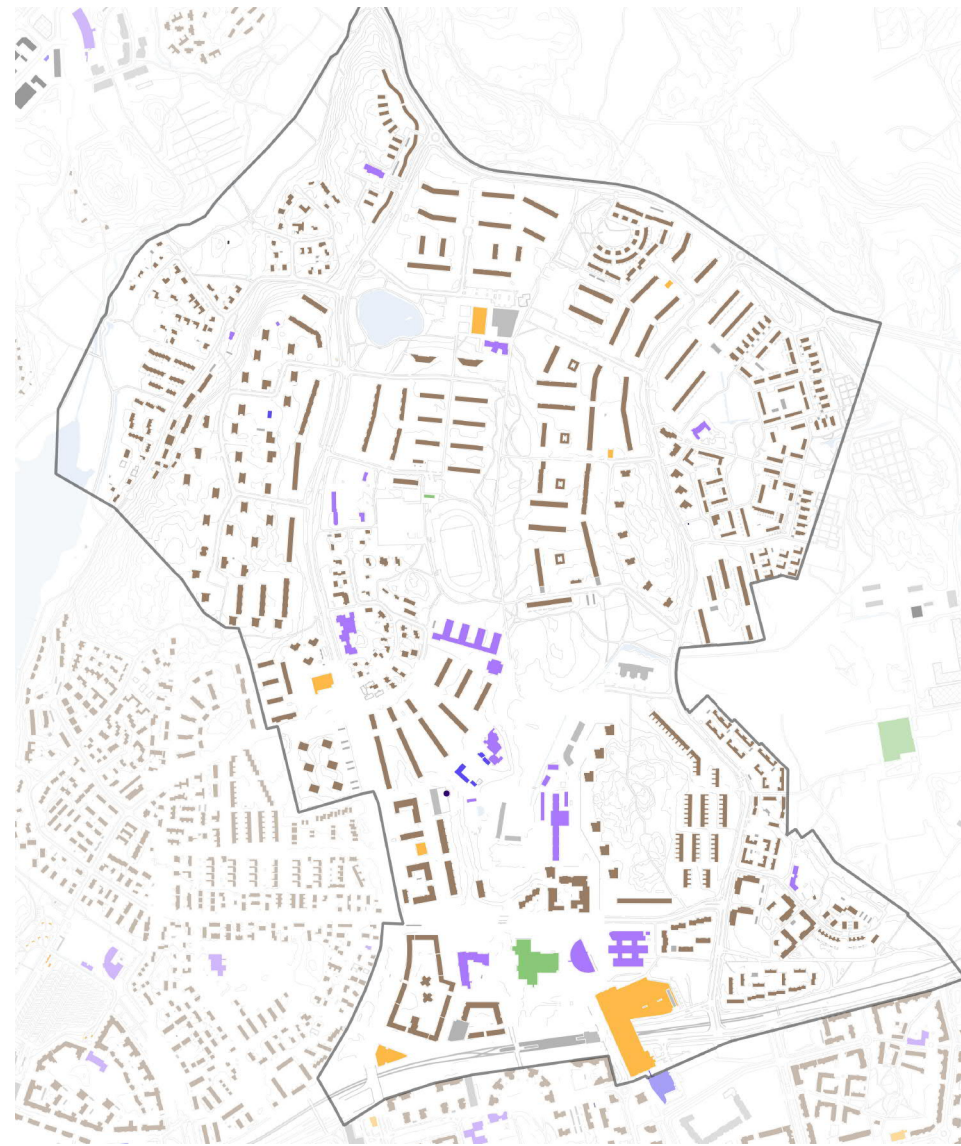


Vanhan Keski-Vuosaaren metsälähiön pääasiallisesti merkinnäksi on esitetty A3, jonka korttelitehokkuus on 0,4- 1,2. Kallvikintien kohdalla merkintänä on A2, jonka mukaan korttelitehokkuutena on 1,0- 2,0. Ilveskorvenpuisto ja pohjoinen ostoskeskus on merkitty Lähikeskustaksi C3, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena ympäröivää aluetta tehokkaammin sekä monipuolisemmin rakennettuna alueena. Kallvikintien lounais- ja luoteispuolella olevat pientaloalueet on merkitty asuntovaltaisiksi alueiksi A4, jolloin niiden korttelitehokkuus on pääasiassa alle 0,4. Alueellisten tehokkuuslukujen lisäksi yleiskaava esittää Kallvikintien puoliväliin viheryhteyttä, joka yhdistää Vanttikallion ja keskuspuiston virkistys- ja viheralueet.

Alue on esitetty yleiskaavan kulttuuriympäristöt-teemakartassa osana Helsingin kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä alueita. Teemakartassa Keski-Vuosaari on myös osana maakuntainventoinnin kohteet (Uudenmaan kulttuuriympäristöt -selvitys 2012) aluetta. Maakuntainventoinnin kohteet otetaan huomioon suunnittelussa. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee selvittää ajankohtainen päätöstilanne.

Suunnitteluperiaatetyö täsmentää vuonna 2012 laadittua Keski-Vuosaaren renessanssi –selvitystä (Kslk 12.6.2012).

## 6. Maanomistus, hallintamuodot ja käyttötarkoitukset



© Helsingin kaupunki  
Aineistot: Facta/Maankäyttö ja  
kaupunkirakenne 01/2016  
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2018  
Toteutus: Kymp/Aska/Ase/E-MN  
30.10.2018

38. Rakennusten pääkäyttötarkoitukset, aluerajaus Keski-Vuosaari

Alueen maanomistus vaikuttaa oleellisesti suunnitteluperiaatteiden toteutumiseen. Tulevaisuuden täydennysrakennushankkeilla alueen hallintamuotojakaumaa pyritään tasapainoittamaan. Toiminnoiltaan Keski-Vuosaari on varsin yksipuolisesti asuinalue. Tähän on koottu maanomistusta, asuinrakennusten hallintamuotoja sekä rakennusten käyttötarkoituksia koskevat asiat.

Alueen kehityksessä huomioidaan Helsingin tavoitteet asuntotuotannon hallinta- ja rahoitusmuotoja koskien. Täydennysrakentamisen hallinta- ja rahoitusmuotojakaumasta valmistellaan tontinluovutus- tai maankäytösopimusvaiheessa hallintokuntien yhteistyönä siten, että huomioidaan alueellinen tasapaino. Yksipuolisia asuinalueita pyritään välttämään. Asuntokannassa tapahtuvat muutokset huomioidaan kokonaistarkastelussa.

Perheasunnoiksi soveltuvien, eli vähintään kahden makuuhuoneen asuntojen riittävä osuus omistusasuntotuotannosta turvataan. Ikäihmisille kohdennettuja asumisvaihtoehtoja toteutetaan kaikkiin hallinta- ja rahoitusmuotoihin. Esteettömiä asumisvaihtoehtoja lisätään täydennysrakentamisalueilla.

Suunnittelualan maanomistuksessa on selkeä jako yksityiseen korttelimaaan ja kaupungin omistamiin varsin laajoihin puisto- ja katualueisiin. Alueen

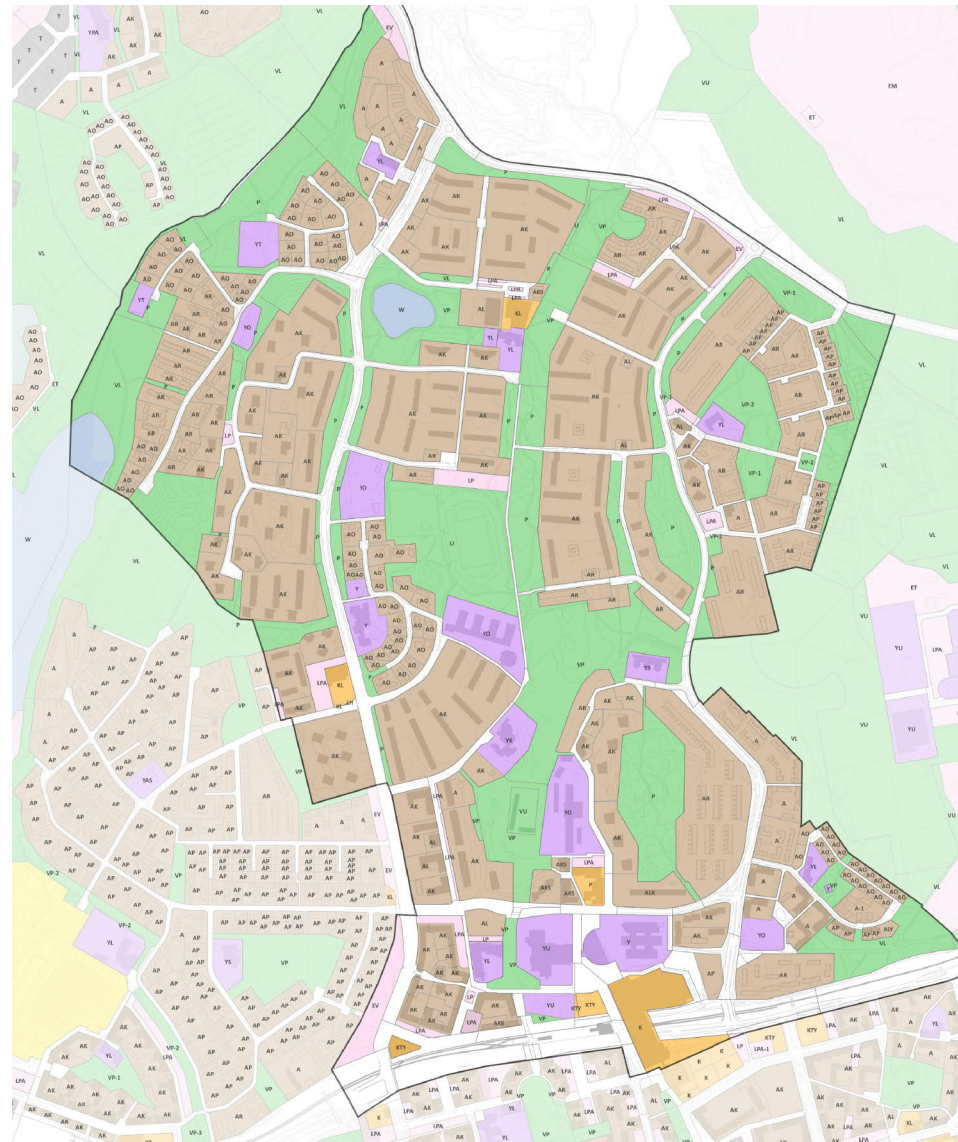
avoimesta korttelirakenteesta johtuen metsäisestä ympäristöstä ei suoraan ole nähtävissä tonttirajoja ja piha-alueiden vaihtumista puistoalueeksi. Suunnittelualan suurimpia maanomistajia ja taloyhtiöitä ovat Asunto Oy:t Säästöluoto, Säästöpurje sekä Kivisaarentie. Alueen hallintamuodot ovat painottuneet omistusasumiseen.

Kallvikintietä ympäröivät suojaviheralueina toimivat puistokaistaleet ovat kaupungin omistuksessa. Ne ovat merkittäviä alueen täydennysrakentamisen kannalta, mutta alueen tasapainoinen kehittäminen edellyttää myös katualuetta sivuavien korttelialueiden tiivistämistä. Tästä johtuen alueen kehitys perustuu yhteistyöhön maanomistajien kanssa. Suunnitteluperiaatteiden tavoitteena on luoda perusta, jonka pohjalta neuvotteluja eri tahojen kanssa on selkeämpi ja tasa-arvoisempi käydä. Periaatteet myös konkretisoivat ja havainnollistavat alueen kehityksen suuntaa.

Pohjoisosan alueellisesti suurten asunto-osakeyhtiöiden lisäksi alueella on Kallvikintien keskiosassa joitain suuria yksityisiä ja kaupungin vuokratuotantoyhtiöitä. Etelämpänä on kaakossa yksityisiä pientalotontteja ja 2000-luvun alussa kaupungin maalle rakennettu suurkortteli, jossa on tasapainoitettu hallintamuotojakauma.

Alueen rakennuskanta on pääosin asuinkerrostaloja. Puolivälissä Kallvikintietä on Koukkusaarentien-Vannastien pientaloalue. Asuminen on pääosin alueen rakennusten käyttötarkoitus, mutta Ilveskorvenpuiston yhteydessä olevassa Vuosaaren pohjoisessa ostoskeskuksessa on kaupallisia palveluja, kuten ravintoloita, päivittäistavarakauppa ja pienliikkeitä sekä Vuosaaren lähioasema ja yksityinen hammaslääkäriasema. Puolivälissä Kallvikintietä on Lidl'in päivittäistavarakauppa ja etelässä Kallvikintien ja Vuosaarentien risteyksessä on Alepa. Pienet 1960-luvun ihanteiden mukaiset lähikaupat ovat poistuneet asuinkorttelien sisältä ja niiden tontit on muutettu asuinrakentamiseen.

© Helsingin kaupunki  
Aineistot: SeutuCD/Helsingin  
kuntarekisteri 2017  
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2018  
Toteutus: E-MN/Kymp/Aska/Ase  
11.10.2018

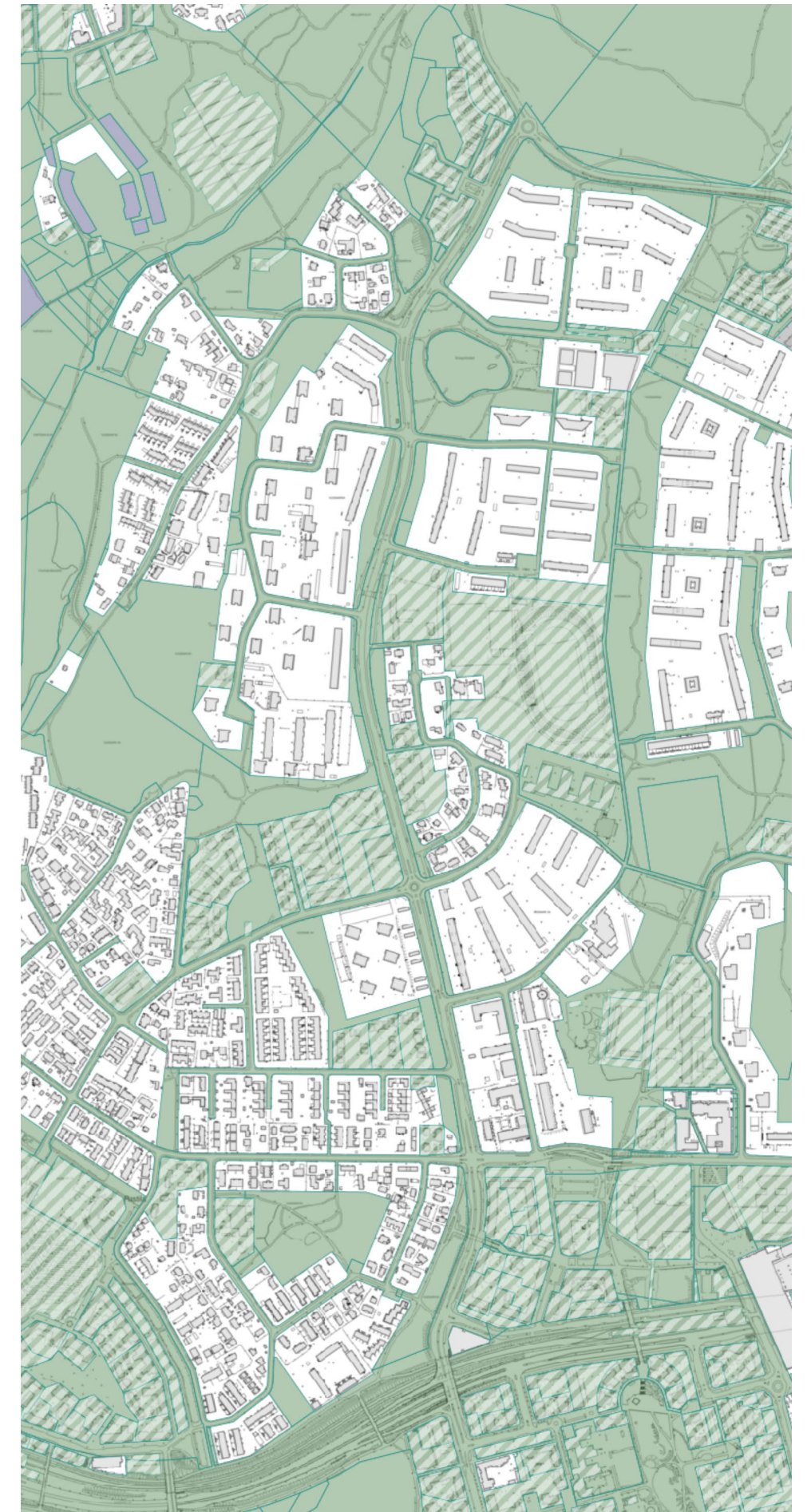


39. Kaavayksiköiden pääkäyttötarkoitukset, aluerajaus Keski-Vuosaari

Oheisessa kaaviossa (kuva 39.) on esitetty alueen kaavayksiköiden pääkäyttötarkoitukset. Keski-Vuosaaren alue on kaavayksilöiltään pääosin erilaisia asumisen toimintoja: A, AK, AKS, AL, AO tai AR. Seuraavaksi suurin osuus on virkistys, urheilu-, puistoalueita, joita kuvaavat merkinnät: P, VP, VL, U. Keski-Vuosaaren ympäristössä on joitain yleisten rakennusten korttelialueita: Y, YK, YL, YO ja YT. Lisäksi alueella on muutamia liikenne- ja toimistorakennusten alueita: KL ja KTY. Kallvikintien reunoilla on liikennealueeseen liittyviä suojaviher- tai pysäköintialueita: EV ja LPA

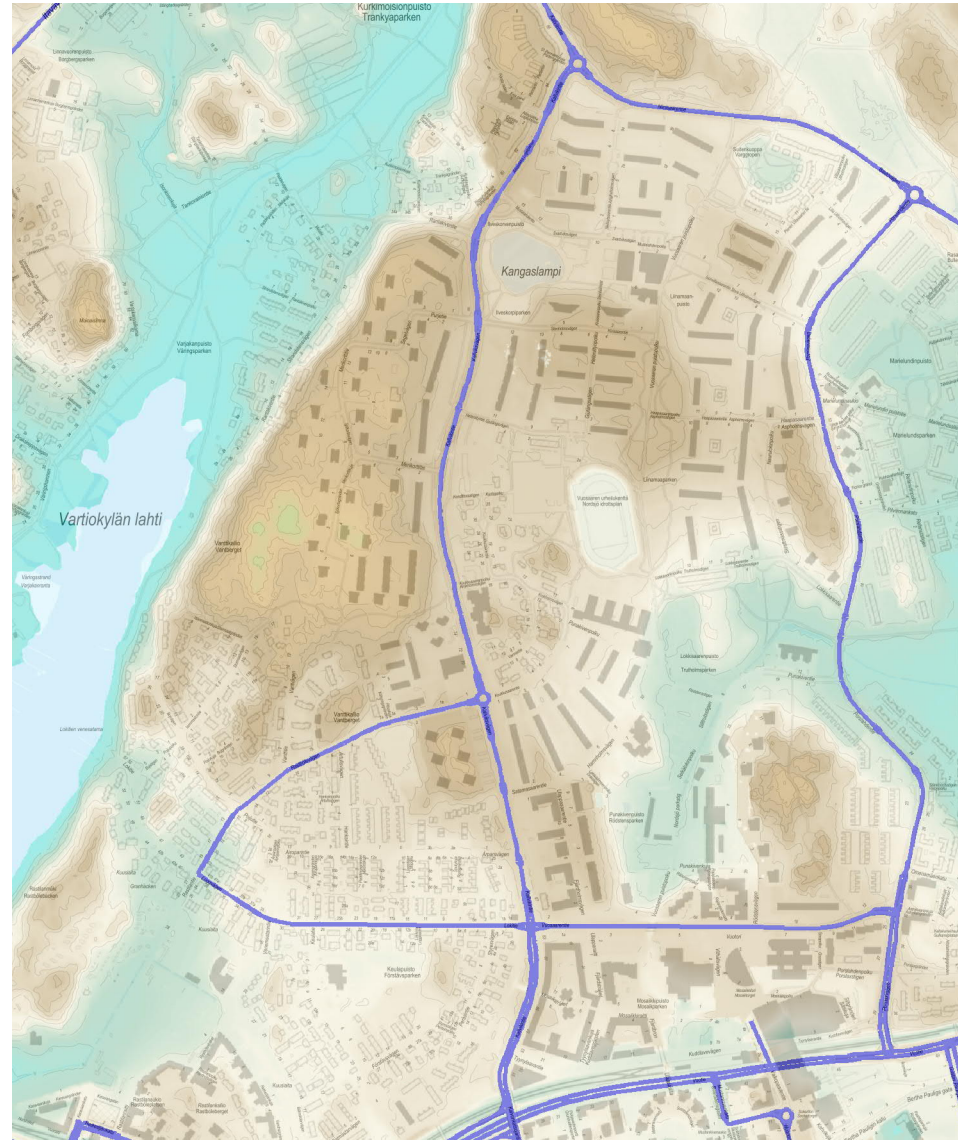
#### Kaavan mukainen käyttötarkoitus

- K-alueet
- Y-alueet
- T-alueet
- C-alueet
- A-alueet
- P-alueet
- R-alueet
- L- tai E-alueet
- V- tai U-alueet
- W-alueet
- M-alueet
- S-alueet
- Ei tietoa
- Osa-alueen raja



40. Maanomistus: Vihreällä pohjalla kaupungin maa, vinoviivalla vuokratut alueet, yksityinen maa valkoisella pohjalla.

# 7. Maaperä, rakennettavuus ja yhdyskuntatekninen huolto



41. Topografia

*Suunnitteluperiaatteiden laatimisen yhteydessä on tutkittu alueen täydennysrakentamiseen liittyvät seikat maaperää, rakennettavuutta ja yhdyskuntateknistä huoltoa koskien. Tähän lukuun on koottu näitä aiheita koskevat päähavainnot.*

Alueelle laadittavien asemakaavojen yhteydessä esitetään niiden yhdyskuntatoudeelliset vaikutukset.

Vuosaaren maaperä on pääosin jääkauden ja sen sulamisvesien lajittelemaa ja kasaamaa soraa ja hiekkaa, laaksojen alavimmat kohdat hiesua ja savea. Harjuselänteellä on pieniä, osin soistuneita suppapainanteita, kuten esimerkiksi Ilveskorvenpuistossa oleva Kangaslampi. Alueen korkein maastokohta on Vanttikallion laki, joka kohoaa noin 32 metriä merenpinnan yläpuolelle.

Keski-Vuosaaren 1960-luvun kerrostaloalue sijoittuu pääosin harjuselänteelle, pientaloja on sijoitettu etenkin myöhemminä vuosikymmeninä myös alavammalle maalle. Lamellitalot ovat vallitsevia loivapiirteisillä tai varsin tasaisilla alueilla. Pistetalokorttelit asettuvat useimmiten korostamaan maastonmuotoja. Rivitalokorttelit asettuvat pääsääntöisesti laaksoalueelle tai aivan laakson reunalle.

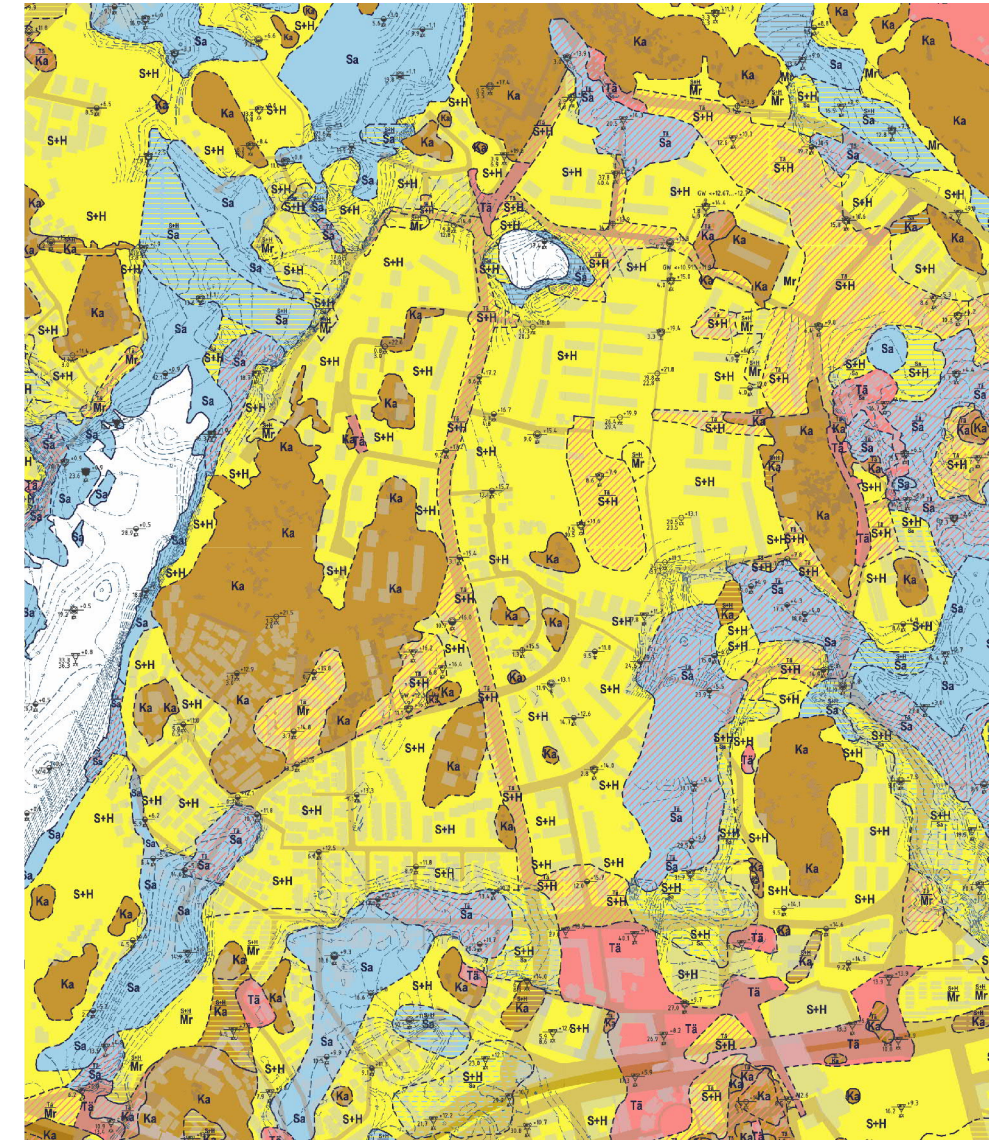
Maanpinnan korkeusasema alueella vaihtelee huomattavasti. Kallvikintien lä-

heisyydessä maanpinnan korkeusasema on välillä +10 - +25 (N2000). Suunnittelualueen ulkopuolelle länteen päin maanpinnan topografia on paikoin jyrkkäpiirteisistä ja laskee paikoin lähellä tasoa +0 (N2000). Alueella pintamaa on pääosin silttiä ja hiekkaa, mutta monin paikoin esiintyy myös avokallioalueita. Alueella sijaitsee myös muutamia savikkoalueita. Alue kuuluu osittain Helsingin seudun varavedenhankinnan kannalta tärkeään pohjavesialueeseen.

Kallvikintien ympäristössä rakennettavuus on hyvä täydennysrakentamista ajatellen. Uudet rakennukset voidaan paikoin perustaa maanvaraisesti ja paikoin paalujen varaan. Perustamistapa tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä. Täydennysrakennushankkeiden maankäytön suunnittelussa on huomioitava sekä toteutusvaiheessa noudatettava rakennusvalvonnan ohjetta rakentamisesta pohjavesialueille.

Maaperän pilaantuneisuuden mahdollisuutta arvioidaan tonttien ja alueiden käyttöhistorian perusteella ja tarvittaessa maaperän pilaantuneisuutta tutkitaan ja kunnostustarvetta arvioidaan kohdekohtaisesti suunnittelun edetessä.

Alueella sijaitsee koko Vuosaarta ja laajempaakin aluetta palvelevia yhdyskuntateknisen huollon johtoja ja kaapeleita. Alueella sijaitsee Vuosaari – Pasila KJ



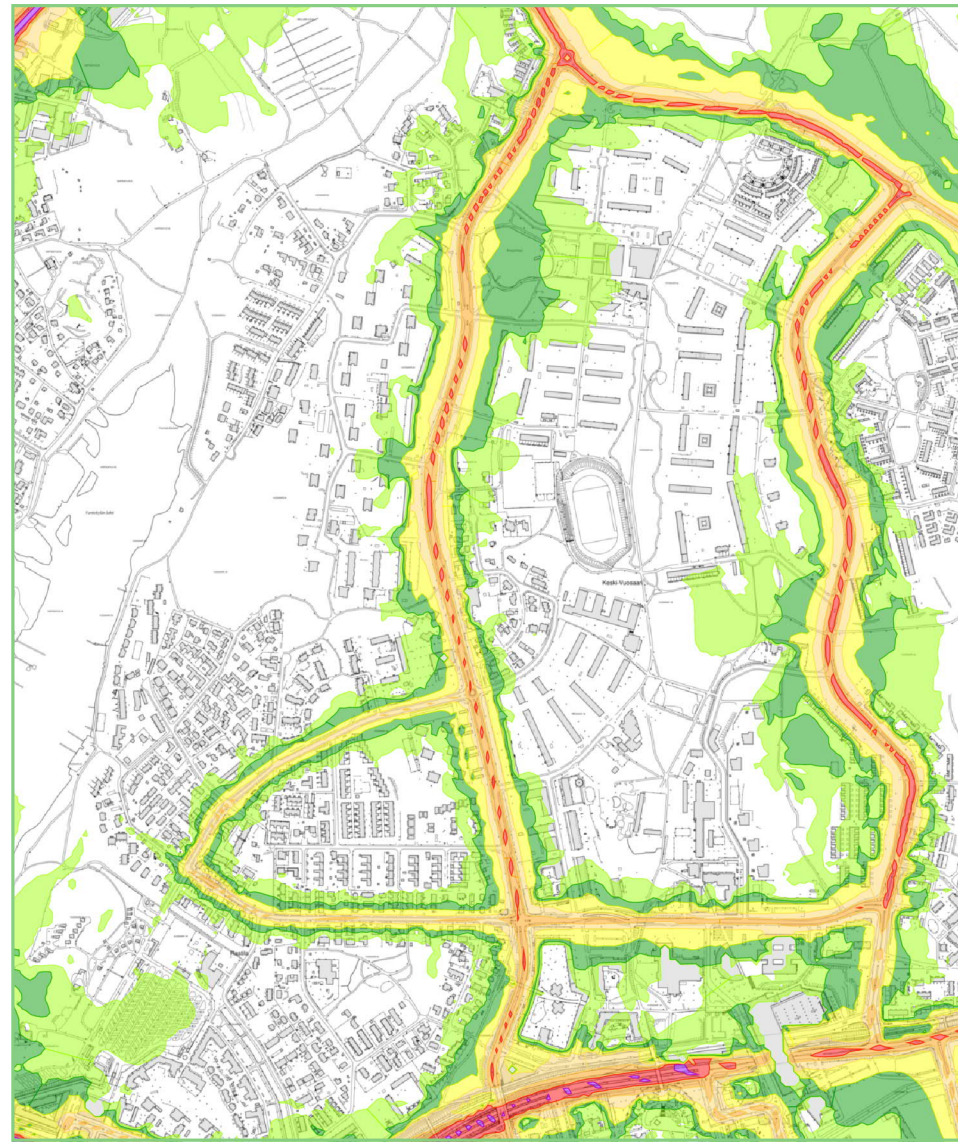
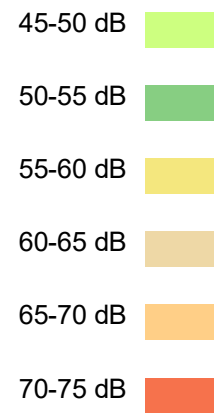
42. Maaperäkarta

ajotunneli.

Olemassa olevia verkostoja uudelleen sijoitetaan ja rakennetaan täydennysrakentamisen edellyttämällä tavalla. Korkotasojen suunnittelussa otetaan huomioon aluekuivatuksen ja tulvareittien tarpeet sekä kiinteistöjen liittymismahdollisuudet verkostoihin. Hulevesien käsittelyn ja johtamisen määrittelyssä otetaan huomioon sijainti pohjavesialueella, Helsingin hulevesiohjelma sekä noudatetaan rakennusvalvonnan ohjeita hulevesien käsittelystä tonteilla.



## 8. Liikennemelu ja ilmanlaatu



43. Tieliikenne, päivä, kansallinen meluselvitys 2017

Tähän on koottu suunnitteluperiaatteiden yhteydessä kirjatut päähavainnot liikennemelua ja ilmanlaatua koskien.

Suunnittelualueen katujen, etenkin Kallvikintien ajoneuvoliikenteestä aiheutuu suunnittelualueella melua ja ilman epäpuhtauksia. Suunnittelualueen eteläosassa korostuu Vuotien liikenteen päästöjen vaikutus ja metroliikenteen aiheuttama melu.

Kallvikintien ympäristö on pääosin melko avointa ja tuuletuvaa, jolloin ilman epäpuhtaudet pääsevät laimenemaan hyvin ja ilman epäpuhtauspitoisuuksien voidaan arvioida olevan alueella melko alhaisia.

Autoliikenteen pakokaasuperäisissä päästöissä on tapahtunut huomattavaa laskea 1990-luvun alusta lähtien ajoneuvotekniikan ja polttoaineiden kehityksen myötä liikennesuoritteiden kasvusta huolimatta. Etenkin tieliikenteen rikkidioksididioksi-, häkä- ja hiukkaspäästöt ovat vähentyneet, typen oksidien väheneminen on ollut maltillisempaa. Tulevaisuuden autoliikenteen päästöjen ennustamiseen sisältyy useita epävarmuustekijöitä. Todennäköistä on, että päästöt ja niiden aiheuttamat pitoisuudet pienenevät tulevaisuudessa nykytilanteeseen verrattuna, kun ajoneuvojen moottoritekniikka kehittyy ja päästörajoitukset tiuk-

kenevat. Ajoneuvotekniikan kehittyminen tai käytetty energialähde eivät kuitenkaan vaikuta ns. katupölypäästöihin, joten mm. tienpinnan kulumisesta, talvirenkaiden ja hiekoituksesta aiheutuvat hengittävien hiukkasten ja pienhiukkasten päästöt säilyvät edelleen haasteena.

Nykytilanteessa katuliikenteen aiheuttamat melutasot ylittävät melutason ohjearvon katujen lähiympäristössä. Ajoneuvojen melupäästöjen kehityksessä ei ole tapahtunut vastaavaa kehitystä kuin pakokaasuperäisissä päästöissä. Melutasot eivät kuitenkaan ole erityisen herkkiä liikennemäärän vaihtelulle.

Liikenteen aiheuttamat melu- ja ilmanlaatuvaikutukset arvioidaan tarvittavissa määrin alueelle laadittavien asemakaavojen yhteydessä ja samalla varmistetaan asuin- ja elinympäristön terveellisyys ja turvallisuus. Vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon täydennysrakentamisesta aiheutuva liikennemäärien kasvu, katutilaa rajaavan rakentamisen myötä muuttuva katu ympäristö, Kallvikintielle suunniteltava pikaraitiotie ja suunnittelualueen eteläosassa myös metroliikenne.

Raideliikenteestä aiheutuu myös värähtelyä, joka voi aiheuttaa runkoääni- tai värähtelyhaittoja rakennuksissa. Maankäytön suunnittelun lähtökohdaksi on, että pikaraitiotien runkomelu ja värähtely torjutaan raitiotien suunnittelun ja toteutuksen



44. Tieliikenne, yö, kansallinen meluselvitys 2017

yhteydessä. Olemassa olevan metroradan läheisyydessä runkomelun ja värähtelyn mahdollinen torjuntatarve huomioidaan jatkosuunnittelussa siten, että tavoitteena pidettävät enimmäistasot rakennusten sisätiloissa saavutetaan.

## 9. Luonto ja maisema



45. Havainnekuva Kallvikintien mahdollisesta kehityksestä maisemaselvityksen mukaan, Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy, 2018



46. Havainnekuva Kallvikintien mahdollisesta kehityksestä maisemaselvityksen mukaan, Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy, 2018, rakennusten ulkonäkö perustuu Avarc Arkkitehdit Oy:n viitesuunnitelmaan

*Alueen luonto ja maisema ovat olennainen osa suunnitteluperiaatteita. Tähän on koottu suunnitteluperiaatteiden laadinnan yhteydessä teetetyt Kallvikintietä koskevan Maisema-arkkitehtitoimisto Byman & Ruokonen Oy:n tekemän maisemaselvityksen tärkeimpiä kohtia.*

Kallvikintien maisemallisen identiteetin perustana on luonnonläheisyys sekä rakentamisen aikakaudelle ominainen luonnon, puuston, maaston ja rakentamisen vuoropuhelu. Etelä-Suomalaiselle rannikkomaisemalle tyypillinen metsä- ja kalliomaasto on kytketty oivallisesti osaksi kaupunkikuvaa. Erityisesti 1960-luvulla rakentuneet korttelit ilmentävät tätä poikkeuksellista kaupunki-ideologiaa hyvin. Rakennusmassat on sommiteltu maiseman muotoja mukaillen. Pistetalot korostavat maaston korkeimpia kohtia lakialueilla, pitkät lamellit osoittavat maisemasta rinnealueiden kohdat ja suunnan ja pientalot ovat sijoittuneet luontevasti laaksoalueille ja niiden reunoille. Myös hyvin kapeiksi muuttuvat viherkaistat voivat riittää luonnonläheisen ilmeen säilymisen turvaamiseksi.

Kallvikintien identiteetti muodostuu katualueen luonnonläheisistä ja eleettömistä ominaispiirteistä, kuten maastonmuotoja myötäilevistä ja puuston suojaan kätkeytyvistä suurkortteleista sekä metsiköiden välissä kulkevasta kadusta. Oleellinen piirre on, että tonttien rajoja ei voi maastossa erottaa puisto- ja katualueista vaan metsäiset luonnonalueet muuttuvat vähitellen rakennusten lähellä pihapuustoksi ja hoidetuksi nurmipinnaksi harkittuine koristekasveineen. Arvokkain kadun osa on Purjetien ja Merikorttintien välisellä alueella, jossa Vanhan Vuosaaren kaupunkirakenteellinen ideaali näkyy yhä alkuperäisessä asussaan. Tämä alue on myös osa maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä, jonka kohdalla suunnittelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota ominaispiirteiden säilymiseen.

Keski-Vuosaaren laajimman puistokokonaisuuden muodostaa alueen keskiössä sijaitseva yhtenäinen keskuspuisto. Harjuselänteen metsät ovat säilyneet luonnonmukaisina lähinnä keskuspuistossa ja paikoin rakennusten väleissä. Puusto on pääosin havupuuvältaista ja täysikasvuista. Alueen valtapuu on mänty. Lehti-

puista eniten on koivua ja pihlajaa. Rakentamatta jätettyjen kallioisten lakialueiden kasvillisuus on säilynyt melko hyvin. Kortteleiden sisään jääneistä selänne-metsistä on kehittynyt metsäisiä tai osittain puutarhamaisia pihvoja.

Kallvikintien puolivälissä olevan Merikorttikorttikujan kohdalle esitetyt uudisrakennukset liittyvät suoraan katutilaan. Tässä kohtaa kaupunkirakenteen läpi kulkee myös yleiskaavan mukainen itä-länsisuuntainen poikittainen viheryhteys, joka yhdistää Vuosaaren keskuspuistoa ja Vanttikallion viheralueita. Viheryhteyttä on mahdollista vahvistaa kaupunkirakenteen rakentamista ohjaamalla. Täydentyvässä korttelissa katutilan ja rakennuksen väliin jäävä tila voidaan määrittää viheryhteyttä tukeväksi säilyttämällä elementtejä nykyisestä tilanteesta ja suunnitteleamalla kortteliin uusi aukio toimimaan porttina viheryhteydelle Vanttikallion puistoalueen suuntaan.

Viheryhteyden kapein osa on Kallvikintien itäpuolella oleva pientaloalueen läpi kulkeva kevyenliikenteen reitti. Kevyenliikenteen reitin hienovarainen kunnostus monimuotoisen virkistysalueen tavoitteita vastaavaksi vahvistaa sen asemaa osana viheralueverkostoa. Reittiä voidaan selkeyttää ja tehdä houkuttelevammaksi osaksi puustoista verkostoa. Reittiä ja sen solmukohtia voidaan myös parantaa osaksi kävelyreitiverkostoa esimerkiksi lisäämällä jokin kaluste keskuspuistoon johtavalle reitille. Viheryhteyden kehittämistä ja toteuttamista voidaan huomioida tarkemmin käynnissä olevassa Vuosaaren aluesuunnitelmassa 2019-2028.

Männyn ovat merkittävien Kallvikintien katutilan maisemaelementeistä ja ne määrittävät myös läntisen Keski-Vuosaaren kaupunkikuvallista identiteettiä. Kookkaat männyt ja niiden runkojen muodostamat pilaristot tekevät tilasta tunnistettavan ja paikkaan sidonnaisen. Männyn eivät rajaa katutilaa kapeammaksi, vaan luovat tilan reunoille pylväikön, jonka läpi näkymät siivilöityvät. Myös yksittäisillä puilla on suuri kaupunkikuvallinen merkitys. Kallvikintietä reunustavien metsäalueiden männyt ovat silmämääräisen arvion mukaan pääsääntöisesti hyvä-

kuntoisia ja niillä on vielä monia kymmeniä vuosia elinikää. Kaupungin hoidossa olevilla metsäkaistaleilla on paikoin runsaasti pienpuustoa ja lehtipuita, jotka peittävät komeat männyt näkyvistä. Maisemanhoidolla ja johdonmukaisella pienpuuston raivaamisella arvopuut saadaan näkyviin ja osaksi kaupunkikokonaisuutta.

Kallvikintiellä ei ole ollut katualueelle istutettuja katupuurivejä. Jalkakäytäviä ei ole erotettu pensasmaassoilla vaan välikaistat ovat olleet nurmipintaisia. Myöhemmin keskikaistoille istutetut kukkivat pikkupuut ovat mittasuhteiltaan katumiljöölle vieraita ja vievät turhaan maisemallista arvokkuutta ympäristön männyiltä. Kallvikintien arvoympäristön katukasvillisuutta ennallistetaan hienovaraisesti ja viedään eleettömämpään suuntaan poistamalla pensaas ja pienet puut. Istutusalueet korvataan nurmikolla. Näin korostuvat katualueen metsäalueilla ja tonteilla kasvavat kookkaat männyt.

Selkeää maisemallista ilmettä pyritään noudattamaan Raide Jokeri 2:den sovitamisessa tulevaisuudessa Kallvikintielle: esimerkiksi raitiotieosuus toteutetaan nurmiratana, katualueen erotuskaistoille ei istuteta puurivejä ja nykyinen vajerialaistus säilytetään. Pikaraitiotieyhteys tulee levittämään katutilaa. Sen sovitaminen kaupunkitilaan tehdään ympäristön ominaisuuksia kunnioittaen. Kaupunkirakenteen täydentyessä on mahdollista vaalia metsäkaupungin perinteitä ja toisaalta soveltaa niitä uudella tavalla. Pohjoinen puoli Kallvikintiestä on kaikkein parhaiten säilynyt arvoympäristön osio. Eteläpuoli on myöhemmin rakentuneena maisemallisilta arvoiltaan täysin erilainen ja näin ollen etelässä katupuina olevat lehmukset kannattaa säilyttää.

Vuosaaren keskuspuisto on koko alueen viherverkoston selkäranka. Ilveskorvenpuiston lasketaan kuuluvan keskuspuistoon, vaikka se ei sijoitukaan sen pääakselille, Vuosaaren puistopolun varteen. Yhtenä yleissuunnitelman tavoitteena on vahvistaa yhteyttä Ilveskorvenpuistosta Vuosaaren puistopolulle. Yhteys on heikentynyt 2010-luvulla rakennetussa ympäristössä tapahtuneiden muutosten johdosta. Vuosaaren pohjoisen ostoskeskuksen molemmin puolin on täydennys-

- VIRKISTYS- JA VIHERALUEET
- PIHA-ALUEET
- ARVOKKAAT MÄNNYT  
Ei mitattu, puut kartoitettu  
maastossa silmämääräisesti.
- MÄNTYRYHMÄ
- KEHITETTÄVÄ VIHERYHTEYS
- MAAMERKKIRAKENNUS
- ASEMAKAAVALLA  
SUOJELTU RAKENNUS



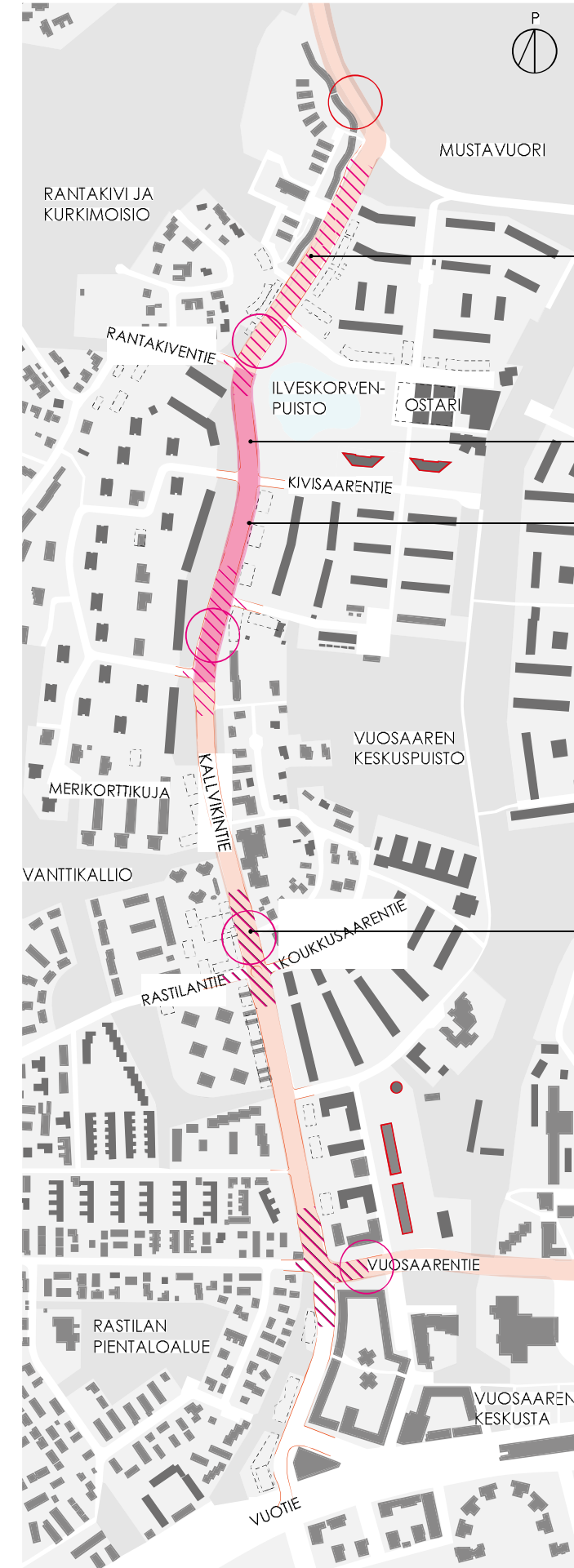
47. Viheralueverkosto maisemaselvityksen mukaan, Maisema-arkkitehdit Byman & Ruukonen Oy, 2018

rakennettu siten, että viheryhteys on katkennut.

Ilveskorvenpuiston ainutlaatuinen lampiympäristö nostetaan arvoiseensa asemaan, jolla vahvistetaan pohjoisen Keski-Vuosaaren vetovoimaisuutta ja identiteettiä. Puistosta tehdään kaupunginosapuisto, josta voivat nauttia kaikki alueen asukkaat. Puisto koetaan asuin ympäristöä parantavana elementtinä ja sen ilmeen siistimistä, kalustuksen uusimista ja leikkipaikan kunnostamista pidetään tärkeänä alueen asukkaiden viihtymiselle. Lisäperusteena kunnostukselle on alueen laajempi kehittäminen täydennysrakentamisen kautta.

Uudisrakentamisen yhteydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota arvopuuston säilymiseen ja sen kasvuedellytysten turvaamiseen. Myös nuori puusto, erityisesti männyt, on arvokasta tulevan kaupunkipuuston tulevaisuuden kannalta. Nuorilla puilla on istutettuja taimia paremmat mahdollisuudet selvitä esimerkiksi rakennusaikaisista muutoksista. Säilytettävät puut parantavat oleellisesti ilmastonkestävään kaupunkisuunnitteluun liittyvää viherkerroinlaskelmaa. Voimakas maaston muokkaus sekä täytöt ja pengerrykset juuristoalueella heikentävät oleellisesti kasvillisuuden olosuhteita. Etenkin rakennusaikaiset käytännöt ovat ratkaisevia puiden säilymiselle. Maaston tiivistymistä ja puiden kolhiintumista voidaan ehkäistä työmaa- ja työalueiden tarkalla rajauksella ja suojauksella. Kaivamista juuristoalueella tulee välttää tai se tulee tehdä hallitusti.

Kovat pinnoitteet pihilla muuttavat vesiolosuhteita. Hulevesien hallinnassa tulee pyrkiä säilyttämään nykyinen periaate pintavesien ohjaamisesta kovilta pinnoilta viheralueille ilman reunakiviä tai kouruja. Asfaltti tulee asentaa samaan tasoon viereisen nurmi- tai istutuspinnan kanssa, jotta vesiä ei patoudu tai tarvitse kallistaa kaivoihin.



48. Kallvikintien katualueen linjauseriaatteen maisemaselvityksen mukaan, Maisema-arkkitehdit Byman & Ruukonen Oy, 2018

Nykyinen kadun leveys säilyy Kallvikintien pohjoispäässä.

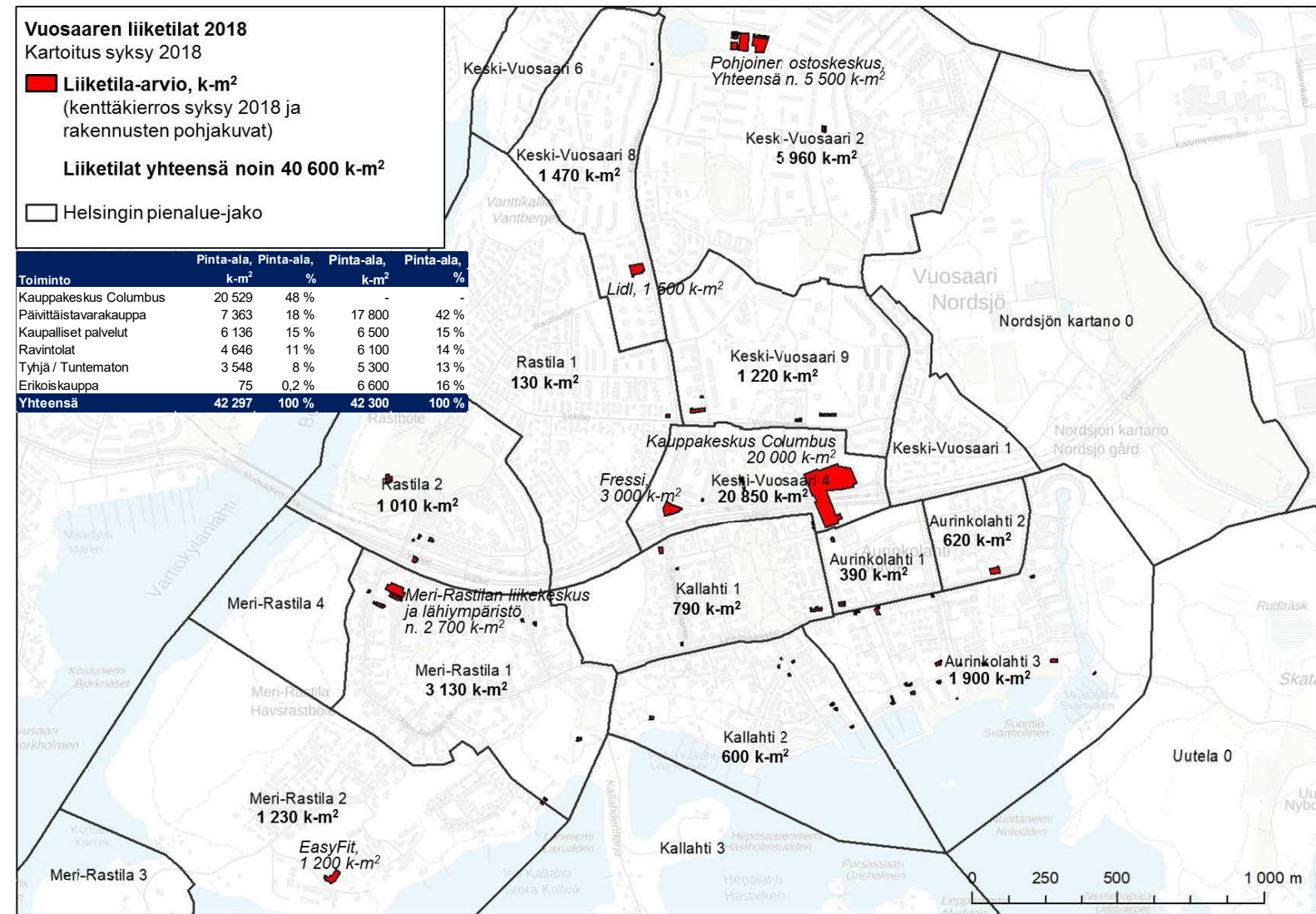
Kallvikintien arvokkain katutila.

Katualueen kavennus ja kadun linjaus pikaraitiotielle tutkitaan tarkemmin arvokkaan kulttuuriympäristön kohdalla.

Kallvikintie levennetään vain risteysalueilla ja pikaraitiotien pysäkkien kohdalla. Näihin kohtiin muodostuvat alueen liikenteelliset solmukohdat, joihin on luontevaa sijoittaa myös kaupan palveluita.

- ARVOKAS KATUTILA
- RISTEYS JA LEVENNYSALUE
- PIKARAITIOTIEN REITTI, ALUSTAVA
- PIKARAITIOTIEN PYSÄKKI, ALUSTAVA SIJAINTI
- MAAMERKKIRAKENNUS

# 10. Kaupalliset palvelut



49. Vuosaaren liiketilat 2018, Vuosaaren toimitilaselvityksen kartoitus, Colliers International, 2018

Tulevaisuuden Vuosaaren kaupallisten palvelujen ja toimitilojen tarvetta on kartoitettu Colliers International:in laatimassa koko Vuosaaren aluetta koskevassa Vuosaaren toimitilaselvityksessä. Tässä selvityksen pääkohdat suunnitteluperiaatteiden aluetta koskien.

Kaupalliset palvelut ovat Vuosaarissa erittäin keskittyneet. Columbuksella on erityisasema, johon verrattuna ympäröivä kaupunkirakenne näyttää yksipuolisen asumispainotteisena. Selkein toiminnallinen jako on vanhan Keski-Vuosaaren alueella, josta on muutama pienempi liiketila vuosien saatossa myös poistunut Vuosaaren keskustan palvelujen kehittämisen seurauksena.

Suunnitteluperiaatteiden alueen kaupalliset palvelut ovat nykyisin keskittyneet pohjoisen ostoskeskuksen alueelle. Kallvikintien puoliväliin vuonna 2012 valmistunut Lidl yhdessä Vuosaarentien pohjoispuolisten pienempien liiketilojen kanssa täydentävät alueen kaupallista palveluverkkoa.

Pohjoisen Vuosaaren vanha liikekeskus on kerrosalaltaan 3252 k-m<sup>2</sup>, joista puolet on tyhjiällä S-marketin siirryttyä ostoskeskuksen uuteen laajennusosaan. Kaksikerroksisen rakennuksen yläkerrassa sijaitsee toimistotiloja, ja alakerrasta

löytyy tyypillinen lähipalvelutarjonta: olut- ja pizza-kebabravintola, R-kioski sekä kampaamo. Tiloissa toimii myös Lähiöasema, toimistoja sekä hammaslääkäri.

Vanhan Vuosaaren keskellä olevan pohjoisen ostoskeskuksen rinnalle vuonna 2016 rakennetun 2462 k-m<sup>2</sup>:n laajuisen lisäosan ankkurina toimii S-market, jonka lisäksi ostarilta löytyy sushiravintola, kampaamo ja kukkakauppa. Tyhjiä liiketiloja oli jäljellä syyskuussa 2018 vielä kolme, yhteensä noin 230 neliötä vuokrattavaa pinta-alaa. Apteekki on aloittamassa kohteessa syyskuulla 2018. Rakennuttaja YIT on myynyt tilat Pohjola Kiinteistösiirtotilayhtiölle.

Vanhan ostoskeskusrakennuksen tulevaisuus riippuu omistajien toiveista ja suunnitelmista. Tällä hetkellä Vuosaaren vanhan pohjoisen ostoskeskuksen omistaa Vuosaaren Liikekeskus Oy, jonka omistusrakenne on hajautunut. Kehittämissuunnitelmissa on vanhan ostarin purku ja asuntojen ja liiketilojen rakentaminen tilalle. Rakennus sijaitsee omalla tontilla.

Kallvikintien alueen kaupallisten palvelujen pääasiallisena keskuksena on jatkosakin pohjoisen ostoskeskuksen alue. Helsingin yleiskaava 2016 (tullut voimaan 5.12.2018) ostoskeskuksen alue on merkitty Lähikeskusta C3 -merkinnällä,

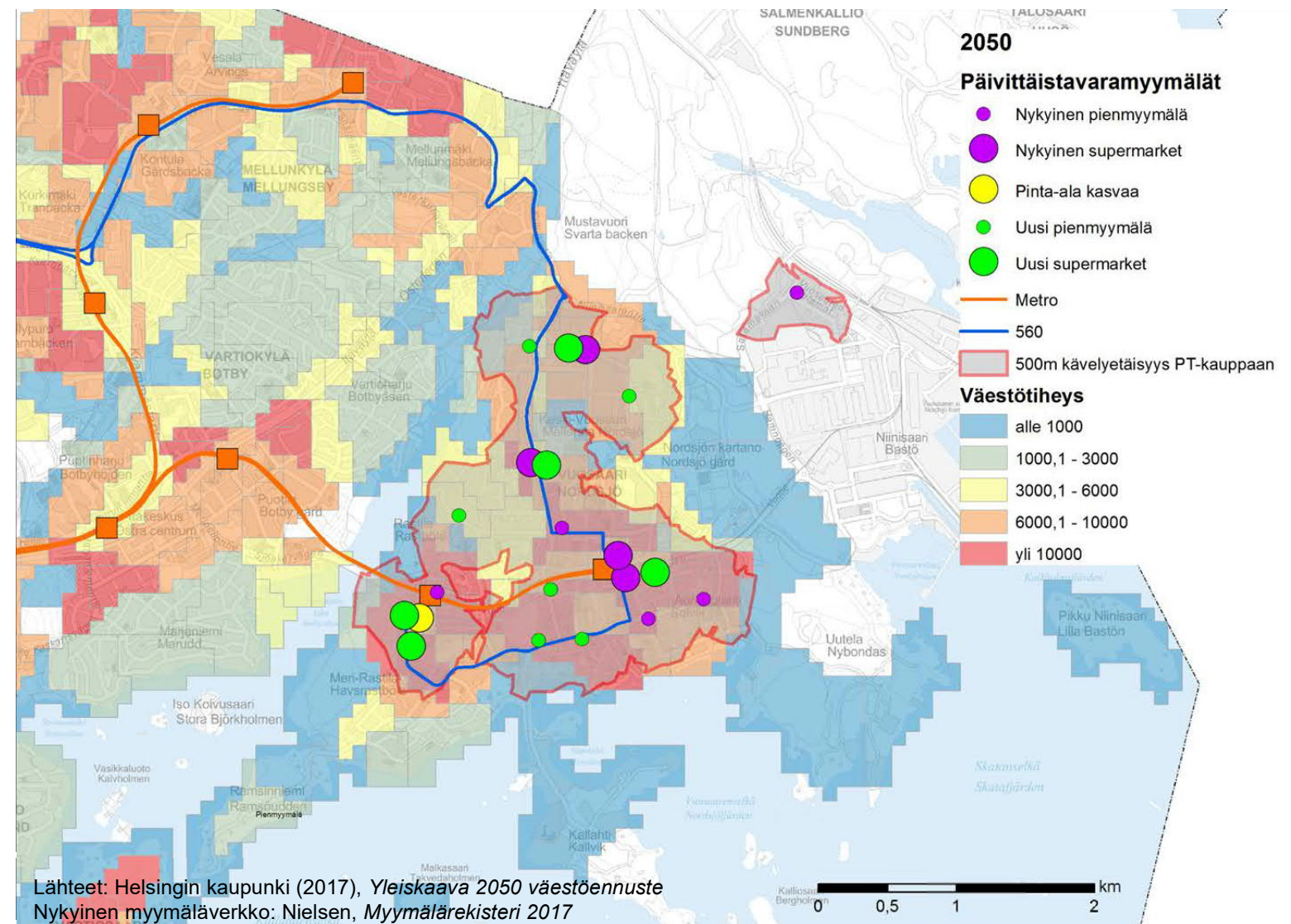
joka tarkoittaa, että aluetta kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Lähikeskustan alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan myymälöitä. Tällä ei kuitenkaan tarkoiteta kivijalkamyymälöistä muodostuvaa kokonaisuutta.

Kallvikintien katualueen ympäristö on yleiskaavassa merkinnällä Asuntovaltainen alue A2. Esitetty korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0- 2,0. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muita toimitiloja. Kallvikintielle yleiskaavassa esitetty pikaraitiotieyhteys tukee katualueen kehittymistä kohti tehokampaa ja toiminnallisesti sekoitettua kaupunkitilaa. Varsinkin pikaraitiotien pysäkkien lähialueet ovat tulevaisuudessa ympäröivää vanhaa Keski-Vuosaarta vetovoimaisempia kaupallisten palvelujen suhteen.

Lähikeskustana Vuosaaren pohjoisen ostoskeskuksen ympäristö on soveltuvin suuremmille supermarket-kokoluokan päivittäistavaramyymälöille. Ostoskeskuksen alueen kaupallisen tarjonnan tulisi näkyä selvästi Kallvikintielle. Kallvikintien ja ostoskeskuksen välisen etäisyyden tulisi tuntua mahdollisimman lyhyeltä: Mustalahdentielle voidaan sijoittaa esimerkiksi ravintoloita kuromaan kiinni ostoskes-

Vuokralainen	k-m <sup>2</sup>
ravintola	190
gastropubi	160
rento ruokaravintola	130
kahvila	60
leipomo/deli	80
Supermarket + posti	2 500
Alko	190
kioski	100
apteekki	190
parturi-kampaamo	80
kauneushoitola	60
kuntosali	600/(1 500)
pesula	50
suutari-avainpalvelu	30
	<b>3 770</b>

50. Esimerkki pienen ravintolapainotteisen lähipalvelukeskuksen sisällöstä, Vuosaaren toimitilaselvityksen mukaan



51. Päivittäistavaramyymälöiden tavoitesijoittelu Vuosaaren toimitilaselvityksen mukaan, Colliers International, 2018

kuksen ja Kallvikintien välistä etäisyyttä.

Nykyinen Lidl'in ympäristö Kallvikintien varressa on jatkossakin supermarketille soveltuva sijainti. Supermarkettien yhteyteen tulisi sijoittaa reilusti pieniä, n. 50 k-m<sup>2</sup> tiloja kaupallisille palveluille. Ravintoloiden osalta tyypillisin tilakoko on n. 150 k-m<sup>2</sup>. Helppo yhdisteltävyys tiloihin on huomioitava suunnittelussa.

Supermarketin tuoma asiakasvirta tulee hyödyntää liiketilöiden sijoittelussa: pienempien liiketilöiden sisäänkäynnit tulee keskittää supermarketin lähelle. Supermarket-kokoluokan kaupan tilatarve on 1800- 2500 k-m<sup>2</sup>, market-koon yksikön n. 500 k-m<sup>2</sup>. Supermarket-kokoluokan päivittäistavara-kauppa tarvitsee asiakaspysäköintiä varten vähintään 60-80 autopaikkaa, optimaalinen määrä olisi n. 100 autopaikkaa. Market:ia varten riittää noin viisi lyhy aikaista asiakaspysäköintipaikkaa. Jotta asukasmäärän ja liiketilakäytön kasvuun voidaan tulevaisuudessa varautua, tulisi tehtävien kaavaratkaisujen mitoittamiseen jättää joustovaraa. Tulevan pikaraitiotieyhteyden pysäkkien ympäristöt olisivat luontevia sijainteja marketille, kunhan ne eivät liian lähelle suurempaa supermarketia. Asiointimatkan etäisyys kotoa marketiin tulisi olla maksimissaan n. 500 metriä. Liiketilöiden suunnittelemista koskien on hyvä noudattaa seuraavia yleisluontoisia

periaatteita:

- Varaudutaan terassialueisiin ja kasvavaan ravintolakäytönsyntään.
- Huomioidaan asiakaspysäköinti, erityisesti päivittäistavara-kauppaan liittyen.
- Sijoitetaan kauppa ja palvelut lähekkäin yhtenäisille kauppa-alueille.
- Sijoitetaan liiketilat liikenteen solmukohtiin, näkyville paikoille.
- Suunnitellaan liiketilöiden ulkonäkö selkeästi näkyväksi ja houkuttelevaksi.
- Suunnitellaan liiketilöiden tilankäyttö ja varustus muuntojoustavaksi.
- Suunnitellaan liiketilöiden sisäänkäynnit esteettömiksi ja vaivattomiksi.

Oheisessa kartassa on Vuosaaren toimitilaselvityksessä esitetty ehdotus vuoden 2050 tilanteen päivittäistavaramyymäläverkosta. Uusia supermarket-kokoluokan päivittäistavaramyymälä-varauksia esitetään keskustaan Aromikujan alueelle, kumpaankin ostoskeskukseen yksi lisää sekä Meri-Rastilantien varteen sekä Kallvikintielle Lidl'in viereen. Meri-Rastilan ostoskeskuksen nykyisen yksikön odotetaan kasvattavan pinta-alaansa kehittyen supermarketiksi.

Loput myymälälisäyksestä olisi noin 500 k-m<sup>2</sup>:n pienmyymälöitä, jotka sijoittuisivat joukkoliikenteen pysäkkien yhteyteen ja vilkkaimpien ajoreittien varrelle näkyviin sijainteihin.

Esityksessä on yhden supermarket-myymälän tai noin viiden marketin verran kaavallista ylimitoitusta. Lähi- ja palvelukeskuksiin saadaan kaikkiin näin vähintään kahden supermarketin kilpailua tukeva mitoitusmahdollisuus.

# 11. Julkinen palveluverkko

*Tähän on koottu suunnitteluperiaatteisiin liittyvät julkista palveluverkkoa koskevat huomiot. Asukasmäärän kasvaessa tulee palveluverkkoa tarkistaa.*

Suunnittelualueella on Vuoniityn peruskoulu Kallvikintien sekä Heteniityntien risteyksessä, päiväkoti Meritähti pohjoisen ostoskeskuksen eteläpuolella, päiväkoti Kurkimoisio Kurkimoision asuinalueella ja päiväkoti Hanna Tyynylaavantien sekä Kallvikintien risteyksessä. Lisäksi pohjoisessa ostoskeskuksessa toimii Vuosaaren lähiöasema ja ostoskeskuksen viereisessä Ilveskorvepuistossa on alueellinen leikkipaikka.

Täydennysrakentamisen kannalta Vuoniityn peruskoulun ympäristö on keskeisessä asemassa. Koulun pohjoispuoliset Kallvikintietä sivuavat puisto- ja korttelialueet ovat väljää metsäaluetta, joka mitoituksensa puolesta soveltuu hyvin täydennysrakentamiselle. Vuoniityn tontin kohdalla varaudutaan mahdolliseen koululaajennukseen sekä uuteen päiväkotiin.

Päiväkoti Meritähti toimii vuonna 2014 valmistuneessa uudisrakennuksessa. Päiväkodille on varattu piha-alueita rakennuksen eteläpuolelle ja pieni laajenemisvara länsipuolelle. Päiväkodin tonttia voidaan tarvittaessa levittää Ilveskorvepuiston puolelle pohjois-eteläsuunnassa kulkevaan kevyenliikenteen väylään saakka.

Näin voidaan varautua väestökasvun seurauksena kasvavaan palvelutarpeeseen.

Koko Vuosaarta koskien on tekeillä palveluverkkoselvitys vuoden 2019 aikana. Sen avulla alueen palveluverkon kehityksestä saadaan lisätietoa, jotta täydennysrakentamisen suunnittelun yhteydessä voidaan paremmin varautua väestönkasvun aiheuttamiin tarpeisiin.

38. Rakennusten pääkäyttötarkoitukset, aluerajaus Keski-Vuosaari

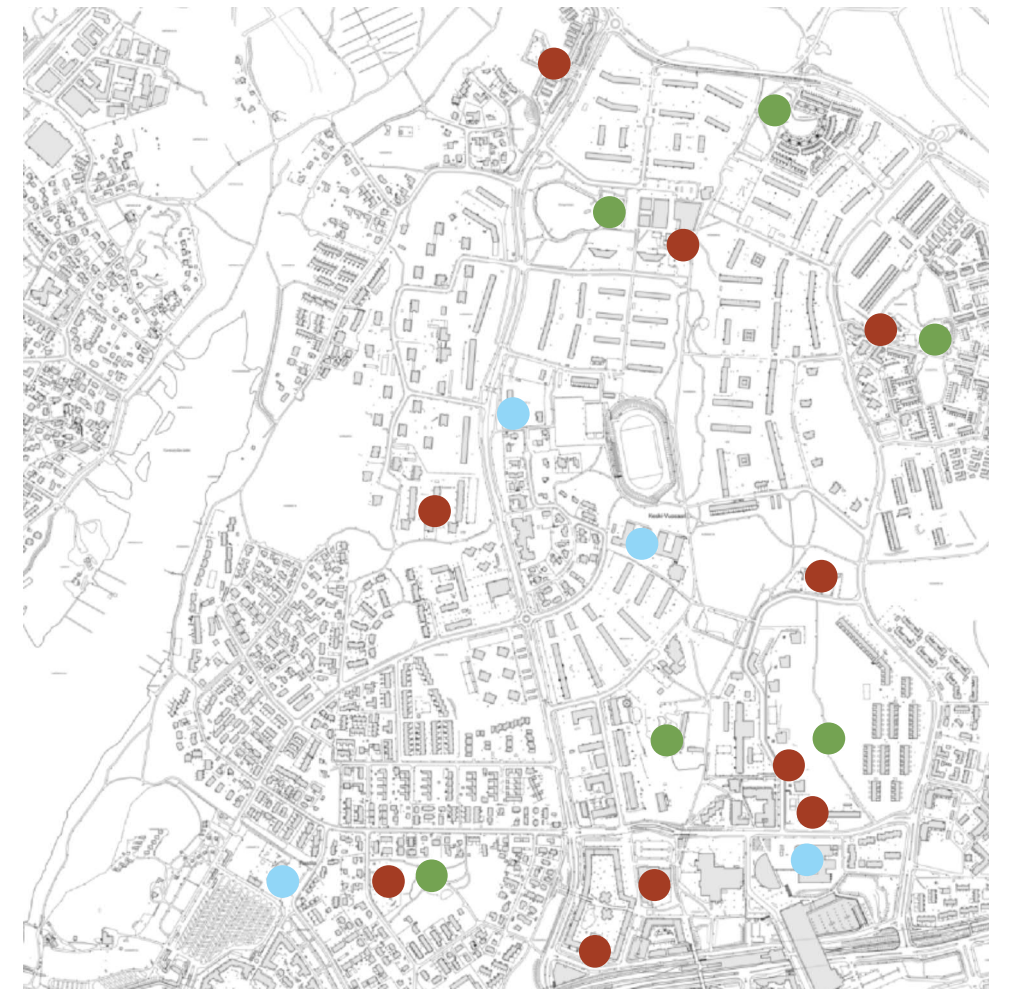
© Helsingin kaupunki  
Aineistot: Facta/Maankäyttö ja kaupunkirakenne 01/2016  
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2018  
Toteutus: Kymp/Aska/Ase/E-MN  
30.10.2018

- Asuinrakennukset
- Toimistorakennukset
- Julkiset rakennukset
- Teatterit yms.
- Liike- ja ravintolarakennukset
- Hotelli- ja majoitusrakennukset
- Teollisuusrakennukset
- Varastorakennukset
- Kokoontumis- ja liikunta
- Voimalaitosrakennukset
- Muut rakennukset tai ei tietoa
- Osa-alueen raja



- Koulu
- Päiväkoti
- Leikkipaikka

52. Julkisten palvelujen sijoittuminen



# 12. Vaikutukset



**Asumisen vaihtoehtoja**



**Tiloja toiminnalle**



**Lähipalveluja ja -työpaikkoja**



**Lisää liikkumisvaihtoehtoja**



**Alueiden omaleimaisuutta**

53.

*Suunnitteluperiaatteiden laatimisen yhteydessä on arvioitu eri teemoihin liittyvät vaikutukset. Asiaa on sivuttu selvityksen eri luvuissa, mutta tässä koonti suunnitteluperiaatteiden toteuttamisen vaikutuksista aihealueittain. Suunnitteluperiaatehankkeen yhteydessä on laadittu erillinen maisemaselvitys (Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy) ja hankkeen kanssa samanaikaisesti on valmistunut Vuosaaren toimitilaselvitys (Colliers International).*

Suunnitteluperiaatteet keskittää Helsingin yleiskaava 2016:n (tullut voimaan 5.12.2018) mukaisesti täydennysrakentamista Kallvikintien varteen tulevan Jokeri 2 -pikaraitiotieyhteyden läheisyyteen. Täydennysrakentaminen monipuolistaa alueen yhtenäistä 1960-luvun loppupuolelta olevaa peruskorjausissä olevaa asuntokantaa. Uudisrakennukset ovat hissillisiä, esteettömiä, energiatehokkaita ja ne suunnitellaan asukkaiden tulevaisuuden tarpeet huomioiden. Uudet esteettömät asunnot mahdollistavat ikääntyvien asukkaiden itsenäisen asumisen alueella nykyistä 1960-luvun rakennuskantaa paremmin.

Täydennysrakennettavien asuinkortteleiden yhteydessä alueelle voidaan sijoittaa lähipalveluja asuinrakennusten kivijalkaan. Katualueeseen liittyvien täydennysrakennushankkeiden avulla voidaan kadun yhteyteen luoda uutta julkista tai puolijulkista tilaa, joka mahdollistaa asukkaille ja alueen yrityksille uudenlaista toimintaa ja paikallista kaupunkielämää. Suunnitteluperiaatteiden alueella oleva Ilveskorvenpuisto on esitetty paikallisena sydämenä, josta kehitetään vetovoimainen ja toiminnallisesti monipuolinen keidas alueen asukkaille.

Katutilan reunoille täydennysrakennettavat asuinrakennukset suojaavat olemassa olevia vanhoja rakennuksia ja metsäisiä piha-alueita liikenteen melulta. Pikarai-

otien tärinä ja runkomelu vaimennetaan kiskoilla. Alueen sijainti tärkeällä pohjavesialueella huomioidaan suunnittelussa. Lähtökohtana on, että pohjaveden taso ei muutu, eikä veden laatuun vaikuteta heikentävästi. Suunnitteluperiaatteiden mukainen rakentaminen luo edellytykset terveelliselle ja turvalliselle elinympäristölle.

Suunnitteluperiaatteet vahvistavat alueen yhtenäisestä rakennuskannasta muodostuvaa kaupunkikuvaa. Periaatteet ohjaavat täydennysrakentamista huomioiden ja kunnioittamaan alueen rakentamisessa käytettyjä ratkaisuja. Täydennysrakennettavien asuinrakennusten arkkitehtuuri sovitetaan alueen kaupunkikuvaan.

Suunnitteluperiaatteiden toteutuminen vähentää Kallvikintien varren metsäistä luontoa. Asuinkortteleiden kasvattaminen kiinni tai lähemmäs Kallvikintien katutilaa korvaa mäntymetsäistä ympäristöä rakennetulla. Vaikutukset ovat kuitenkin paikallisia ja suunnitteluperiaatetyön yhteydessä on arvioitu rakentamisen sijoitumista suhteessa metsäluontoon. Luonnon, kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta arvokkaimmiksi arvioituja paikkoja säästetään luonnontilaisina.

Suunnitteluperiaatteiden toteutuminen muuttaa Kallvikintien maisemaa. Katutilaa reunustava täydennysrakentaminen tiivistää katutilaa paikallisesti. Uudet piha-alueet suunnitellaan kuitenkin alueen kasvillisuus ja puusto huomioiden. Varsinkin mäntypuustoa tulee piha-alueilla säilyttää ja tarvittaessa uudistaa.

Pikaraitiotieyhteys linjaa katua uudestaan ja pikaraitiotien lisäys muuttaa kais-  
tajakoa, kasvillisuutta ja kadun pintamateriaaleja. Kokonaismuutos on kuitenkin

sovitettu alueen vahvuutena olevaan komeiden mäntypuiden hallitsemiaan maisemaan.

Suunnitteluperiaatteiden toteutuminen muuttaa alueen kulttuuriympäristöä. Kallvikintien alue on osaksi maakunnallisesti merkittäväksi arvotettua kulttuuriympäristöä. Kallvikintien luonne henkilöautoliikenteelle suunniteltuna, mäntymetsien reunastamana, alueellisena kokoojakatuna muuttuu pikaraitiotieyhteyden ja täydennysrakentamisen seurauksena entistä monipuolisemmaksi katutilaksi.

Nykyisen väljän ja metsien hallitsemien ympäristön lisäksi Kallvikintielle syntyy pikaraitiotieyhteyden pysäkkien ympäristöihin kaupunkimaisempia tihentymiä ja katutilan varrelle täydennysrakentamisen yhteyteen vehreitä hoidetumpia piha-alueita. Uudet ulkotilat ja uudisrakennukset sovitetaan olemassa olevaan kulttuuriympäristöön.

Suunnitteluperiaatteiden mukainen kehitys parantaa alueen liikenneolosuhteita. Pikaraitiotieyhteyden toteutuminen vähentää alueen asukkaiden autoriippuvuutta. Se nopeuttaa poikittaisia liikenneyhteyksiä kohti Pohjois-Helsinkiä, länttä sekä yhteyttä Vuosaaren keskustaan. Pikaraitiotie mahdollistaa bussiliikennettä suuremman nopeuden, käyttökapasiteetin sekä esteettömät pysäkit ja vaunut. Pikaraitiotieyhteyden toteutuksen yhteydessä katualueen turvallisuutta eri liikennemuodot huomioiden voidaan parantaa.

# 13. Tutkielmia pikaraitiotiekadun kaistajaosta

Kallvikintien katutilan muutosta on suunnitteluperiaatehankkeen aikana tutkittu ns. pikaraitiotiekadun peruspoikkileikkauksen pohjalta. Viereisessä kuvassa se on sovitettu mahdollisen katutilan reunaan tulevan täydennysrakentamisen kanssa.

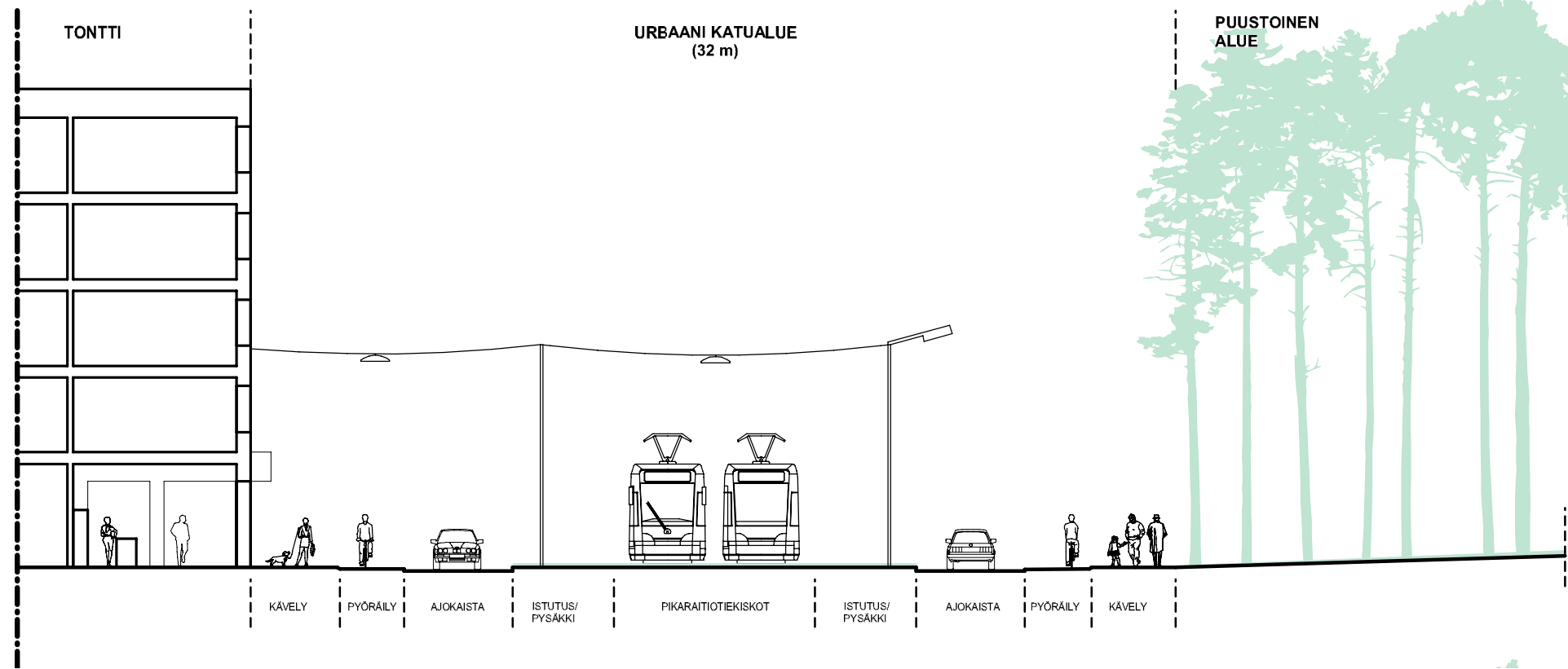
Suunnitteluperiaatetyön aikana ja varsinkin prosessin yhteydessä teetetyn Kallvikintien maisemaselvityksen myötä on muodostunut selkeä ajatus pikaraitiotiekadun katutilan leveyden minimoimisesta, jotta ympäröivän nykyisen puuston maisemallinen rooli pysyisi ennallaan.

Pikaraitiotiekadun toteutussuunnittelu käynnistyy arviolta 2030-luvulla. Vasta tällöin katualueen tarkkoihin mittoihin päästään kiinni. Suunnitteluperiaatetyön aikana on kuitenkin tunnistettu keinoja, joilla katutilaa voidaan sovittaa vallitsevaan mäntymetsävaltaiseen maisemaan. Näitä on eritelty tarkemmin tämän selostuksen luvussa 9. Luonto ja maisema.

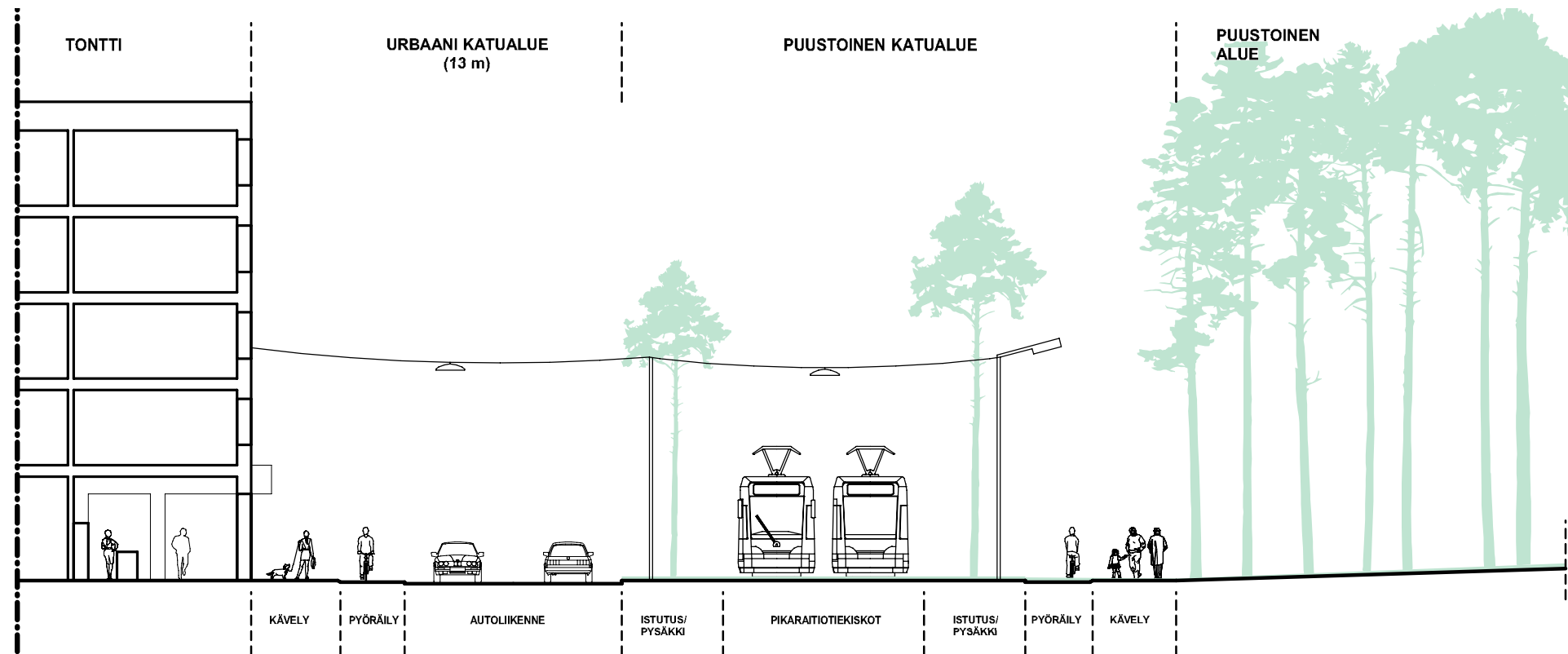
Tällä sivulla on esitetty toinen ratkaisu katutilan kaistajaosta. Vaikkei mahdollisesti tulevaisuudessa rakennettavan kadun tarkkoja mittoja tai kaistajakoa vielä voida lukita, on yksi mahdollinen katutilan suunnittelun lähtökohta sijoittaa pikaraitiotie kadun keskiosan sijaan kadun toiseen laitaan. Näin katutila jakaantuu visuaalisesti rakennettuun urbaaniin katuun ja puustoiseen ympäristöön liittyvään katutilaan.

Tämän seurauksena pikaraitiotien peruspoikkileikkauksen noin 32 metriä leveä urbaanin oloinen katutila olisi mahdollista jakaa selkeästi pienimittakaavaisempiin osiin. Urbaani osuus voisi olla leveydeltään noin 13 metriä ja loppuosan voisi mahdollisesti sovittaa kasvillisuudeltaan ja pintamateriaaleiltaan kiinteämmin osaksi ympäristön mäntymetsäistä puustoa.

Nykyisen puuston säilymisen kannalta raiteiden sijoittaminen katualueen reunaan voi kuitenkin aiheuttaa riskin, kun kiskojen rakentamiseen liittyvä katutyö joudutaan tekemään lähempänä reuna-alueen puustoa. On myös epätodennäköistä, että männyt saataisiin katualueen kaistojen välisillä istutusalueilla säilytettyä rakentamisajan yli. Kadun jatkosuunnittelussa arvioidaan raitiotiekaistojen sijoittaminen keskialueen sijasta toiseen reunaan.



54. Pikaraitiotien peruspoikkileikkaus sovitettuna mahdolliseen täydennysrakentamiseen ja nykyiseen mäntypuiseen ympäristöön



55. Pikaraitiotien muutettu peruspoikkileikkaus sovitettuna mahdolliseen täydennysrakentamiseen ja nykyiseen mäntypuiseen ympäristöön



# 14. Lähteet ja kuvalähteet

Kirjallisuus:

Maisemaselvitys ja viitesuunnitelma, Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy, 2018  
Vuosaaren toimitilaselvitys, Colliers International, 2018  
Vuosaaren maankäytön kehittämisperiaatteet, KSV, yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:14  
Keski-Vuosaaren renessanssi, Lähtötiedot ja kehittämistavoitteet KSV, 2012  
Keski-Vuosaari korjaustapaohjeet, KSV 2010:3  
Keski-Vuosaaren maisema- ja kaupunkikuvallinen selvitys, KSV 2006:4  
Keski-Vuosaari rakennusinventointi 1999, KSV 1999:7

Kuvat:

- 1.-3 ja 5.- 16
4. Kallvikintien ympäristö ja valokuvauspaikat
17. Alue viistosti ilmasta
18. Alueen sijainti
19. Ilmakuva alueesta
20. Topografikartta vuodelta 1945
21. Ilmakuva vuodelta 1956
22. Keski-Vuosaari ilmasta nähtynä vuodelta 1970
23. Ilmakuva vuodelta vuodelta 1969
24. Rakennusten valmistumisvuosikymmenet
25. Rakennusten kerrosmäärät
26. Rakennusten hissit
28. Kivisaarentie 12, vuonna 1970
29. Satamasaarentie 1 ja 2 vuonna 1974, etualalla Kallvikintie
27. Kivisaarentie 3, toinen ns. Laivataloista vuonna 1970
30. Raitiotiekadun peruspoikkileikkaus, jonka pohjalta voidaan arvioida alustavaa tilavarausta
31. Raitiotiekadun peruspoikkileikkaus ahtaassa katutilassa
32. Suunnitteilla oleva pikaraitiotieverkko
33. Pikaraitiotien alustavat pysäkkien paikat sekä katutilan jako n. 200 metrin pituisiin jaksoihin
34. Nykyiset liikennemäärät, Helsingin kaupungin liikennemalli, syksy 2018
35. Maakuntakaavojen yhdistelmä 2017
36. Yleiskaava 2002
37. Uusi yleiskaava (kaupunginvaltuusto 26.10.2016)
38. Rakennusten pääkäyttötarkoitukset, aluerajaus Keski-Vuosaari
39. Kaavayksiköiden pääkäyttötarkoitukset, aluerajaus Keski-Vuosaari
40. Maanomistus: Vihreällä pohjalla kaupungin maa, vinoviivalla vuokratut alueet, yksityinen maa valkoisella pohjalla
41. Topografia
42. Maaperäkartta
43. Tieliikenne, päivä, kansallinen meluselvitys
44. Tieliikenne, yö, kansallinen meluselvitys
45. Visualisointi Kallvikintien mahdollisesta kehityksestä
46. Visualisointi Kallvikintien mahdollisesta kehityksestä
47. Viheralueverkosto
48. Kallvikintien katualueen linjausperiaatteet
49. Vuosaaren liiketilat 2018
50. Esimerkki pienen ravintolapainotteisen lähialuekeskuksen sisällöstä,
51. Päivittäistavaramyymälöiden tavoitesijoittelu
52. Julkisten palvelujen sijoittuminen
- 53.
54. Pikaraitiotien peruspoikkileikkaus sovitettuna mahdolliseen täydennysrakentamiseen ja nykyiseen metsäluontoon
55. Pikaraitiotien muutettu peruspoikkileikkaus sovitettuna mahdolliseen täydennysrakentamiseen ja nykyiseen metsäluontoon

Valokuvat: Jussi Ukkonen

Ilmakuva, Helsingin karttapalvelu, [www.kartta.hel.fi](http://www.kartta.hel.fi)

Pointscene-ilmakuva

Helsingin karttapalvelu, [www.kartta.hel.fi](http://www.kartta.hel.fi)

Helsingin karttapalvelu, [www.kartta.hel.fi](http://www.kartta.hel.fi)

Maanmittauslaitos: <http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/>

Maanmittauslaitos: <http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/>

Rista Simo SER, [www.helsinkikuvia.fi](http://www.helsinkikuvia.fi)

Helsingin karttapalvelu, [www.kartta.hel.fi](http://www.kartta.hel.fi)

Helsingin kaupungin yleiskaavayksikkö, kaupunkiatlas

Helsingin kaupungin yleiskaavayksikkö, kaupunkiatlas

Helsingin kaupungin yleiskaavayksikkö, kaupunkiatlas

Rista Eeva SER, [www.helsinkikuvia.fi](http://www.helsinkikuvia.fi)

Lelkes László, [www.helsinkikuvia.fi](http://www.helsinkikuvia.fi)

Rista, Eeva, [www.helsinkikuvia.fi](http://www.helsinkikuvia.fi)

Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

Helsingin kaupungin asemakaavoitus

Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

<http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/>

Helsingin karttapalvelu, [www.kartta.hel.fi](http://www.kartta.hel.fi)

Helsingin karttapalvelu, [www.kartta.hel.fi](http://www.kartta.hel.fi)

Helsingin kaupungin yleiskaavayksikkö, kaupunkiatlas

Helsingin kaupungin yleiskaavayksikkö, kaupunkiatlas

Helsingin karttapalvelu, [www.kartta.hel.fi](http://www.kartta.hel.fi)

Helsingin karttapalvelu, [www.kartta.hel.fi](http://www.kartta.hel.fi)

Helsingin karttapalvelu, [www.kartta.hel.fi](http://www.kartta.hel.fi)

Helsingin karttapalvelu, [www.kartta.hel.fi](http://www.kartta.hel.fi)

Helsingin karttapalvelu, [www.kartta.hel.fi](http://www.kartta.hel.fi)

Maisemaselvitys ja viitesuunnitelma, Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy

Maisemaselvitys ja viitesuunnitelma, Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy

Maisemaselvitys ja viitesuunnitelma, Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy

Maisemaselvitys ja viitesuunnitelma, Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy

Vuosaaren toimitilaselvitys, Colliers International, 2018

Vuosaaren toimitilaselvitys, Colliers International, 2018

Vuosaaren toimitilaselvitys, Colliers International, 2018

Helsingin karttapalvelu, [www.kartta.hel.fi](http://www.kartta.hel.fi)

Taustavalokuvat Helsingin kaupungin aineistopankki

Helsingin kaupungin asemakaavoitus

Helsingin kaupungin asemakaavoitus