

Itäisen bulevardikaupungin itäosan suunnitteluperiaatteet

LUONNOS

9.5.2022



Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala / Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Asemakaavoitus

arkkitehti Maria Isotupa
arkkitehti yo Laura Virkki
suunnitteluavustaja Katri Ruut
yksikön päällikkö Anri Linden

Liikenne- ja katusuunnittelu

liikenneinsinööri Jussi Jääskä
tiimipäällikkö Johanna Iivonen

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

johtava maisema-arkkitehti Pihla Sillanpää
maisema-arkkitehti Marko Ahola

Maankäytön yleissuunnittelu

erityisasiantuntija Alpo Tani / kestävyys ja hiilineutraalius
erityisasiantuntija Mikko Keskinen / kaupunkitalous
tiimipäällikkö Kaarina Laakso / teknistaloudellinen suunnittelu
diplomi-insinööri Karri Kyllästinen / teknistaloudellinen suunnittelu
yleiskaava-suunnittelija Elina Luukkonen / palvelurakenne ja kauppa
yleiskaava-suunnittelija Hanna Käyhkö

Kaupunkiympäristön toimiala / Palvelut ja luvat / Ympäristöpalvelut ympäristötarkastaja Juha Korhonen



SISÄLLYSLUETTELO

INTRO

TAVOITTEET	4
ALUE	6
KAUPUNKIBULEVARDI	7

LÄHTÖTIETOJA

YLEISKAAVA	8
ASEMAKAAVAT	8
ITÄVÄYLÄ JA SEN YMPÄRISTÖ	10
SUUNNITTELUALUEEN KEHITYS	14
SUUNNITTELUALUEEN YMPÄRISTÖN KEHITYS	16
LIKKUMINEN JA LIIKENNE	20
MAISEMA, VIRKISTYS JA LUONTO	21
MAANOMISTUS	24

TEEMAT

TAVOITELTAVA MUUTOS	26
MITOITUS, RAKENNE JA KAUPUNKIYMPÄRISTÖ	28
ILMASTOVIISAUS	29
VIHERVERKOSTO, VIRKISTYSPALVELUT JA LUONTO	32
LIIKENNE JA KATUYMPÄRISTÖ	33
ILMANLAATU JA MELU	37
TOIMITILA-ALUE	39
KAUPALLISET PERIAATTEET JA PALVELUT	40
SUUNNITTELUN AIKAJÄNNE JA RAKENTAMISEN OHJAUS	41
KEHITTÄMISEN JA RAKENTAMISEN PAIKKOJA	42

VAIKUTUKSET	48
KUVALÄHTEITÄ	49
LÄHTEITÄ	50

Tämä on Itäisen bulevardikaupungin itäosan suunnitteluperiaatteiden luonnos, joka on nähtävillä osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) kanssa 9.5. -6.6.2022. Samalla ajanjaksolla suunnittelun lähtökohkia kartoitetaan kaikille avoimella karttakyselyllä osoitteessa: hel.fi/suunnitelmat Suunnitteluperiaatteiden luonnos kehitetty varsinaiseksi suunnitteluperiaatteiksi näkökulmien, palautteen ja suunnittelun edistymisen myötä ja on arviolta valmis talvella 2022-23.

INTRO

Itäväylän vartta ja sen ympäröivää aluetta Itäkeskuksesta Kallvikintien risteykseen kehitetään ns. bulevardikaupungin periaatteiden mukaisesti asuin-, virkistys ja työpaikka-alueeksi vahvistaen sen elinvoimaisuutta osana tiivistyvää kaupunkia. Suunnitteluperiaatteiden kautta tutkitaan alueen kehittämispotentiaali ja maankäytön uudistaminen. Niissä määritellään muun muassa täydennysrakentamisen, virkistysalueiden, kaupunkitilojen (kortteli- ja katutilojen), liikkumisen ja palvelurakenteen keskeiset tavoitteet. Suunnitteluperiaatteet toimivat tulevien asemakaavahankkeiden, liikennesuunnittelun ja alueen kehittämisen tukena hyvin pitkällä aikajänteellä.

Suunnitteluperiaatteet nojaavat Helsingin yleiskaavaan 2016, jota ne tarkentavat. Helsingin yleiskaava mahdollistaa Itäväylän ympäristöön merkittävästi uutta lisä- ja täydennysrakentamista. Suunnitteluperiaatteita ohjaa Helsingin kaupunkistrategia 2021-2025 ”Kasvun paikka”. Lisäksi Helsingin kaupungilla on voimassa useita muita ohjelmia ja linjauksia. Näitä ovat mm. Hiilineutraali Helsinki 2030, Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma (AM-ohjelma), Ilmastonmuutokseen sopeutumisen linjaukset 2019-2025, liikkumisen kehittämisohjelma, pyöräliikenteen kehittämisohjelma ja kävelyn edistämishjelma sekä Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma (Vistra).

Suunnitteluperiaatteet eivät ole oikeusvaikutteinen kaavataso yleiskaavan ja asemakaavan tavoin, vaan

ne ohjaavat kaupungin sisäisenä ohjeena alueen asemakaavoitusta ja kehittämistä. Suunnitteluperiaatteiden valmistelu on tullut vireille kaupungin aloitteesta. Suunnitteluperiaatteista päättää kaupunkiympäristölautakunta.

Itäväylän molemmille puolille levittyvä suunnittelualue on yhteensä 160 hehtaarin laajuinen ja kolmen kilometrin pituinen. Tavoitteena on suunnitella ja kehittää aluetta kaupunkibulevardiperiaatteiden mukaisesti kaupunkimaisemmaksi, toimivammaksi ja viihtyisämmäksi urbaaniksi ympäristöksi.

Itäisen bulevardikaupungin itäosan muutoksen suhteen keskeisenä taustatekijänä on koko Itä-Helsingin kehittyminen sekä Östersundomin alueen kehityspotentiaali. Östersundomin yleiskaavan kumouduttua korkeimman hallinto-oikeuden toimesta keväällä 2021 on alueen kehittyminen täyteen mittaansa kuitenkin pitkällä tulevaisuudessa sisältäen monia epävarmuustekijöitä.

Vaikka Itäisen bulevardikaupungin itäosan kehittämisessä on erilaisia haasteita verrattuna muihin bulevardikaupunkeihin, sen ns. omintakeisuuden voi nähdä myös vahvuutena. Bulevardikaupunkien ei tarvitse sopia samaan muottiin, ja alueelle voidaan soveltaa myös erilaisia ja jopa ennennäkemättömiä ratkaisuja.

Itäväylän lähtökohdista (maanomistus, ympäröivän alueen luonne ja tilan rajallisuus väylän varrella, valtion omistama väylä) johtuen suunnitteluperiaatteet toimivat mahdollistajana tulevalle ympäristön kehittämiselle, jonka muuttumiseen ja kehittymiseen vaikuttavat mm. itäisen Helsingin – eritoten Östersundomin – tulevaisuuden näkymät sekä maanomistajien näkemykset maaomaisuutensa kehittämisen suhteen.

TAVOITTEET

Tavoitteena on löytää alueelle ominainen identiteetti, joka huomioi ympäröivän alueen nykyisen luonteen, korostaa sen vahvuuksia ja etenkin on tarpeeksi rohkea katsomaan tulevaisuuteen. Pääasiallisena suuntana on ekologisesti, sosiaalisesti, taloudellisesti ja kulttuurisesti kestävä ympäristö sekä viihtyisämpi ja ihmisen mittakaavainen elämyksellinen kaupunkitila pääkadun varrella sen pääkatumainen luonne säilyttäen. Sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyuden määrittelyssä hyödyn-

netään nykyisten asukkaiden ja alueella toimivien eri tahojen näkemyksiä. Asumisen edellytyksiä ja kaupunkimaisemman ympäristön kulkuyhteyksiä parannetaan sekä palveluita kehitetään ja monipuolistetaan. Luonto- ja virkistysalueiden arvot ja alueelle identiteettiä luovat rakennetun ympäristön ominaispiirteet otetaan huomioon.

Suunnitteluperiaatteiden kautta tutkitaan alueen kehittämispotentiaali sekä maankäytön uudistamisen ja kehittämisen periaatteelliset ratkaisut. Uusia maankäytön alueita osoitetaan, ja siten tuonem-



Ilmakuva Itäväylää kohti koillista.

asemakaavoituksen myötä syntyy itäiseen Helsinkiin enemmän laadukasta kaupunkitilaa, jossa on asu- mista, toimitilaa, liiketiloja ja palveluita sekä uusia katujärjestelyjä.

Bulevardisoinnin suunnittelussa otetaan huomioon asukkaiden tarpeita ja toiveita. Muutos tulee olla parempaan - parempaa asuinympäristöä ja katuti- laa, parempia palveluita, parempien liikenneyhteyk- sien kehittämisenä katse alueen potentiaalissa sekä jo olemassa olevissa vahvuuksissa.



Itäväylää lounaaseen Länsimäentien kohdalla.



Itäväylää koilliseen Karhulantien kohdalla.

ALUE

Suunnittelualue ulottuu Puotilan metroaseman ympäristöstä Itäväylää pitkin koilliseen Kallvikintien risteykseen saakka noin kolmen kilometrin matkalta. Alue käsittää Itäväylän ympäristöä Vartiokylän kaupunginosassa Vartioharjun ja Mellunmäen alueilla. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 160 ha. Suunnittelualueita ympäröivät muun muassa erilaiset luontoarvoiltaan merkitykselliset alueet. Tarkastelualueen kokonaispituus on noin 3 km.

Suunnitteluperiaatteiden alueella sijaitsevat mm. Linnavuorenpuisto, Linnalahdenpuisto, Uussillanpuisto, Tankovainionpuisto sekä Linnanherrankujan ja Linnanpajantien yritysalueet ja Vartiokylän ala-aste, päiväkotit Vartiokylä, päiväkotit Fallpakka, Vartiokylän kappeli ja Mellunkylän pelastusasema. Julkinen liikenne tukeutuu bussiliikenteeseen. Puotilan metroasema sijaitsee suunnittelualueen lounaisosassa. Suunnitteluperiaatteiden aluerajauksen sisällä asui vuonna 2019 n. 5 500 asukasta.

Suunnitteluperiaatteiden aluerajaus. © Kymp / Kami



KAUPUNKIBULEVARDI

Yleiskaavan 2016 mukaan kaupunkibulevardilla tarkoitetaan kaupunkimaisen liikkumisen väylää, joka palvelee kaikkia liikkumismuotoja: kävelijöitä, pyöräilijöitä, joukkoliikennettä ja autoilijoita, ja jota kehitetään laadukkaana, urbaanina ja viihtyisänä pääkadunvarren ympäristönä. Maantien tai kadun varsi on parhaimmillaan asukasystävällinen kaupunkimainen ympäristö, jossa väylän melualueet muutetaan kortteleiksi huomioiden mm. meluarvot ja pienhiukkaspäästöt. Kaupunkibulevardeiksi muutettavien moottoriteiden, moottoritiemäisten väylien tai katujen varsille on mahdollista rakentaa tiiviimpää korttelirakennetta ja uusia urbaaneja kaupunginosia.

Kaupunki päätti bulevardeista yleiskaavan yhteydessä vuonna 2016. Kaavan kolme kantavaa ajatusta ovat olleet Helsingin kasvattaminen, tiivistäminen ja liikennejärjestelmän siirtäminen entistä enemmän joukkoliikennevetoiseksi raideliikenteen verkostokaupungin ollessa keskiössä.

Yleiskaavassa varaudutaan siihen, että Helsingin väkiluku kasvaa vuoteen 2050 mennessä 240 000 asukkaalla.

Korkein hallinto-oikeus kumosi yleiskaavasta Länsiväylän, Turunväylän, Hämeenlinnanväylän ja Lahdenväylän bulevardisoinnit. Kehitettäväksi kaupunkibulevardeiksi jäivät Vihdintie, Tuusulanväylä, Laajasalontie ja Itäväylä.

Itäväylän itäosan bulevardisointi on muihin bulevardikaupunkeihin verrattuna alueena hyvin erilainen lähtien siitä, että Itäväylä ei ole samalla tavoin vilkas moottoritie, kuten muiden kaupunkibulevardien väylät. Se on ominaisuuksiltaan likimain kaupungin pääkatuja vastaava ja siten sekä lähtökohdiltaan että mitoitukseltaan jo nyt lähempänä kaupunkibulevardia.

Alueen kehittämisessä on kuitenkin toisenlaisia haasteita: maan omistajuus on pitkälti yksityistä, tila valtion omistaman väylän varrella on rajallinen, pikaraitiotien tulevaisuus on epätodennäköistä lukuisien raidehakkeiden ollen priorisointijärjestyksessä edellä, Östersundomin tulevaisuus on ratkaisematta ja aluetta ympäröi vahvasti pientalopainotteinen Vartioharjun alue.



LÄHTÖTIETOJA

YLEISKAAVA

Helsingin yleiskaavassa (2016) suunnittelualaue on merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi (A1, A2-, A3- ja A4-merkinnät), virkistys- ja viheralueeksi sekä toimitila-alueeksi. Helsingin yleiskaava mahdollistaa Itäväylän itäosan ympäristöön merkittävästi lisää uutta rakentamista ja täydennysrakentamista, sillä nykyinen ja yleiskaavassa tavoiteltu korttelitehokkuus eivät vastaa toisiaan suunnittelualaueella. Toteutunut korttelitehokkuus alueella on korkeimmillaan $e=1,2$.

Alueen keskivaiheilla Linnavuoren puiston kohdalla on virkistys- ja viheralue sekä itäinen viheryhteys Itäväylän poikki. Yleiskaavan toimitila-alue on nykyisen työpaikka-alueen kohdalla alueen keskivaiheilla. Täydennysrakentamisalueista Itäkeskusta lähinnä oleva alue on asuntovaltainen alue A1 (korttelitehokkuus yli 1,8). Itäväylän varren muut täydennysrakentamisalueet on määritelty asuntovaltaisiksi alueiksi (A2), jolla korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0 sekä asuntovaltaisiksi alueiksi (A3), jolla korttelitehokkuus on pääasiassa 0,4–1,2. Vartioharjun pientaloalue on pääosin asuntovaltainen alue, jonka korttelitehokkuus yleiskaavassa on alle 0,4.

Virkistys- ja viheralue

Aluetta kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy seudulliseen viherverkostoon ja merelliseen virkistysvyöhykkeeseen. Virkistys- ja viheralueiden kehittämisessä huomioidaan yleiskaavan teemakartalla esitetty metsäverkosto. Lähtökohtana on säilyttää verkoston metsäinen luonne.

Suunnittelussa tulee turvata kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilyminen sekä ottaa huomioon ja turvata luonnon monimuotoisuuden, ekosysteemipalvelujen kehittämisen, luonnonsuojelun ja ekologisen verkoston sekä metsäverkoston kannalta tärkeät alueet.

Toimitila-alue

Aluetta kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistykseen käyttöön. Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei

sallita. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan asemakaavoittamalla riittävästi toimitilatontteja toimitila-alueille.

Yleiskaavan teemakartat

Yleiskaavan teemakartoista alueella huomioitavana ovat ainakin virkistys- ja viherverkosto 2050, kaupunkiluonto, joukkoliikenteen runkoverkko 2050, tie- katu- ja baanaverkko 2050, yhdyskuntatekninen huolto ja kulttuuriympäristöt.

ASEMAKAAVAT

Suunnittelualaueella on voimassa useita asemakaavoja (yhteensä 92 kpl) vuosilta 1959-2019, joissa alue on merkitty mm. asuinrakennusten, asuin- ja erillispientalojen sekä yleisten rakennusten korttelialueiksi, puisto- ja lähivirkistysalueeksi, työpaikka-alueeksi, teollisuus-, varasto- ja huoltorakennusten sekä suojaviheralueeksi.

Uusin asemakaava on vuodelta 2019: kaavaratkaisu koskee uuden siirtolapuutarhan (Vartioharjun siirtolapuutarha) toteuttamisen Linnavuorenpuistoon. Vanhimmat asemakaavat ovat vuosilta 1959 ja 1961, jotka sijaitsevat Rantakartanontien ja Rusthol-larintien läheisyydessä suunnittelualaueen lounaispäässä.

Eniten erillisiä asemakaavoja löytyy Itäväylän eteläpuoleiselta pientaloalueelta, jossa lähes koko pientaloalueen kattava asemakaava on hyväksytty vuonna 1981, ja useita tonttikohtaisia asemakaavojen muutoksia vuosien 1981-2015 välillä.



YLEISKAAVA 2016 aluerajauksella

Asuntovaltainen alue A1

Aluetta kehitetään asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8. Alueen keskeisten katujen varsilla rakennusten maantasokerroksiin tulee varata liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta vähintään 60 % on korttelimaata.

Asuntovaltainen alue A2

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Asuntovaltainen alue A3

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 0,4–1,2. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Asuntovaltainen alue A4

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa alle 0,4. Alueen pinta-alasta keskimäärin 70 % tai enemmän on korttelimaata.

ITÄVÄYLÄ JA SEN YMPÄRISTÖ

Itäväylä

Seututien 170 noin 13 kilometrin pituinen alkuosa Sörnäisistä Östersundomin kaupunginosan länsirajalle Kehä III:n liittymään asti on nimeltään Itäväylä (ruots. Österleden). Tie välittää päivittäin suuria liikennemääriä Helsingin kantakaupungista itäiseen Helsinkiin. Nykyisin Itäväylän noin seitsemän kilometrin pituinen alkuosuus Sörnäisistä Itäkeskukseen (Kehä I:n risteykseen saakka) on neli-kuusikaistainen moottoritienmäinen väylä eritasoliittymineen ja kiihdytysramppeineen (ei kuitenkaan moottoritie). Tien seuraava kahden kilometrin pituinen osuus Itäkeskuksesta Vartioharjuun on nelikaistainen katumainen väylä bussipysäkkeineen ja liikennevaloristeyksineen. Vartioharjun itäpuolella tie on kaksikaistainen.

Itäväylän kehitys

Suurelta osin nykyisen Itäväylän paikalle tai lähelle nykyistä tielinjausta rakennettiin jo 1930-luvulla Helsingistä itään johtava kaksikaistainen päätie. Itäväylä oli päätieyhteys Porvooseen Itä-Helsingin ja Sipoon läpi ennen Porvoonväylän valmistumista 1970-luvulla. Moottoritienmäiseksi Itäväylää alettiin leventää vuonna 1950. Nykyisen nimensä Itäväylä sai vuonna 1967, jolloin se päättyi tasoliittymään Roihuvuoren kohdalla. 1960- ja 70-luvun taitteessa tehtiin kaksi suurta seudullista ratkaisua: päätettiin sekä metron että Itäkeskuksen rakentamisesta.

Itäväylä tunnettiin 1970-luvulla hyvin ruuhkaisena päätienä, jonka pahin ruuhkautuminen purkautui vasta Helsingin metron alettua liikennöintinsä vuonna 1982. Puotilan metroasema avattiin vuonna 1998. Itäväylän jatkeena Helsinkiin vuonna 2009 liitettyllä Östersundomin alueella ja Sipoossa väylä jatkuu nimellä Uusi Porvoontie.



Vartiokylä 1966, Puotila. Jalankulkijoiden ylikulkusilta Itäväylän, Kukkanityntien ja Rantakartanon tien risteyksessä.

Vartiokylä ja Vartioharju

Puotilan kylän eli Puodinkylän (Botby) nimen alkuperä voidaan johtaa ruotsin kielen sanaan böte, joka tarkoittaa vartio- tai merkkituloa. Tästä päätelmistä syntyi vuonna 1945 suomenkielinen nimi Vartiokylä. Toisissa lähteissä on viitattu myös siihen, että Vartiokylä on saanut nimensä Vartioharjun Linnavuorella sijainneen muinaislinnan mukaan.

Vartiokylä liitettiin osaksi Helsinkiä Helsingin maalaiskunnasta vuoden 1946 suuressa alueliitoksessa. Vuonna 1910 Botbyssä oli 180 asukasta, mutta vuoteen 1955 asukkaita oli alueella yhteensä jo 3630. Vartio- ja Mellunkylään oli syntynyt 1950-luvun loppuun mennessä laaja omakotitaloalue. Alueella kuvailaan olleen vahva rintamamiesluonne, ja alueen asukkaat arvostivat erityisesti naapuruston yhteisöllisyyttä. Nykyisin Vartiokylän kaupunginosassa noin 30 000 asukasta.

Suurin osa Vartiokylän alueesta on kuulunut Puotilan kartanoon, jonka kantatila tunnetaan jo 1500-luvulta. Helsingin kaupunki hankki Puotilan kartanon maat omistukseensa osittain jo vuonna 1927 ja lopullisesti vuonna 1933. Tarkoituksena oli hillitä hallitsematonta esikaupunkikehitystä ja toisaalta turvata kaupungin laajeneminen ja kasvu. Uuden Porvoontien eli nykyisen Itäväylän valmistuttua 1930-luvulla Helsingin työväki alkoi rakentaa alueelle pieniä asuintaloja nykyiseen Vartioharjuun, mikä toimi lähtökohdaksi nykyisille pientaloalueille.

Vartiokylän ja Vartioharjun alueen kaavoitti ensimmäistä kertaa paikallinen arkkitehti Aarne Jantunen 1950-luvun puolivälin jälkeen. Nykyisen Vartiokylän ja Mellunkylän omakotitaloalueen rakenteen kuvailaan olevan suurilta osin hänen työnsä tulosta.



Vartioharju 1970. Omakotitaloja juuri asfaltoidun tien varressa Päivänkukantien liepeillä.

Puotinkylän kartanon maille kaavoitettiin vuonna 1959 Asuntosäästäjät ry:n aloitteesta uusi kerrostaloalue, Puotila. 1960-luvun alkupuolella alueelle rakennettiin asunnot yli 7 300 ihmiselle. Alueen uusia lähiöitä kritisoitiin kuitenkin muun muassa siitä, että palveluja ei ollut tarpeeksi asutukseen nähden. Alueelle kerrotaan tulleen myös jonkin verran levottomuuksia.

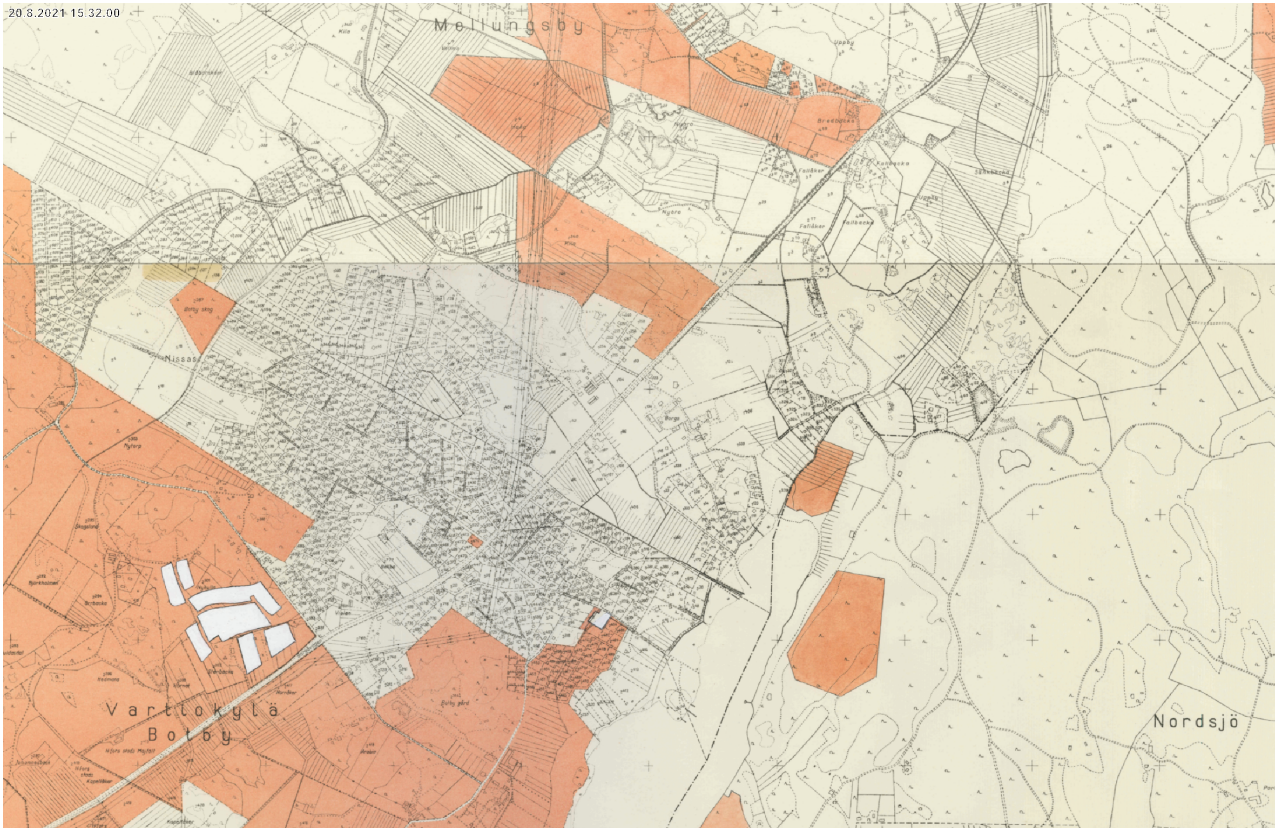
1960-luvulla kaupunki suunnitteli kaavoittavansa osan Vartiokylästä kerrostaloalueeksi, mutta ihmisten suuresta vastuksesta johtuen suunnitelmista luovuttiin. Yksi vastustajista oli myös alueen alkuperäinen kaavoittaja Aarne Jantunen. Aluetta on kuvattu useissa lähteissä kylämäiseksi. 1960-luvulla hyvä yhteishenki alkoi kuitenkin jäädä taka-alalle, ja sen syyksi epäiltiin asutuksen lisääntymisen lisäksi olleen myös television yleistyminen.

Alueen laajamittainen lähiörakentaminen käynnistyi 1960-luvun alussa Puotilasta. Sen tunnuspiirteitä ovat lähiöissä poikkeuksellinen umpikorttelirakenne ja kartanolle johtava hieno esikaupunkibulevardi, Rantakartanontie. Puotinharju syntyi avoimena ja suurpiirteisenä ”betonilähiönä” vuosikymmenen lopulla.

Tonttitehokkuus on voimassa olevissa asemakaavoissa pientaloalueella pääosin korkeintaan $e=0,3$. Pientaloalueiden asemakaavat ovat pääasiassa valmistuneet vuosien 1979-1998 välillä, mutta alueella on hyväksytty useampia muutoshakemuksia kyseisen ajanjakson jälkeen. Alueen rakennuskanta on enimmäkseen 1980-luvulta, mutta joukossa on myös rintamamiestaloja sekä rakennuksia aina 1920-luvulta asti.



Vartiokylä, Vartioharju 1970. Näkymä Itäväylää koilliseen kohti Mellunkylää.



Kiinteistökartta vuodelta 1945 (Helsingin karttapalvelu)

Itäväylä oli päätieyhteys Porvooseen Itä-Helsingin ja Sipoon läpi ennen Porvoonväylän valmistumista 1970-luvulla.

Alueen laajamittainen lähiörakentaminen käynnistyi 1960-luvun alussa Puotilasta.

Alueen tunnuspiirteitä ovat lähiöissä poikkeuksellinen umpikorttelirakenne ja kartanolle johtava hieno esikaupunkibulevardi, Rantakartanontie.

Uuden Porvoontien eli nykyisen Itäväylän valmistuttua 1930-luvulla Helsingin työväki alkoi rakentaa alueelle pieniä asuintaloja.

Nykyisin alueella on pientalojen lisäksi tiiviitä kerrostaloalueita sekä pienteollisuutta.

Vartioharjun teollisuusalue

Vartioharjun teollisuusalue on rakennettu 1600-luvulta peräisin olevan Borgsin maatilan maille. Linnavuorenpuiston lounaispuolella on pääasiassa yksityisomisteisia tontteja ja puiston koillispuolella kaupungin maata vuokranneita yrityksiä. Matkaa sekä Puotilan että Mellunmäen metroasemille noin 2 km.

Nykyinen teollisuusrakennuskanta on verraten yksipuolista hallimaista tilaa. Suurin osa nykyisistä rakennuksista etenkin Linnavuorenpuiston koillispuolella on valmistunut 2000-luvun jälkeen. Toimitila-alueen itä- ja eteläpuolella sijaitsee 2000-luvulla valmistuneita kerrostaloja, jotka ovat korkeimmillaan 6-kerroksisia. Toimitila-alueen ja asuinalueiden liittyminen on jäsentymätön: liiketiloja ympäröivät aidoitukset ja heinikot, eikä Linnavuorenpuistoon johtavalla kävelyreitillä ole vielä erillistä tietä jalankululle.



Borgsin kuuluisaan viinanpolttimoon kuulunut kivirakennus, joka on mahdollisesti ollut käytössä jo 1800-luvulla. Rakennus on nykyisessä kaavassa suojeltu.

SUUNNITTELUALUEEN KEHITYS

Itäisen bulevardikaupungin itäosa muuttuu ja kehityy jo nyt: muun muassa Vartiokylän pientaloalueelta on tullut aikojen saatossa lukuisia poikkeamislupahakemuksia yksittäisten tonttien tontinkäytön tehostamiseksi ($e=0,20 \rightarrow e=0,25$), sekä Itäväylän varrelta muutama asemakaavamuutoshakemus. Suunnittelualueen sisällä on myös useita hyväksytyjä ja valmisteilla olevia asemakaavojen muutoksia. Seuraavilla sivuilla on esitelty suunnittelualueella ja suunnittelualueen ympäristössä tapahtuvaa kehitystä sekä suunnittelun lähtökohtia.

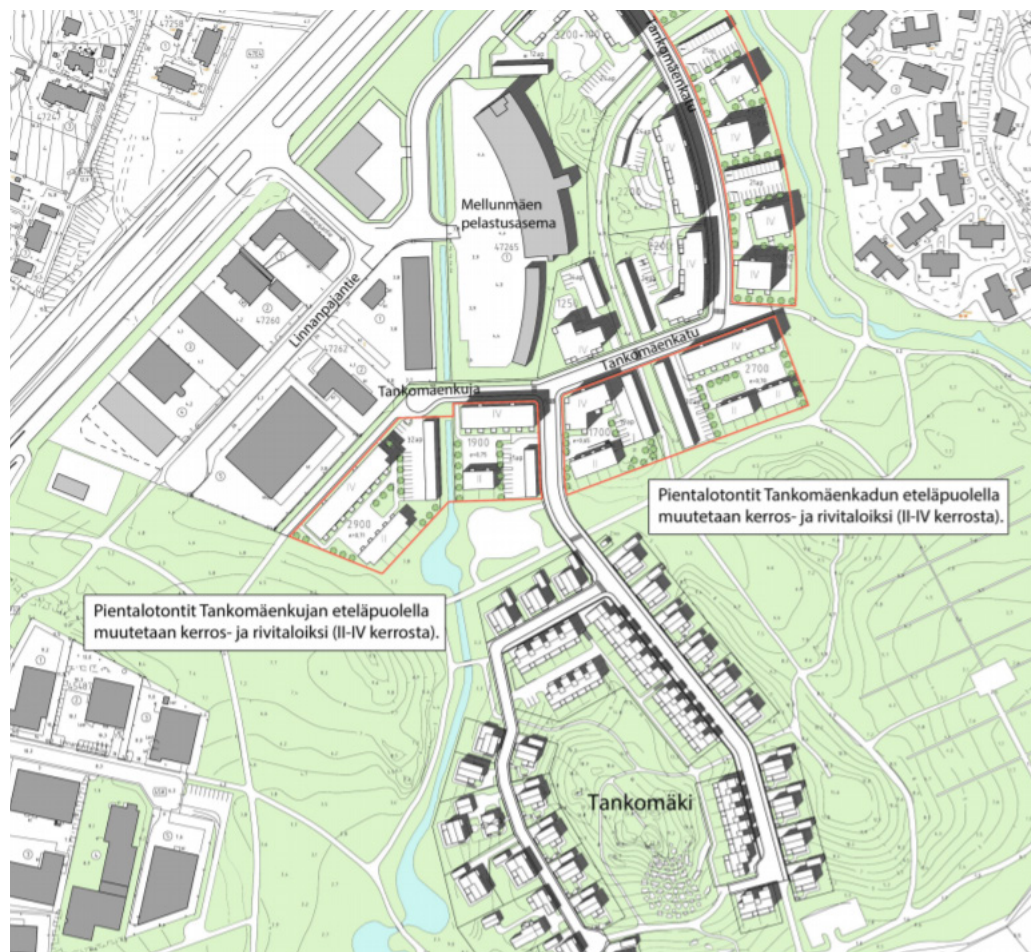
Tankovainion asemakaavan muutos

Alue sijaitsee Mellunkylän, Vartiokylän ja Vuosaa-
ren kaupunginosissa Vartiokylänlahden pohjukasta koilliseen. Asemakaavan muutos mahdollistaa pientalovaltaisen asuinalueen rakentamisen noin 650 asukkaalle. Asemakaavan muutos hyväksyttiin vuonna 2012 ja se sisältää uutta asuin-kerrosalaa 25 690 k-m².

Rakentamisen sijoittumisessa on otettu huomioon alueen kulttuurihistorialliset ja maisemalliset lähtökohdat. Asemakaavaratkaisu on periaatteiltaan yleiskaavan mukainen, mutta asuinalue sijoittuu yleiskaavassa osoitettua idemmäksi.

Alueelle on suunniteltu uusi katu (Tankomäenkatu) Itäväylän ja Länsimäentien risteyskohdalta. Kadun varteen rakennettavat talot muodostavat kaupunkimaista katutilaa. Asunnot ja pihat avautuvat puistoihin ja ympäröivään kulttuurimaisemaan.

Huonon maaperän takia pientalotonttien rakentaminen ei ollut taloudellisesti kannattavaa, joten Tankovainion alueen keskiosan asemakaavamuutos valmisteltiin. Vuonna 2015 hyväksytyssä kaavamuutoksessa pientalokorttelit muutettiin kerrostalonteiksi. Asuin-kerrostalorakentamiseen muutettavat korttelialueet laajenivat ja Tankovainion puistoalue kaventui. Kaavoitetut kerrostalot ovat 4-kerroksisia, ja alueen eteläreunaan on esitetty rivitaloja. Kokonaiskerrosala on 14 900 k-m², josta uutta kerrosalaa on 8 050 k-m².



Tankovainion asemakaavan muutoksen havainnekuva.

Liikkalankujan alueen asemakaavan muutos

Asemakaavan muutos koskee molemmin puolin Liikkalankujaa sijaitsevia kolmea tonttia sekä Liikkalankujaa. Kaavaratkaisu mahdollistaa 2015 valmistuneen, Itäväylään rajoittuvan asuinkerrostalorivistön jatkamisen nykyisille toimitila ja asuin-, liike- ja toimistorakennusten tonteille purkaen nykyisen rakennuskannan. Liikkalankujan toisella puolella olevan rakentamattoman tontin rakennusoikeutta nostettiin rivitalorakentamisen mahdollistamiseksi. Uutta asuinkerrosalaa on noin 4 000 k-m².

Kaavaratkaisun toteuttamisella saadaan uusia asuntoja hyvän palvelutason alueelle. Itäväylän varteen syntyy arkkitehtonisesti yhtenäinen, Itäväylän melulta suojaava julkisivurivistö Karhulantien ja Vehkalahdentien väliin. Liikkalankuja 8:n / Vehkalahdentie 38:n vuonna 1945 valmistuneen rakennuksen purkamisen myötä menetettiin alueen rakennettua kulttuuriympäristöä. Vanhempi rakennuskanta purettiin kesällä 2021 ja uudet rakennukset valmistuvat v. 2023.

Linnavuorenpuiston asemakaavan muutos

Linnavuorenpuiston asemakaavan muutos on vuodelta 2019. Alue sijaitsee Linnavuorenpuiston, Vartioharjun teollisuusalueen ja rakenteilla olevan Tankomäen asuntoalueen välissä. Kaava mahdollistaa siirtolapuutarha-alueen, jossa palstoilla on kesäkäyttöön tarkoitettuja siirtolapuutarhamökkejä, huoltorakennus, käytäviä sekä pysäköintialue.

Kaupunginhallituksen päätöksen (15.6.2009) mukaan uusien siirtolapuutarhojen tulisi rakentua ja olla ylläpidettävissä kokonaisuudessaan yhdistyksen tai sitä varten perustettavan yhtiön jäsenten omakustannusperiaatteella. Alueen toteutuminen ei ole varsinaisesti kaupungin käsissä, mutta kaupunki voisi osallistua hankkeisiin vuokraamalla maapohjan kyseiseen tarkoitukseen ja olemalla alkuvaiheessa apuna yhdistystä tai yhtiötä perustettaessa. Samoin kaupunki voisi osallistua kustannuksiin, mikäli alueelle osoitetaan palsta-, mökki- tai muita alueita kaupunkilaisten yleiseen käyttöön.

Kaupungilla ei ole tiedossa yhdistystä tai yhtiötä, joka olisi toteuttamassa Vartiokylään asemakaavassa esitettyä siirtolapuutarha-aluetta.



Purettu rakennus Vehkalahdentiellä

Länsimäentien eteläosan asemakaavan muutos

Yleiskaavan mukaisen asuinalueen (A3) rakentaminen Itäväylän kaupunkibulevardin viereen täydentää kaupunkirakennetta. Alueelle suunnitellaan monimuotoisia kerrostalokortteleita. Kaava-alueen kautta kulkevan Mellunkylänpuron olosuhteita parannetaan ja puro nostetaan alueelle tulevan puiston päaelementiksi.

Suunnittelun yhteydessä tutkitaan mm. voimalinjan kaapeloinnin edellyttämät tilavaraukset sekä Mellunkylänpuron uoman mahdollista siirtämistä.

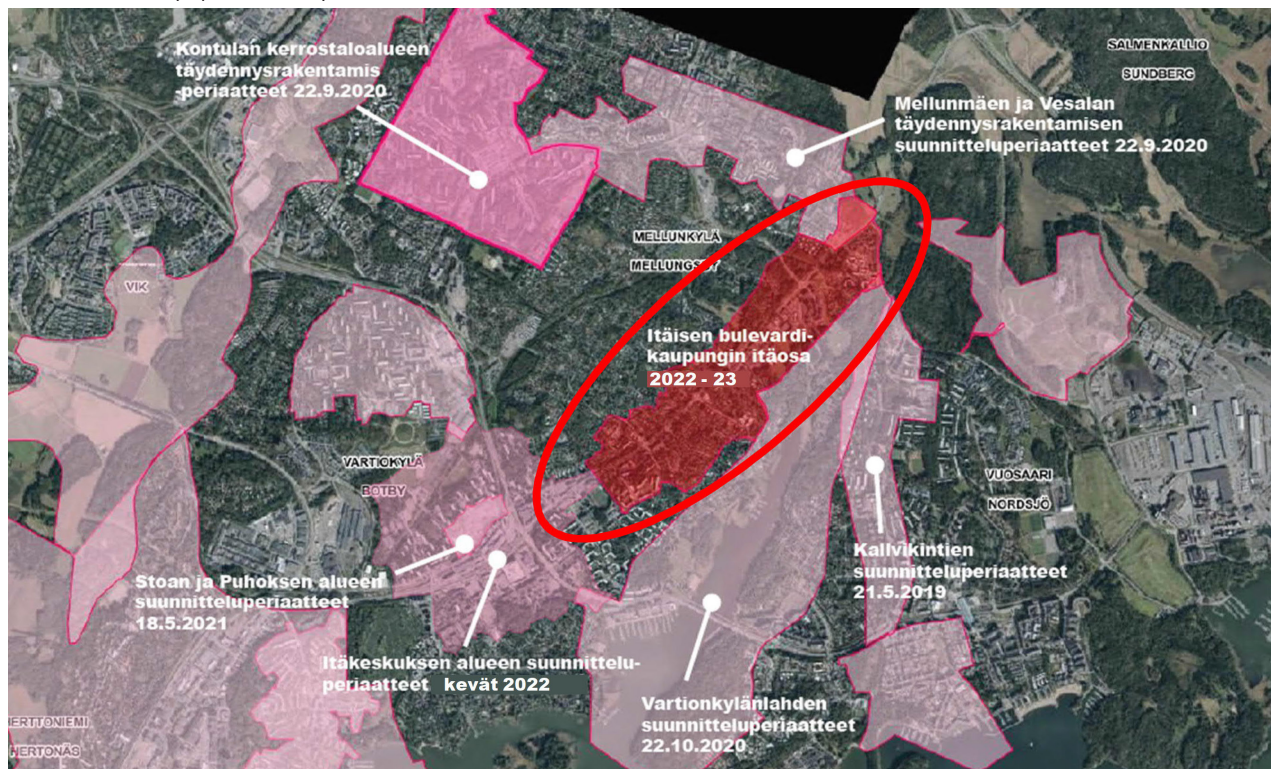
Asemakaavan muutoksella tavoitellaan kaava-alueelle noin 80 000 uutta kerrosneliötä asumista eli n. 1 800 asukasta. Tavoitteena on, että kaavaehdotus tulisi voimaan 2023.

SUUNNITTELUALUEEN YMPÄRISTÖN KEHITYS

Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet

”Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet”-niminen Natura 2000-alue sijaitsee aivan suunnit-

Suunnittelualueen ympäristön kehitystä.



telualueen koillisrajan ulkopuolella. Alue on erittäin tärkeä luontoharrastus- ja virkistyskohde, mutta se on myös tutkimukselle merkittävä alue, sillä esimerkiksi linnustoseurantoja on pitkältä ajalta.

Alueet kuuluvat myös kansainvälisesti arvokkaaksi määriteltynä kohteena valtakunnalliseen lintuveluohjelmaan. Mustavuori sijaitsee Broändan maisemallisesti merkittävässä purolaaksossa, Itäväylän itäpuolella, joten se näkyy tiemaisemassa. Alueen eteläosa sisältyy luonnonsuojelualueeseen.

Alueella on luontoarvojen lisäksi historiallista merkitystä: Mustavuorella on ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoituslaitteita ja tykkiteitä sekä vanhoja kalkkilouhoksia. Mustavuori on määritelty pääkaupunkiseudun arvokkaimmaksi lehdoksi. Sen lehdot, lintuvedet ja kalliot on todettu valtakunnallisesti arvokkaiksi, ja yhdessä ne muodostavat erittäin merkittävän luontokokonaisuuden. Arvoa nostaa myös sijainti pääkaupunkiseudulla, jossa tällaisia kokonaisuuksia on säilynyt hyvin vähän.

Kallvikintien suunnitteluperiaatteet

Kallvikintien suunnitteluperiaatteet hyväksyttiin toukokuussa 2019. Periaatteiden avulla alueesta kehitetään yhä elävämpi kaupunkiympäristö, joka vastaa nykyistä paremmin asukkaiden tarpeisiin. Alueen elinvoimaisuutta ja viihtyisyyttä tuetaan



Mellunkylän visio 2035 (Helsingin kaupunki, JADA oy, Kaleidoscope Nordic AS, MDI Public Oy, 20.10.2020)

täydennysrakentamisella. Kaupunkirakennetta tiivistämällä edistetään myös 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.

Suunnittelualue käsittää Mustavuoren eteläosaan saakka ulottuvat Kallvikintietä ympäröivät katu-, puisto- ja korttelialueet, Ilveskorvenpuiston ja ostoskeskuksen alueen sekä Kurkimoision rakentumattomat kortteliosat. Suunnitteluperiaatteiden täydennysrakentamisen asuinkerrosalatavoite suunnittelualueelle on noin 150 000 k-m², eli noin 3000 asukasta. Liike- ja toimitilarakentamisen lisäkerrosalatavoite on n. 4000 k-m².

Mellunmäen ja Vesalan kerrostaloalueiden täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteet

Mellunmäen ja Vesalan täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteet hyväksyttiin syyskuussa

2020. Yleiskaavan väestöarvion mahdollistama asukasmäärä suunnitteluperiaatteriden alueella vuonna 2050 on noin 2200-5300 uutta asukasta. Vuoden 2050 vision mukaan Mellunmäen keskukseen hahmotellaan olevan v. 2050 keskeinen julkisen liikenteen solmukohta, sisäänkäynti Helsinkiin ja alueen lähipalvelukeskus, jossa sijaitsee kaupallisia ja julkisia palveluita sekä asumista. Mellunmäessä ja Vesalassa on myös uusia ja kunnostettuja rakennuksia, joissa on vaihtelevaa asuntokantaa eri elämäntilanteiden vaatimiin asumistarpeisiin.

Täydennysrakentaminen keskittyy metroaseman läheisyyteen ja alueelle kehitettävien raideyhteyksien varrelle. Suunnittelualueella edistetään myös kestävien rakentamismuotojen kehittämistä. Tarkoitus on luoda tiiviisti raideliikenteen varteen rakennettuja vehreitä kaupunginosia, joissa on hengittävä kaupunkirakenne, turvallinen ja viihtyisä kävelyn ja pyöräilyn ympäristö, sujuvat vaihdot joukkoliikennevälineiden välillä ja hyvät yhteydet ympäröiville virkistysalueille.

Kontulan kerrostaloalue

Kontulan kerrostaloalueen täydennysrakentamisperiaatteet hyväksyttiin syyskuussa 2020. Vuoden 2050 vision mukaan Kontulan keskusta on julkisen liikenteen solmukohta ja tiivis ja monipuolinen kaupunginosakeskus, jossa sijaitsee asumisen sekä kaupallisten ja julkisten lähipalveluiden lisäksi myös seudullisia palveluja. Keskustan viihtyisät julkiset ulkotilat tukevat alueen yhteisöllistä ja elävää kaupunkikulttuuria.

Uuden yleiskaavan periaatteiden mukaisesti toteutettuna rakentamisen kokonaistavoite, sisältäen alueen nykyisen rakentamisen, on noin 900 000-1 600 000 k-m². Vuonna 2050 suunnittelualueella voisi olla yhteensä noin 17 000-33 000 asukasta, nykyisin alueella on asukkaita noin 12 300.

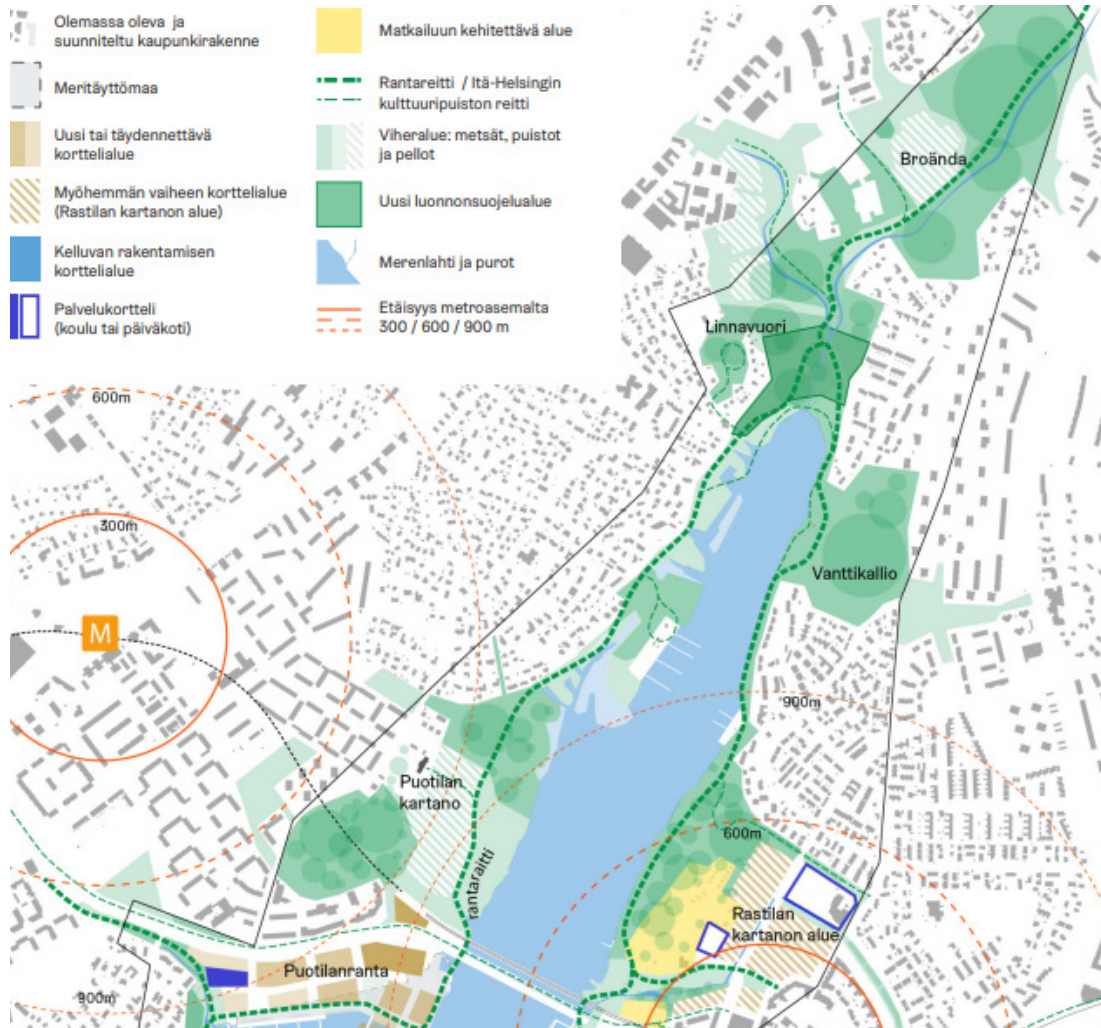
Suunnitteluperiaatteiden mukaan Kontulan ostoskeskuksen ympäristöä sekä Kontulantien ja Kontulankaaren katutilaa kehitetään urbaaniksi. Täyden-

nysrakentaminen painottuu näille alueille. Alueella huomioidaan myös Raide-Jokeri II:n rakentuminen tulevaisuudessa.

Vartiokylänlahti

Vartiokylänlahden rannoille on tulossa uusia merellisiä asuinalueita. Alue on osa Itä-Helsingin kulttuuripuistoa, joten suurin osa lahden ympäristöstä säilyy virkistysalueena, jonka kulkureittejä, opastusta ja viheralueita parannetaan. Vartiokylänlahden suunnitteluperiaatteet hyväksyttiin syyskuussa 2020. Alueelle rakennetaan kolme omaleimaista naapurustoa, jotka liittyvät kiinteästi ympäröivään kaupunkiin. Yhteensä Vartiokylänlahden ympäristöön rakennetaan seuraavina vuosikymmeninä uusia asuntoja noin 7500. Veneet ja veneilyharrastus eri vuodenaikoina ovat osa Puotilanrannan kaupunkikulttuuria. Puotilanrantaan tulee merenrantanaapurusto lähelle Itäkeskuksen palveluita. Aukiot, kadut ja rantaraitti avautuvat merelle.

Vartiokylänlahden suunnitteluperiaatteet. Kaupunkiympäristön toimiala.



Stoan ja Puhoksen suunnitteluperiaatteet

Stoan ja Puhoksen alue oli osa marraskuussa 2020 ratkaistua ”Itä-Helsingin keskusta” -ideakilpailua. Kilpailussa toiseksi sijoittui ehdotus ITIS SITI (Arkkitehtitoimisto K2S Oy + Playa Arkkitehdit, alikonsultteina Nomaji maisema-arkkitehdit ja Ramboll), jota palkintolautakunta suositteli käytettäväksi lähtökohana Stoan ja Puhoksen alueen jatkosuunnittelussa.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 18.5.2021 suunnitteluperiaatteet Stoan ja Puhoksen alueille. Tavoitteena on alueen sosiaalinen ja arkkitehtoninen urbanisointi, nykyisen kaupunkikuvan arkkitehtonisesti laadukas täydentäminen sekä julkisen ympäristön laadun ja viihtyisyyden parantaminen.

Tarkoitus on säilyttää ja korjata Puhoksen ostoskeskuksen vanhin ja arvokkain rakennusosa ja laajentaa Stoan kulttuuripalveluita. Tehokas täydennysrakentaminen lisää tulevaisuudessa asukasmäärää merkittävästi keskeisellä alueella. Tavoitteena on kehittää aluetta sen nykyisiä sosiaalisia ja kulttuurisia ominaispiirteitä vahvistaen.

Itäkeskus

Itäkeskuksen ja sen ympäristön suunnitteluperiaatteet hyväksyttiin huhtikuussa 2022. Itäkeskuksen keskusta-alueella suunnitteluperiaatteille merkittävän pohjan luo vuonna 2020 ratkaistun ideakilpailun ”Itä-Helsingin keskusta” lopputulokset ja kilpailun jälkeen laaditut jatkosuunnitelmat. Alueen kehittämisessä keskeisimpiä tavoitteita ovat mm. vetovoimaisuuden lisääminen, muutos lähiökuksesta kaupunkimaiseksi ItäHelsingin keskustaksi, ilmastoviisaan kaupungin rakentaminen ja hiili-neutraali Helsinki -tavoitteen edistäminen, julkisen ympäristön laadun ja viihtyisyyden parantaminen sekä liikkumisympäristön kehittäminen jalankulkua ja pyöräilyä painottaen. Tavoitteena on myös nykyisten asuinalueiden täydennysrakentaminen olevan ympäristön omaispiirteet huomioiden.

Puotilan metroasema

Puotilan metroaseman ympäristä sisältyy Itäkeskuksen alueen suunnitteluperiaatteisiin. Itäkeskuksen ja Puotilan metroaseman ympäristö on uudistumassa ja alueelle suunnitellaan 5-8-kerroksisia asuinrakennuksia. Uudet asuinrakennukset yltyvät aivan suunnittelualueen lounaisrajalle, ja vaikuttavat Vartiokylän alueen näkymälinjoihin.



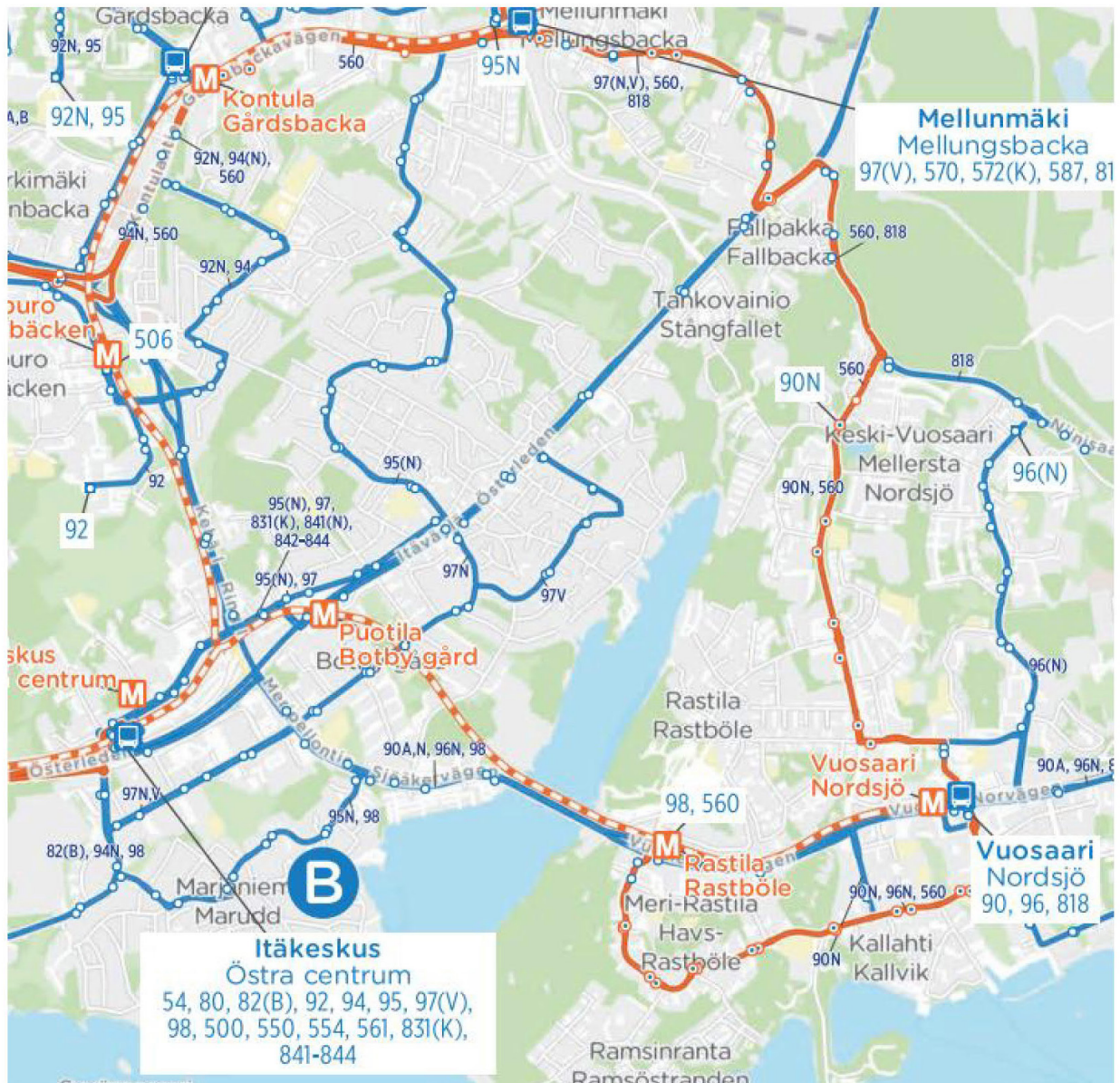
Visio Itä-Helsingin keskustasta, Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik, VSU maisema-arkkitehdit Oy.

LIKKUMINEN JA LIIKENNE

Itäväylä on suunnittelualueella valtion ylläpitämä maantie. Uudenmaan Tiepiiri ja Helsingin kaupunki ovat yhteistyössä laatineet väylälle kehittämissuunnitelman vuonna 2002. Tavoitteeksi on tuolloin asetettu, että Itäväylä säilyy likimain nykyisessä

sijainnissa ja se levennetään Kehä III:lle saakka 2+2 kaistaiseksi liikennevalo-ohjatuin risteyksin varustetuksi väyläksi, jolla on kevyen liikenteen väylät molemmin puolin sekä tarvittavat joukkoliikennejärjestelyt. Nopeusrajoitus koko osuudella on 60 km/h.

Joukkoliikenteen palvelutarjonta itäisen Helsingin alueella (Lähde: HSL)



MAISEMA, VIRKISTYS JA LUONTO

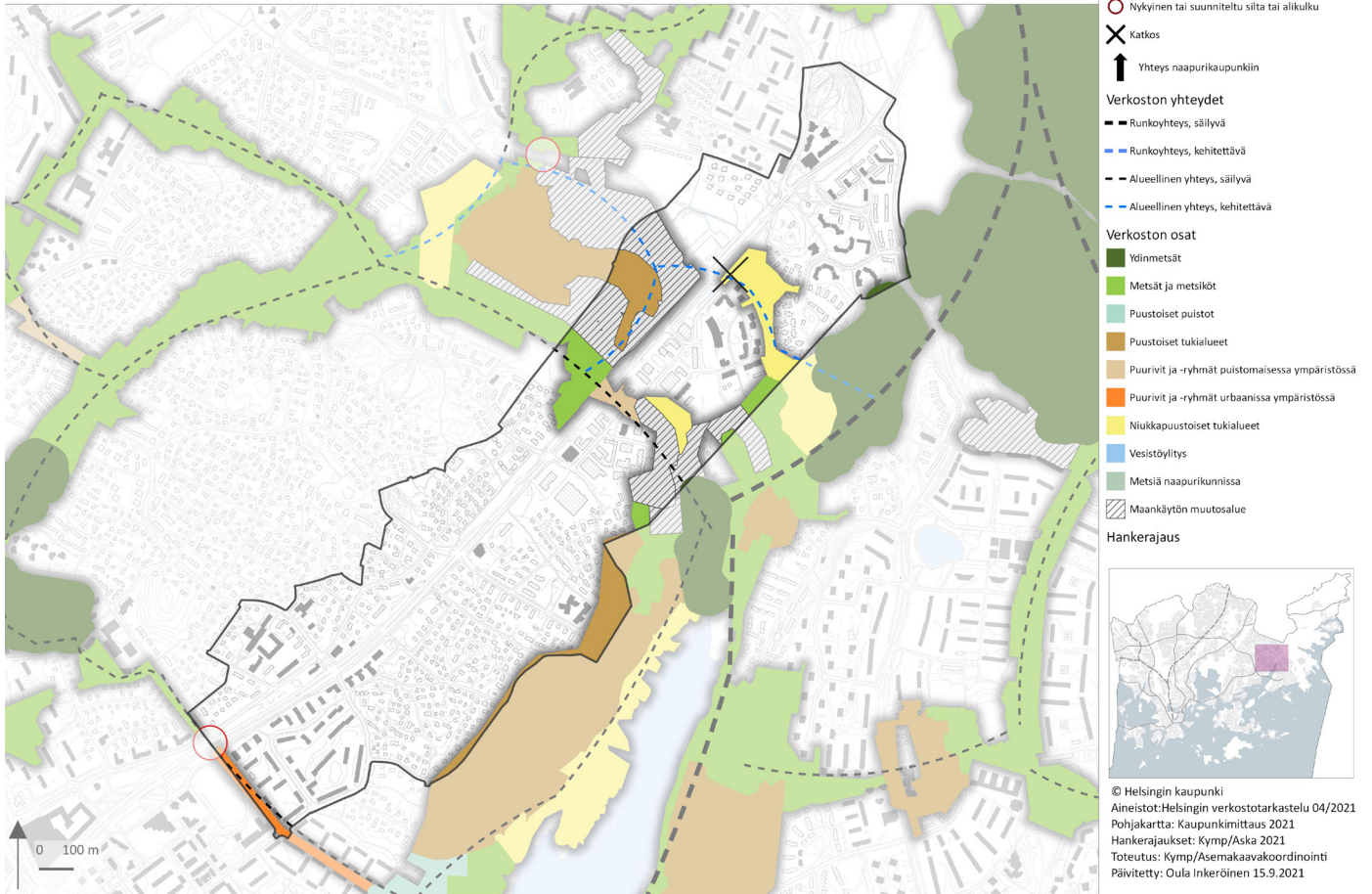
Yleiskuvaus alueen maisemasta

Nykytilanteessa suunnittelualueen maisemaa hallitsee sitä halkova Itäväylä. Maisemallisesti suunnittelualue jakaantuu kahteen erilaiseen kokonaisuuteen. Lounaisosa suunnittelualueesta on pientalovaltaista asuntoaluetta, jolla vehreät pihat muodostavat viherrakenteen perusrungon. Tässä osassa julkiset viheralueet ovat pieniä, eivätkä ne muodosta selvää verkostoa. Vartiokylänlahden ja meren läheisyys on merkittävä tekijä tämän suunnittelualueen osan virkistyspalveluiden kannalta ja meri onkin lähimmillään vain noin 150 metrin

päässä suunnittelualueelta ja Itäväylän varrelta noin 650-900 metrin etäisyydellä.

Koillisosa suunnittelualueesta muodostuu asumisen ja työpaikkojen saarekkeista, joiden väliin sijoittuu erilaisia viher- ja virkistysalueita. Alueella julkiset viheralueet muodostavat merkittävän maisemallisen elementin ja ne myös kytkeytyvät osaksi laajempia viher- ja virkistysverkostoja. Tähän osaan sijoittuu suunnittelualueen merkittävimmät luontoarvot ja keskeisimmät ekologiset verkostot.

METSÄ- JA PUUSTOINEN VERKOSTO - Itäisen bulevardikaupungin itäosa, suunnitteluperiaatteet (6444_1)



Kulttuuriympäristöt

Suunnittelualue kuuluu osittain Itä-Helsingin kulttuuripuiston kokonaisuuteen, jolle tyypillisiä ovat kartano- ja tilakeskusten kulttuuriympäristöt. Suunnittelualueelle sijoittuu kaksi kartano- ja tilakeskusta, joista toinen sijoittuu Fallpakanpuistoon ja toinen Borgin historiallisen kylän paikalle Vartiokylän linnavuoren luoteispuolelle.

Alueen viherverkosto perustuu myös paljolti vanhojen tilakeskusten entisiin peltoalueisiin, jotka ovat säilyneet pääosin avoimina virkistys- ja viheralueina. Suunnittelualueella on runsaasti muinaisjäännöksiä, jotka ovat pääosin I maailmansodan puolustusvarustukseen liittyviä rakenteita.

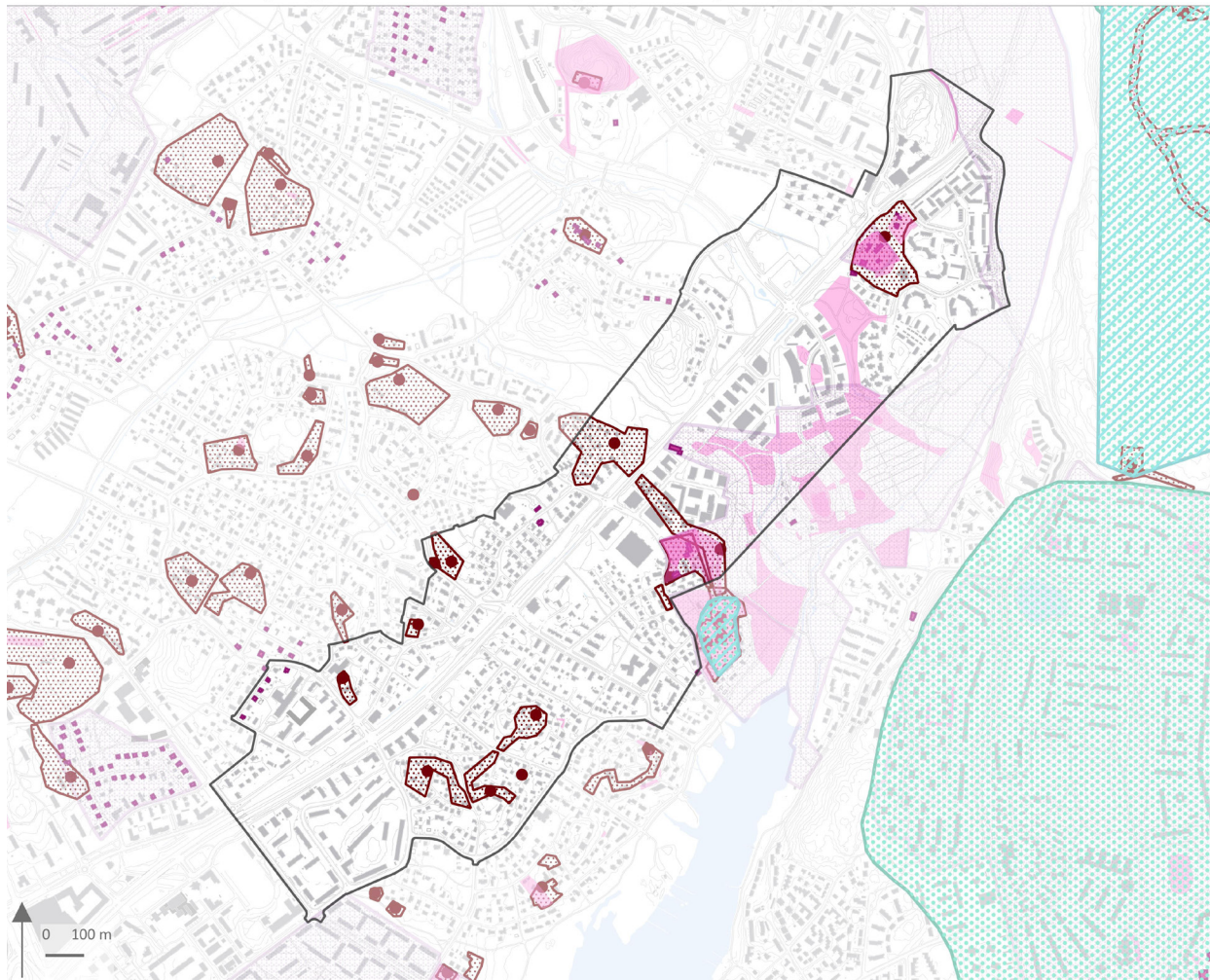
Lisäksi suunnittelualueelle sijoittuva kaksi Helsingin arvoympäristökohdetta. Tankovainio on aikakautensa tyyliipriteitä edustava puisto ja Rantakartanontie edustaa 1960-luvun tyypillistä esikaupungin puistokatua.

Tavoitteellinen viher- ja virkistysverkosto VISTRA

Itä-Helsingin kulttuuripuisto on yksi Helsingin vihersormista. Vihersormet ovat laajoja ja yhtenäisiä viheraluekokonaisuuksia, jotka toimivat merkittävinä virkistysympäristöinä ja ekologisen verkoston osina. Alueen halki kulkee myös Itäväylän yli Huipulta huipulle -viherlinjayhteys, joka yhdistää poikittaisena pääviheryhteytenä läpi Helsingin Malminkartanon-huipun Vuosaaren huipun alueeseen.

Vistrassa suunnittelualueelle on merkitty myös Uussillanpuisto ja Kurkimoisionpuisto kaupunginosapuistoina, jotka ovat helposti saavutettavia ja toiminnallisesti monipuolisia puistoalueita. Lisäksi suunnittelualueen halki Itäväylän yli kulkee useampi virkistysyhteys, joita tulisi kehittää viihtyisinä reitteinä lähimmälle viher- tai virkistysalueelle parantaen paikallisten viheralueiden saavutettavuutta ja käytettävyyttä. Vistran kehittämistoimenpiteinä on ehdotettu myös Itäväylän eri puolien viheralueiden kytkemistä toisiinsa uudella eritasoyhteydellä.

KULTTUURIYMPÄRISTÖT HANKERAJAUKSELLA - Itäisen bulevardikaupungin itäosa, suunnitteluperiaatteet (6444_1)



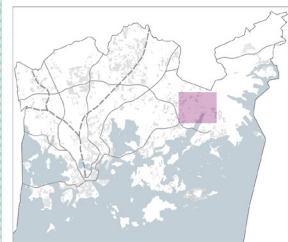
Kulttuuriympäristöt Huomioitavat erityisalueet

- RKY-alue
- Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue
- Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö
- Helsingin kulttuuriympäristöt (2002)
- Unesco:n maailmanperintökohde
- Suomenlinnan suojavyöhyke
- Docomomo-kohde

Suojellut kohteet ja alueet

- Rakennussuojelulalla suojeltu rakennus
- Muut erityislaeilla suojellut alueet
- Muut erityislaeilla suojellut kohteet
- Asemakaavalla suojeltu alue
- Asemakaavalla suojeltu rakennus
- Muinaisjäännosalue
- Muinaisjäännoskohde
- Hankerajaus

Huom. Katso ajantasainen tieto rakennussuojelulalla suojelluista rakennuksista ja muinaisjäännöksistä Museoviraston aineistoista sekä asemakaavalla suojellut ajantasaisista asemakaavoista.



© Helsingin kaupunki
Aineistot: Museovirasto 2009, Uudenmaan liitto 2016, Unesco 2017, Docomomo 2018, Yleiskaavoitus 2002, Asemakaavoitus 2021, Kaupunkimittaus 2021
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2021
Hankerajaukset: Kymp/Aska 2021
Toteutus: Kymp/Asemakaavakoordinaatio
Päivitetty: Oula Inkeröinen 11.5.2021

Ekologiset verkostot

Helsingin metsä- ja puustoisessa verkostossa suunnittelualueelle on merkitty Itäväylän yli kolme alueellista yhteyttä. Säilyviksi yhteyksiksi näistä on merkitty Rantakartanontietä ja Kukanniityntietä pitkin kulkeva yhteys sekä Uusillanpuiston ja Linnavuorenpuiston kautta kulkeva yhteys. Kehitettäväksi yhteydeksi on luokiteltu Tankovainion ja Ojapuiston kautta yli Itäväylän kulkeva yhteys. Helsingin niityverkostossa suunnittelualueen itäosaan sijoittuu kehitettävä niitykeskittymä, jolla arvokohteet tulisi säilyttää ja turvata niiden kytkeytyneisyys muuhun verkostoon sekä suosia niitymäistä kasvillisuutta viherrakentamisessa.

Luontoarvot

Suunnittelualueella sijaitsee kaupungin luontotietojärjestelmään merkittyjä kohteita sekä uhanalaisia luontotyyppejä. Uusillanpuistossa sijaitse Uusillan tien perinneketo, joka kuuluu Helsingin luonnonsuojeluohjelman luonnonsuojelualueisiin, jotka on

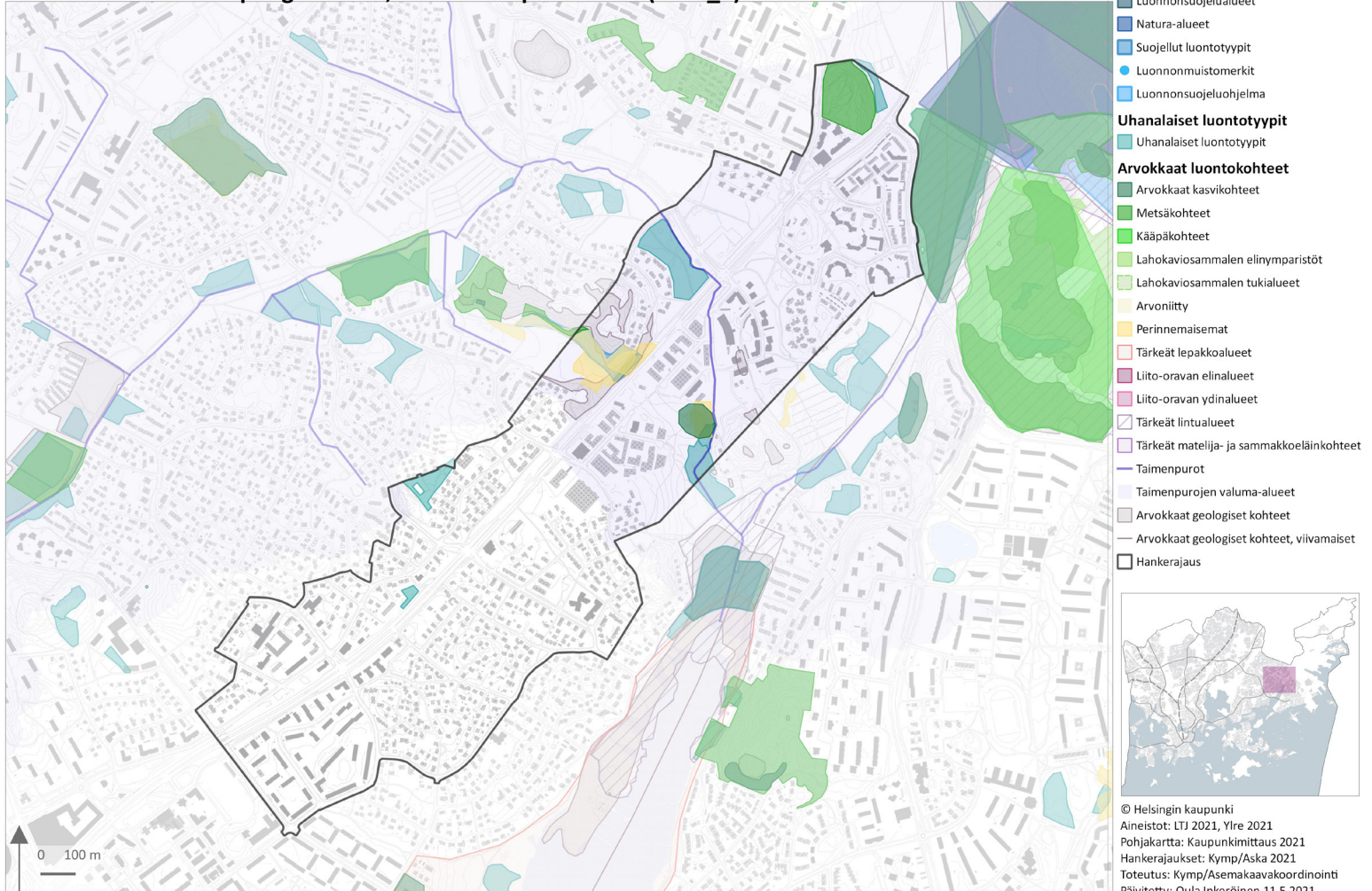
tarkoitus perustaa kymmenvuotiskaudella 2015-2024. Arvokkaita kasvikohteita ovat Uusillanpuistossa sijaitseva kohde, jossa kasvaa melko runsaasti syylläinnunhennettä ainoalla nykypaikallaan Helsingissä sekä Linnavuorenpuiston kukkaniitty. Kohteet on merkitty myös arvoniityiksi. Mellunkylän metsäkohde sijoittuu osaksi Uusillanpuiston alueelle.

Suunnittelualueella uhanalaisiksi luontotyypeiksi on luokiteltu Itäväylän varren länsipuolella sijaitsevat Raitamäenpolun lehtolaikku ja Länsimäentien lehto. Lisäksi alueelta löytyvät Rohdinkujan lehtolaikku sekä Linnavuoren ja Varjakanpuiston lehdot. Uusillanpuiston alueella sijaitsee kaksi geologista kohdetta: muinaisrantakivikko sekä vanha hiekanotopaikka, joita on löytyy myös Itäväylän itäpuolelta kaksi pienempää aluetta Kurkimoisionpuisto ja Tankomäki.

Suunnittelualueen läpi virtaa länsi-itä-suuntaisesti Mellunkylänpuro, joka on tyyppilinen kaupunkipuro ja virtaa nykyisin lähes kokonaisuudessaan luonnon-tilasta muutetussa uomassa. Se on myös vaelluskalavesistö.

LUONTOARVOT HANKERAJAUKSELLA

- Itäisen bulevardikaupungin itäosa, suunnitteluperiaatteet (6444_1)



MAANOMISTUS

Suunnitteluperiaatteiden aluerajauksen maanomistuksesta noin 80 % on Helsingin kaupungin omistuksessa.

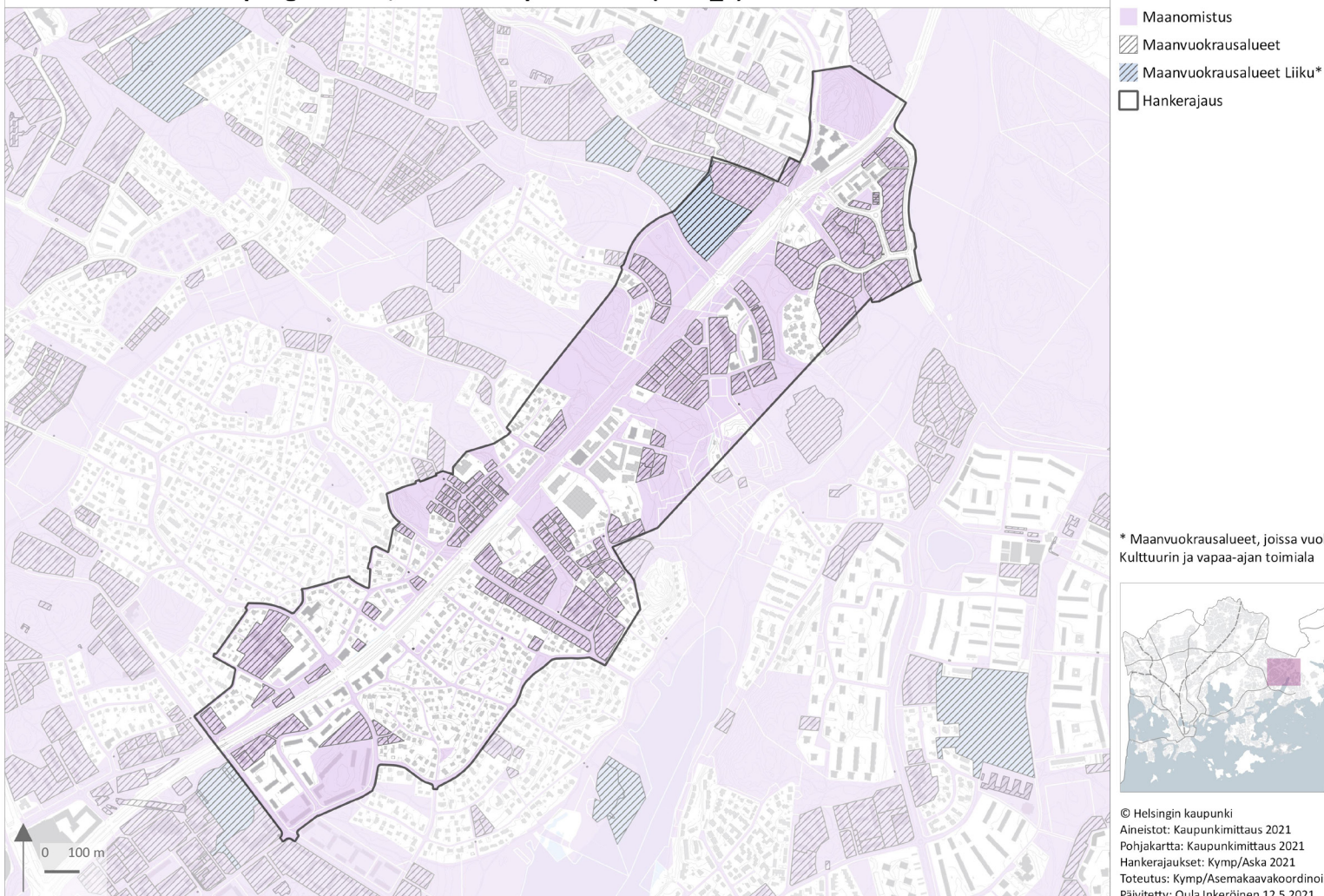
Vartioharjun pientaloalueilla tontit ovat pääasiassa yksityisessä omistuksessa.

**Kaupungin maa-alue 726 576 m²
(katualueet 236 250 m²)
53 %**

**Vuokrattu maa-alue 365 950 m²
(pitkät vuokrasopimukset)
27 %**

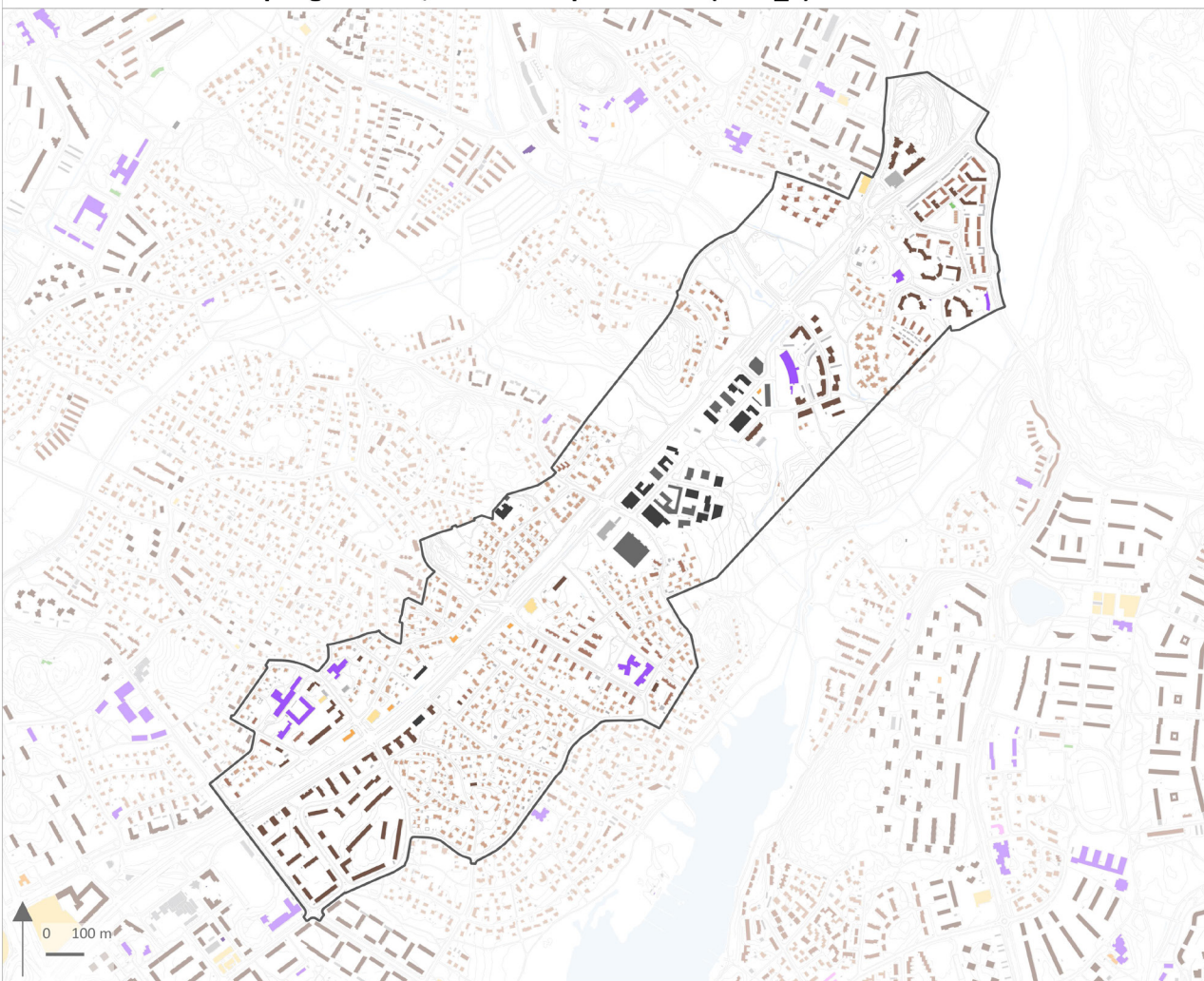
**Yksityinen maa-alue 273 909 m²
20 %**

HELSINGIN KAUPUNGIN MAANOMISTUS- JA VUOKRAUSALUEET - Itäisen bulevardikaupungin itäosa, suunnitteluperiaatteet (6444_1)





RAKENNUSTEN PÄÄKÄYTTÖTARKOITUS HANKERAJAUKSELLA - Itäisen bulevardikaupungin itäosa, suunnitteluperiaatteet (6444_1)

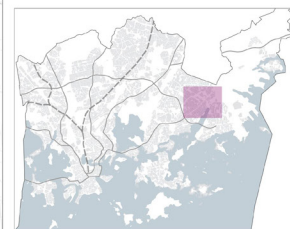


Rakennusten pääkäyttötarkoitus 02/2021

- Kerrosalat
- Rivi- ja ketjutalot
- Pientalot
- Asuntolat, vanhusten palvelutalot yms.
- Hotelli- ja majoitusrakennukset
- Toimistorakennukset
- Liike- ja ravintolarakennukset
- Teatterit, kongressi- ja konserttitalot, näyttelyhallit
- Julkiset rakennukset
- Teollisuusrakennukset
- Varastorakennukset
- Kokoonntumis- ja liikuntarakennukset
- Voimalaitosrakennukset
- Vapaa-ajan asunnot
- Liikenteen rakennukset
- Muut rakennukset tai ei tietoa
- Maatalousrakennukset

Hankerajaus

Huom. Tieto on osittain viitteellinen, koska aineistossa kaksi eri käyttötarkoitusta voi olla yhdistettynä samaan rakennukseen. Tarkista tarkka ja ajantasainen tilanne Paikkatietovipusen rakennuspisteaineistosta.



© Helsingin kaupunki
Aineistot: Helsingin kuntarekisteri,
Kaupunkimittaus 02/2021
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2021
Hankerajukset: Kympp/Aska 2021
Toteutus: Kympp/Asemakaavakoordinoiti
Päivitetty: Oula Inkeröinen 11.5.2021

TEEMAT

TAVOITELTAVA MUUTOS

Pääasiallisina tavoitteina ovat ilmastoviisas, ihmisen mittakaavainen, elävä sekä elämyksellinen kaupunkitila pääkatumainen luonne säilyttäen. Suunnittelun keinoin pyritään edistämään alueen viihtyisyyttä ja edistämään katumaisempaa ympäristöä, joka on ennemminkin koettavaa ja viihtyisää kaupunkitilaa kuin väylän vartta.

Alueen nykyinen jäsentymättömyys on sekä haaste että mahdollisuus luoda uusi-ilmeinen alue, joka vastaa hiiliviisaan ja vehreän kasvun tavoitteisiin. Toisaalta alue on linkki Itä-Helsingin ja Östersundomin välillä ja siten varsin tärkeä suunnittelun paikka. Sen sijainti kolmen kehittyvän alueen keskellä on otollinen muutokseen: Itäkeskus, jonka kehitykselle on vahva poliittinen tahto, Mellunmäen kaupunkiuudistus pohjoispuolella ja idässä Östersundom suurena maankäytön potentiaalina.

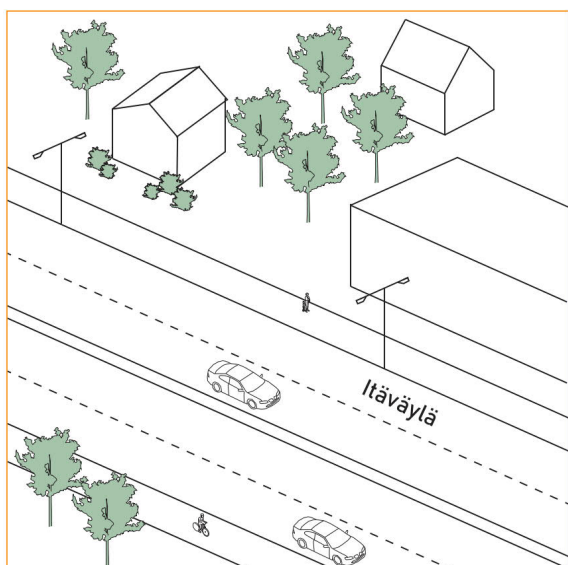
Parhaimmillaan alue voi toimia veturina muutokselle, jossa kyseisestä osasta Itäväylän ympäristöä muodostuu osa kasvavaa kaupunkia ja siten sillä on edellytykset kehittyä aluettaan paremmin palveluvaksi keskuksiksi.

Itäisen bulevardikaupungin itäosa suunnittelun fokuksessa on kehittyvä osa kaupunkia, ja sen erilaiset paikat ja elämisen ympäristöt, jotka tukeutuvat Itäväylään eli pääkatuun ja sitä pitkin kulkevaan pikaraitiotiehen kauempana tulevaisuudessa. Lopputuloksena syntyy kortteleita ja elämisen paikkoja.

Itäväylällä on aluetta jakava estevaikutus. Koska se toimii liikkumisen väylänä pitkälti läpiajoliikennettä palvelun, korostuu aluetta jakava vaikutus. Keskeisimpänä tavoitteena on löytää kaupunkisuunnittelun keinoja yhdistää Itäväylän halkoma Vartiokylän kaupunginosan yhtenäisemmäksi. Uuden rakentamisen integrointi onnistuneesti nykyiseen kaupunginosaan edellyttää paikallisten olosuhteiden huomioimista.

Alueen olevia arvoja tuetaan ja vahvistetaan – näistä mainittakoon lähimetsät sekä virkistys- ja niityverkosto. Muutoksessa pyritään kunnioittamaan alueen historiaa ja omaleimaisuutta ja huomioimaan Itä-Helsingin vahvuudet. Nykyinen Vartiokylän pientaloalue koostui aiemmin suurelta osin rintamamiestaloista, jotka ovat osaltaan luoneet alueelle kylämäisen tunnelman, ja alueella on myös selkeä pientaloalueen identiteetti.

Itäväylän varrelta n. 650 - 900 m Vartiokylänlahden rantaan. Yhteyttä niin toiminnallisesti kuin maisemallisestikin vahvistetaan Vartiokylänlahdelle.

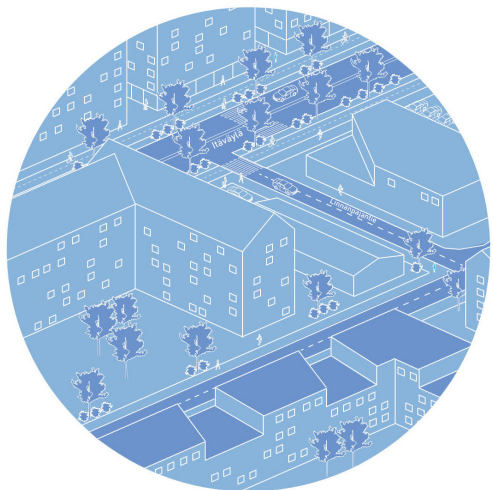


Suunnittelualueen mahdollisuudet

Muutos maantiedealueesta kaupungin kaduksi nostaa parhaimmillaan alueen statusta. Uudet asunnot rakentuisivat jo olevan infran yhteyteen ja kohtuullisen hyvien liikenneyhteyksien, eri suuntiin olevien yhteyksien sekä Itäkeskuksen palveluiden ääreen edistäen koko koillisen Helsingin arvoa ja kiinnostavuutta.

Alueella on hyvät lähtökohdat joukkoliikenteen kehittämiseksi: pohjalla on valmis järjestelmä, jonka ympäristössä on tehostamispotentiaalia. Verrattain hyvät perustamisolosuhteet mahdollistavat pienemmän esirakentamisen ja siten myös vähemmän rakentamisesta aiheutuvat päästöt kuin monella muulla alueella. Bulevardihankkeet ovat kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisia ja niillä on vahva poliittinen tuki.

Täällä on hyvät mahdollisuudet ottaa ekologisuus ja vähähiilisyys tärkeäksi teemaksi – tulee siis löytää johdonmukainen tapa tehdä ekologista kaupunkia ja kehittää aluetta suunnitelmallisesti. Poikittaisia viher- ja virkistysyhteyksiä on mahdollista vahvistaa, erityisenä nostona Uussillanpuiston kohta, jonka verkostollista statusta on vahvistettava. Puro- ja niitymaisemien voidaan hyödyntää paremmin alueen viihtyvyystekijöinä. Mustavuoren saavutettavuuden parantaminen julkisella liikenteellä palvelee laajemminkin helsinkiläisiä, ja antaa täten myös alueellista lisäarvoa.

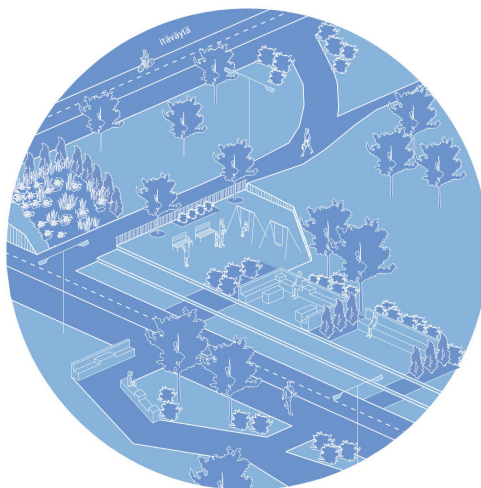


Identiteetti

Kaupungin sisäisissä suunnittelutyöpajoissa vuoden 2021 aikana on noussut esiin alueen suunnittelu kokonaisuudessaan puurakentamisen puiseksi bulevardiksi – työnimellä ”Puupulevartti” - jossa tavoitteena on ilmastopäästöjen aktiivinen vähentäminen. Puu voisi näkyä ja tuntua sekä rakentamisessa että ympäristössä: puustoa säästetään mahdollisuuksien mukaan ja jokaiselle kaadettavalle puulle istutetaan korvaava puu ja ilme on puutarhamainen. Värikkyys näkyy sekä rakennuksissa että kasveissa. Viheralueita luonnollisesti säästyy, kun rakennetaan tiiviimmin korkeampaa. Linkittyminen olemassa oleviin alueisiin sekä arkkitehtonisesti että demografisesti on täydennysrakentamisen onnistumisen näkökulmasta oleellista. Puurakentaminen on sekä ilmastoystävällistä että nostaa ympäristön kiinnostavuutta asuinalueena.

Luontevimmillaan alueen keskus sijoittuisi niille paikoille, jossa toimitila-alue eli pienteollisuusalue sijaitsee – eli suunnittelualueen keskelle. Väestönkasvun myötä tarve palveluille kasvaa, ja niiden sijoittuminen tulee turvata uudessa kehityksessä. Palveluiden sijainti parhaimmillaan on pääkadun eli bulevardin varrella. Kierto- ja jakamistalous, lähi-tekeminen ja lähipalvelut, etätömahdollisuudet sekä tuotannon ja asumisen yhdistäminen luovat osaltaan paikallisen toimivan kaupunginosan mitta-kaavaa ja monipuolistavat lähiympäristöä tarjoten vaihtoehtoja. Toimintojen syntyminen turvataan suunnittelemalla niille sopivia tiloja.

Yksi alueen vahvuus on Vartiokylänlahti eli merenlahti ja sen tuoma topografia. Viheryhteyden kautta (Vistra) on myös painotettu meren saavutettavuuden parantamista.



MITOITUS, RAKENNE JA KAUPUNKIYM- PÄRISTÖ

Mitoituksen lähtökohtana toimii yleiskaava 2016. Olevaa rakennuskantaa 592 000 k-m² ja 5 500 asukasta. Suunnitteluperiaatteilla voisi mahdollistaa uutta rakentamista n. 300 000 k-m² ja 6 000 asukasta.

Itäisen bulevardikaupungin suunnittelualue on erilainen muihin bulevardikaupunkeihin verrattuna. Rakentamisen paikkoja on alueella niukasti verrattuna toisiin suunnitteilla ja rakenteilla olevaan bulevardikaupunkiin. Täysin rakentamattomia alueita ja tontteja ovat lähinnä puistot ja kapeat piennaralueet, jotka ovat esimerkiksi maisemallisesti arvokkaita kohtia tai muuten mittakaavallisesti haastavia.

Koska vuokratonttien määrä suunnittelualueella on niin suuri, voi täydennysrakentamisen kokonaisuus myös jäädä hajanaiseksi. Kaupungin omistamat tontit ovat alueella usein pinta-alaltaan pienikokoisia, vuokratontteja on paljon ja niiden vuokrasopimukset jatkuvat pitkälle tulevaisuuteen. Alueella on myös tärkeä itäinen viheryhteys ja yleiskaavassa

määritelty toimitila-alue.

Alueella on verrattain vahva pientaloalueen identiteetti ja siellä on keskenään hyvinkin eri ikäistä rakennuskantaa. Yleiskaavan korttelitehokkuus edellyttäisi kuitenkin pitkälti nykyisen rakennuskannan purkamista. Alueella tulisi arvioida olemassa olevien rakennusten säilyttämisen mahdollisuutta, ja tutkia, että onnistuuko korttelitehokkuuden tavoite minimipurkamisella. Olisi myös optimaalista hyödyntää olevaa rakennuskantaa mahdollisuuksien mukaan, ja tutkia mm. purkumateriaalien hyödyntämisen mahdollisuutta täydennysrakentamisessa.

Luontevimmassa rakentamisen mallissa Itävyölän molemmiin puolin uusi rakennuskanta madaltuisi kerros kerrokselta pientaloalueelle päin. Mallin ongelmallisuus suunnittelualueella on kuitenkin rakennusalan puute, eikä kyseinen vaiheittainen madaltuminen onnistu laajentamatta pientaloalueelle. Alueellisia haasteita ja rakentamisen mahdollisia paikkoja on tarkasteltu lähemmin aluekohtaisissa analyyseissä.



MITÄ KAIKKEA BULEVARDI VOI OLLA?



ILMASTOVIISAUS

Itäväylän varresta suunnitellaan ilmastoviisas, laajasti Helsingin asettamia ilmastotavoitteita toteuttava alue sekä ilmastomuutoksen hillinnän että sopeutumisen kannalta. Itäväylän bulevardisoinnissa sitoudutaan vastaamaan hiilineutraalin Helsingin toteuttamisen tavoitteisiin, joka uusien rakentamisaalueiden osalta tarkoittaa mahdollisimman pientä ilmastopäästöä niin rakentamisen kuin käyttövaiheenkin osalta.

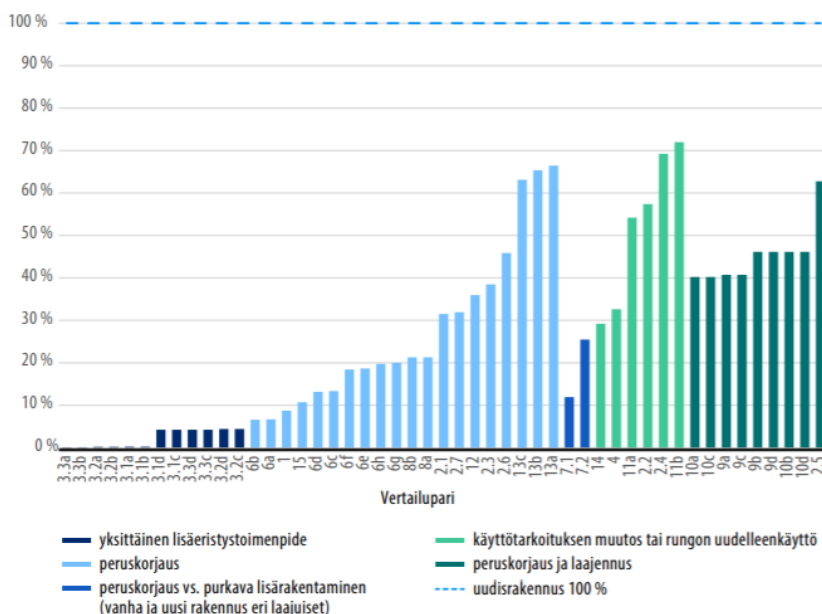
Helsingin kaupunkistrategiassa vuosille 2021–25 Suunnitteluperiaatteita ohjaa Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025 ”Kasvun paikka”, jossa kaupungin kasvun tavoitteen lisäksi keskeisinä tavoitteina ovat kunnianhimoinen ilmastovastuu ja luonnonsuojelu. Ilmastönäkökulma tulee strategian mukaan ottaa läpäisevästi osaksi kaikkea päätöksentekoa hallinnonalasta riippumatta. Ilmastönäkökulma tulee huomioida erityisesti kaupunkirakentamisessa, liikkumisessa ja energiaratkaisuissa. Tavoitteena on Helsingin hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä. Edelleen strategiakirjauksen mukaan ilmastomuutoksen torjunta ja sopeutuminen tulee toteuttaa mm. vähäpäästöisen rakentamisen, uusiutuvan energian tuotannon, energiatehokkuuden ja kiertotalousperiaatteiden myötä. Itäisen bulevardikaupungin itäosan suunnittelussa kau-

punkistrategiassa linjatut ilmastotavoitteet otetaan vahvoiksi suunnittelun lähtökohdiksi.

Liikenteen osalta keskeinen tapa saavuttaa vähäiset ilmastopäästöt on suunnitella alueesta helposti päästöttömillä liikennemuodoilla saavutettava, jolloin yksityisautoilu ei ole välttämätöntä. Jalankulku- ja pyöräilyliikenteen kehittämiseksi on tarkasteltava alueen tämänhetkistä tilannetta: pyöräliikenteen verkosto on nykytilanteessa melko kattava, mutta suurin osa nykyisistä pyöräteistä on yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä, joissa kulkumuotoja ei ole eroteltu. Jalankulku- ja pyöräilyliikenteen verkosto ei kuitenkaan ole saumaton, sillä esimerkiksi Linnavuorentien ja Itäväylän risteyksessä niille tarkoitettu väylä loppuu ja jatkuu ainoastaan toisella puolella tietä. Yksipuoleinen väylä jatkuu 700 metriä Itäväylää pitkin koilliseen.

Liikenteeseen liittyvät teemat ovat luonteva osa Itäisen bulevardikaupungin periaatteissa, mutta koska tähtäimessä on alueen toteutuminen ajassa, jolloin Helsingin tulee olla hiilineutraali, tulee ilmastotavoitteisiin liittyvät teemat sisällyttää itäisen bulevardikaupungin suunnitelmiin erittäin vahvasti jo aivan alkuvaiheessa ja pelkkää liikennetarkastelua laajemmin. Merkittävimmät aiemmin tunnistetut alueelliset ilmastopäästölähteet liikenteen lisäksi ovat esirakentaminen, rakentaminen ja käytön aikainen energiankulutus.

Kuva 4. Korjatun (tai korjatun ja laajennetun) rakennuksen tuote- ja rakentamisvaiheen päästöt prosentteina uudisrakennuksen päästöistä aineiston vertailupareittain. Vertailuparit on ryhmitelty korjaustason mukaan. Riippumatta korjaamisen laajuudesta tuote- ja rakentamisvaiheen hiilipiikki on kaikissa tapauksissa uudisrakentamisvaihtoehtoa pienempi.



Ympäristöministeriö, 2021.

Esirakentaminen ja rakentaminen

Uudisrakentamisessa on hyvä pyrkiä muuntojoustavuuteen, mikä vähentää pitkällä tähtäimellä purkavan saneerauksen tarvetta ja rakentamisen tarvetta ylipäättään kiertotalouden periaatteiden mukaisesti. Uudisrakentamisessa tulee esittää tiedot materiaalien sateen ja paahteen kestävydestä, uudelleen käytettävyydestä ja uudelleen käytön mahdollisuuksista ensisijaisen käyttötarpeen muuttuessa.

Puurakentamisen mahdollisuudet tulee tutkia rakennushankkeiden yhteydessä. Kaupungin omassa uudisrakentamisessa suositetaan puurakentamista ja muissa tapauksissa sitä tai vaihtoehtoisia tapoja rakentamisvaiheen hiilipiikin pienentämiseksi voidaan useimmissa tapauksissa vaatia.

Esirakentamisvaiheen ilmastopäästöt ovat hyvin merkittäviä alueen koko elinkaaren päästöjen näkökulmasta. Itäbulevardin osalta esirakentamisen päästöjä tullaan hillitsemään pyrkimällä väistämään heikoimpia perustamisolosuhteita sekä ottamalla huomioon alueellisen maamassakoordinaation tarpeet jo varhaisessa suunnitteluvaiheessa.

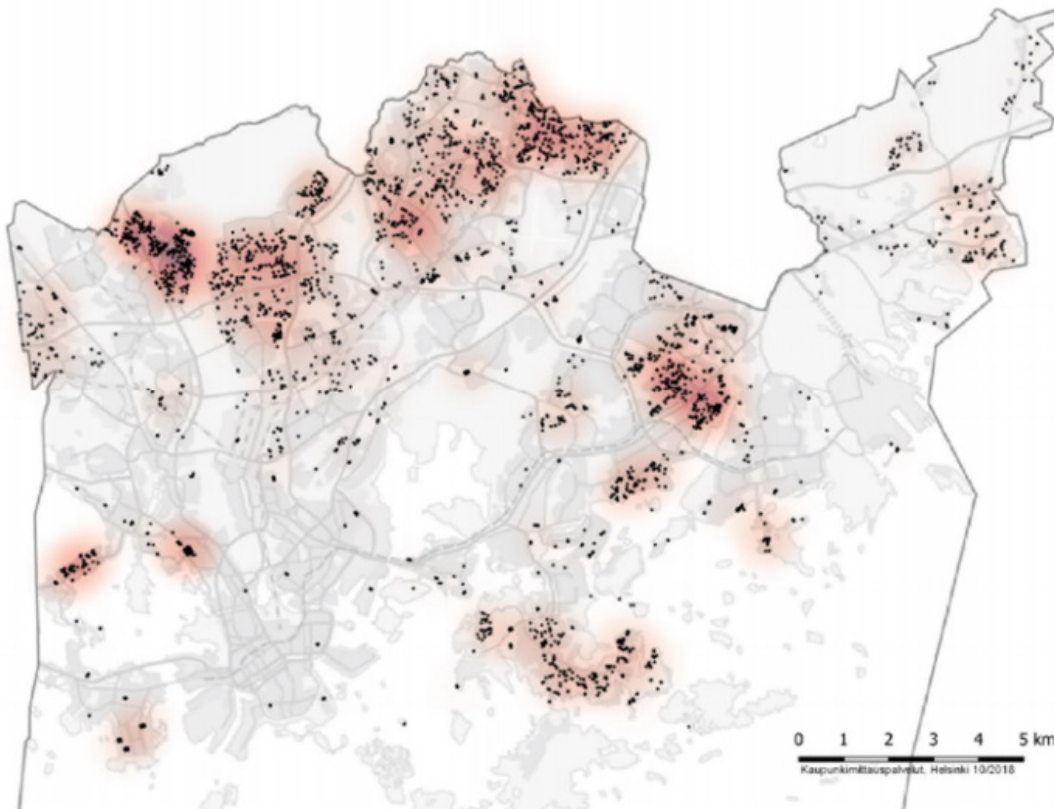
Kaikessa alueen rakentamisessa tulee tutkia mahdollisuudet säästää mahdollisimman paljon olemas-

sa olevaa maaperää ja kasvillisuutta hiilinielun ja –varaston näkökulmasta. Täydennysrakennettaessa olemassa olevia kortteleita tullaan tutkimaan myös säilyttäviä vaihtoehtoja etenkin, jos nykyisten rakennusten betonirungot voivat olla hyödynnettävissä.

Energiajärjestelmä

Alueellisella energiasaneeraustoiminnalla on keskeinen rooli HNH 2030 -tavoitteen toteutumisessa. Kaupungin omistaman rakennuskannan energiatehokkuutta parannetaan peruskorjausten yhteydessä, mutta myös yksityisesti omistetussa rakennuskannassa energiasaneerausta tuetaan. Itäbulevardin osalta tullaan jatkossa tutkimaan mahdollisuuksia uudisrakentamisen ja alueellisen energiasaneeraustoiminnan yhdistämiseksi samaan alueelliseen prosessiin. Uudisrakentamisessa tulee viimeaikaisen esimerkkien mukaisesti edellyttää korkeinta mahdollista energialuokkaa.

Itäisen bulevardikaupungin alueella voidaan hyödyntää myös erilaisia alueellisia energiatuotannon mahdollisuuksia erityisesti lämpöpumpputekniikkaan perustuen. Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi maanalaisen yleiskaavan kesäkuussa 2021 ja kaavan tueksi on tehty taustaselvitystä sekä linjattu periaatteita, joiden mukaan maalämpökaivoja voi-

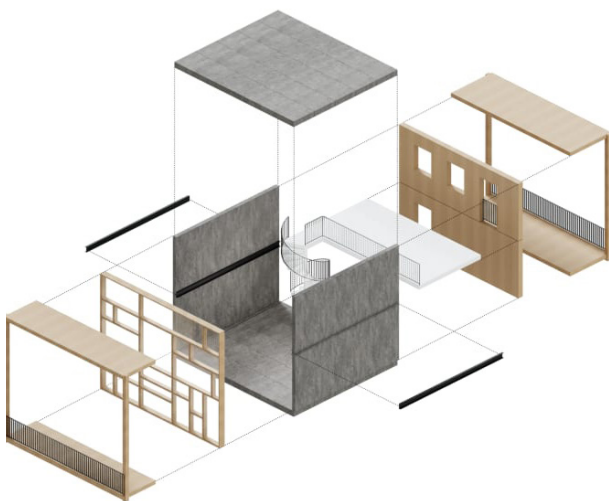


Kartta maalämpökaivojen sijoittumisesta Helsingissä 10/2018 (Maankäyttöryhmän ehdotus 2019)

daan jatkossa suunnitella Helsingin alueelle osana muuta maankäytön suunnittelua. Uudisrakentamishankkeissa, erityisesti julkisten rakennusten tonteilla ja pysäköintilaitoksissa on huomattava potentiaali maalämmön tuottamiseen.

Maalämmön ja alueellisen kokoluokan ilmavesilämpöpumpputekniikan hyödyntämistä alueellisissa energiajärjestelmissä on selvitetty Helsingissä monilla ajankohtaisilla suunnittelualueilla. On ilmeistä, että alueellinen lämpöpumpputekniikkaan perustuva energiajärjestelmä on potentiaalinen tapaus uusien rakentamisalueiden elinkaaren aikaisen ilmastopäästön pienentämiseksi. Toisaalta myös monet haasteet alueellisen energiajärjestelmän toteuttamiseksi ovat myös tulleet selvästi esiin. Näin ollen energiajärjestelmäsuunnittelua tullaan Itäbulevardin alueella käynnistämään aivan suunnittelun alussa, jotta tilatarpeet, tarvittava sitoutuminen ja ymmärrys teknisistä ratkaisuista voidaan ottaa riittävällä tavalla huomioon kaavaratkaisussa.

Pidemmän aikajänteen (2040->) kaupunkitasoinen ilmastotavoite edellyttää sitä, että kaupunki sitoo enemmän päästöjä kuin tuottaa ilmakehään. Periaatteellisella tasolla alueellisesti tarkasteltuna uusiutuvaan tuotantoon perustuvan energiajärjestelmän ylimitoituksella olisi mahdollisuus saavuttaa jopa alueellinen hiilinegatiivisuus (jota käytännössä vaaditaan koko kaupungin nollahiilitavoitteen näkökulmasta) tällöin esimerkiksi Itäbulevardin energiajärjestelmä tuottaisi hiilineutraalia energiaa myös viereisten kaupunginosien tarpeisiin.



Yle Uutiset, 2021.

Ympäristö

Suunnittelussa huomioidaan maastonmuodot ja avokalliot, turhia leikkauksia ja täyttöjä vältetään. Suunnittelussa varataan tilaa hulevesien viivyttämiselle ja puhdistamiselle ja suositaan hulevesien käsittelyn luonnonmukaisia ratkaisuja.

Viihtyisät ja vehreät ulkotilat auttavat konkreettisesti hillitsemään ilmastomuutosta ja helpottavat siihen sopeutumista. Ympäristön laajat viheralueet auttavat hallitsemaan hulevesiä ja tukemaan luonnon monimuotoisuutta.

Yhteisö

Ilmastomuutostyön mahdollisuuksia ovat muun muassa jakamistalous, pienyrittäjyys sekä arjen palveluiden keskittyminen. Yhteisöllisyyttä tukevat ja osallistavat tilat ovat tärkeä osa viihtyisyyttä luovaa sosiaalista kestävyyttä. Julkisia tiloja ja taloyhtiöiden yhteistilat voidaan suunnitella nykyistä monikäyttöisemmiksi niin, että ne huomioivat avoimesti eri käyttäjäryhmien tarpeet.

Koordinoitu ja verkostoitunut paikallisyhteisö auttaa levittämään ilmastotietoisuutta sekä luomaan uusia yrityskonsepteja.

Pakettiautomaatit ja ostoskassien noutopisteet sekä kestävä liikunnan erilaiset palvelut kutsupalveluista ja yhteiskyydeistä robottibusseihin vähentävät henkilöautoriippuvaista päivittäisasiointia.

Betonelementin hiilijalanjälki on 3–7 prosenttia uuden elementin hiilijalanjäljestä.

Vuonna 2021 opiskelijakilpailun voittaneessa työssä ideoitiin loft-asuntoja purkukuntoisen 1970-luvun kerrostalon betonelementeistä: välipohja- ja väli-seinäelementit vanhasta rakennuksesta.

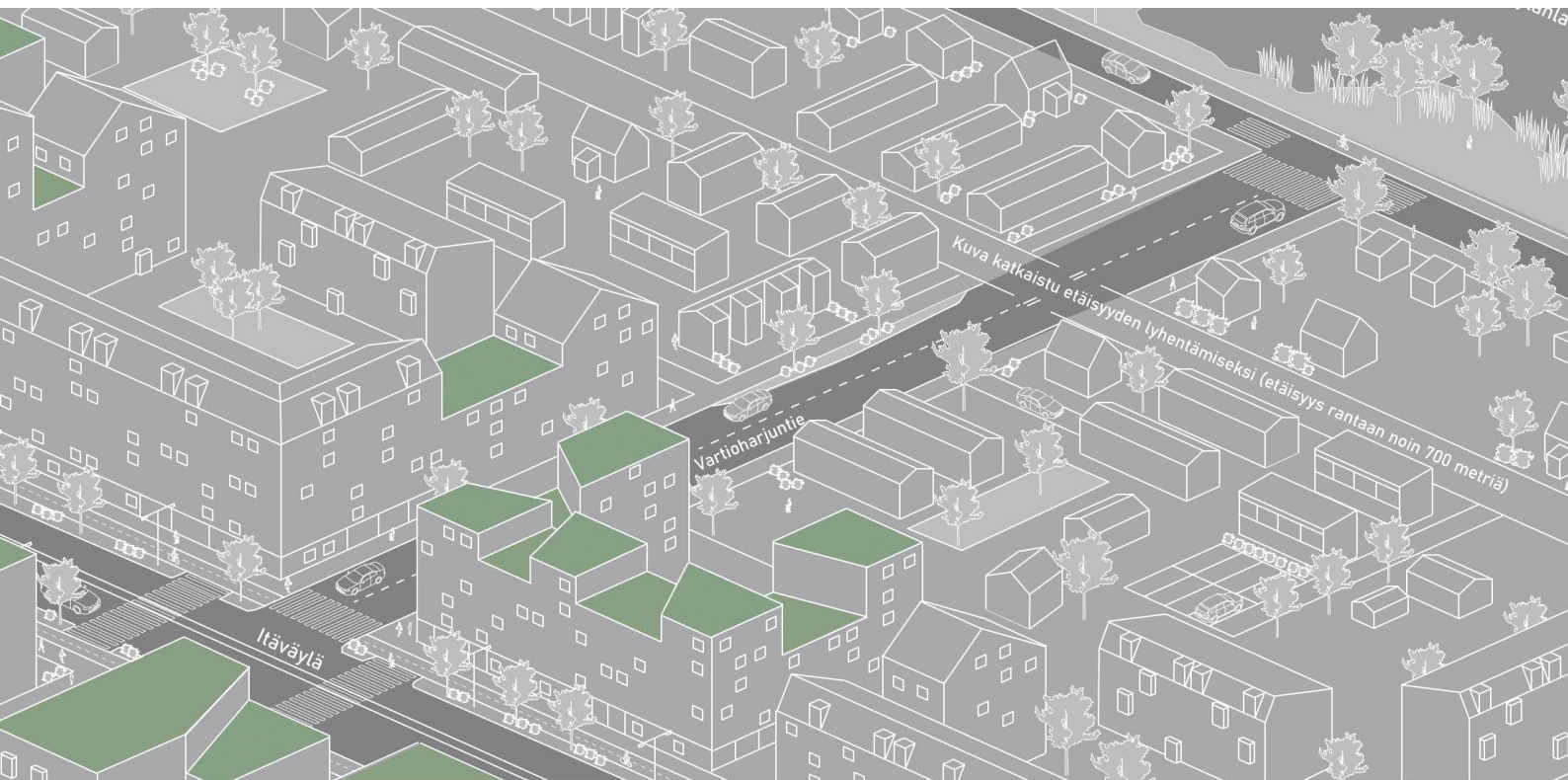
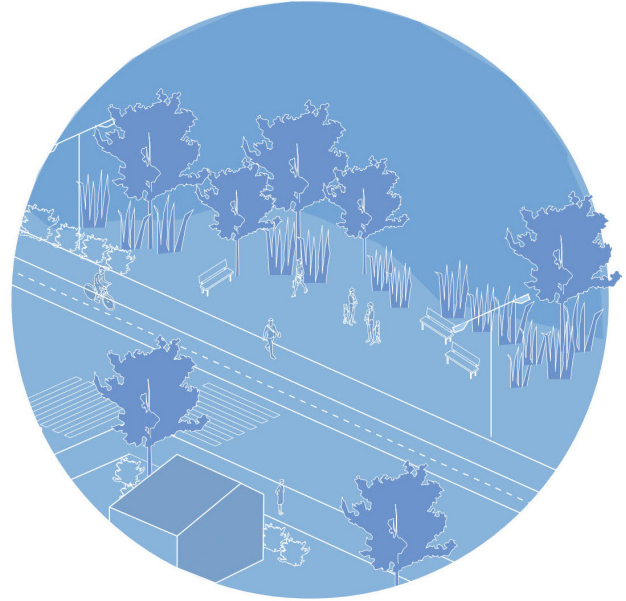
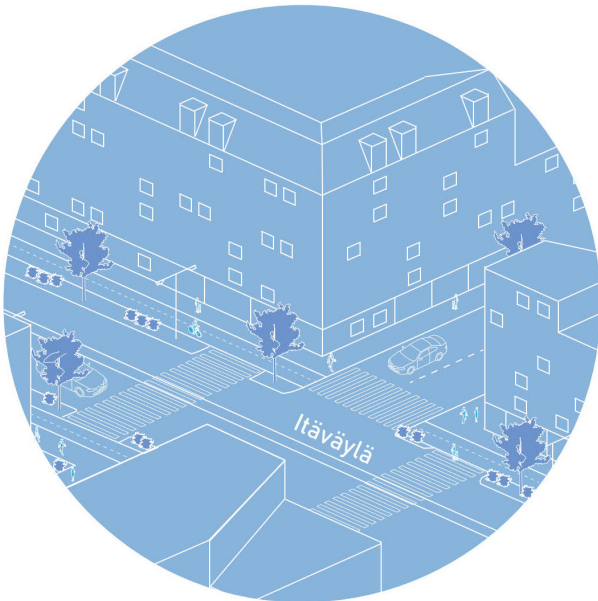
Loftin hiilijalanjälki oli vain puolet verrattuna siihen, jos se olisi tehty täysin uusista materiaaleista.

Opiskelijat ehdottivat purkuvarmennustodistuksen käyttöönottoa: purkaja hankkisi käyttökelpoisille osille sertifikaatin, jotta niitä voitaisiin hyödyntää kuten uusia elementtejä.

VIHERVERKOSTO, VIRKISTYSPALVELUT JA LUONTO

Merkittävimmät luontoalueet ja ekologiset verkostot turvataan. Virkistys- ja ekologisten yhteyksien kytkeytyneisyyttä ja jatkuvuutta Itäbulevardin kohdalla parannetaan. Lähivirkistysalueiden ja -palveluiden tilavaraukset mitoitetaan vastaamaan tulevaa asukasmäärää sekä kehitetään rakennettujen alueiden läpi kulkevia viheryhteyksiä laajemmille viheralueille ja merenrantaan.

Tiivistämisen yhteydessä julkisen tilan laatua parannetaan. Bulevardille suunnitellaan katupuita ja muuta kasvillisuutta. Uudella ja kehitettävällä viherrakenteella pyritään edistämään kunnianhimoisesti ilmastokestäviä ja luonnonmonimuotoisuutta lisääviä ratkaisuja. Esimerkiksi niittyverkostossa tunnistetun kehittämisalueen uudet suunnitteluratkaisut pyritään tarkastelemaan kokonaisuutena niittyteeman kautta. Alueen arvostus ja viihtyvyys toteutuvat myös säilyvien lähimetsien, virkistysalueiden ja kulttuuriympäristöjen kautta.



LIIKENNE JA KATUYMPÄRISTÖ

Itäisen bulevardikaupungin itäosa suunnitellaan yhdistämään väylän halkoma kaupunkirakenne. Pikaraitiotieyhteyden mahdollistaminen tulevaisuudessa sekä riittävä liikenteenvälityskyky huomioidaan jatkossakin.

Bulevardikaupungin suunnittelussa priorisoidaan kestävä kehityksen mukaisia kulkumuotoja. Aluetta suunnitellaan siten, että autoriippumaton elämä on houkuttelevaa ja palvelut ovat saavutettavissa jalkaisin, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Liikenteen suunnittelulla on myös vaikutus asukkaiden kestävämpiin valintoihin. Itäväylän varrella olevien jalankulku- ja pyöräilyliikenteen yhteyksien kehittäminen mahdollistaa asukkaille enemmän vaihtoehtoja liikumiseen jalan, pyörällä tai julkisilla liikennevälineillä autoilun sijaan. Jalankulkureittien urbaania laatua vahvistetaan. Bulevardille suunnitellaan katupuita ja muuta kasvillisuutta.

Väyläympäristön uudistumista viihtyisämmäksi ja vehreämmäksi katutilaksi tuetaan varaamalla riittävästi tilaa kävelylle, katupuille ja toiminnalle kadunvarsirakennusten kivijalassa. Suunnitteluratkaisut vaihtelevat paikallisista olosuhteista riippuen. Liikennejärjestelyjä selkiytetään ja joukkoliikenneyhteyksiä ja saavutettavuutta parannetaan.

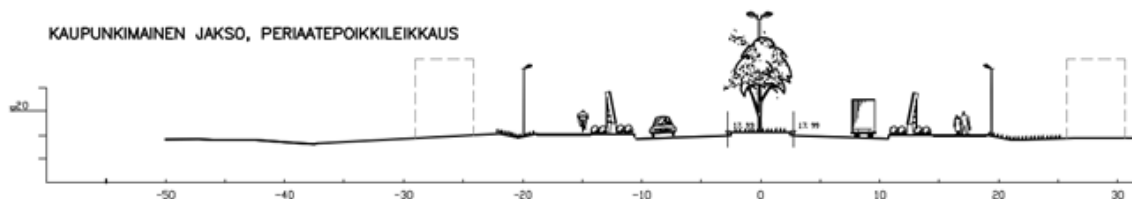
Alueella on hyvät lähtökohdat kaupunkibulevardimaiselle ympäristölle liikennemäärien ollessa valmiiksi kohtuulliset. Nopeusrajoitus koko osuudella on jo tällä haavaa 60 km/h.

Alla oleva vuodelta 2002 kehittämisselvityksen mukainen poikkileikkaus periaate muodostaa väylän perusratkaisun ja on edelleen ajanmukainen lähtökohdiltaan. Perusratkaisun eri liikennemuodoille tarkoitettujen osien mitoitus on tarpeen tarkistaa.

Tarkistustarpeet poikkileikkauksessa:

- keskikaistalle sijoitetaan varaus raitiotielle
- jalankulku ja pyöräily muutetaan erotelluksi
- eteläreunan pyörätien leveys baanan edellyttämälle tasolle
- melusuojaus pyritään hoitamaan korttelimassoitellulla meluaitojen sijaan
- meluaidoille varattu tila istutuskaistaksi/puurivit hulevesien viivyttämiseksi

Itäväylän varteen väylän molemmille reunoille rakennetaan yhtenäiset jalkakäytävät ja pyörätiet pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisesti.



Poikkileikkaus. Alustava tilavaraus.

Tiealueen tilavaraus on perusteltua tehdä edellä mainitut näkökohdat mahdollistaen. Katutilan käyttö määritellään kuitenkin todellisen tarpeen mukaan. Tähän vaikuttaa hyvin monet seikat - ennen kaikkea Itäväylällä oleva joukkoliikenteen muoto (raitiotie, bussiliikenne).

Alkuvaiheessa Itäväylällä on nykyinen joukkoliikennelinjasto, joka hajaantuu itäpäätänsä. Se palvelee hajanaista Östersundomin aluetta sekä Mellunmäkeä. Kun Östersundomiin muodostuu selkeä keskusta ja Itäkeskuksen ja Östersundomin keskuksen välillä on riittävä joukkoliikenne kysyntä, voidaan erilliset linjat korvata runkobussilla. Mikäli nykyinen 1+1 kaistainen osuus muodostuu pullonkaulaksi luotettavan joukkoliikenteen järjestämiseksi, levennetään ajoradan poikkileikkaus 2+2 kaistaiseksi. Tarvittaessa luotettavuutta voidaan parantaa vielä varaamalla kaistoista toinen joukkoliikennekaistaksi.

Runkobussin kapasiteetin ylittyessä korvataan se raitiotiellä. Raitiotievarauksen tarve arvioidaan

Östersundomin yleiskaavoituksen yhteydessä. Tois- taiseksi tämä pidetään mukana väylän tilatarpeen määrittelyssä. Mikäli ilmenee, että jotain tehtyä liikennevarausta ei tarvita, tila käytetään esimerkiksi väylän ilmeen vihertämiseen. Istutusten suunnittelussa on tarpeen huomioida, että Itäväylä on ainoa erikoiskuljetusten reitti kohti keskustaa. Tämän tarpeen turvaamiseksi väylällä tulee aina olla 7 m * 7 m vapaa-alue.

Liiketilojen eteen on syytä varata asiointipysäköinnille ja lastaukselle tilaa, mikä tukee myös kasvavien nouto/pakettipalveluiden toimintaa.

- Ratikka + Bussiliikenne + Itäbaana (pyöräily) + jalkakäytävä ja pyörätie
- Ratikka 2 + 2 kaistaa
- Jalkakäytävät ja pyörätiet

Bulevardin muut laadulliset ja toiminnalliset tarpeet:

- Puurivistöt
- Hulevedet
- Muu katu ympäristö ja -tekniikka

Yleiskaavan pikaraitiotieverkko



Valtion maantiestä kaupungin kaduksi

Itäväylä on valtion omistuksessa oleva maantie, mutta kokonaisvaltaisen bulevardisoinnin mahdollistamiseksi Itäväylän tulisi olla Helsingin kaupungin omistuksessa oleva katu.

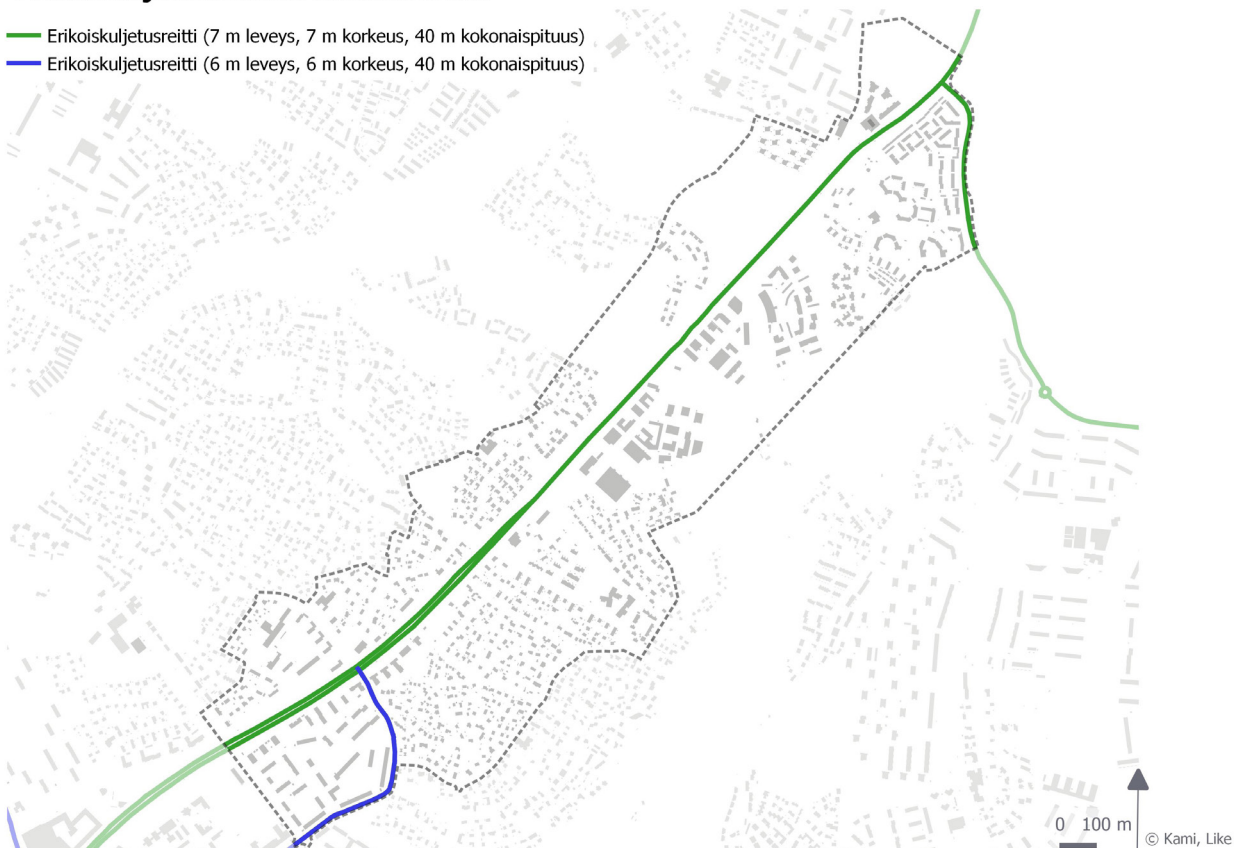
Ote raportista ”Helsingin seudun tieverkon luokitus- ja palvelutasotavoitteet (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018, raportti, Kehä I ja Itäväylä”, jossa on selvitetty tieverkon luokitus- ja palvelutasotavoitteita:

”Itäväylä on kaupunkimaisena kehitettävä tie- tai katujakso. Kehitettävät tie- tai katujaksot omaavat merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia, mutta jaksolla on myös seudullista merkitystä. Näiden jaksojen liikenneympäristöä kehitetään maankäytön kehittämisen ja lähiliikkumisen lähtökohdista. Henkilöautojen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää, jos se ei uhkaa seudullisesti merkittävien tiejaksojen toimintavarmuutta.

Seudullisesti merkittävillä ydinalueen lähestymisjaksoilla (Kehä I ympäristö) pehmennetään siirtymistä maantiemäisestä kaupunkimaiseen liikenneympäristöön. Jaksojen varrella voi olla merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia, jonka hyödyntäminen voi edellyttää nopeustason laskua nykyisestä (60-80km/h).”

Erikoiskuljetusreittien tavoiteverkko

- Erikoiskuljetusreitti (7 m leveys, 7 m korkeus, 40 m kokonaispituus)
- Erikoiskuljetusreitti (6 m leveys, 6 m korkeus, 40 m kokonaispituus)



Selvityksen pohjalta on käyty ELY:n kanssa hyvin alustavaa jatkokeskustelua mahdollisesta maantievalueiden muuttamisesta kaduksi maankäytön muutosten myötä, ja jatkokeskusteluissa on noussut esiin mm. seuraavia näkökulmia:

Maantien muuttaminen kaduksi edellyttää riittävän laajasti ja yhteishjauksessa tehtävää liikenteellisten vaikutusten selvittämistä ja yleissuunnittelua asemakaavatyön pohjaksi.

Maankäytön kehittämisedellytykset ovat sitä paremmat mitä pienempi on tiejakson rooli valtakunnallisen liikenteen välittäjänä. Lyhyttä tiejaksoa ei ole mahdollista muuttaa kaduksi. Siirtymävaiheet suunnitellaan tarkemmin, kun laajemmat periaatteet on selvitetty.

ELY:n alustava kanta jatkosuunnittelua varten on tässä vaiheessa ollut, että maantiejaksot Kehä I Lahdenväylästä itään sekä Itäväylä tulisi tarkastella kokonaisuutena ja varautua ottamaan mukaan muutokseen selvityksen mukaisesti. Molemmilla väylillä on huomattava investointivelka.

Menettelyprosessia on tarkoituksellista kaikkien muidenkin bulevardihankkeiden kanssa eli etenemistapa ja aikataulu tarkentuvat neuvottelujen kautta.

Helsingin raidehankkeita tulevaisuudessa

Itäväylän raitiolinja on riippuvainen Östersundomin alueen tulevaisuudesta. Raide-Jokeri 2 ja Itäväylän raitiolinja ovat mahdollisesti suunnitelmissa vasta 2030-luvun jälkeen. Raide-Jokeri 2 liikennöisi todennäköisesti Itäisen bulevardikaupungin suunnitelualueen pohjoisosassa Kallvikintietä pitkin Itäväylän yli.

Östersundomin tulevaisuus- suuntana itäinen Helsinki

Östersundomin alueelle laaditaan oikeusvaikutteinen yleiskaava ohjaamaan alueen maankäyttöä ja rakentamista sekä turvaamaan alueen luontoarvot. Östersundomin osayleiskaavalla varaudutaan osaltaan Helsingin väestönkasvuun pitkällä aikavälillä sekä ratkaistaan alueen muut maankäyttötarpeet. Osayleiskaavan on tarkoitus mahdollistaa monipuolisen asuntotarjonnan lisääminen ja rakennuspaikkojen tarjoaminen Helsingissä sekä pääkaupunkiseudun aluerakenteen tasapainottaminen idän suuntaan.

Hallinto-oikeus kumosi Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan vuonna 2019, ja toukokuussa 2021 korkein hallinto-oikeus varmisti yleiskaavan kaatumisen.

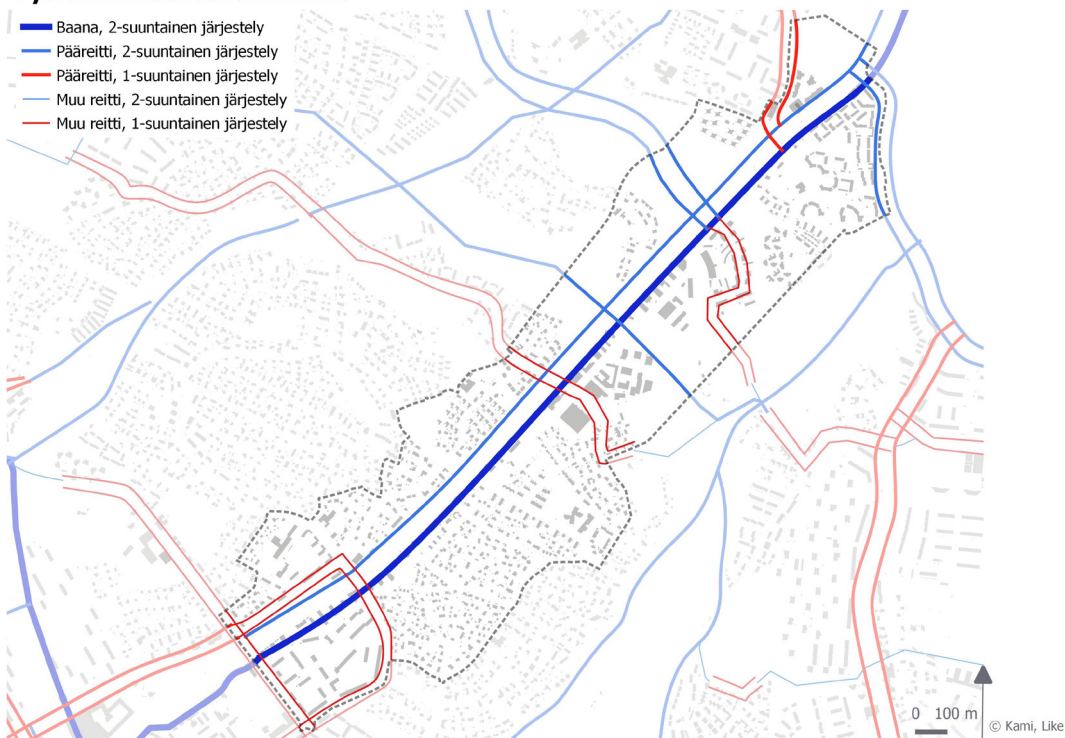
Östersundomin yhteisen yleiskaavan kumoamispäätös perustui erityisesti Natura 2000 –alueille kohdistuviin haitallisiin vaikutuksiin. Nyt käynnistyvän suunnittelun keskeinen lähtökohta on, että alueelle suunniteltavasta maankäytöstä ei aiheudu merkittäviä haitallisia vaikutuksia Natura-alueille.

Suunnittelua ohjaa Östersundomin maakuntakaava, jossa uusi taajamarakenne on sidottu raideliikennenyhteyden toteuttamiseen. Maankäyttö on mitoitettava ja suunniteltava raideliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi. Valmisteluvaiheessa tutkitaan erilaisia vaihtoehtoja raideliikennetarkoituksen ja maankäytön osalta. Metrovaihtoehdon lisäksi selvitetään pikaraitiotieyhteyden mahdollisuudet. Tavoitteita tarkennetaan kaavatyön edetessä. On odotettavissa, että alueen laajamittainen toteutuminen tapahtuu vasta pitkällä aikavälillä ja vaihteittain eri alueilla.

Östersundomin uudisrakennettavasta osa-alueesta suunnitellaan vetovoimaista, toiminnallisesti monipuolista raideliikenteeseen tukeutuvaa kaupunginosaa. Osayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa alueella tulevaisuudessa monipuolinen asuminen sekä lisätä mm. pientaloasumisen mahdollisuuksia Helsingissä. Samalla huomioidaan olemassa olevat pientaloalueet ja niiden kehittämisen mahdollisuudet.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko

- Baana, 2-suuntainen järjestely
- Pääreitti, 2-suuntainen järjestely
- Pääreitti, 1-suuntainen järjestely
- Muu reitti, 2-suuntainen järjestely
- Muu reitti, 1-suuntainen järjestely



ILMANLAATU JA MELU

Bulevardikaupungin suunnittelussa taataan asumiselle ja oleskelulle terveelliset ja turvalliset olosuhteet ilmanlaadun ja melun kannalta. Terveellinen ja viihtyisä asuin- ja elinympäristö edellyttää toimenpiteitä laajalla rintamalla sisältäen ainakin ohjauksen ja säätelyn keinot, liikennejärjestelmän keinot sekä maankäytön ja korttelirakenteen mahdollistamat keinot. Liikenteen haittavaikutuksia minimoidaan ensisijaisesti korttelisuunnittelun keinoin.

Vilkkaan liikenneväylän läheisyyteen sijoittuvilla alueilla altistutaan enemmän liikenteen aiheuttamille melu- ja ilmanlaatuhaitoille ja alueiden ympäristöterveydelliset olosuhteet ovat näiltä osin muuta kaupunkiympäristöä huonompia. Mikäli tällaiseen ympäristöön suunnitellaan asumista tai muita liikenteen aiheuttamille ympäristöhäiriöille herkkiä toimintoja, tulee maankäyttöä ja rakentamista ohjaavissa tulevaisuissa suunnitteluvaiheissa painottaa voimakkaasti sellaisia suunnitteluratkaisuja, joilla melu-, värähtely- ja ilmanlaatuhaittoja saadaan lievennettyä ja varmistettua elinympäristön terveyslisyyttä.

Taustalla ja tukena ovat yleiskaavan ja sen toteuttamishjelman laatimisen yhteydessä tehdyt selvitykset. Suunnittelun tarkentuessa vaikutusten arviointia tehdään ilmanlaadun, liikenteen melu ja tärinä- ja runkomeluhaittojen osalta.

Ilmanlaatu

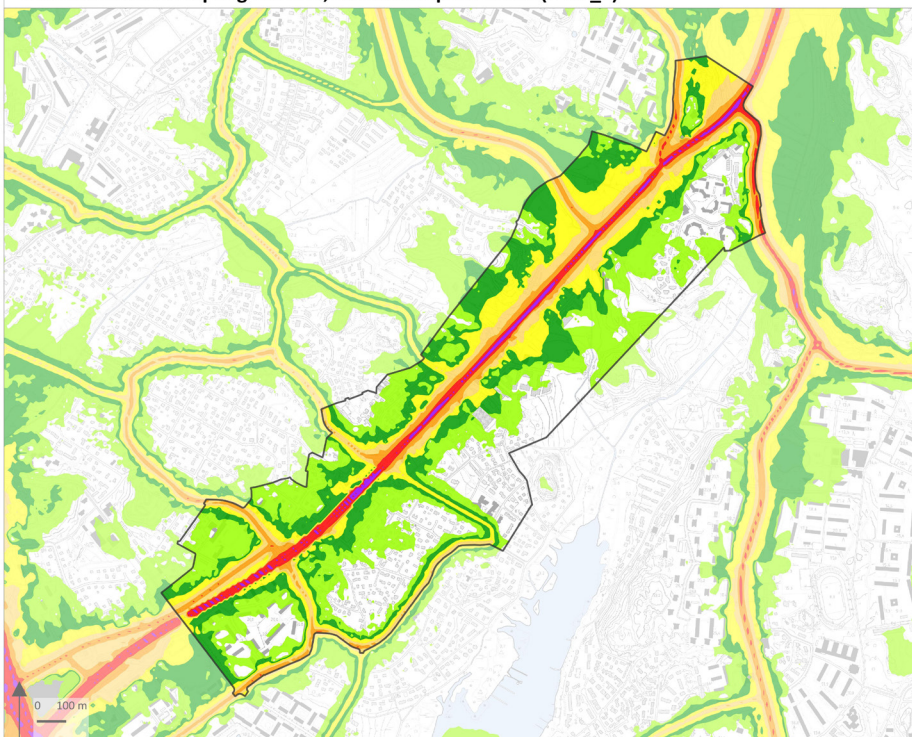
Kaupunkirakenteen tiivistyminen vaikuttaa myös kortteleiden ilmanlaatuun. Itäisen bulevardikaupungin suunnittelun edetessä ilmanlaatu arvioidaan tarpeen mukaan ja tarvittavassa laajuudessa. Muita kaupunkibulevardeja varten selvityksiä on jo tehty. Alle on kerätty otteita Helsingin yleiskaavan (2016) kaupunkibulevardien ilmanlaatuselvityksestä, eli mitä se tarkoittaa muun muassa korttelirakenteiden suunnittelussa:

Kaupunkibulevardien korttelirakenteilla ja rakennusten sijoittelulla ja korkeudella on merkittävä vaikutus ilmanlaadun kannalta. Suositeltavaa on suunnitella hyvin tuulettuvia, monimuotoisia korttelirakenteita, jotka lisäävät ilmanvaihtoa ja parantavat sekoittumisolosuhteita.

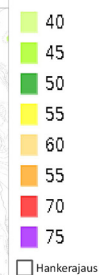
Yhtenäistä katukuilurakennetta tulee välttää. Monimuotoiset korttelirakenteet ovat ilmanlaadun kannalta perinteisiä umpikortteleita parempia, koska ne takaavat paremmat päästöjen laimenemisolosuhteet. Samat korttelirakenteet eivät välttämättä toimi optimaalisesti ilmanlaadun ja meluntorjunnan kannalta.

Kaupunkibulevardien väylien tulee olla riittävän leveitä suhteessa rakennusten korkeuteen. Rakennusten korkeuden ja väylän leveyden suhde tulee olla alle 0,7. Puoliavoimissa katukuiluissa tuulettu-

TIELIIKENNEMELU PÄIVÄLLÄ HANKERAJAUKSELLA
- Itäisen bulevardikaupungin itäosa, suunnitteluperiaatteet (6444_1)



Tieliikennemelu päivällä
(Meluselvitys 2017, L_{Aeq}, db)



© Helsingin kaupunki
Aineisto: Kansallinen meluselvitys 2017,
Kaupunkimittaus 2017
Pohjakaarta: Kaupunkimittaus 2017
Hankeraajukset: Kymp/Aska 2021
Toteutus: Kymp/Asemakaavakoordinaatio
Päivitetty: Oula Inkeröinen 12.5.2021

Melutaso Itäväylän varressa on 70-73 dBA katutasossa, joten se tulee ottaa huomioon julkisivun ja korttelityypin suunnittelussa.

misolosuhteet ovat huomattavasti paremmat kuin katukuiluissa, joita korkeat rakennukset reunustava kummaltakin puolelta.

Typidioksidin vuosiraja-arvon ylittyminen katukuilussa on todennäköistä, mikäli kadun liikennemäärä nykyisellä ajoneuvokannalla ylittää 25 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Typidioksidipitoisuuden vuosiraja-arvon ylittyminen katukuilussa on todennäköistä, mikäli kadun raskaan liikenteen määrä ylittää 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Kaupunkibulevardia ympäröivien rakennusten raittiin ilman sisäänotto tulisi rakentaa mahdollisimman korkealle ja kauaksi päästölähteestä, sillä autoliikenteen aiheuttamat pitoisuudet laimenevat ylöspäin mentäessä. Alimpiin kerroksiin on suositeltavaa sijoittaa liikehuoneistoja asuinhuoneistojen sijaan.

Vaikka uudet tekniikat ja tiukemmat päästörajat vähentävät autoliikenteen päästöjä tulevaisuudessa, voidaan ilmanlaadun arvioida paranevan hitaasti. Viimeisen kymmenen vuoden aikana autoliikenteen päästöt ovat vähentyneet huomattavasti, mutta ilmanlaadun epäpuhtauspitoisuudet eivät ole kuitenkaan laskeneet samassa suhteessa, vaan ilmanlaatu on parantunut vain vähän.

Melu

Oletettavissa oleva melutaso Vartiokylän bulevardin reunalla on 70-73 dBA (katutasossa), joten se tulee ottaa huomioon julkisivun ja korttelityypin suunnittelussa. Jotta kortteleiden sisäpihoilla päästään alle 50 dB:n äänitasoon, tulee kortteleiden olla vähintään neljä kerrosta korkeita bulevardin puolelta.

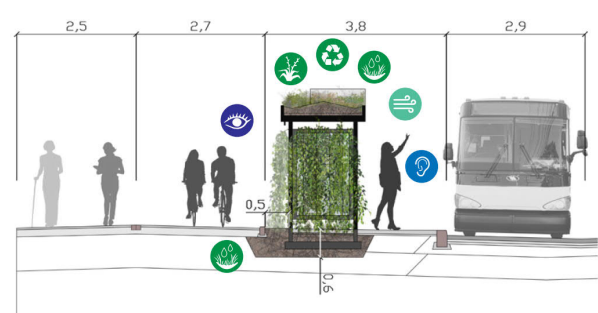
Vihreiden ääniympäristöratkaisujen laadullista asuinympäristöä parantavat keinot huomioidaan meluntorjunnassa. Asiaa on tutkittu mm. Läntisen bulevardikaupungin osan Vihdintien ympäristössä (Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:11).

Suunnitteluperiaatevaiheessa pitäydytään jo tehdyissä selvityksissä ja olemassa olevassa tiedossa. Suunnittelun tarkentuessa asemakaavaluonnosvaiheeseen vaikutusten arviointia tarkennetaan ottaen huomioon liikenteen aiheuttamat melu- ja ilmanlaatuvaikutukset sekä raideliikenteestä aiheutuvat runkomelu- ja tärinähaitat. Ulkoilman laadulle on asetuksilla säädetty terveysvaikutusperusteiset raja- ja ohjearvot. Jatkosuunnittelussa ilmanlaadun raja-arvojen alittuminen varmistetaan, ja tavoitellaan ilmanlaadun ohjearvojen alittumista.

Vihreät ratkaisut melulähteen lähellä rakennusten julkisivuissa



Vihreät ratkaisut pysäkkiympäristöissä, bussit



Kuvat: Vihreät ratkaisut ääniympäristön parantamiseksi. Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:11.

TOIMITILA-ALUE

Suunnitteluperiaatteissa linjataan toimitila-alueen maankäyttölinjat ja kehittämisen mahdollisuudet ja reunaehdot.

Yleiskaavassa on osoitettu Itäväylän varrelle toimitila-alue, joka rajoittuu virkistys- ja viheralueeseen sekä asuntovaltaiseen A4 ja A3. Helsingin yleiskaavassa 2016 yritysalueet on merkitty toimitila-alueiksi, joita kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyskäyttöön. Yleiskaavassa on osoitettu useita laajuudeltaan vaihtelevia toimitila-alueita. Itäväylän varren toimitila-alue on kooltaan kohtuullisen pieni, mutta sillä voi kuitenkin katsoa olevan paikallista merkitystä.

Alueelta on noussut kiinnostusta sen kehittämiseen ja uudistamiseen. Toimitila-alueen yritystoiminnan tulevaisuus ja luonne analysoidaan ja tulevaisuutta pohditaan yhteistyössä kiinteistönomistajien ja

toimijoiden kanssa sekä tutkitaan toimitila-alueen kehittämismahdollisuudet muuttuvassa ympäristössä. Huomionarvoista on, että kyse on niin pitkän aikavälin kehityksestä, että yritystoiminta ja sen toimintaympäristö ehtivät muuttua moneen kertaan.

Helsingin kaupungin ”Elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle” –selvityksessä (14.3.2022) todetaan yritysalueita koskien mm. seuraava linjaus koskien yritysten tarpeita palvelevia yritysalueita: ”Kaupunki kehittää olemassa olevia yritysalueita esikaupunkialueilla monimuotoisesti elinkeinopolitiikan ja yritystoiminnan tarpeista lähtien, säilyttäen alueet pääosin nykyisessä laajuudessaan. Mikäli tämä ei ole kaupungin kokonaisedun kannalta perusteltua, kaupunki huolehtii siitä, että ao. yrityksille suunnattu viestintä on oikea-aikaista ja riittävää, ja pyrkii löytämään yritystoiminnalle sopivia alueita muualta monipuolisen elinkeinorakenteen turvaamiseksi. Lisäksi arvioidaan, onko joillakin yritysalueilla syytä sallia hybridirakentamista.”



KAUPALLISET PERIAATTEET JA PALVELUT

Suunnittelualueen kaupalliset kehitymissuunnat, tarve ja potentiaali palveluiden osalta on pääpiirteittäin linjattu Itäkeskuksen ja lähialueiden kaupan selvityksessä, joka tehtiin syksyllä 2021 Itäkeskuksen suunnitteluperiaatteiden tueksi: https://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2021_kaava/0750_18_itakeskus_kaupanselvitys_211010.pdf

Selvityksen tavoitevuosi on 2050 ja välitavoitevuotena käytettiin 2035. Selvityksen pääpaino on yleiskaavan C1-alueella itäkeskustan aluekeskuksessa, jossa monipuoliset kaupalliset palvelut sijaitsevat jo nyt. Itäisen bulevardikaupungin itäosan kehitys on huomioitu tulevana potentiaalina väestön kasvun kautta. Selvityksessä on esitetty alustava arvio liike- ja muun toimitilojen potentiaalille Itäväylän varrelta.

Itäisen bulevardikaupungin itäosan alueella on kaksi pientä päivittäistavara kaupaa alueen molemmissa päissä sekä kaksi kaupallisten palveluiden keskitymää Linnavuorentien ja Linnavuorenkujan sekä

Linnanpajantien alueilla (yleiskaavan toimitila-alue). Alueilla on erityisesti autohuoltoon ja katsastukseen liittyviä toimintoja, varastotilaa sekä pienteollisuutta.

Koko itäisen Helsingin maankäyttö- ja liikenne ratkaisulla, esimerkiksi tulevalla joukkoliikennejärjestelmällä ja sen pysäkki- ja solmukohtien muodostumisella on merkittävä vaikutus maankäytön tulevaan tehokkuuteen sekä kaupan toimintaedellytyksiin ja rooliin. Väestömäärän merkittävä kasvu sekä mahdollinen uusi joukkoliikenne ratkaisu parantavat kaupallisten palveluiden toimintaedellytyksiä varsinkin joukko- ja autoliikenteen solmukohtissa näkyvillä sijainneilla.

Kauppa ja palvelut sijoittuvat luontevimmin vilkkaiden asiointivirtojen ääreen. Itäväylän varrella kaupallisten toimintoja sijoittuminen osoitetaan erityisesti joukkoliikenteen pysäkkien tuntumaan tarjoten alueen asukkaille lähipalveluita. Kaupunkirakennetta koskevilla päätöksillä on vaikutusta kaupallisen ympäristön toimivuuteen ja kaupan sijoitusedellytyksiin esimerkiksi kivijalkaliiketoissa.

Kuva: Itäisen bulevardikaupungin itäosan kaupallinen kehittäminen ” Itäkeskuksen ja lähialueiden kaupan selvitys 10.10.2021”

ITÄISEN BULEVARDIKAUPUNGIN ALUE

Kaavoitus ja liikenne

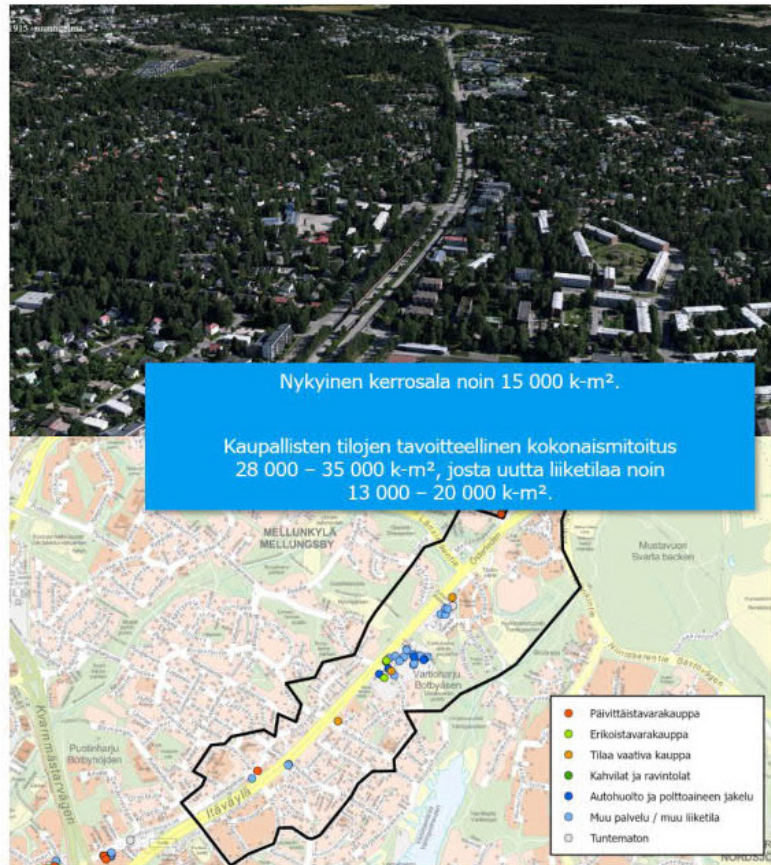
- Alueelle valmistuu suunnitteluperiaatteet vuoden 2022 lopulla. Alueelle sijoittuu arviolta noin 12 000 asukasta (lisäystä noin 6 000 asukasta).
- Liikenteellisesti Östersundomin alueen kehittyminen ja Itäkeskuksesta jatkuva joukkoliikenne ratkaisu määrittää alueen kehitystä
- Itäväylällä kulkee noin 15 300 ajoneuvoa / vrk, mikä synnyttää alueelle myös kaupallista potentiaalia
- Maakuntakaavassa pääosin taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä (2. vaihemaakuntakaavassa erikoiskauppa 10 000 k-m², päivittäistavara kauppa 5 000 k-m² ja tiva-kauppa 30 000 k-m²).

Kaupallinen profiili nykyisin

- Keskeiset toimijat: Plantagen, Alepa, (K-market Mellunmäki), autohuolto- ja varaosakauppa
- Kaupan kerrosala: 16 000 m²
- Kaupallinen rooli: Tilaa vaativa kauppa, varasto- ja jakelu, pienteollisuus, ei merkittävää kaupallista roolia nykyisin

Kehityshaasteet ja -mahdollisuudet

- Uuden joukkoliikenne ratkaisun mahdollisuudet: pysäkkien lähialueet lähipalvelukeskittymänä (Vartioharjun alueella supermarket-kokoluokan myymälät, joiden yhteydessä kaupallisia palveluita, ravintoloita ja pienimuotoisesti erikoiskauppaa), lähimyyntöä muissa keskeisissä solmukohtissa
- Tilaa vaativan kaupan mahdollisuudet Vartioharjun alueella; esimerkiksi tuotantotilojen yhteyteen sijoittuvat ”tehtaanmyymälät”, logistiikkavarastojen myymälätilat sekä muu tiva-toiminta
- Yhdyskuntarakenteen tiivistämisellä luodaan edellytyksiä kaupan sijoittumiselle erityisesti hyvillä joukkoliikennesijainneilla. Itäväylän bulevardille suuntautuvilla kivijalkaliiketoilla mahdollisuuksia joukkoliikennesijaintien ympäristössä (0-300 m), mutta ei jatkuvaa kivijalkaliiketojen vyöhykettä.
- Lähipalvelukeskittymässä mahdollisuuksia myös pienimuotoiselle co-working yms. yhteiskäyttötiloille.
- Keskustahakuisten kauppojen (keskustahakuinen erikoiskauppa ja päivittäistavara kauppa) kokonaismitoitus alueella ei Uusimaa 2050 -kaavan mukaisesti saisi ylittää 10 000 k-m², mikäli kaikki keskittyisivät yhteen sijaintiin.



Kivijalkaliiketilojen elävyyteen vaikuttaa merkittävästi jalankulkuympäristön mielekkyys ja se, miten potentiaalisia asiointivirtoja ohjataan kaupunkirakenteessa; myös kivijalkaliiketilojen osalta on tarkoituksenmukaista keskittää tiloja houkuttelevimmille paikoille esim. kävelypainotteisten katujen varteen ja lähelle joukkoliikennepysäkkejä. Asiointipysäköinnin, jakelun ja lastauksen tilavaraukset liiketilojen yhteydessä edesauttavat liiketilojen menestymistä nouto-/pakettipalveluiden tarjonnan kasvaessa.

Itäkeskuksen ja lähialueiden kaupan selvityksessä todetaan, että Itäväylän itäosan alueen profiloitumisen mahdollisuus on synnyttää muuhun toimintaan (toimipaikat, tuotanto) liittyvää kaupallista tarjontaa, esim. pieniä ”tehtaanmyymälöitä”. Alueelle on hyvän logistisen sijainnin puolesta mahdollista toteuttaa myös verkkokaupan varasto-, jakelu- ja myyntitiloja sekä esim. keskitettyjä ratkaisuja Itä-Helsingin verkkokauppalogistiikkaan. Myös palveluiden toimintaympäristömuutos vaikuttaa kaupan ja palveluiden kehitykseen ja elinvoimaan.

SUUNNITTELUN AIKAJÄNNE JA RAKENTAMISEN OHJAUS

Suunnitteluperiaatteissa pyritään huomioimaan tulevaisuuden eri kehityssuunnat riittävästi ennakoiden ja niiden kautta tutkitaan alueen mahdollistama kehittämispotentiaali jättäen riittävästi tilaa muutoksille. Suunnittelun aikajänne ja tulevaisuuden kehityksen on hyvin pitkä, ja alueen tulevaisuuden kehittyminen sisältää erilaisia epävarmuustekijöitä. Suunnitteluperiaatteet ovat siten ennemminkin mahdollisuuksia ja vaihtoehtoisia kehityskulkuja esittelevä.

Itäisen bulevardikaupungin alueen kehittämisen aikataulutaminen on haastavaa, sillä maanomistajia on useita ja alueet ovat keskenään muun muassa rakennuskannaltaan hyvin erilaisia. Yksityisiltä maanomistajilta on tullut aloitteita tonttien kaavamuutoksista, joiden myötä olisi mahdollista toteuttaa yleiskaavan korttelitehokkuuksia. Nämä aloitteet ovat osaltaan vaikuttaneet suunnitteluperiaatteiden laatimistarpeeseen ennen asemakaavoitusta.

Maankäyttökorvaukset ja rakentamisen ohjaus

Tontit ovat sekä yksityisten että kaupungin omistamia. Lähtökohtana tonttikohtaiselle täydennysrakentamiselle on tiivis yhteistyö maanomistajien ja tontinvuokralaisten kanssa.

Täydennysrakentaminen on alueen maanomistajille ja maanvuokralaisille mahdollisuus hyötyä taloudellisesti lisärakentamisesta. Vuokratonttien täydennysrakentamisessa noudatetaan kulloinkin voimassa olevia vuokratonttien täydennysrakentamisen periaatteita ja päätöksiä. Maanomistajien tai vuokralaisten on mahdollista kehittää omistamia/hallitsimia kiinteistöjään ja kaupunki tekee tarvittavat maankäyttösopimukset ja vuokratonttien täydennysrakentamissopimukset ymv. asemakaavamuutoksen yhteydessä. Kaupungin omistamalle sekä yksityiselle maalle maankäyttösopimusten yhteydessä toteutettavien asuinrakennusten hallinta- ja rahoitusmuoto ratkaistaan voimassa olevan asunto-ohjelman tavoitejakauman mukaisesti.

Asemakaavoituksen yhteydessä tarkastellaan mm. kaavoitettavien alueiden yhdyskuntataloudelliset vaikutukset. Suunnitteluperiaatteilla kannustetaan suunnitteluperiaatteissa määritellyin keinoin täydennysrakentamiseen. Useamman maanomistajan ja taloyhtiön yhteistyö on erittäin tavoiteltavaa, jotta asemakaavoitettavat alueet ovat tarkoituksenmukaisen kokoisia. Nämä arvioidaan aina tapauskohtaisesti.



KEHITTÄMISEN, SUUNNITTELUN JA RAKENTAMISEN PAIKKOJA

Aluekohtaisissa analyyseissä suunnittelualue on jaettu pienemmiksi vyöhykkeiksi ja kartoitettu erilaisia haasteita täydennysrakentamisen ja kehittämisen näkökulmasta. Suunnitteluperiaatteiden luonnoksesta suunnittelu jatkuu varsinaisiin suunnitteluperiaatteisiin, joissa myös aluekohtaiset analyysit tarkentuvat.

ALUEKOHTAISTEN ANALYYSIEN KAAVIOKARTTA



© Kymp / Kami, Aska, Like, Kamu

1 YKSITYISOMISTEISET TONTIT

Vihervyöhykkeelle Itäväylän varrella yleiskaava osoittaa korttelitehokkuutta A1 pääasiassa yli 1,8. Vyöhyke on kuitenkin itsessään liian kapea kaistale rakentamiseen. Tontit ovat yksityisomistuksessa, mutta tonteilla on tilaa täydennysrakentamiselle yleiskaavan A4 –tehokkuudella: ”Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa alle 0,4. Alueen pinta-alasta keskimäärin 70 % tai enemmän on korttelimaata.”

2 HAARNISKATIE JA RAUL HELLBERGIN RAITIN AK-KORTTELIT

Alueella on matalia asuinkerrostaloja 1960- ja 2000-lukujen alusta. Yleiskaavan ja bulevardisoinnin tavoitteiden täysmittainen saavuttaminen edellyttäisi alueen lähes koko rakennuskannan purkamista, eikä ole tarkoituksenmukaista.

Bulevardisoiva muutos tontti kerrallaan meluesteen takana voisi olla mahdollista, mutta tässä kohtaa bulevardisointi olisi muuta kuin liikenneväylään kiinni rakennettuja rakennuksia, joiden kivijalassa on toimitiloja.

Yleiskaava korttelitehokkuus A2: ”Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.”

3 EV-KIILA ITÄVÄYLÄN JA VARTIOKYLÄNTIEN VÄLISSÄ

EV- eli suojaviheralueella on kaksi vuokratonttia, joiden vuokrasopimukset päättyvät 2030 ja 2031, muu osa tontista on kaupungin omistuksessa. Kapea, maankäytöllisesti erittäin haastava alue on syntynyt, kun Itäväylältä poistettiin tonttiliittymät ja Vartiokyläntien rakennettiin rinnakkaiskaduksi.

4 VARTIOKYLÄN ALA-ASTE

Vartiokylän ala-asteen laajentamisen ja päiväkodin rakentamisen kaavamuuksu käynnistyy syksyllä 2022 ja rakentaminen arvioidaan valmistuvaksi v.2026. Kaavoitusta edistetään yhteistyössä käyttäjien, tilaajan ja pääsuunnittelijan kanssa.



EV-kiila Itäväylän ja Vartiokyläntien välissä kohti lounasta (Itäkeskusta).

5 KIVIORTINTIE 2, 4, 6, SAURAMATIE 1, VARTIOKYLÄNTIE 16

Tontinomistaja on ilmaissut kiinnostuksensa kaavamuutokseen, jossa tontin keskiosaa täydennysrakennetaan kerrostalolla.

6 KORTTELIT KIVIORTINTIEN JA RISKUTIEN VÄLISSÄ

Yleiskaavan korttelitehokkuus on A2 eli pääasiassa 1,0–2,0. Alue on pitkälti yksityisomistuksessa. Tilaa on täydennysrakentamiselle. Osa alueen maanomistajista on ilmaissut kiinnostuksensa kaavamuutokseen. Vartiokyläntien ja Kiviortintien risteyksessä sijaitsee nykyisin Vartiokylän Alepa, mutta tontilla on paljon potentiaalia monipuolisempaan ja laajempaan rakentamiseen.

Kahden vuokratontin sopimukset päättyvät 2035 ja 2050. Yleiskaavan ja bulevardisoinnin tavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi nykyisen rakennuskannan purkamista valtaosin. Eritoten, jos alueelta nousee laajempaa mielenkiintoa muutokseen, kehittäminen ja tiivistäminen mahdollistuisi laajemmin. Jos muutokseen ei lähde mukaan kaikki Itäväylään rajoittuvat tontit, valtion hallinnoimalla Itäväylällä melusteita tuskin voi purkaa.

Sippolankuja 1.



7 AK-KORTTELI KARHULANTIEN JA VEHKALAHDENTIEN VÄLISSÄ

2013 ja 2018 asuinkerrostaloja varten kaavoitettu alue, josta puolet on jo toteutettu. Vuonna 2023 Liikkalankuja 6:een rakentuu kolme 5-kerroksista kerrostaloa. Muu alue on yksityisomistuksessa. Tilaa olisi täydennysrakentamiselle.

Alueen tehokkuus on tällä haavaa rakentamistehokkuudeltaan yleiskaavatavoitteiden alarajan tuntumassa. Jos meluste poistettaisiin, alue vastaisi omalla tavallaan myös bulevardisoinnin periaatteita; melusteen tilalle voidaan rakentaa esim. aitamainen kivimuuri ja puuistutuksia kadun ja tonteilla olevan pysäköintipihan väliin. Näin saavutettaisiin melko kaupunkimainen katutilan ilme nykyisellä rakennuskannalla ja tonttien käytöllä.

Vartiokyläntien ja Riskutien risteys.



8 PIENTALOKORTTELIT VEHKALAHDENTIEN JA VARTIOHARJUNTIEN VÄLISSÄ

Alueella on pientaloja 1930-luvulta 2000-luvulle. Osa tonttien rakennusoikeudesta on edelleen toteutumatta. Tässäkin yleiskaavan tehokkuuden saavuttaminen edellyttäisi nykyisen rakennuskannan purkamista valtaosin. Lähtötilanne on osin vastaava kuin alueella 6, mutta koska kaikki alueen tontit ovat yksityisomistuksessa olevia pientalotontteja, koko alueen kattavan muutosprosessin käynnistyminen tuntuu hyvin epätodennäköiseltä. Tonttikohdattaiset muutokset maanomistajien niin halutessa olisi periaatteessa mahdollisia, mutta koska prosessi olisi raskas ja lopputulos epävarma, tonttikohdattujen muutosten mielekkyyttä tulee harkita tarkkaan.

9 PLANTAGENIN JA LINNANLAHDENPUISTON ALUE

Alueella sijaitsee nykyisin Plantagen, tontin vuokrasopimus päättyy v. 2028. Plantagenin koillispuolella on tilaa täydennysrakentamiselle, mutta tontti on yksityisomistuksessa. Toiminnallisesti hybridisellä alueella on Plantagenin myymälä, pientalotontteja ja yksi 2-kerroksinen asuinkerrostalo 1960-luvulta. Tontit on rakennettu poikkeuksellisen tehottomasti. Alueella on lisäksi Itäväylään rajoittuva Linnanlahdenpuisto, joka kytkeytyy ulkoilureittien verkostoon. Puistoa ja viheryhteyttä ei ole merkitty yleiskaavaan. Puiston alueella on jopa 3,5 metrin korkeuserot. Jos puisto säilyy mahdollisimman koskematto-

mana, tilaa uudisrakentamiselle ei juurikaan ole.

Yleiskaavan mahdollistaman tehokkuuden ja bulevardimaisemman kaupunkitilan saavuttaminen edellyttäisi tässäkin nykyisen rakennuskannan purkamista valtaosin ja puiston Itäväylään rajoittuvan osan rakentamista. Plantagenia lukuun ottamatta alueen neljä tonttia on yksityisomistuksessa.

10 PIENTALOKORTTELIT RISKUTIEN JA UUS-SILLAN PUISTON VÄLISSÄ

Alueella on pientaloja pääasiassa 1980- ja 1990-luvuilta. Tonttien vuokrasopimukset päättyvät 2040, mutta kyseessä on pientaloalue ja monta erillistä vuokratonttia. Tonttien ja varsinaisen liikennealueen välissä on noin 35 m leveä suojaviheralue, josta puolet sijaitsee valtion teialueen puolella. Yleiskaavan mahdollistaman tehokkuuden ja bulevardimaisemman kaupunkitilan saavuttaminen todennäköisesti edellyttäisi kertaluontoista, vähintään korttelien laajuista muutosprosessia, jossa nykyinen rakennuskanta purettaisiin. Rakennuskanta tullee teoreettisen elinkaarensa päähän tämän vuosisadan jälkipuoliskolla. Itäväylän ja nykyisten tonttien väliin olisi kenties mahdollista suunnitella Itäväylän suuntaista rakentamista, mutta on huomioitava, että bulevardisointi ja sen liikennetarkaisu leventäisivät nykyistä liikenteelle varattua aluetta verrattain paljon. Tilaa jäisi ehkä vain noin 20 m leveälle tonttikaistaleelle. Alueen vuokratonttien sopimuksia tulee uusittavaksi vuosina 2040, 2045 ja 2050.



Plantagenin risteys Vartioharjuntietä kaakkoon.

11 VARTIOHARJUN YRITYSALUE 1

Yritysalueen tontit ovat pääosin yksityisomistuksessa Linnavuorenpuiston lounaisosassa Linnanherankujan ympäristössä. Rakennukset ovat valmistuneet vuosien 1950 ja 1979 välillä. Yritysalueen koillispuolella on tärkeä viheryhteys. Yritysaluetta on yleiskaavan mukaan kehitettävä toimitilojen ja julkisten palvelujen alueena. Alueen nykyinen korttelitehokkuus on matala ($e=0,5$). Osa alueen kiinteistöjen omistajista ja toimijoista ovat esittäneet toiveita alueen kehittämistä. Suunnitteluperiaatteiden myötä käydään keskustelua yrittäjien kanssa. Alueen tulevaisuus liittyy teollisuusrakennusten tarpeeseen ja mielekkyyteen Itäväylän varrella sekä kyseisen kaltaisten toimitila-alueiden tulevaisuuden näkyymiin laajemmin koko Helsingissä.

12 VARTIOHARJUN YRITYSALUE 2

Osa yritysalueen vuokrasopimuksista päättyy verrattain pian (v. 2027-2029), mutta rakennukset ovat valmistuneet v. 1990-2019 välillä. Yritysaluetta on 2016 yleiskaavan mukaan kehitettävä toimitilojen ja julkisten palvelujen alueena. Viimeistään pikaraitiotiehankkeen lähestyessä on syytä käydä läpi tarkemmin teollisuusrakennusten ajanmukaisuus Itäväylän varressa. Mikäli yritystoiminnalle sopivia tiloja poistuisi, tulee vahvasti ennakoiden varmistaa kysyntää vastaavien tilojen syntyminen muualle Helsinkiin.

Vartioharjun yritysalueita Itäväylän yli katsottuna.



13 USSILLAN PUISTO

Ussillanpuiston alueelle on osoitettu yleiskaavassa 0,4–1,2 tehokkuutta vastaavia pikseleitä, mutta on myös merkintä viheryhteydestä. Ussillanpuistoon on tekeillä luonnonsuojelualueen hoito- ja käyttösuunnitelma. Itäväylään rajoittava osa puistosta on kaavateknisesti suojaviheraluetta.

14 LÄNSIMÄENTIEN ETELÄOSAN KAAVAMUUTOS

Länsimäentien eteläosan pohjoispuolelle Vaarnatien alueelle ja eteläpuolelle Ojapuiston alueelle suunnitellaan kerrostalokortteleita ja puistoa. Kaava-alueelle suunnitellaan asuntoja noin 2000 uudelle asukkaalle.

Tavoitteena on suunnitella uutta asuinalueita liikenteellisesti keskeisellä alueella, jonka lähiympäristössä varaudutaan mahdollisiin pikaraitiotieyhteyksiin. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsevalla Mellunkyläntiellä kulkee nykyinen Jokeri 2 -bussiyhteys, joka mahdollisesti muuttuu raideyhteydeksi pitkällä aikavälillä. Länsimäentien eteläpuolella olevaa Ojapuistoa kehitetään viher- ja virkistysalueena. Puistossa kulkevan Mellunkylänpuron olosuhteita parannetaan taimenpurona ja puronvartta kehitetään osana puistoaluetta. Ojapuiston eteläosassa tutkitaan mahdollisuutta puron siirtämiseen

Suunnittelualueen koillisosa Itäväylän ja Mellunmäentien risteyksessä.

joko Länsimäentien reunasta luoteeseen lähemmäs nykyistä pientaloaluetta tai Länsimäentien pohjoispuolelle samaan linjaan voimalinjan kanssa. Tällöin Länsimäentien varteen olisi mahdollista sijoittaa uutta asuinrakentamista ja puron vartta voitaisiin kehittää asuinkortteleiden keskellä olevana viihtyisänä virkistysalueena. Ojapuiston pohjoisosa säilyy virkistysalueena, joka liittyy Linnanpellonpuistoon ja sitä kautta laajempaan virkistysalueiden muodostamaan viher- ja virkistysaluekokonaisuuteen.

15 TANKOVAINIO

Tankovainion asemakaavan muutos on hyväksytty v. 2015. Tankovainion rakennettu puisto uudelleen rakennettiin puistoalueen supistuessa ja hulevesijärjestelyiden muuttuessa v. 2019.

16 KAAVASSA SUOJELLUT ALUEET

Fallpakanpuiston alue ja alueella sijaitsevat rakennukset on suojeltu v. 2004 hyväksytyssä asemakaavassa.

17 SUUNNITTELUALUEEN KOILLISRAJA

Alue on kaupungin omistuksessa ja tontilla on tilaa rakentamiselle, mutta korkeuserot ovat jopa 12 metriä.



VAIKUTUKSET

Suunnitteluperiaatteiden mukaisten muutosten toteuttaminen edellyttää asemakaavojen muuttamista alueella. Tällä on vaikutusta alueen identiteettiin sekä tavoitettavuuteen sekä alueen sisällä että suhteessa ympäristöön. Yhtenä päätavoitteena onkin, että alueen sisäinen ja alueelta ulospäin suuntautuva liikkuminen helpottuu.

Maankäytön tehostaminen ja julkisen ympäristön laadun parantaminen voivat toteutuessaan nostaa alueen arvostusta, vetovoimaisuutta ja mm. kiinteistöjen arvoa.

Alueen kehittäminen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti ilmastoviisaana ja vähähiilisenä edistää Helsingin tavoitetta päästä hiilineutraaliksi vuonna 2030. Alueen kehityskaari näiden periaatteiden pohjalta kantaa vielä paljon kauemmas, joten päästöjen vähentämisen ja myöhemmin päästötömyyden vaikutukset ulottuvat pitkälle Helsingin tulevaisuuteen.

Jatkosuunnittelussa tulee arvioida maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisen ja muutosten vaikutuksia kaupungin talouteen, kehittämishankkeen yleistä kannattavuutta sekä toteuttamiskelpoisuutta erityisesti liikennejärjestelmän osalta (pikaraitiotie). Katualueiden, aukoiden ja puistojen rakentaminen sekä johtosiirrot aiheuttavat kaupungille kustannuksia, samoin muutos valtion väylästä katualueeksi. Toisaalta merkittävillä kaupunkiympäristön kehittämishankkeilla ja investoinneilla on myös kaupunkitaloudellisesta ja sosioekonomisesta näkökulmasta myönteisiä vaikutuksia.

Ympäristö- ja taloudellisten näkökulmien lisäksi vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida mm. sosiaaliset, liikenteelliset sekä elinkeino- ja yritysvaikutukset. Vaikutusten arviointia syvennetään asemakaavoituksen yhteydessä. Alueelle tullaan laatimaan lukuisia erillisiä kaavamutoksia vaiheittain pitkän ajanjakson kuluessa.

Kaavatalous

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota suunnitteluratkaisujen ja toteutuksen taloudellisuuteen. On hyvä varautua siihen, että alueelle asetettujen maankäytöllisten tavoitteiden toteuttaminen voi olla taloudellisesti hyvinkin haastavaa. Alueen asemakaavoituksen yhteydessä arvioidaan tarkemmin kaavoitettavien alueiden yhdyskuntataloudelliset vaikutukset.

Maaperä ja pohjarakentaminen

Alueella maaperä on pääosin silttiä ja hiekkaa, monin paikoin esiintyy kallioalueita sekä paikoin savikkoa. Alueen topografia on vaihtelevaa. Suunnitteluperiaatteiden yhteydessä tarkastellaan merkittävimmät pohjarakentamiseen liittyvät tekijät. Suunnitteluperiaatealueen rakentamisen tarkemmat pohjarakentamiseen liittyvät tekijät selvitetään tarkemman suunnittelun yhteydessä. Maaperän pilaantuneisuuden mahdollisuutta tullaan jatkosuunnittelussa arvioimaan tonttien ja alueiden käyttöhistorian perusteella. Tarvittaessa maaperän pilaantuneisuus tutkitaan ja arvioidaan kunnostustarve.

Yhdyskuntateknisen huollon verkostot sekä maanalaiset tilat

Alueella sijaitsee runsaasti erilaisia yhdyskuntateknisen huollon verkostoja. Merkittävimmät ovat vesihuolto ja kaukolämpöä palvelevat runkoverkostot sekä alueen pohjoisosassa sijaitseva 110kV ilmajohto. Lisäksi alueella sijaitsee metroa palvelevia rakenteita, muutamia maanalaisia tunneleita ja tiloja, näistä merkittävimmät ovat Vartiokylänlahti – Viikinmäki tunneliviemäri sekä Vuosaari – Pasila kaukolämpötunneli. Jatkosuunnittelussa otetaan huomioon yhdyskuntateknisten verkostot sekä maanalaiset tunnelit, tilat ja rakenteet sekä Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 alueelle esittämät tilavaraukset.

KUVALÄHTEITÄ

Valokuvat suunnittelualueelta Laura Virkki ja Maria Isotupa

s. 10, 11

Rista Simo SER, v. Vartiokylä, Vartioharju.

<https://hkm.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km0000ojj1>

<https://hkm.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km0000oj6r>

Möller, B. 1966, Helsinki, Vanha Porvoontie, Itäväylä.

<https://finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km0000m9n8>

s. 13 Borgsin viinanpolttimoon kuulunut kivirakennus (Pala historiaa katukuvassa). Kuva: Vantaan kaupungin museo/Jorma Uimonen

Illustraatiot Laura Virkki

s.1 Kansikuva

s.7 Kaupunkibulevardikollaasi

s.26 Aksonometriat

s. 27 Aksonometriat

s.28 Kaupunkibulevardikollaasi

s.32 Aksonometriat

s.41 Aksonometria

s. 33 Poikkileikkaus

Itäväylä (Mt 170) välillä Kehä I (mt 101) -Länsisalmi Kehittämisselvitys Helsinki, Vantaa 2002 / Tiehallinto



LÄHTEITÄ

Yleiskaava 2016 <https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/ajankohtaiset-suunnitelmat/yleiskaava-2016>

Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma, VISTRA osa II (2016): https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/aos_2016-2.pdf

Helsingin yleiskaava - Kaupunkibulevardien seudulliset vaikutukset: https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2015-5.pdf

Helsingin yleiskaava - selostus: https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2016-3.pdf

Itäisen bulevardikaupungin itäosan tutkielma 2021, arkkitehti yo Virkki Laura, Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

Vartiokylän bulevardi -tutkielma, arkkitehti Näveri Mikko. Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

Itis siti (Itiksen keskustan suunnittelukilpailun arvostelupöytäkirja):

https://www.safa.fi/wp-content/uploads/2019/03/arvostelupoytakirja_evaluationreport.pdf

Itä-Helsingin keskusta: <https://www.uuttahelsinkia.fi/fi/itakeskus-ja-vartiokyla/uudistukset>

Kallvikintien suunnitteluperiaatteet: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/f4/f46ec165c85166e11974265424ff3722961d70a9.pdf>

Kontulan kerrostaloalueen täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteet: https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatos/2020/Kymp_2020-09-22_Kylk_27_Pk/BAF954CF-917A-CB2B-95C5-74BA6C700000/Liite.pdf

Lampi, P., Vartio- ja Mellunkylän kiinteistöyhdistys ry. (2002). Toteutunut unelma – Vartiokylän ja Mellunkylän pientaloasumisen vaiheet. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Läntisen bulevardikaupungin kaupallinen selvitys: https://www.hel.fi/static/kanslia/uuttahelsinkia/lantinenbulevardi_kauppa.pdf

Länsi-Herttoniemen suunnitteluperiaatteet: https://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2019_kaava/1503_Lansi_Hertto_suunnitteluperiaatteet.pdf

Länsimäentien eteläpuolen asemakaavan muutos: <https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2011-009868/kslk-2013-17/>

Maankäytön suunnittelu ja maalämpö: https://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2020_kaava/5066_9_MaalampoSelvitys_Sweco_2019.pdf

Malmin keskustavisio:

<https://issuu.com/helsinkikymp/docs/malmin-keskustavisio-uudistumisen-polkuja>

https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatos/2021/Kymp_2021-06-01_Kylk_19_Pk/214A51B6-140D-C887-B8C3-797BAD100000/Liite.pdf

Mellunmäen ja Vesalan kerrostaloalueiden täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteet:

https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatos/2020/Kymp_2020-09-22_Kylk_27_Pk/BB3724B3-12A7-CE2A-8C85-744457100000/Liite.pdf

<https://www.uuttahelsinkia.fi/fi/uutiset/2020-11-12/mellunkylan-visiotyo-seka-kontulan-mellunmaen-ja-vesalan-suunnitteluperiaatteet>

Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet:

[https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Suojelualueet/Natura_2000_alueet/Mustavuoren_lehto_ja_Ostersundomin_lintu\(5975\)](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Suojelualueet/Natura_2000_alueet/Mustavuoren_lehto_ja_Ostersundomin_lintu(5975))

Puotilan kartano:

<http://helmi.hel.fi/kymp/maka/suunnitteluportaali/Selvityshaku/Documents/Puotilan%20kartano,%20Historiallinen%20selvitys%20ja%20puiston%20kehitt%C3%A4mistavoitteet.pdf#search=vartiokyl%C3%A4>

Stoan ja Puhoksen alueen suunnitteluperiaatteet: https://www.uuttahelsinkia.fi/sites/default/files/inline-attachments/2021-05/stoan_ja_puhoksen_alueen_suunnitteluperiaatteet.pdf

Tankovainion asemakaavan muutos:

<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/58/587fdb3725b30c397616e538ae197efac96a82f.pdf>

<https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2014-009968/khs-2015-22/>

Vartiokylänlahti:

<https://www.uuttahelsinkia.fi/fi/vuosaari/rakentaminen>

https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatos/2020/Kymp_2020-10-20_Kylk_30_Pk/C240CC14-254E-C59B-B94C-754F89500000/Liite.pdf

<https://kerrokantasi.hel.fi/vartiokylanlahti/kkN8V5bv1chs05wL9PX8LL4PSEK9R9JG?headless=false&lang=fi>

Vartiokylän peruspiiri: https://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/helsinki_alueittain_2005/701Vartiokyl%e4.pdf

Vartioharjun siirtolapuutarha:

<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/b6/b651cd10da078c3315ff3b606324ef54b8d02761.pdf>

Östersundom: https://www.uudenmaanliitto.fi/aluosuunnittelu/voimassa_olevat_maakuntakaavat/ostersundomin_maakuntakaava

Itäväylä (Mt 170) välillä Kehä I (mt 101) -Länsisalmi Kehittämisselvitys Helsinki, Vantaa 2002 / Tiehallinto

Lisäksi mm. noin 15 monialaisen työryhmän suunnittelukokousta v. 2021-22, keskusteluja eri asiantuntijoiden kanssa sekä skenaariopaja 17.6.2021



Helsinki