YLISKYLÄNLAHDEN ASEMAKAAVAN MUUTOS

49. LAAJASALO, YLISKYLÄNLAHTI

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS



Asemakaavan selostus

Päivätty 3.9.2024
Diaarinumero HEL 2019-004377
Hankenumero 4388_2
Asemakaavakartta nro 12834

Kaavaselostuksessa esitetään kaavaratkaisun keskeinen sisältö ja suunnittelun vaiheet. Selostusta täydennetään kaavaprosessin edetessä.

Asemakaavan muutos koskee:
Helsingin kaupungin
43. kaupunginosan (Herttoniemi)
katu- ja vesialueita
49. kaupunginosan (Laajasalo)
korttelin 49009 tonttia 2
korttelin 49012 tonttia 2
korttelin 49050 tonttia 2
katu-, puisto-, venesatama-, vesi- ja erityisalueita
(muodostuvat uudet korttelit 49457–49460)

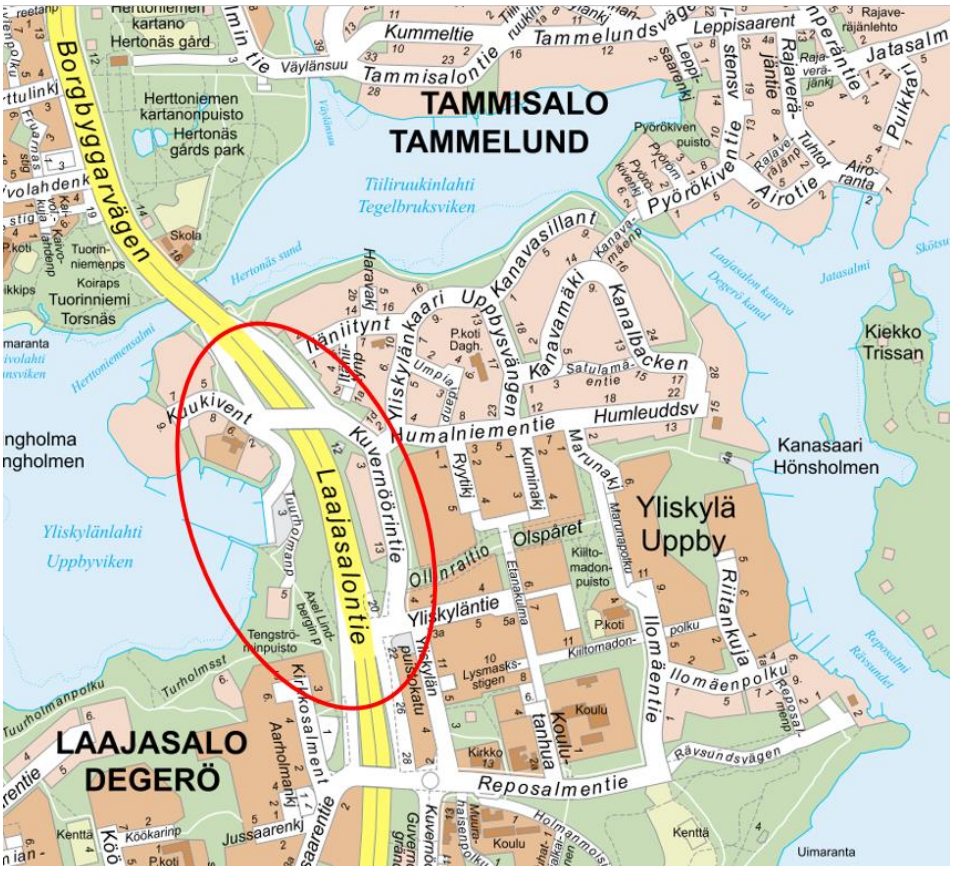
Kaavan nimi:
Yliskylänlahden asemakaavan muutos

Laatija:
Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu

Vireilletulosta ilmoittaminen: 7.5.2019
Kaupunkiympäristölautakunta: 10.9.2024
Nähtävilläolo (MRL 65 §): 24.9.–23.10.2024
Kaupunkiympäristölautakunta / Asemakaavoituspalvelu:
Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto
Voimaantulo:

Alueen sijainti:

Alue sijaitsee Laajasalossa Yliskylän pohjoisosassa Laajasalontien molemmin puolin.



Kuva: Suunnittelualueen sijainti.

Yhteyshenkilöt kaavan valmistelussa

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

Asemakaavoitus:
Tyko Saarikko, arkkitehti
Anu Kuutti, tiimipäällikkö

Kaavapiirtäminen:
Juha-Pekka Konttinen, suunnitteluavustaja

Liikenne- ja katusuunnittelu:
Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri
Taru Sihvonen, projektijohtaja
Tarmo Hyvärinen, projektinjohtaja

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu:
Sofia Kangas, maisema-arkkitehti
Anu Kiiskinen, tiimipäällikkö
Tuuli Ylikotila, luontoasiantuntija

Rakennussuojelu:
Sakari Mentu, arkkitehti

Nimistönsuunnittelu:
Johanna Lehtonen, nimistönsuunnittelija
Hanna Ikonen, suunnittelija

Teknistaloudelliset asiat:
Kaarina Laakso, tiimipäällikkö
Emmaleena Krankkala, projektipäällikkö
Anu Haahla, erityisasiantuntija
Karri Kyllästinen, erityisasiantuntija
Tomi Varjus, projektipäällikkö
Raila Hoivanen, diplomi-insinööri

Yleiskaavoitus:
Heikki Salmikivi, yksikön päällikkö

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit:
Jessina Haapamäki, kiinteistölakimies
Elina Kuikanmäki, johtava tonttiasiamies

Vuorovaikutus:
Anu Hämäläinen, vuorovaikutussuunnittelija (viestintäpalvelut)

Rakennusvalvontapalvelut:
Anne Vähätalo, arkkitehti

Ympäristöpalvelut:
Raimo Pakarinen

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut:
Laura Yrjänä, tiimipäällikkö

Muut Helsingin kaupungin toimialat

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala:
Carola Harju
Mia Kuokkanen
Panu Hatanpää

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala:
Ari Maunula, venesatamapäällikkö
Tapio Rossi, vesiliikennepäällikkö

Sosiaali- ja terveystoimiala:
Tapio Senne
Jaana Korpimies
Cecilia Tuomela

Kaupunginkanslia:
Kiyancicek Kati, projektinjohtaja
Mikko Ahola, projekti-insinööri

Muut viranomaistahot

Helen Oy:
Tero Korhonen
Mitja Huttunen
Mark Kämpe

Helen Sähköverkko Oy:
Risto Seppänen

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL):
Essi Kyllönen
Markus Nevalainen

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL):
Essi Kyllönen
Markus Nevalainen

Museovirasto:
Helena Taskinen
Piritta Häkälä

Hakijataho

Itäniityntie 1:n hakija

Kuvernöörintie 9:n hakija

Kuukiventie 6:n hakija

Hankesuunnittelu

Laajasalon opisto, tontinkäyttöluonnos, 2023, Futudesign

Laajasalon opisto, tontinkäyttöluonnos, asuntolan sijoittelu 2024, Futudesign

Yliskylänlahti, pysäköintilaitos, 2024, Inaro

Sisällysluettelo

Tiivistelmä 9
Asemakaavan kuvaus 10
Tavoitteet 10
Mitoitus 11
Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet 11
Liikenne 14
Palvelut 17
Esteettömyys 18
Maisema ja luonnonympäristö 18
Virkistys- ja viherverkosto 20
Ekologinen kestävyys 22
Suojelukohteet 22
Yhdyskuntatekninen huolto ja tulviin varautuminen 23
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen 26
Ympäristöhäiriöt 27
Pelastusturvallisuus 32
Nimistö 32
Vaikutukset ja tehtyjen selvitysten yhteenveto 33
Toteutus 41
Suunnittelun lähtökohdat 41
Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet 44

Liitteet

1 Seurantalomake
2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
3 Kuvat ja kartat
- Sijaintikartta
- Ilmakuva
- Asemakaavakartta (A4-koossa)
- Havainnekuva, Yliskylänlahti
- Ote Helsingin yleiskaavasta 2016
- Ote ajantasa-asemakaavasta
- Ote maakuntakaavasta
- Ote 2. vaihemaakuntakaavasta
- Maanomistuskartta
- Liikennesuunnitelma (piir.nro 7377)
- Yliskylän havainnekuva
- Kooste luontotiedoista
- Perspektiivi- ja ilmakuvat
- Johtokarttaliite, Energiahuolto ja tietoliikenne
- Johtokarttaliite, Vesihuolto
- Herttoniemen ja Laajasalon liikennetarkastelu (WSP, 31.5.2024)
- Yliskylänlahti, liikennemeluselvitys (Akukon Oy, 28.6.2024)
- Vaikutukset kaava-alueella sijaitsevien uhanalaisten lehtoalueiden säilymiseen ja kulumiseen (Helsingin kaupunki, 2024)
- Kooste veneilyn kehityskuvista Laajasalossa (Helsingin kaupunki, 2024)
- Helsingin Yliskylänlahden asemakaavamuutosalueen meriarkeologinen inventointi (Nordic Maritime Group Oy, 12.6.2020)
- Kuvaliite suojelukohteista
- Rakentamisennuste
- Väestöennuste

4 Viitesuunnitelmat
- Laajasalon opisto, tontinkäyttöluonnos (Futudesign, 16,2,2023, 29.7.2024)
- Laajasalon opisto, tontinkäyttöluonnos, asuntolan sijoittelu, 2.8.2024, Futudesign
- Yliskylänlahden pysäköintitalo, viitesuunnitelma (Inaro, 19.6.2024)

Luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista

- Vuorovaikutusraportti
- Yliskylänlahden kaavamuutosalueen kunnallistekninen yleissuunnitelma (Ramboll Oy, 28.6.2024)

- Yliskylänlahden ympäristötekniset lisätutkimukset (Ramboll Finland Oy, 13.6.2024)
- Yliskylänlahti, esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 5.7.2024)
- Laajasalon länsiosan metsäalueiden monimuotoisuuden arviointi. – Faunatican raportteja 58/2023 (Faunatica, Vanhatalo, A. & Nieminen, M. 2023)
- Laajasalon länsiosan virkistyskäyttöselvitys -pilotointi (Ramboll Finland Oy, 2023)
- Sedimenttitutkimusraportti, Yliskylänlahti, Helsinki (Vahanen, 13.10.2021)
- Ympäristötekninen tutkimusraportti, Yliskylänlahti, Helsinki (Vahanen, 24.2.2021)
- Laajasalon liikenteelliset tarkastelut –rapotti, (WSP, 13.3.2020)
- Laajasalontien (nro 31314) katu- ja rakennussuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 2020)
- Laajasalon pohjoisosan asemakaavan muutosalueen ideasuunnitelma (Komitea Oy) 23.5.2019)
- Laajasalon kaupallinen selvitys (WSP, 17.4.2019)
- Laajasalon kaava-alueet, yhdyskuntatekninen yleissuunnitelma ja rakentamisen vaiheistus (Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala, 08/2018)
- Laajasalontien yleissuunnitelma (Ramboll Finland Oy, Ramboll 31.8.2018)
- Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet (Ksv, A-os, Itä, 2015)
- Kartanopuistojen inventointi, arvoympäristökohdekortit 2015: Tullisaaren kartanopuisto Tullisaari.pdf (hel.fi)
- Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (Ksv, Y-os, 2014)

Tiivistelmä

Asemakaavan muutos koskee Laajasalontien pohjoisosaa sekä sen reuna-alueita, Yliskylän venesatamaa, Tengströminpuistoa ja Laajasalon opiston tonttia. Tavoitteena on uusien asuntojen rakentaminen ja pikaraitiotieverkoston jatkaminen, liike- ja palvelukeskuksen täydentäminen, liikkumismahdollisuuksien monipuolistaminen, kaupunkikuvan parantaminen sekä Laajasalontien moottorikadun jakaman kaupunginosa-alueen itä- ja länsipuolien yhdistäminen toisiinsa.

Asemakaavan muutos mahdollistaa Laajasalontien bulevardisoinnin jatkamisen sen pohjoisimmalle osuudelle sekä raitiotien rakentamisen tulevaisuudessa Yliskylästä Herttoniemen suuntaan. Muutoksen myötä raitiotien päätepysäkki voidaan lähitulevaisuudessa sijoittaa Yliskylänlahden kohdalle.

Uudet asuinkorttelit sijoittuvat tiiviisti kadun varrelle sekä nykyisen Tengströminpuiston ja venesataman alueelle. Kaavaratkaisu luo Laajasalontien varteen tiivistä ja vaihtelevan korkuista kaupunkikuvaa. Pitkien lamellirivien taitteita ja kerrosluvun vaihteluita on lisäksi korostettu vehreillä katuaukioilla sekä yksikerroksisilla rakennusosilla, joihin sijoittuu liiketilaa. Niiden kautta kortteleiden taakse jäävä puusto näkyy Laajasalontielle ja lisää sen vehreää ilmettä. Lisäksi avauksien kautta asuinpihat saavat lisää luonnonvaloa yksikerroksisen rakennusosan luodessa kuitenkin riittävän melukatveen.

Nykyinen Tuurholmanpolku muuttuu asuinkortteleita reunustavaksi vehreäksi pihakaduksi. Pihakadun länsipuolelle jäävä osa nykyisestä Tengströminpuistosta, lehtokuvioineen ja vanhoine rakennuksineen, säilyy viheralueena. Yleiseen virkistyskäyttöön tarkoitettu rakennettu rantavyöhyke ja aukiotilat sijoittuvat venelaitureiden yhteyteen ja liittyvät osaksi saarta kiertävää rantareittiä. Rantavyöhykkeen eteläosaan, joka avautuu kohti Tullisaarenpuistoa ja Herttoniemenrantaa, on osoitettu rakennusala esimerkiksi rantaravintolalle.

Kaavamuutoksen mukainen kerrosala on 100 840 k-m^2, joka vastaa noin 2 000 asukasta. Kerrosalan lisäys on 92 405 k-m^2. Uusi kerrosala sisältää 89 570 k-m^2 asuinkerrosalaa (josta 1 850 k-m^2 kivijalkaliiketilaa ja 2 400 k-m^2 päivittäistavarakaupan liiketilaa), 600 k-m^2 palveluita ranta-alueelle, sekä 2 110 k-m2 laajennuksen Laajasalon opistolle. Asuintontin tonttitehokkuus on keskimäärin 2,2.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelma (piir.nro 7377), jonka mukaan nykyinen moottoriväylämäinen Laajasalontie bulevardisoidaan ja liikkumismuotoja parannetaan kai-

kille käyttäjäryhmille. Nykyinen Laajasalontien ylittävä Kuukiventien silta puretaan ja siihen kytkeytyvä nykyinen liittymäjärjestely Laajasalontielle muutetaan kaikki kulkusuunnat mahdollistaviksi tasoristeyksiksi. Laajasalontien keskelle mahdollistetaan tilavaraus pikaraitiotielle sekä puuistutuksille. Ajoneuvoille varataan kaksi kaistaan molempiin suuntiin ja reunoille puuistutukset, pyöräbaana sekä jalkakäytävät

Kaavaratkaisu ja sen toteuttaminen liittyvät suoraan muihin siihen rajautuviin pohjoiseen Yliskylään valmistuneisiin asemakaavoihin, jotka kaikki perustuvat vuonna 2015 kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiin Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteisiin ja Helsingin yleiskaavaan (2016) sekä sen selvityksiin.

Helsingin kaupunki omistaa pääosan kaava-alueesta. Kaavamuutoksessa mukana olevat Laajasalon opisto sekä kaksi pientalotonttia tonttia ovat yksityisomistuksessa. Kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta ja siitä on neuvoteltu yksityisten maanomistajien kanssa.

Asemakaavan kuvaus

Tavoitteet

Kaavaratkaisun tavoitteena on mahdollistaa Kruunusiltoja pitkin kulkevan pikaraitiotien jatkuminen Laajasalon pohjoisosaan. Ratkaisu ottaa huomioon raitiotien jatkamisen edelleen Herttoniemeen yleiskaavan mukaisesti. Tavoitteena on myös liikkumismahdollisuuksien monipuolistaminen, asuntojen rakentaminen pikaraitiotien varteen kasvavan Helsingin tarpeisiin hyvien palvelujen ja joukkoliikenneyhteyksien läheisyyteen, kaupunkikuvan parantaminen, Laajasalontien moottorikadun jakaman kaupunginosa-alueen itä- ja länsipuolien yhdistäminen. Lisäksi tavoitteena on luoda edellytykset viihtyisälle, toiminnalliselle, terveelliselle ja turvalliselle ympäristölle sekä kehittää keskusta-aluetta, joka palvelee Yliskylän lisäksi Laajasaloa laajemminkin.

Kaupunginvaltuusto on 13.10.2021 hyväksynyt uuden Kasvun paikka - Helsingin kaupunkistrategian 2021–2025. Kaavaratkaisu edesauttaa kaupunkistrategian tavoitteiden toteutumista siten, että:

- Helsinkiä kehitetään raideliikenteen verkostokaupunkina. Täydennysrakentamista toteutetaan erityisesti raideliikenteen varrella ja asemien ympäristöissä
- Kaupunkirakennetta kehitetään kestävästi, ensisijaisesti uudistamalla ja täydentämällä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä huomioiden alueiden erityispiirteet.
- Huolehditaan asumisen hallintamuotojen ja asumisvaihtoehtojen monipuolisuudesta eri alueilla.

Sekä Helsingin ympäristöpolitiikka että ”Asumisen ja maankäytön toteutusohjelma” nostavat keskiöön yhdyskuntarakenteen tiivistämisen, raideverkkoon tukeutumisen sekä joukkoliikenneyhteyksien kehittämisen.

Mitoitus

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 15,4 ha. Tästä asuinkerrostalotonttien (AK) osuus on 4,4 ha, opetus- ja tutkimustoimintarakennusten korttelialue (YO-1) 0,7 ha, lähivirkistysalueet (VL/s ja VL) 2 ha, vesialue (W) 4,1 ha ja katualue 4,3 ha.

Keskimääräinen asuintonttien tonttitehokkuus on e=2,20.

Kaavaratkaisun myötä alueen rakennusoikeus kasvaa 92 405 k-m², josta 89 570 k-m² asuntokerrosalaa sisältäen 1 850 k-m^2 kivijalkaliiketilaa ja 2 400 k-m^2 päivittäistavarakaupan liiketilaa

Asukasmäärän lisäys on noin 2 000 henkilöä.

Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Nykyisin kaava-aluetta halkoo moottoritiemäinen Laajasalontie liittymäramppeineen, suojaviheralueineen ja korkeine kallioleikkauksineen ja pengerryksineen. Laajasalontien ja Yliskylänlahden välissä sijaitsevat Tengströminpuisto ja Yliskylän venesatama. Kaava-alueen vieressä on eri vuosikymmenillä rakennettuja pien- ja kerrostalokortteleita sekä Laajasalon opisto, joka kuuluu kaava-alueeseen. Kaava-alueella sijaitsee neljä suojeltua rakennusta: yksi sr-2 merkitty huvila sekä sr-3 merkitty pientalo sekä huvilan kaksi lisärakennusta.

Yliskylänlahti ja sitä ympäröivät rannat muodostavat selkeästi rajautuvan maisematilan. Kaava-alueeseen kuuluvan Yliskylänlahden pohjukan toisella puolella Tullisaaressa on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Tullisaarenpuisto ja Killingholma kuuluvat Museoviraston RKY 2009 -kohdeluetteloon merkinnällä ”Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus”.

Asuinkerrostalojen korttelialue (AK)

Kaava-alueen kaupunkirakenteessa korostetaan paikan erityislaatuisuutta. Vaikka Laajasalo on saari, merenrantarakentamista saaressa on uutta Kruunuvuorenrannan asuinaluetta lukuun ottamatta vähän. Yliskylänlahden kohdalla kaupunkibulevardin ja pienempien katujen rakenteessa otetaan erityisesti huomioon näky-

mät ja yhteydet meren ääreen. Samojen näkymäakselia korostetaan kaupunkibulevardin ilmettä pehmentävillä ja katua jaksottavilla kolmiomaisilla vehreillä katuaukioilla.

Bulevardisoinnin mukaisesti kerrostalokorttelit reunustavat Laajasalontietä ja niiden kuusi-kahdeksankerroksisina porrastuvat asuinrakennukset jatkavat eteläpuolisen lainvoimaisen asemakaavan massoittelun rytmiä. Pitkien lamellirivien taitteita ja kerrosluvun vaihteluita on lisäksi korostettu yksikerroksisilla rakennusosilla. Niiden kautta kortteleiden taakse jäävä oleva puusto näkyvät Laajasalontielle ja lisäävät kadulle vehreää ilmettä. Lisäksi aukkojen kautta asuinpihat saavat lisää luonnonvaloa yksikerroksisen rakennusosan luodessa kuitenkin riittävän melukatveen.

Yliskylänlahden kohdalla Laajasalontien länsipuoleisissa kortteleissa on kaksitoistakerroksiset lamellit, jotka taittuvat sisäänpäin korttelirakennetta halkovien kävelykatujen kohdalla. Niiden eteen muodostuu katuaukiomaiset tilat, joille on tarkoitus istuttaa suuria ja näyttäviä puita, jotka yhdessä muuta korttelirakennetta korkeampine rakennuksien kanssa rytmittävät Laajasalontien katubulevardia. Katualueelle muodostuu myös Laajasalontien pohjoisosissa leveämpiä osuuksia, joilla on vastaavaan tapaan tarkoitus lisätä katuvihreän määrää. Katuaukiot istutuksineen ja kadun koordinaatistosta poikkeavine rakennuksineen korostavat aukioilta rantavyöhykkeelle kulkevia reittejä, ja niiden kautta meri ja rantametsät näkyvät Laajasalontiellä liikkuville.

Laajasalontien ja Yliskylänlahden väliselle alueelle Vuohikivenkujan pohjoispuolelle sijoittuu kolme asuinkorttelia. Näistä eteläisimpään kortteliin (49457) sijoittuu suuri (2 400 k-m$^{2)}$ päivittäistavarakauppa sekä myös viereisiä asuinkortteleita palveleva pysäköintilaitos. Pysäköintilaitosta reunustavat asuinrakennukset sen kolmella puolella. Yhdessä maantasokerroksen poikkeavan julkisivukäsittelyn kanssa asuinrakennuksen pienentävät visuaalisesti pysäköintilaitoksen massaa. Korttelin piha-alueet sijoittuvat pysäköintilaitoksen katolle.

Kahdesta rakennettuun ranta-alueeseen rajautuvasta asuinkorttelista avautuu näkymiä länteen pistetalojen välitse kohti Yliskylänlahden hienoa merimaisemaa ja Tullisaaren puistoa. Lähes jokaisesta asunnosta on mahdollisuus avata merinäkymä. Rannan puolelle sijoittuu kuusikerroksiset pistetalot, jotka muodostavat polveilevan rakennusten sarjan, joka liittyy uuteen urbaanin rantavyöhykkeen.

Asuinkortteleiden maantasokerrokseen on osoitettu rakennettavaksi liiketiloja yhteensä 1 850 k-m^2, ja ne sijoittuvat keskeisille kohdille kaupunkirakenteessa, kuten joukkoliikenteen pysäkkien ja jalankulkureittien risteyskohtiin sekä rantavyöhykkeelle.

Alueen pysäköintiratkaisu vaihtelee tontin sijainnista ja tilanteesta riippuen. Tonteilla 49460/1 ja 49050/2 on kannenalainen pysäköinti. Tonteille 49009/5 ja 6 sekä 49038/ 7 ja 8 on maantasopysäköinti, joista osa autopaikoista sijaitsee autotalleissa tai autosuojassa rakennuksessa. Tontilla 49038/9 autopaikat sijoittuvat pysäköintilaitokseen, jonne ajetaan Kuvernöörinkadun kautta. Tonttien 49459/1 ja 2, 49458/1 ja 2, 49457/1 ja 49051/22 ja 23 autopaikat sijoittuvat korttelissa 49457 olevaan pysäköintilaitokseen.

Opetus- ja tutkimustoimintarakennusten korttelialue (YO-1)

1907 perustetun Laajasalon opiston opiskelijamäärä on lähes kaksinkertaistunut vuodesta 2007. Oppilaitoksen toiminnalle on tarvetta ja opiskelutiloja tarvitaan lisää. Tällä hetkellä opisto joutuu vuokraamaan opiskelutiloja kiinteistön ulkopuolelta.

Nykyinen kaksikerroksinen opiskelija-asuntorakennus on tarkoitus purkaa tontin eteläosasta ja rakentaa tilalle 1 450 k-m^2 kokoinen kaksikerroksinen laajempi rakennus uusille opetustiloille. Asemakaava mahdollistaa uuden 660 k-m^2 kokoisen kolmikerroksisen opiskelija-asuinrakennuksen rakentamisen Kuukiventien viereen. Ratkaisuja on tutkittu tontista tehtyyn tontinkäyttöluonnokseen.

Laajasalon opiston päärakennukselle on kaavassa merkitty suojelumerkintä sr-2, määräyksellä; ”Rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus. Suojelu koskee rakennuksen julkisivuja ja vesikattoa sekä sen julkisia sisätiloja. Rakennuksessa tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Rakennusta ei saa purkaa.”

Lähivirkistysalue (VL/s)

Kaava-alueen eteläosassa Yliskylänlahden rannalla sijaitseva nykyinen metsäinen rantavyöhyke on merkitty kaavassa lähivirkistysalueeksi. Alueella sijaitsevat uhanalaisiksi luontotyypeiksi luokitellut lehdot rantoineen säilyvät rakentamattomina alueina. Lehtojen väliin jäävä alue täydentää osaltaan Yliskylänlahden rantavyöhykkeen merellisiä palveluita, sillä huvila ja sen talousrakennukset on tarkoitettu ensisijaisesti julkiseen tai puolijulkiseen käyttöön. Tengströminpuisto liittyy saumattomasti osaksi Yliskylänlahden eteläpuoliseen, kohti Tullisaarta jatkuvaan rantavyöhykkeeseen.

Lähivirkistysalue (VL)

Laajasalontietä reunustavat viheralueet toimivat kaupunkibulevardin vehreinä julkisivuina, jotka osaltaan rytmittävät katutilaa. Näille alueille on myös mahdollista sijoittaa yhdyskuntateknisen huollon laitteita ja rakenteita. Kuvernöörintien taitteen pohjoispuolelle jää

nykyistä VL-aluetta, jonka läpi on mahdollista kulkea Itäniitynpolkua pitkin sekä ajaa viereiselle pientalotontille

Vesialue (W)

Kaava-alueeseen kuuluu nykyistä Yliskylänlahden vesialuetta.

Yliskylänlahdelle nykyisen pienvenesataman kohdalla on laituripaikkoja noin 100–200 veneelle riippuen laiturien mitoituksesta.

Liikenne

Lähtökohdat

Alueen liikenneratkaisu perustuu nykytilassa järjestelmään, jossa liikennemuodot on eroteltu voimakkaasti toisistaan. Nykyinen Laajasalontie on rakennettu maantiemäiseksi autoliikenteen kaduksi. Yhteyksiä on täydentänyt pohjois-eteläsuuntaisen liikenteen pääsuunnan osalta rinnakkaiskatuna toimiva Kuvernöörintie. Laajasalontien ainoa liittymä on toteutettu eritasoratkaisuna siten, että siltä on pohjoisen suuntaan rampit ja etelän kulkusuunta on järjestelty sivukatujen, kuten Kuvernöörintie, kautta. Suunnittelualueen kautta Yliskylänlahden rantaa seurailevat jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet toimivat tärkeinä yhteyksinä Laajasalon länsiosiin.

Jalankulku

Jalankulku on ohjattu Laajasalontien ulkopuolisille alueille lukuun ottamatta Kuukiventien ja Herttoniemen sillan välistä osuutta. Tengströminpuistossa on puistokäytäviä, jotka yhdistävät puiston Tullisaareen ja Yliskylän muihin viher- ja virkistysalueisiin.

Pyöräliikenne

Pyöräliikenne on jalankulun tavoin ohjattu Laajasalontien ulkopuolisille alueille väliaikaisia järjestelyjä lukuun ottamatta. Pääkulkusuunnan pyöräliikenne on ohjattu Kuvernöörintien varteen ja toisaalta Laajasalon länsiosiin Yliskylänlahden rannan suuntaiselle puistokäytävälle.

Julkinen liikenne

Julkinen liikenne perustuu metroliityntään Herttoniemen metroasemalle. Laajasalon aluetta palvelee useita eri osa-alueille kulkevaa liityntäbussia. Bussiliikenteen pääreittinä toimii Kuvernöörintie. Myös Kuukiventien sillan kautta kulkee linja pohjoisen Yliskylän alueelle. Liityntäbussilinjastoa täydentää Laajasaloa palveleva palvelulinja, yöbussi ja toistaiseksi Kruunuvuorenrannasta Kruununhakaan kulkeva lautta.

Autoliikenne

Laajasalontie on pääkatu, jonka nykyinen liikennemäärä on Yliskylänlahden kohdalla noin 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Herttoniemen sillalla noin 25 000. Laajasalontie on alueen ainoa autoliikennettä muuhun Helsingin katuverkkoon liittävä katu. Kuukiventien liittymässä autoliikennettä ohjautuu Laajasalontien sisäiseen katuverkkoon Kuukiventielle, Humalniementielle ja Kuvernöörintielle yhteensä noin 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kuvernöörintien aiemmin huomattava liikennemäärä on pienentynyt, kun Yliskyläntielle avattiin katuliittymä muutama vuosi sitten.

Laajasalontie sijaitsee tulvavaraumakorkeuden alapuolella Kuukiventien ja Kuvernöörintien kohdalla noin 200 m matkalla. Ilmeisesti tähän rakentamiskorkeuteen on aikoinaan päädytty siksi, että Laajasalontien yli saadaan tehdyksi silta ja rampit Herttoniemen suuntaan.

Kaavaehdotuksen valmisteluun liittyen alueelle on tehty Herttoniemen ja Laajasalon liikennetarkastelu (WSP 2024).

Selvityksen mukaan Herttoniemen ja Laajasalon katuverkon liikenteen välityskyvyn kannalta kriittisin risteys on Abraham Wetterin tien risteys Linnanrakentajantiellä. Seuraavaksi ruuhkautunein risteys on Laivalahdenkadun ja Linnanrakentajantien risteys ja sen jälkeen Itäväylän ja Linnanrakentajantien risteys. Risteysten autoliikenteen välityskyky on kuitenkin vielä riittävä jatkosuunnitteluun valituilla ratkaisuilla. Muiden Herttoniemen katuverkon risteysten toimivuus on tyydyttävä tai hyvä. Myös Laajasalontien risteyksissä välityskyky on riittävä, kun Linnanrakentajantien välityskyky varmistetaan esitetyillä ratkaisuilla: välityskyvyn kannalta vaikeimmat risteykset ovat Linnanrakentajantiellä.

Tuloksia tulkitessa on huomattava, että liikenne-ennustemalli on ainoastaan arvio tulevasta liikennetilanteesta. Ennustemalli ei osaa ottaa huomioon esimerkiksi sitä, että ruuhkautuneessa tilanteessa osa kuljettajista siirtää matkansa ruuhkatunnin ulkopuolelle. Myöskään etätyön lisääntymisen liikennemääriä alentava vaikutus ei välttämättä näy ennusteessa täydellä painolla. Autoilijoita voi siirtyä myös jonkin verran enemmän muihin kulkumuotoihin kuin ennustemalli osoittaa. Tosielämässä liikenteen toimivuus on siis todennäköisesti parempi kuin liikennemallitarkasteluissa.

Yliskylänlahden kaava-alueen risteysten välityskyky on riittävä, eivätkä risteykset tai ratikan lisäpysäkki heikennä merkittävällä tavalla Laajasalontien kokonaisvälityskykyä.

Yliskylän ratikan jatkaminen Yliskylänlahden uudelle pysäkille on tarkastelun perusteella liikenteknisesti perusteltua. Lisäpysäkki palvelee Yliskylänlahden uutta maankäyttöä ja voi vähentää autoliikenteen tai auton hankinnan houkuttelevuutta varsinkin, jos se

on käytössä jo alueen valmistumisen yhteydessä. Lisäksi ratikan jatke ja lisäpysäkki vähentävät metron kuormitusta kuormittuneella välillä Rautatieasema–Herttoniemi.

Ratikan jatke aikaistaa ratikan toteuttamiskustannuksia, mutta toisaalta säästöä saadaan tulvaisuudessa, kun vastaava osuus jouduttaisiin rakentamaan suunnitellun Herttoniemeen jatkuvan ratikkahankkeen yhteydessä. Jatkeen toteuttaminen samassa yhteydessä muun kadunrakentamisen yhteydessä on todennäköisesti edullisempaa kuin raitiotien toteuttaminen myöhemmin erillisenä hankkeena.

Kaavaratkaisu

Jalankulku

Jalankulku mahdollistetaan nykyisten kattavien yhteyksien lisäksi myös Laajasalontien varressa koko matkalla. Kävellen kulkemalla lähialueen kehittyvät palvelut, virkistysalueet ja joukkoliikenne tulevat huomattavan paljon paremmin saavutettaviksi, kun Laajasalontien estevaikutus poistuu. Yliskylänlahden ranta-alue toteutetaan erityisen houkuttelevaksi ja saavutettavaksi kävellen. Kävelyn houkuttelevuus kulkumuotona paranee.

Pihakatu

Tuurholmanpolku muuttuu osittain pihakaduksi. Ratkaisulla on mahdollistettu jatkuva katuyhteys kortteleiden vieritse, mutta sillä pystytään myös vähentämään huomattavasti tarpeetonta ajoa. Lisäksi pihakatu mahdollistaa tavalliseen katualueeseen verrattuna enemmän viheristutuksia osuuksille, jotka reunustavat Tengströminpuiston pohjoista lehtoaluetta.

Pyöräliikenne

Pyöräliikenteelle muodostuu pääkulkusuuntaan Laajasalontien suunaisesti korkealaatuinen ja tasainen yhteys Laajasalontien uuden baanayhteyden myötä. Pyöräliikenteen houkuttelevuus kulkumuotona paranee.

Julkinen liikenne

Julkinen liikenne perustuu nykyisen metroliitynnän lisäksi myös raitiotiehen. Raitioliikenne kytkeytyy etelään Kruunusillat-raiteeseen. Kaavaratkaisu mahdollistaa myös raiteen jatkamisen Laajasalon kauppakeskuksen kohdalta pohjoisen Kuukiventien kohdalle ja edelleen Herttoniemen suuntaan. Tarvittaessa rakenteilla olevan raitiontien jatke tälle kaava-alueelle voidaan toteuttaa heti Laajasalontien asemakaavan toteuttamiseen liittyvien muutosten yhteydessä. Kuukiventien kohdalle muodostuu suunnittelualuetta ja sen lähistöä palveleva pysäkkikeskittymä, jossa kaikki joukkoliikenne pysähtyy ja joka mahdollistaa hyvän palvelutason.

Autoliikenne

Autoliikenteen yhteyksien kannalta suurin muutos liittyy Laajasalontien, Kuukiventien ja Humalniementien risteysjärjestelyihin. Tasauksia nostetaan siten, että kaikki kadut sijaitsevat tulvavaraumakorkeuden yläpuolella. Kuukiventien eritasojärjestely muutetaan tasoliittymiksi. Jatkossa Kuukiventien ja Humalniementien suuntiin autoliikennettä palvelee kaksi liittymää, joiden väliin sijoittuu mm. raitiotiepysäkki. Laajasalontien tasauksen nostaminen tällä kohdalla mahdollistaa esteettömän kulkuympäristön ja ympärillä olevan rakennetun ympäristön liittymisen luontevasti toimivaksi kokonaisuudeksi. Aiempien asemakaavamuutosten mukaisesti Kuvernöörintie ei ole jatkossa autoliikenteelle läpiajettava katu ja toisaalta Humalniementiehen kytkeytyviltä alueilta on mahdollista ajaa Laajasalontien eteläosiin myös Ilomäentien kautta uuden Laajasalontien yhteyden lisäksi.

Palvelut

Lähtökohdat

Kaava-alueella sijaitsee Yliskylän venesatama, missä toimii Yliskylän venekerho ry. Alueella on veneiden talvisäilytyspaikka.

Kaava-alueeseen kuuluu Laajasalon opisto, jolla on tarvetta laajentaa opetustilojaan.

Yliskylänlahden pohjukassa Tuurholmantie 5:ssä sijaitsee Vaaleanpunainen huvila, missä toimii Laajasalon huvilateatteri.

Kaava-alueen eteläpuolella on monipuoliset palvelut. Kauppakeskuksessa on liiketilaa 8 400 k-m^2. Päivittäistavarakauppojen lisäksi paikalliskeskuksessa on mm. apteekki, parturi-kampaamoja, optikko, kukkakauppa, Alko, ravintoloita, kuntoilukeskus, suutari, pesula ja autokoulu. Lisäksi paikalliskeskukseen sijoittuvat kirjasto ja nuorisotalo. Lähivuosina kauppakeskuksen ja Laajasalontien viereen rakentuvien asuinkerrostalojen maantasokerrokseen tulee uusia liiketiloja.

Huolto- ja polttoaineen jakeluaseman sijaitsee Laajasalontien varrella kaava-alueen eteläpuolella. Jakeluaseman sijainti tulee siirtymään Yliskyläntien toiselle puolelle.

Reposalmentien varrella sijaitsevat Laajasalon terveysasema, kirkko ja peruskoulurakennukset (pää- ja sivukoulu).

Kaavaratkaisu

Asemakaavassa on osoitettu liiketiloja Laajasalontien varrelle yhteensä 4 250 k-m^2.

Meren rannalle on osoitettu venesatama sekä liiketiloja yhteensä 600 k-m^2, mitkä mahdollistavat esimerkiksi kahvila- ja ravintola-palveluita ranta-alueelle rantareitin varrelle.

Laajasalon opiston tontille on osoitettu täydennysrakentamista 2 110 k-m^2.

Lisäksi alueelle on tehty kaupallinen selvitys osana laajempaa Yliskylän aluetta. Liiketilojen sijainnissa on huomioitu pysäkkien ja vieraspysäköinnin sijainnit sekä luontevat jalankulkuyhteydet.

Esteettömyys

Asemakaava-alueella tulee keskeisen sijainnin ja joukkoliikenteen pysäkkien vuoksi kiinnittää erityistä huomiota julkisten esteettömien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien järjestämiseen. Laajasalontie on esteettömyyden erikoistason aluetta ja muu alue esteettömyyden perustasoa. Laajasalontielle sijoittuu raitiotiepysäkki sekä bussipysäkkejä.

Uudet liikenne- ja katujärjestelyt sisältävät Kuukiventien ja kuvernöörintien välisen sillan purkamisen takia merkittäviä katujen tasausten muutoksia. Muutosten jälkeen kadut ovat kaava-alueella pituuskaltevuuksiltaan nykyistä tasaisempia. Tämä parantaa edellytyksiä esteettömän ympäristön toteuttamiseen.

Maisema ja luonnonympäristö

Lähtökohdat

Yliskylänlahti ja sitä ympäröivät rannat muodostavat selkeästi rajautuvan maisematilan. Yliskylänlahden alueelle ovat tyypillisiä matalat ruovikkoiset rannat sekä metsäiset rinteet, jotka laskevat kohti Yliskylänlahtea. Rantaviiva on luonnonmukainen lukuun ottamatta venesatamaa, jonka kohdalla rantaviivaa on muutettu merentäytöillä. Lahden itärannalta avautuu Killingholmansalmen kautta näkymiä kohti Tullisaarenselkää ja Kulosaarta.

Kaava-alueen metsät ovat tuoreita kangasmetsiä, lehtomaisia kangasmetsiä ja lehtoja, Laajasalontien varressa kasvaa myös kuivahkoja kangasmetsiä. Yliskylänlahden kaakkois- ja eteläpuolella sijaitsevat metsäalueet sekä Killingholman saari muodostavat yhdessä pohjoisimman osan arvokkaasta metsäkohteesta (Laajasalo Stansvik-Tullisaari), joka jatkuu Yliskylänlahdelta aina Tahvonlahdenniemen eteläkärkeen asti. Näissä metsäkohteissa on myös lahokaviosammalen elinympäristöjä, joista Tengströminpuiston alueella sijaitseva kuvio on luokiteltu laadultaan melko vähämerkityksiseksi (Laajasalon alueen lahokaviosammalselvitys 2021).

Helsingin uhanalaisten luontotyyppien inventoinneissa 2017–2020 Yliskylänlahden kaakkoisessa pohjukassa sijaitseva erittäin uhanalaisiin luontotyyppeihin kuuluva tuore runsasravinteinen lehto luokiteltiin edustavuudeltaan kohtalaiseksi. Tengströminpuiston huvilan ja venesatama-alueen välissä kasvava tuore keskiravinteinen lehto taas kuuluu uhanalaisuusluokaltaan vaarantuneisiin luontotyyppeihin, mutta on edustavuudeltaan heikko ja erityisesti venesataman vieressä myös voimakkaasti kulunut.

Yliskylänlahti on suojainen ja pienestä koostaan huolimatta varsin merkittävä kosteikkolinnustolle. Lahti on nykyistä venesatama-aluetta lukuun ottamatta luokiteltu arvoluokan 2 linnustokohteeksi. Yliskylänlahden rantavyöhyke pienvenesatamineen ja tervalepikkoineen on osa Laajasalon luoteisosassa sijaitsevaa arvokasta lepakkoaluetta (arvoluokka A). Vuonna 2014 tehdyn lepakkoselvityksen mukaan viiksisiippalajien erityisesti suosimat saalistusalueet ovat Yliskylänlahden kaakkois- ja osin eteläpuolisissa rantametsissä. Kaava-alueen pohjoisosassa Laajasalonsillan ympäristö taas tarjoaa ruokailualueita muun muassa vesisiipoille (Tiiliruukinlahden ja Porolahden lepakkoalue, arvoluokka B).

Laajasalontielle johtavien ramppien luiskat ovat osin nurmipeitteisiä, osin niillä kasvaa pensaita ja puustoa. Yliskyläntien liittymän kohdalla osa Laajasalontietä reunustaneesta puustosta on kaadettu ja kalliota louhittu voimassa olevan asemakaavan mukaista puiston ja liikennealueen rajaa noudatellen. Myös aivan kaava-alueen eteläisimmässä osassa entisen Reposalmentielle johtaneen rampin ympäristössä aluetta on jo muutettu eritasoliittymän poiston yhteydessä vastaamaan voimassa olevan asemakaavan mukaista tilannetta. Laajasalontien kallioleikkauksien liuskeissa Herttoniemensalmen eteläpuolella on neljässä kohdassa pystysuoria kalkkikivikerroksia, jotka on luokiteltu geologiselta arvoltaan suuriksi. Kalkkikivikerroksien osuus kohteesta on kuitenkin hyvin pieni, ja siksi tien molemmin puolin sijaitsevat vulkaaniset kvartsi-maasälpäliuskeet on kokonaisuutena luokiteltu geologiselta arvoltaan vain kohtalaiseksi.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisun ja alueen täydennysrakentamisen myötä nykyinen Laajasalontien varren esikaupunkiympäristö muuttuu kerrostalokortteleiden reunustamaksi kaupunkibulevardiksi. Korttelien lomasta avautuvat näkymät luovat visuaalisen yhteyden Laajasalontien ja Yliskylänlahden välille ja tuovat siten merellisyyden nykyistä keskeisemmäksi ja helpommin havaittavaksi osaksi Laajasalon keskusta.

Laajasalontien varressa maisema muuttuu, kun metsää kaadetaan ja kallioita louhitaan rakentamisen vuoksi. Nykyisen venesatama-alueen kohdalla tehdään täyttöjä, jotka muuttavat alueen rakennettua rantaviivaa nykyistä polveilevammaksi.

Kaavaratkaisu mahdollistaa uuden laiturin rakentamisen vaaleanpunaisen huvilan edustalle paikalle, jossa se on ollut jo Laajasalon huvilakauden aikana. Muuten uusia kortteleita reunustavan rantakadun länsipuolella ja venesatama-alueen eteläpuolella sijaitsevat nykyiset rantaruovikot, metsät luonnonmukainen rantaviiva säilyvät rakentamattomina. Uhanalaisiksi luontotyypeiksi luokitellut lehdot, arvokkaimmat METSO I -luokkaan kuuluvat metsät sekä suurin osa kaava-alueella sijaitsevista lahokaviosammaleen elinympäristöistä on rajattu rakentamisen ulkopuolelle. Lintujen pesintään sopivat ruovikkokasvustot ja muun muassa viiksisiippojen ja pohjanlepakoiden suosima rantametsikkö säilyvät. Laajasaloa kiertävä rantareitti kulkee kaavaratkaisussa nykyisiä puistokäytäviä, uutta pihakatua ja rakennettua rantavyöhykettä pitkin, mikä ohjaa virkistyskäyttöä pois herkimmiltä ja luontoarvoiltaan arvokkaimmilta ranta-alueilta.

Uusien asuinkerrosalojen väliin ryhmittyvien pihojen, katuvihreän ja muiden rakennettujen viheralueiden sijoittelulla sekä katuympäristön riittävällä mitoituksella tuetaan puustoisten yhteyksien säilymistä sekä mahdollistaan kerroksellisen ja monimuotoisen kasvillisuuden istuttaminen rakennettaville viheralueille ja katuympäristöön. Asukaspysäköinti on toteutettu mahdollisuuksien mukaan keskitettynä pysäköintiratkaisuna, jolloin pihat ovat enimmäkseen maavaraisia ja niille voidaan istuttaa myös isoja puita.

Virkistys- ja viherverkosto

Lähtökohdat

Yliskylänlahden itäpuolella sijaitseva Tengströminpuisto on metsäistä virkistysaluetta, jonka pohjois-eteläsuuntaiset ulkoilureitit yhdistävät alueen polut ja muut virkistysreitit osaksi koko saarta kiertävää rantareittiä. Voimassa olevassa asemakaavassa rantareitti jatkuu myös lahden pohjoispuolelle, mutta käytännössä tätä reittiosuutta ei ole toteutettu, vaikka rantavyöhyke on kaupungin omistuksessa.

Laajasalon länsiosan virkistyskäyttöselvityksen (2023) paikkatietotarkasteluissa Tengströminpuiston metsiin kohdistuu käyttöpainetta erityisesti Yliskylän kerrostaloalueiden suunnalta idästä ja kaakosta. Käytännössä Laajasalontien aiheuttama estevaikutus, virkistysreittiverkoston katkokset ja puutteet sekä Laajasalontien varressa myös tieliikenteen melu ovat kuitenkin rajoittaneet puiston virkistyskäyttömahdollisuuksia. Tengströminpuiston eteläpäässä tieliikennemelu on kuitenkin vähäistä pinnanmuotojen suojaavan vaikutuksen vuoksi.

Metsä- ja puustoisen verkoston (2019) nykytilannetta kuvaavassa kartassa kaava-alueen metsät ja metsiköt muodostavat yhdessä Tullisaaren ja Tuorinniemenpuiston metsien, puustoisten puistojen, niukkapuustoisten tukialueiden sekä Kuukiventien ympäristön

puustoisen tukialueen kanssa Yliskylänlahtea kiertävän alueellisen yhteyden. Tämä yhteys liittää muun muassa itäisen Herttoniemen rantojen metsät ja metsiköt Tullisaaren ja Kruunuvuorenrannan ydinmetsiin. Verkoston tulevaa tilaa kuvaavassa kartassa Yliskylänlahden itäpuoli on merkitty vuoden 2016 yleiskaavaan viitaten maankäytön muutosalueeksi, joka saattaa pirstoutua tai katketa tulevien maankäytön muutosten myötä. Metsäalue kapenee jo nyt venesataman kohdalla noin 30 metrin levyiseksi. Tullisaaren ja Tuorinniemenpuiston avoimet alueet kuuluvat Helsingin niittyverkoston (2021) arvoalueisiin.

Kaavaratkaisu

Laajasalontien ympäristön virkistysreittiverkosto muuttuu nykyistä kattavammaksi ja yhtenäisemmäksi uusien jalkakäytävien, pyöräteiden ja kävelykatujen myötä. Yliskylänlahden alueen virkistysreittien luonne vaihtelee nykyisistä metsäisistä ulkoilureiteistä ja poluista urbaaniin rakennettuun rantaan ja asuinkorttelien välissä kulkeviksi kävelykaduiksi.

Laajasalontiehen nähden poikittaiset kävely-yhteydet Yliskylänlahden ja Yliskylän itäisten osien välillä paranevat kaupunkibulevardisoinnin myötä ja eritasoliittymien poistuessa. Yliskylänlahden rantavyöhykettä on mahdollista kehittää laadukkaana julkisena ulkotilana, jossa voidaan tarjota myös sellaisia merellisiä virkistyspalveluita, joita Yliskylän alueella ei tällä hetkellä ole. Yleiseen virkistyskäyttöön tarkoitettu rakennettu rantavyöhyke ja aukiotilat sijoittuvat venelaitureiden yhteyteen ja liittyvät osaksi saarta kiertävää rantareittiä. Venepaikkojen määrää on mahdollista kasvattaa nykyisistä. Myös uhanalaisten lehtojen väliin jäävällä alueella on mahdollista tarjota merellisiä palveluita, sillä huvila ja sen talousrakennukset on tarkoitettu ensisijaisesti julkiseen tai puolijulkiseen käyttöön. Viherverkostoa täydentävät myös kerrostalokortteleiden piha-alueet, joista avautuu näkymiä kohti Yliskylänlahtea.

Kaavaratkaisun myötä metsä- ja puustoisen verkoston yhteyksien laatu heikkenee, kun metsien ja puiden määrä kaava-alueella vähenee ja yhteyksistä tulee kapeampia ja katkonaisempia. Metsäisten ja puustoisten ympäristöjen pinta-alan vähenemisen vaikutusta verkostoon voidaan kuitenkin lieventää kaavaratkaisussa esitetyllä tavalla kehittämällä erillisten metsä- ja puustoisten ympäristöjen kytkeytyneisyyttä, jolloin lajit pääsevät siirtymään samanlaisten elinympäristöjen välillä. Verkoston tueksi kehitetään esimerkiksi erilaisia rakennetun ympäristön puustoisia osia, kuten puistoja, puurivejä ja pihoja.

Ekologinen kestävyys

Lähtökohdat

Nykyinen moottorikatu tukee autoilua eikä palvele muita liikennemuotoja kuten kävelyä ja pyöräilyä. Kaava-alue on osa Laajasalon viher- ja virkistysverkostoa, ja siellä on monia arvokkaita luontokohteita.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisu mahdollistaa uusien asuntojen rakentamisen pikaraitiotien ja olemassa olevien monipuolisten palveluiden läheisyyteen. Uudet reitit monipuolistavat alueen liikkumismahdollisuuksia, ja kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle muodostuu nykyistä paremmat edellytykset. Kaavaratkaisu mahdollistaa viihtyisän ja turvallisen jalankulkuympäristön sekä sujuvat yhteydet ympäröiville laajemmille virkistysalueille. Kaavaratkaisu mahdollistaa kaava-alueen arvokkaimpien luontoalueiden säilyttämisen ja metsä- ja puustoista verkostoa tukevien puuistutusten toteuttamisen katualueille ja uuden korttelirakenteen lomaan.

Hulevesiä tulee viivyttää tontilla ja johtaa maanvaraiselle pihan osalle. Helsingin rakennusjärjestyksen mukaisesti läpäisemättömiä pintamateriaaleja tulee välttää.

Suojelukohteet

Lähtökohdat

Yksityisellä tontilla osoitteessa Itäniityntie 1 sijaitseva komea mänty on rauhoitettu luonnonmuistomerkkinä.

Yliskylänlanden rannalla Tengströminpuistossa Tuurholmanpolun varrella on niin sanottu vaaleanpunainen huvila, jossa toimii kesäisin Kylämetsä ry:n kesäteatteri. Huvila oli purku-uhan alla, mutta kaupunki suostui vuokraamaan huvilan kesäteatterin käyttöön. Rakennukset on merkitty lainvoimaisessa kaavassa suojelumerkinnöillä s-2 (päärakennus) ja sr-3 (lisärakennukset) ja niille on merkitty pihapiiri. Rakennuksista on pidetty vuonna 2018 katselmus yhdessä rakennusvalvonnan kanssa.

Arkkitehti Jorma Järven vuonna 1953 suunnittelema Laajasalon Kristillisen kansanopiston päärakennus on edustavaa sodanjälkeistä arkkitehtuuria ja on rakennustyyppinsä tärkeimpiä esimerkkejä. Rakennus näyttäytyy maamerkkirakennuksena ympäristössään.

Kaavaratkaisu

Luonnonmuistomerkkinä rauhoitettu mänty säilyy ja sille on osoitettu kaavassa suojelumerkintä.

Rannassa sijaitseva Huvilarakennus lisärakennuksineen ja pihapiireineen säilyy ja rakennuksien suojelumerkinnät pysyvät ennallaan.

Laajasalon opiston päärakennukselle on kaavassa merkitty suojelumerkintä sr-2, määräyksellä; ”Rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus. Suojelu koskee rakennuksen julkisivuja ja vesikattoa sekä sen julkisia sisätiloja. Rakennuksessa tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Rakennusta ei saa purkaa.”

Yhdyskuntatekninen huolto ja tulviin varautuminen

Lähtökohdat

Kaava-alue on yhdyskuntateknisen huollon verkostojen piirissä lukuun ottamatta Laajasalontien länsipuolta, josta verkostot osin puuttuvat. Alueella sijaitsevat runkoyhteydet ovat merkittäviä, sillä ne palvelevat Laajasaloa ja Santahaminaa ja osin lähisaaria.

Kaava-alueella sijaitsee nykytilassa jätevesi- ja kaukolämpöpumppaamot lähellä Laajasalontien ja Kuvernöörintien risteystä. Kaava-alueella sijaitsee lisäksi sähkön puistomuuntamo Kuukiventien pohjoispuolella.

Kaava-alueen pintavalunta ja hulevedet ohjautuvat nykytilassa maastonmuotoja, Laajasalontietä vierustavia maastopainanteita ja ojia sekä hulevesiviemäriverkostoa pitkin mereen. Nykyisen venesataman pohjoispuolella sijaitsee Yliskylänlahteen laskeva avouoma, johon päätyy vesiä Laajasalontieltä ja sen ympäristöstä pintavaluntana sekä Laajasalontien alittavasta 1 000 mm hulevesirummusta. Hulevesirumpuun ja sitä kautta avouomaan kulkeutuu jonkin verran hulevesiä myös asemakaava-alueen ulkopuolelta hulevesiviemäreitä pitkin. Nykyisen venesataman alueella sekä Laajasalontien länsipuoleisella metsäalueella pintavalunta ohjautuu Yliskylänlahteen maastonmuotoja pitkin.

Kaava-alueen pintavalunnan virtausreitit eivät juuri eroa tavanomaisen sateen ja tulvatilanteen välillä. Kaava-alue sijaitsee osin merivesitulva-alueella.

Kaavaratkaisu

Kortteleiden rakentamisen ja Laajasalontien uudelleen järjestämisen tieltä joudutaan purkamaan ja uudelleen rakentamaan merkittäviä runkoyhteyksiä sekä toteuttamaan kunnallistekniikkaa lisääntyviä maankäyttötoimintoja varten. Kaupunki on teettänyt kaava-alueelle kunnallisteknisen yleissuunnitelman, jossa on tarkasteltu tarvittavat kunnallistekniikan johtosiirrot, uuden kunnallistekniikan rakentamistarpeet, alustavat katujen yleistasaukset sekä

hulevesien hallinnan ja johtamisen periaatteet (Ramboll, 28.6.2024). Tarvittavat yhdyskuntateknisen huollon johtojärjestelyt on osoitettu kaavan liitekartoilla. Kaavakartalla on esitetty yhdyskuntateknisen huollon järjestelyjen edellyttämät johtokujat ja et-merkinnät.

Kortteliin 49038 sekä Kuukiventien eteläpuoleiselle VL-alueelle on osoitettu johtokujat, jotta nykyiset kaavamuutosalueen ulkopuoleiset korttelin 49038 kiinteistöt sekä VL-alueen länsipuoleinen kiinteistö voidaan jatkossakin liittää vesijohto- ja viemäriverkostoihin nykyisistä vesihuollon liitospisteistään. Kuukiventien eteläpuoleisen VL-alueen viereisen tontin viemäriliitokset esitetään toteutettavaksi nykyisistä liitoskoroistaan viettoviemäreinä Tengströminrannan katualueelle rakennettaviin viemäriverkostoihin. Tämä aiheuttaa nykyisistä tontin viemäriliitoskoroista ja tulevasta maanpinnan tasauksen nostosta johtuen syvät vesihuoltokaivannot. Viemärivesien johtaminen Tengströminrannan viemäriverkostoihin on mahdollista toteuttaa myös pumppaamalla, jolloin vesihuoltokaivantojen syvyyttä voidaan madaltaa. Tällöin tulee kuitenkin sopia pumppaamoiden vastuutahosta ja ylläpidosta.

Kuvernöörintien ja Laajasalontien risteyksen läheisyydessä sijaitseva nykyinen jätevesipumppaamo poistuu käytöstä sen jäädessä kaavan mukaisen rakentamisen alle. Jätevedet johdetaan jatkossa kahdelle uudelle jätevesipumppaamolle. Uusille jätevesipumppaamoille on osoitettu asemakaavassa et-merkinnät Itäniitynpolun viereiselle VL-alueelle sekä Tengströminrannan länsipuolelle.

Nykyinen kaukolämpöpumppaamo Kuvernöörintien ja Laajasalontien risteyksen läheisyydessä jää kaavassa osoitetun Kuvernöörintien uuden katulinjauksen alle. Nykyinen kaukolämpöpumppaamo poistetaan käytöstä ja uudelle kaukolämpöpumppaamolle on osoitettu et-merkintä kaava-alueen pohjoiselle VL-alueelle Laajasalontien itäpuolelle.

Kaavassa on osoitettu et-merkintä myös Kuukiventien pohjoispuolella sijaitsevalle nykyiselle sähkömuuntamolle. Helen Sähköverkko Oy:n mukaan kaavaratkaisu edellyttää lisäksi kahden uuden sähkömuuntamon rakentamista kaava-alueelle. Kaavassa on varauduttu muuntamojen sijoittamiseen kortteleihin kaavamääräyksellä. Kaavassa on lisäksi osoitettu et-merkintä raitiotien sähkönsyöttöasemalle kaava-alueen pohjoisosaan Laajasalontien länsipuoleiselle VL-alueelle.

Kaava-alueen hulevedet ohjataan jatkossa mereen painanteita, maastonmuotoja ja hulevesiviemäriverkostoa pitkin. Nykyinen avouoma venesataman pohjoispuolella jää kaavassa osoitetun Tengströminrannan katualueen alle ja korvataan hulevesiviemärillä. Itäniitynpolkua ympäröivälle VL-alueelle esitetään jäteve-

sipumppaamon viereen hulevesipumppaamoa, sillä alueen maanpinnan tasausmuutosten vuoksi osaa hulevesistä ei voida johtaa jatkossa painovoimaisesti Kuvernöörintien suunniteltuun hulevesiviemäriin. Hulevesipumppaamon rakentaminen on mahdollistettu Itäniitynpolkua ympäröivälle VL-alueelle samalla et-merkinnällä kuin jätevesipumppaamon. Itäniitynpolun jätevesi- ja hulevesipumppaamoiden rakentaminen edellyttää mahdollisesti tukimuurin rakentamista alueen tulevien maanpinnan korkoerojen vuoksi.

Itäniitynpolun hulevesipumppaamo saattaa olla korvattavissa hulevesien johtamisella viettoviemärissä kaava-alueen ulkopuolelle pohjoiseen kohti Tiiliruukinlahtea. Tämä edellyttää uuden hulevesiviemärin rakentamista kaava-alueen ulkopuolelle. Uusi hulevesiviemäri tulisi mahdollisesti toteuttaa tulvamitoitettuna. Hulevesipumppaamon korvaavan vaihtoehdon toteutuskelpoisuuden selvittäminen edellyttää tarkempaa jatkosuunnittelua.

Hulevesien hallinta painottuu kaava-alueella laadulliseen hallintaan, sillä alue sijaitsee meren rannalla, jolloin vesien viivyttäminen ei korostu samaan tapaan kuin valuma-alueiden yläjuoksulla. Laajasalontien viherkaistoille suositellaan biosuodatuspainanteita ja pihakaduille sekä katuaukioille viheraiheita hulevesien laadun parantamiseksi. Laajasalontien biosuodatuspainanteiden jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa, tullaanko Laajasalontietä suolaamaan talvisin. Katujen suolaamisella on vaikutusta biosuodatuksen toteutettavuuteen.

Kaava-alueen tulvareitteinä toimivat jatkossa katualueet. Itäniitynpolun läheisyyteen suunniteltu uusi hulevesipumppaamo esitetään toteutettavaksi tulvamitoitettuna, sillä pumppaamolle johdettaville hulevesille ei muodostu maanpäällistä tulvareittiä mereen.

Merivesitulviin varautuminen on huomioitu alueen alustavassa tasaussuunnittelussa. Kaavakartalla on osoitettu maanpinnan likimääräiset korkeusasemat. Korkeusasemissa on huomioitu kaavan laatimisajanhetkellä saatavilla ollut aineisto Helsingin kaupungin turvallisista rakentamiskorkeuksista.

Kaavassa on lisäksi annettu määräys kortteleille 49457, 49458, 49459 sekä korttelin 49459 tontille 2 meriveden korkeuden ja aaltoilun yhteisvaikutuksen huomioimisesta rakentamisessa. Lähtökohtana on, että rakennusten rakentamisessa huomioidaan turvalliset rakentamiskorkeudet. Rakennusten perustusrakenteisiin tulee tehdä kapillaarikatko turvallisen rakentamiskorkeuden yläpuolelle.

Alueella sijaitsevan merkittävän kunnallistekniikan ja sen muutostarpeiden vuoksi kaava-alueella tulee kiinnittää erityistä huomiota rakentamisen vaiheistukseen.

Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen

Lähtökohdat

Maanpinta asemakaava-alueella vaihtelee noin tasolla +0…+14. Pohjavedenpinnan tasoksi on mitattu Tuurholmanpolun mittauspisteessä +0,53 (10.10.2003).

Kaava-alueella pohjois- ja itäosissa sekä Laajasalontien alueella maaperä on täyttömaata, jonka alla on kitkamaata. Täyttökerroksen paksuus on pääsääntöisesti noin 1–3 m ja ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen. Laajasalontien länsipuolisilla rakentamattomilla alueilla pinnassa tavataan kitkamaita ja avokalliota. Kitkamaat ovat hiekkaa ja niiden alla on moreenia. Kitkamaakerroksen paksuus kasvaa rantaa kohti ollen paksuimmillaan noin 10–15 m.

Nykyisen venesataman alue on täytetty maa-alueeksi täyttämällä merialuetta useammassa vaiheessa aikavälillä 1969–1988. Täyttö ulottuu noin 90 metrin etäisyydelle alkuperäisestä vesirajasta. Venesataman itäreunassa on täyttöpenger. Alueelta otettujen näytteiden perusteella penkereen täyttö on laadultaan sekalaista ja sisältää savea, silttiä, hiekkaa, soraa, humusta/juuria/oksia/korsia, asfalttia ja ruostesaostumaa. Oletettavasti täyttöpenkereeseen on Laajasalontien rakentamisen yhteydessä läjitetty kaivumaita.

Vuonna 2021 tehtyjen ympäristöteknisten tutkimusten perusteella maaperä venesataman alueella on paikoitellen pilaantunut elohopealla, öljyhiilivedyillä, PAH-yhdisteillä sekä organotinayhdisteillä. Haitta-aineet esiintyvät pääosin maaperän pintaosassa. (Vahanen Environment Oy, 2021). Tengströminpuiston alueelle ja Laajasalontien varrelle vuonna 2024 kohdistetuissa ympäristöteknisissä tutkimuksissa ei havaittu pilaantuneeksi luokiteltavia maa-aineksia (Ramboll Finland Oy, 2024).

Merialueella sedimentti koostuu vuorottelevista ja vaihtelevan paksuisista liejusavi ja savikerroksista. Niiden alla on silttiä, hiekkaa ja moreenia. Vedenpinnan syvyys Yliskylänlahdella on matala keskisyvyyden ollessa alle 2 metriä.

Alueella tehdyn sedimenttitutkimuksen perusteella sedimentti on 0,5–1 m syvyyteen asti meriläjityskelvotonta (tason 2 ylittävää) alueen pohjois- ja lounaisosissa. Tämän syvyystason alapuolella sekä muilla alueilla sedimentti on meriläjityskelpoista vaihdelleen tasoilla 1A-1C.

Kaavaratkaisu

Kaupunki on teettänyt kaava-alueen rantarakenteista, esirakentamisesta sekä perustamistavoista esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelman (Ramboll, 5.7.2024).

Alueen tasaus tulee muuttumaan nykyisestä merkittävästi: Laajasalontietä korotetaan nykyisestä maanpinnan tasosta enimmillään noin 5 m ja Tengströminpuiston aluetta leikataan enimmillään noin 8 m. Ranta-alueella täyttöä laajennetaan meren suuntaan. Alueen esirakentamistoimenpiteitä ovat meritäytöt ja niiden edellyttämät ruoppaukset sekä laaja-alaiset maankaivut ja louhinnat ja yleistäytöt. Venesatama-alueelle esitetään tehtäväksi esikuormituspenger, jonka avulla alueen käytönaikaiset painumat saadaan hallintaan. Esikuormituspenkereen korkeudeksi on alustavasti arvioitu noin yksi metri ja esikuormitusajaksi yksi vuosi. Tengströminrannan viereisen katuaukion/torin ranta-alueet esitetään toteutettavaksi pystysuorana rantamuurina.

Kadut ja yleiset alueet voidaan perustaa maanvaraisesti. Kallioisella alueella rakennukset voidaan perustaa louhitun kallioon varaan murskepatjan välityksellä. Niillä alueilla, missä luonnonmaakerrokset koostuvat kallion päällä olevasta tiiviistä pohjamoreenista, voidaan rakennukset perustaa maanvaraisesti. Nykyisen venesatama-alueen kohdalla sekä paksujen, löyhien siltti-/hiekkakerrosten alueella rakennukset tulee perustaa paaluilla

Venesataman alueella on todettu pilaantuneeksi luokiteltavia maita. Tästä syystä kaavassa on annettu määräys: ”Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on selvitettävä ennen rakentamiseen ryhtymistä ja tarvittaessa maaperä on puhdistettava ennen alueen ottamista kaavan käyttötarkoitukseen.”

Ympäristöhäiriöt

Lähtökohdat

Liikenteen haitat

Laajasalontien liikenteestä aiheutuu kaava-alueelle ja sen lähiympäristöön melua ja ilmanlaatua heikentäviä päästöjä. Helsingin kaupungin meluselvitykseen 2022 perustuva kaava-alueen nykyinen liikennemelutilanne on esitetty myös liitteenä olevassa meluselvityksessä. Melutasot ovat voimakkaimmillaan Laajasalontien välittömässä läheisyydessä ja VNp 993/1992 mukainen ulkomelun ohjearvo ylittyy kaava-alueella laajalti.

Kaava-alueen lähiympäristöön sijoittuvien katujen liikennemäärien, ympäristön ominaisuuksien ja ilmanlaadun vuosikartan perusteella voidaan arvioida, etteivät ilman epäpuhtauspitoisuudet ylitä nykyisellään ilmanlaadun raja- tai ohjearvoja. Hengitettävien

hiukkasten pitoisuudet voivat kuitenkin Laajasalontien lähialueilla nousta korkeiksi katupölykaudella.

Koirasaarentieltä Laajasalontielle on rakenteille raitiotieyhteys. Voimassa olevassa asemakaavassa 12652 on annettu kaavamääräys, joka ohjaa tärinän ja runkomelun torjuntavastuun aiheuttajaperiaatteen mukaisesti raitiotiehankkeelle.

Kaavaratkaisu

Liikenteen haitat

Liikenteen haitat on ensisijaisesti otettu huomioon Laajasalontien suuntaisella rakennusten yhtenäisellä massoittelulla. Vaikka massoitteluratkaisu heikentää katualueen tuulettuvuutta ja nostaa ilman epäpuhtauksien pitoisuuksia katutilassa, rakennusmassat kuitenkin rajaavat liikenteen haittojen leviämistä rakennusten suojan puolelle ja laajemmalle ympäristöön. Näin piha-alueet ovat sijoitettavissa liikenteen haittoihin nähden suojaisalle puolelle, rakennusten muodostamaan melukatveeseen. Myös asunnot ja oleskeluparvekkeet saadaan pääosin avattua kortteleiden ääniympäristöltään ja ilmanlaadultaan paremman ja viihtyisämmän pihajulkisivun puolelle. Esitetty massoittelu vähentää monin paikoin myös olemassa olevien asuinalueiden melu- ja ilmanlaatukuormitusta.

Alueelta on laadittu liikennemeluselvitys (Akukon Oy, 28.6.2024), jossa on mallintamalla arvioitu katujen ajoneuvoliikenteestä ja raitioliikenteestä kaava-alueelle ja sen lähiympäristöön kohdistuvaa melua mitoittavassa ennusteliikennetilanteessa. Kaavaratkaisussa on varauduttu tilanteeseen, jossa raitiotie jatkuu Laajasalon kauppakeskuksen kohdalta pohjoiseen Kuukiventien kohdalle sijoittuvalle päätepysäkille. Pysäkin puolenvaihtojärjestelyille on tutkittu kaksi vaihtoehtoa. Meluselvityksessä on tutkittu ja kaavaratkaisussa varauduttu myös meluntorjuntaa paikoin mitoittavaan skenaarioon, jossa Laajasalon alueelle suunnitellut raitiotiet ovat toteutuneet kokonaisuudessaan.

Kaavan äänitasoerovaatimukset on annettu sillä perusteella, että sisätiloissa alitetaan melutason ohjearvot L_{Aeq} 35 dB päivällä ja 30 dB yöllä sekä enimmäisäänitason tavoitetasona sovellettava L_{Amax} ≤ 45 dB. Meluselvityksessä on tarkasteltu asuinrakennusten julkisivuille kohdistuvat raitioliikenteen aiheuttamat enimmäisäänitasot (L_{Amax}) kaarrekirskunta ja vaihdekolina mukaan lukien. Nämä muodostuvat äänitasoerovaatimuksia mitoittaviksi vain Ollinraition suuntaan kulkevien raitioteiden varrella.

Meluselvitys osoittaa melutason ohjearvojen alittuvan piha-alueilla. Lamellirivien väleihin on sijoitettu yksikerroksisia rakennusosia, jotka kuitenkin muodostavat kortteleiden pihojen suojaksi riit-

tävän melukatveen. Kerrosvaihtelut ovat melun kannalta epäedullisia, mutta niitä on pidetty tärkeinä pitkissä lamelliriveissä mm. vehreyden ja valoisuuden takia. Korttelissa 49457 piha-alueet voidaan sijoittaa pysäköintilaitoksen katolle. Laajasalontien puolelle sijoitettava noin 1,4 m korkea rakenteeltaan melua torjuva aita riittää suojaamaan koko kattopihan liikennemelulta.

Asumisen viihtyisyyden ja laadun varmistamiseksi jatkosuunnittelua on haluttu kaavamääräyksin ohjata siten, että asunnot ja oleskeluparvekkeet eivät pääosin avaudu yksinomaan liikenteen haittojen eniten kuormittamaan suuntaan ja asemakaavassa on annettu määräykset:

- Asunnot eivät saa avautua ainoastaan julkisivun suuntaan, jolle on annettu äänitasoerovaatimus 35 dB tai 32 dB, joka liittyy yksikerroksiseen rakennusosaan.

- Asuntojen ainoita oleskeluparvekkeita ei saa sijoittaa Laajasalontien puolelle liikenteen haittojen vuoksi.

Mikäli asuntoon liittyy useampi ulko-oleskelualue, voi parveke sijoittua myös Laajasalontien puolelle. Kaavamääräyksellä edellytetään melutason ohjearvojen saavuttamista vähintään yhdellä asuntokohtaisella oleskeluparvekkeella. Paikoin muihinkin julkisivuihin kohdistuvat melutasot ovat sen verran korkeita, että parvekkeiden suunnitteluun ja meluntorjuntaan kiinnitettävä erityistä huomiota viihtyisien olosuhteiden aikaansaamiseksi.

Korttelissa 49457 XII kerroksinen asuinrakennus reunustaa korttelin keskelle jäävää pysäköintilaitosta, mikä osittain rajoittaa rakennussuunnittelun mahdollisuuksia ja asuntojen avautumissuuntia. Kortteliin kohdistuen on annettu määräys:

- Korttelin 49457 XII kerroksisessa rakennusosassa enintään noin ¼ asuinkerrosalasta saa olla asuntoja, jotka avautuvat vain julkisivun suuntaan, jolle on annettu äänitasoerovaatimus.

Kaavaratkaisun mukainen tiivis Laajasalontiehen rajautuva rakentaminen heikentää liikenteen aiheuttamien ilman epäpuhtauksien (typpidioksidi NO_2, pienhiukkaset $PM_{2,5}$ ja hengitettävät hiukkaset PM_{10}) laimenemista ja nostaa pitoisuuksia katualueella ja rakennusten kadunpuoleisilla julkisivuilla. Rakennusten suojan puolella ilmansaasteiden pitoisuudet ovat tutkimusten mukaan kuitenkin merkittävästi, epäpuhtauden mukaan jopa noin puolet pienempiä, kuin kadun puolella.

Kaava-alueelle muodostuvaa ilmanlaatua on arvioitu ympäristön ja liikenteen ominaisuuksien, Yliskylän kauppakeskuksen, Vihdintien ja Huopalahdentien alueiden ilmanlaatuselvitysten ja HSY:n tuottaman kattavan ilmanlaadun mittaus- ja mallinnusaineiston perusteella. Esimerkiksi HSY:n Mäkelänkadun mittausaseman

mittauksista saadaan hyvin vertailukelpoista ilmanlaatutietoa hyvin vastaavan tyyppisestä liikenne- ja katuympäristöstä (noin 28 000 ajon/vrk, katukuilun leveys 42 m).

Käytettävissä olevan ilmanlaadun mittaus- ja mallinnustiedon perusteella voidaan arvioida, että typpidioksidille ja pienhiukkasille annetut raja- ja ohjearvot alittuvat kaava-alueella ja sen lähiympäristössä, vaikka tarkasteltaisiin tulevia liikennemääriä ja nykyisenä pysyviä pakokaasuperäisiä päästöjä. Etenkin typpidioksidipäästöt ja sitä kautta pitoisuudet ovat laskeneet huomattavasti viime vuosina. Esimerkiksi Mäkelänkadulla NO_2-vuosiraja-arvoon verrannollinen pitoisuus on viime vuosina ollut 20–22 µg/m^3 raja-arvon ollessa 40 µg/m^3.

Liikenteen pakokaasuperäisten päästöjen arvioidaan pienenevän edelleen tulevaisuudessa, mikä tulee laskemaan autoliikenteen aiheuttamia pienhiukkas- ja typpidioksidipitoisuuksia kaava-alueella ja sen ympäristössä maankäytön ja liikenteen muutoksista huolimatta.

Paikallista ilmanlaatua heikentävien hengitettävien hiukkasten ns. katupölyn (PM_{10}) päästöissä ei ole odotettavissa vastaavaa laskua, joten katupölyn merkitys tulee tulevaisuudessa entisestään kasvamaan. Hengitettävien hiukkasten vuosiraja-arvon tai vuorokausiraja-arvon ei arvioida ylittyvän kaava-alueella tai lähiympäristössä.

Hengitettävien hiukkasten lyhytaikaispitoisuudet voivat kuitenkin ainakin ajoittain nousta korkeiksi Laajasalontiellä. Rakennusten sisäilman laatua voidaan parantaa ja siten ihmisten altistumista epäpuhtauksille vähentää ilmanoton keskittämisellä, tehokkaalla suodatuksella ja sijoittamisella etäälle ja korkealle päästölähteeseen nähden. Kaavassa onkin annettu määräys tuloilman ottoon liittyen. Ilman epäpuhtauspitoisuudet laskevat etäisyyden kasvaessa niin horisontaalisesti kuin vertikaalisesti. Altistumisen vähentämiseksi asumisen sijoittelua on kaavassa ohjattu myös määräyksellä, joka kieltää asuntojen sijoittamisen ensimmäiseen kerrokseen niillä julkisivuille, joihin on esitetty äänitasoerovaatimuksia.

Tulevaisuudessa hengitettävien hiukkasten vuorokausiohjearvon ja jopa vuorokausiraja-arvon ylittymiselle on Laajasalontiellä riski, mikäli katujen puhdistukseen ja kasteluun ei jatkossakin panosteta huomattavasti. Vastaava tilanne on muuallakin vilkkaassa liikenneympäristössä.

Vaikka monin paikoin kaavan mukainen rakentaminen estää melun leviämistä olemassa oleville asuinalueille, Laajasalon alueen rakentumisen myötä lisääntyvät liikennemäärät ja Laajasalontien tasauksen muutokset lisäävät paikoin hieman melua kaava-alueen ulkopuolella.

Laajasalontien liikennemäärien kasvu johtuu pääosin Laajasalon alueen rakentumisesta. Melutasojen nousuun vaikuttaa ensisijaisesti liikennemäärän kasvu, raitioliikenteen aiheuttama lisä jää sitä pienemmäksi. Melutasot eivät kuitenkaan ole herkkiä liikennemäärän vaihteluille. Esimerkiksi 50 % kasvu liikennemäärissä aiheuttaa melutasoon 1,8 dB lisäyksen. Liikennemäärämuutosten arvioidaan Laajasalontiellä jäävän tätä pienemmiksi.

Kaavavaiheessa on tutkittu meluesteitä olemassa olevien tonttien piha-alueiden suojaamiseksi. Kuukiventien ja Laajasalontien risteyksen lounaispuolelle sijoittuvien asuinpientalojen alueelle leviävää liikennemelua olisi mahdollista torjua meluesteellä. Tällä alueella Laajasalontien tasausta nostetaan selvästi, mikä muuttaa melutilannetta. Noin 2 metriä korkealla meluesteellä alueen melutilanne paranisi nykytilanteeseen verrattuna. Kaava mahdollistaa meluesteen toteuttamisen jatkosuunnittelussa katualueelle tai tarvittaessa lähivirkistysalueelle.

Kaava-alueen pohjoisosissa meluntorjuntaa on erittäin haastava toteuttaa meluestein lähinnä korkeuserojen takia. Meluesteiden tulisi olla meluntorjuntavaikutukseensa nähden hyvin mittavia ja korkeita ja siten, mm. kaupunkikuvallisesti ja rakennusteknisesti hyvin haasteellisia toteuttaa katuympäristöön. Muita mahdollisia ja paremmin ympäristöönsä sopivia meluntorjuntakeinoja, joita Laajasalontiellä voidaan tarkastella, ovat mm. ajonopeuksiin ja hiljaiseen päällysteeseen kohdistuvat toimet. Laajasalontien nopeusrajoituksen lasku 50 km/h nopeudesta 40 km/h nopeuteen vaikuttaisi meluselvityksen mukaan noin -2 dB nykyisten asuintonttien kohdalla.

Meluselvityksessä on alustavasti tarkasteltu myös melukaiteiden vaikutuksia Herttoniemensalmen ylittävällä Laajasalontien sillalla. Tutkittujen 1,2 metriä korkeiden meluesteiden vaikutus melutasoihin jää pieneksi. Esteet on kuitenkin mahdollista toteuttaa sillan kunnostuksen yhteydessä. Melusuojauksen tarkempi mitoitus ja rakenteet tulevat ratkaistaviksi myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.

Kaavassa on annettu määräys, jossa edellytetään kiinnittämään kadun ja raitiolinjan jatkosuunnittelussa erityistä huomiota liikennemelun torjuntatarpeeseen olemassa olevien pientalojen ja Laajasalontien sillan kohdalla.

Kaava mahdollistaa raitiotien jatkamisen tulevaisuudessa Yliskylästä Herttoniemen suuntaan. Raitioliikenteestä mahdollisesti aiheutuva värähtelyntorjuntatarve tulee tunnistaa ja värähtelyntorjuntaratkaisut tehdä ensisijaisesti raitiotien suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä siten, ettei radan lähiympäristön nykyisiin tai tuleviin rakennuksiin kohdistu tavoitearvoja ylittävää runkomelu- tai tärinähäiriötä. Tähän liittyen kaavassa on annettu raitioteiden

suunnittelua koskeva määräys. Suunnittelun tavoitearvoina voidaan käyttää ympäristöministeriön ohjeessa rakennuksen ääniympäristöstä annettuja ohjearvoja asuinhuoneille, majoitus- ja potilashuoneille. Maaperäisen runkomelutason ohjearvo L_{prm} avoradoilla on 35 dB ja tärinän $v_{w,95}$ ohjearvo on pienempi tai yhtä suuri kuin 0,30 mm/s.

Pelastusturvallisuus

Kaavaratkaisu

Asemakaavan toteuttaminen ei vaikuta olemassa olevan maankäytön pelastamisjärjestelyihin.

Pelastusteiden ajoreitit ja likimääräiset nostopaikat tullaan esittämään kaavan liitteeksi tulevassa viitteellisessä pelastusajokaaviossa. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida pelastusteiden ajoreittien ja nostopaikkojen tarkemmat järjestelyt. Korttelien pelastustiejärjestelyt tulee suunnitella kokonaisuutena. Pelastusteiden ja pelastusteiden nostopaikkojen sijoituksessa on huomioitava istutettavien puiden sijainti. Osalla aluetta hätäpoistuminen on järjestettävä omatoimisen poistumisen keinoin.

Paloteknisiä ratkaisuja suunniteltaessa korttelia 49457 on käsiteltävä kokonaisuutena riittävän turvallisuustason saavuttamiseksi. Lisäksi ennen tontinrajat ylittävän hankekokonaisuuden tai sen osan rakennusluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuudesta myös rakennuslupa-alueen ulkopuolelta koko rakentamisen tosiasialliselta vaikutusalueelta.

Kaduille ja muille yleisille alueille sijoitettavien nostopaikkojen sijainnista tulee sopia Helsingin kaupungin kanssa.

Nimistö

Nimistötoimikunta päätti kokouksessaan 15.3.2023 esittää alueelle seuraavia uusia kaavanimiä: Killingholmansilta – Killingholmsbron, Kuukivenkuja – Månhällsgränden, Kuukivenpolku – Månhällsstigen, Lindberginkuja – Lindbergsgränden, Tengströminaukio – Tengströmsplatsen, Tengströminranta – Tengströmsstranden, Tengströmintie – Tengströmsvägen, Vuohikivenpolku – Getklippsstigen, Vuohikiventie – Getklippsvägen ja Yliskylänlahden venesatama – Uppbyvikens småbåtshamn. Esitetyt nimet liittyvät alueen nykyiseen kaavanimistöön, jonka aihepiirinä on Uppbyn tilan ja Degerön kartanon historia, sekä alueella aiemmin käytössä olleeseen muuhun kaavanimistöön ja perinnäiseen nimistöön.

Edellä esitettyjen nimien lisäksi nimistötoimikunta esitti uuden asemakaavan alueella säilytettäväksi tai otettavaksi käyttöön seuraavat voimassa olevat tai viereisiltä alueilta jatkuvat kaavanimet: Itäniitynpolku – Österängsstigen, Itäniityntie – Österängsvägen, Kuvernöörintie – Guvernörsvägen, Kuukiventie – Månhällsvägen, Laajasalontie – Degerövägen ja Tuurholmanpolku – Turholmsstigen.

Tällä hetkellä voimassa olevasta nimistöstä Axel Lindbergin polku – Axel Lindbergs stig tulee suunnitelman mukaan poistumaan käytöstä. Tämä nimi on tullut voimaan vuonna 2009 asemakaavassa nro 11689.

Nimistötoimikunta esitti lisäksi alueelle suunnitellulle pikaraitiotien pysäkille nimeä Yliskylänlahti – Uppbyviken.

Vaikutukset ja tehtyjen selvitysten yhteenveto

Yhteenveto laadituista selvityksistä

Asemakaavaluonnoksen pohjaksi on 2018–19 laadittu Komitea arkkitehdit Oy:n toimesta vaihtoehtoisia maankäyttövisioita Yliskylänlahden venesataman ja Tengströminpuiston alueelle, jotka ovat jatkoa vuonna 2017 käydyn kansainvälisen Europan 14 ideakilpailun voittaneelle ehdotukselle ”Lateral Coalescence”. Kilpailun taustalla olivat kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuonna 2015 hyväksytyt Laajasalon kaupunkibulevardi-suunnitteluperiaatteet.

Kaavaehdotuksen laadinnan yhteydessä on laadittu tarvittavia lisäselvityksiä, kuten liikennemeluselvitys sekä Herttoniemen ja Laajasalon liikennetarkastelu, Yliskylänlahden asemakaavanmuutosalueen kunnallistekninen yleissuunnitelma sekä Laajasalon opiston tonttikäyttöluonnos ja viitesuunnitelma hybridikortelista, joka sisältää asumista, pysäköintilaitoksen sekä päivittäistavarakaupan.

Lisäksi kaava-alueesta on tarkoitus tehdä AVA-laskelma (asemakaavojen vähähiilisyyden arviointimenetelmä) syksyn 2024 aikana.

Vaikutuksia on arvioitu asemakaavamuutosaluetta laajemmalta alueelta yleiskaavoitukseen ja asemakaavan valmisteluun liittyen. Selvitykset on lueteltu asemakaavaselostuksessa kohdassa: ‘Luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista’.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia ilman arvonlisäveroa seuraavasti, (06/2024):

Esirakentaminen	8,5	milj. euroa
Rantarakenteet	2,8	milj. euroa
Kadut ja liikennealueet	10,6	milj. euroa
Kunnallistekniikka	9,4	milj. euroa
Yhteensä	n. 31	milj. euroa

Esirakentaminen pitää sisällään kaavoitettavan alueen uuden maankäytön edellyttämät esirakentamistarpeet; merialueen ruoppaukset, täytöt ja syvätiivistykset, maa-alueen esirakentamisen sekä pilaantuneen maaperän kunnostamisen kustannukset.

Rantarakenteet pitää sisällään rantamuurirakenteiden kustannukset.

Kadut ja liikennealueet koostuu kaava-alueen liikennealueiden toimenpiteiden kustannuksista.

Yhdyskuntateknisten verkostojen kustannukset jakaantuvat seuraavasti; vesihuolto 5,5 milj. euroa, kaukolämpö 0,9 milj. euroa ja sähkö 3,0 milj. euroa. Kustannuksia ei ole eritelty kaupungin ja operaattorien kesken. Kustannusjako täsmentyy jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kustannusarviot eivät sisällä työnaikaisia järjestelyjä tai muita väliaikaisjärjestelyjä.

Asemakaavamuutos nostaa alueen arvoa. Kaavoitettavan rakennusoikeuden arvo on karkeasti arvioiden n. 70 milj. euroa. Kaupunki saa yksityisessä omistuksessa olevien tonttien osalta mahdollisesti maankäyttökorvauksia. Maankäyttökorvauksista sovitaan maanomistajan kanssa käytävissä maapoliittisissa neuvotteluissa.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Uudet asuinkorttelit sijoittuvat yhdyskuntateknisen huollon ja julkisen liikenteen piiriin sekä erinomaisten palvelujen ja virkistysalueiden lähelle. Täydennysrakentaminen hyvien julkisten liikenneyhteyksien varteen ja monipuolisten palvelujen lähelle on tarkoituksenmukaista maankäyttöä. Rakennusten sijoittelulla ja rakentamista koskevilla määräyksillä luodaan edellytykset hyville asuinolosuhteille.

Rakentaminen sovitetaan nykyiseen rakenteeseen ja se muodostaa uuden ja näkyvän ajallisen kerrostuman Laajasalon Yliskylässä. Uudisrakennukset ja Laajasalontien uudistaminen bulevardimaiksi moottoritiemäisen kadun sijaan muuttavat ympäristöä ja asuntojen näköaloja kaupunkimaisemmiksi. Kaava-alueelle sijoittuvat liiketilat, suurempi päivittäistavarakauppa sekä etenkin

ranta-alueelle tulevat kahvilat, ravintolat ja laajentavat Laajasalon keskusta-aluetta ja kasvattavat sekä täydentävät sen palvelutarjontaa.

Laajasalontien bulevardisointi mahdollistaa pikaraitiotien jatkumisen tulevaisuudessa Herttoniemen suuntaan, mikä täydentää oleellisesti julkisenliikenteen verkostoa.

Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Kaavaratkaisun myötä nykyinen Laajasalontien varren esikaupunkiympäristö muuttuu kerrostalokortteleiden reunustamaksi kaupunkibulevardiksi. Korttelien lomasta avautuvat näkymät luovat visuaalisen yhteyden Laajasalontien ja Yliskylänlahden välille ja tuovat siten merellisyyden nykyistä keskeisemmäksi ja helpommin havaittavaksi osaksi Laajasalon keskusta. Rantaviivan muutokset ja uudet rakennukset vaikuttavat Yliskylän lahden rannoilta, myös Tullisaaren kartanopuistosta avautuviin näkymiin.

Täydennysrakentaminen ja ranta-alueen muutokset edellyttävät kaivua, louhintaa, puiden kaatoa, merialueen ruoppaamista ja täyttöä. Merkittävimpiä pinnanmuotojen ja muun maiseman muutokset ovat Laajasalontien varressa Tengströminpuistossa.

Nykyisen venesatama-alueen kohdalla tehdään täyttöjä, jotka muuttavat rantaviivan linjaa nykyistä vaihtelevammaksi. Nykyisen venesatama-alueen ja sen kohdalle rakennettavan uuden ranta-alueen eteläpuolella luonnonmukainen rantaviiva, nykyiset ranta-ruovikot ja metsät säilyvät rakentamattomina laitureille varattua alueen osaa lukuun ottamatta. Uhanalaisiksi luontotyypeiksi luokitellut lehdot, arvokkaimmat METSO I -luokkaan kuuluvat metsät sekä suurin osa kaava-alueella sijaitsevista lahokaviosammaleen elinympäristöistä on rajattu rakentamisen ulkopuolelle. Lintujen pesintään sopivat ruovikkokasvustot ja muun muassa viiksisiippojen ja pohjanlepakoiden suosima rantametsikkö säilyvät. Kaava-ratkaisussa rantareitti ja muut merelliset toiminnot on keskitetty paremmin kulutusta kestäville alueille, jotta luontoon kohdistuvat haitat olisivat mahdollisimman pieniä.

Kaava-alueella ja sen lähistöllä sijaitseviin säilyviin viheralueisiin kohdistuu reunavaikutusta ja nykyistä voimakkaampia häiriöitä uuden rakentamisen, muuttuvien kosteus- ja valaistusolosuhteiden sekä lisääntyvän virkistyskäytön myötä. Uhanalaisten lehtojen säilymisen kannalta on olennaista, että maapohjan tiivistymistä ja kasvillisuuden kulumista estetään ja että valunnan määrä ei juurikaan muutu, vaikka valuma-alueella tapahtuu muutoksia. Lehtoluonnon suojaamiseen on kiinnitettävä huomiota myös rakentamisen aikana ja esimerkiksi työmaa-aikaisten vesien hallinnassa.

Vaikutukset virkistys- ja viherverkostoon

Kaupunkibulevardisoinnin ja kaavassa esitetyn uuden asuinalueen toteutuessa yleisten viheralueiden määrä pienenee paikallisesti. Toisaalta rantareitin ja muun Yliskylänlahden ympäristössä sijaitsevan virkistysreitistön yhtenäisyys ja kattavuus paranevat erityisesti uusien itä-länsisuuntaisten yhteyksien ansiosta. Rantavyöhykkeen luonne muuttuu aiempaa julkisemmaksi uusien reittien ja toimintojen myötä, alueella on mahdollista tarjota uusia merellisiä virkistyspalveluita ja rannan saavutettavuus erityisesti itäisen Yliskylän suunnasta paranee. Laajasaloa kiertävä rantareitti kulkee kaavaratkaisussa nykyisiä puistokäytäviä, uutta pihakatua ja rakennettua rantavyöhykettä pitkin, mikä ohjaa virkistyskäyttöä pois herkimmiltä ja luontoarvoiltaan arvokkaimmilta ranta-alueilta.

Kaavaratkaisun myötä metsä- ja puustoisen verkoston yhteyksien laatu heikkenee, kun metsien ja puiden määrä kaava-alueella vähenee ja yhteyksistä tulee kapeampia ja katkonaisempia. Metsäisten ja puustoisten ympäristöjen pinta-alan vähenemisen vaikutusta verkostoon voidaan kuitenkin lieventää kaavaratkaisussa esitetyllä tavalla kehittämällä verkoston tueksi esimerkiksi erilaisia rakennetun ympäristön puustoisia osia, kuten puistoja, puurivejä ja pihoja.

Kaava-alueen ja sen lähiympäristön uuden, tiiviin asuinrakentamisen myötä rannoille ja jäljelle jäävien viheralueille kohdistuva käyttöpaine kasvaa entisestään. Laajasalossa kaupunkirakenteen tiivistyminen on lisännyt Tullisaaren ulkoilu- ja virkistyskäyttöä, ja kaavaratkaisun myötä virkistyskäyttöpaine ja Tullisaaren merkitys ulkoilu- ja virkistysympäristönä kasvaa entisestään. Toisaalta alueen puistomainen luonne ohjaa käyttöä olemassa oleville polkureiteille, mikä vähentää puiston luonnon kulumista.

Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Kaava-alue on osa kokonaisuutta, joka mahdollistaa kaupunkimaisen rakenteen ja parantaa edellytyksiä muuttaa liikennejärjestelyt niin, että ne mahdollistavat sujuvan liikkumisen kaikilla kulkumuodoilla. Uudet liikenteen järjestelyt mahdollistavat liikennekysynnän kasvun, sekä liikkumisen kehittämisohjelman mukaisen liikkumistottumusten muutoksen.

Eri kulkumuotojen käytettävissä oleva infrastruktuuri monipuolistuu. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt (9.6.2015) "Laajasalontien kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet" osana Laajasalon kaupunkiuudistusta, jonka mukaisesti liikennesuunnitelma on laadittu. Asemakaavamuutos mahdollistaa raitiotien rakentamisen Laajasalontielle kohti Herttoniemeä sekä tukee raitioliikenteen linjaston edelleen kehittämistä alueella

Venesataman sekä liiketilojen huoltoliikenne on järjestettävissä asemakaavassa esitetyn katuverkon kautta.

Kortteleiden rakentamisen ja Laajasalontien uudelleen järjestämisen tieltä joudutaan purkamaan ja uudelleen rakentamaan merkittäviä runkoyhteyksiä sekä toteuttamaan kunnallistekniikkaa lisääntyviä maankäyttötoimintoja varten. Kaava luo edellytykset korkeatasoisten yhdyskuntateknisen huollon palveluiden toteuttamiselle alueelle.

Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön

Kaava-alueella Laajasalontien ympäristö muuttuu asuinkorttelien reunustamaksi kaupunkibulevardiksi Laajasalontien eteläisempien osien tapaan. Uudet korttelit muodostavat oman ajallisen kerroksensa Yliskylän eri-ikäisten pientalo- ja kerrostaloalueiden ja huvilakauden fragmenttien yhteyteen.

Yliskylänlahden itärannan luonne muuttuu nykyisestä venesatama-alueesta rakennetuksi urbaaniksi rannaksi venepaikkoineen. Rantaviivan muutoksen ja uudet rakennukset vaikuttavat Yliskylän lahden rantojen, myös Tullisaaren kulttuurimaiseman näkymiin.

Nykyinen Laajasalontie reuna-alueiniin ja eritasoliittyminen muuttuu kaikille kulkumuodoille soveltuvaksi bulevardiksi. Laajasalon Yliskylän keskusta-alue laajenee Yliskylänlahden rantaan ja tuo merellisyyden vahvemmin osaksi aluetta. Kaavaratkaisu mahdollistaa huvilarakennuksen ja siihen liittyvien lisärakennusten, pihapiirin ja laiturialueen säilymisen.

Yksityisellä tontilla Laajasalontien itäpuolella sijaitsee asemakaavassa sr-3 merkitty pientalo, jonka omistajat ovat hakeneet kaavamuutoshakemusta ja haluavat olla mukana kehittämässä tonttiaan osana Laajasalontien bulevardisointia. Huvila puretaan uuden asuinkerrostalokortteliin liittyvän pysäköintihallin rakentuessa. Tontin mukaan tulo mahdollistaa bulevardisoinnin mukaisen rakentamisen Laajasalontien vieressä muutoin hyvin kapealla alueella.

Arkkitehti Jorma Järven vuonna 1953 suunnittelema Laajasalon Kristillisen kansanopiston päärakennus on edustavaa sodanjälkeistä arkkitehtuuria. Rakennus näyttäytyy maamerkkirakennuksena ympäristössään. Laajasalon opiston päärakennukselle on kaavassa merkitty suojelumerkintä sr-2, määräyksellä; ”Rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus. Suojelu koskee rakennuksen julkisivuja ja vesikattoa sekä sen julkisia sisätiloja. Rakennuksessa tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Rakennusta ei saa purkaa.”

Opistolla on tarvetta kehittää toimintojaan. Tontin lisärakentamista on tutkittu tontinkäyttöluonnoksessa. Nykyinen kaksikerroksinen opiskelija-asuntorakennus on tarkoitus purkaa tontin eteläosasta ja rakentaa tilalle 1 450 k-m^2 kokoinen kaksikerroksinen laajempi rakennus uusille opetustiloille. Asemakaava mahdollistaa uuden 660 k-m^2 kokoisen kolmikerroksisen opiskelija-asuinrakennuksen rakentamisen Kuukiventien viereen, niin että päärakennuksen julkisivu näkyy edelleen mahdollisimman paljon kuukiventielle.

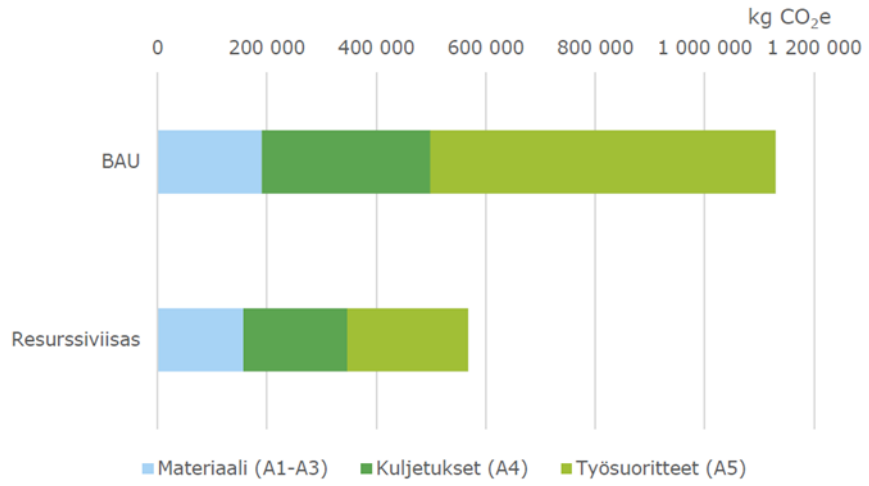
Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen

Kaavaratkaisun myötä syntyy tiivistä kaupunkirakennetta, jossa on hyvät edellytykset joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden kehittämiselle ja joka mahdollistaa miellyttävän ja turvallisen liikkumisen ja kestäviin liikennemuotoihin perustuvan elämäntavan. Kaavaratkaisu mahdollistaa alueen raideliikenne- ja baanaverkoston täydentämisen.

Helsingin hiilinielut ja -varastot pienenevät olemassa olevien metsien kaatamisen ja maaperän muokkausten myötä. Täydennysrakentaminen nykyisille metsäalueille heikentää myös metsä- ja puustoisen verkoston yhteyksien kattavuutta ja laatua, mikä osaltaan voi vaikuttaa haitallisesti luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemien toimintaan. Kaavaratkaisun mukaisten uusien istutusten ja muiden viherratkaisujen avulla voidaan kuitenkin parantaa rakennetun ympäristön luonnon monimuotoisuutta ja pienilmaston laatua, lisätä ulkotilojen viihtyvyyttä ja hallita hulevesiä.

Kaava-alueelle teetetty esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelma (Ramboll, 5.7.2024) sisältää esirakentamisen päästötarkastelun. Päästöt laskettiin tavanomaiselle esirakentamiselle ja resurssiviisaalle esirakentamiselle. Resurssiviisaan esirakentamisen toimenpiteitä ovat ylijäämämassojen hyödyntäminen, vähäpäästöisten työkoneiden käyttö sekä vähäpäästöisen betonin ja teräksen hyödyntäminen.

Tavanomaisen esirakentamisen kokonaispäästöt ovat noin 1 130 000 kg CO2 ekvivalenttia. Resurssiviisaan esirakentamisen päästöt ovat noin 568 000 kg CO2 ekvivalenttia eli noin 50 % tavanomaista esirakentamista pienemmät. Selvityksen perusteella kaavaratkaisussa suositellaan esirakentamiselle vähähiilisiä ratkaisuja.



Kuva 1. Tavallisen sekä resurssiviisaan esirakentamisen kokonaispäästöt sekä päästöjen syntymisvaihe. Ramboll Finland Oy.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, turvallisuuteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin

Täydennysrakentamalla nykyinen esikaupungin kaupunkirakenne eheytyy ja alueen toiminnallisuus lisääntyy. Kaava luo edellytyksiä palveluiden ja työmahdollisuuksien kehittämiselle. Laajasalon keskuksen ja sen lähialueiden asumismahdollisuuksien lisääminen täydennysrakentamalla tukee palveluiden säilymistä ja monipuolistumista. Uusi Laajasalontie tukee työpaikkojen sijoittumista alueelle nykyistä monipuolisemmin.

Laajasalon uusi kauppakeskus on aloittanut Laajasalon saaristokeskustan rakentumisen. Tämän asemakaavan alueelle sijoittuvat palvelut täydentävät keskusta-alueen tarjontaa muun muassa urbaanilla rantavyöhykkeellä ja sinne sijoittuvilla merellisillä palveluilla. Lähistön kehityshankkeet lisäävät palvelutarpeita ja vahvistavat edelleen keskusta-alueen roolia palveluiden ja työpaikkojen tarjoajana. Lisäämällä Laajasalon keskusta-alueen väestöpohjaa alueen on mahdollista kehittyä vahvaksi palvelukeskittymäksi.

Kaavaratkaisu mahdollistaa merkittävän pikaraitiotieyhteyden rakentamisen ja täydennysrakentamisen pikaraitiotien äärelle. Kaava luo edellytykset kaikkien liikkumismuotojen sujuvalle ja toiminnalliselle järjestämiselle sekä uuden joukkoliikennejärjestelmän käyttämiselle, mikä voi rohkaista kestävien kulkumuotojen valintaan.

Melu ja ilmanlaatu

Laajasalontien lisääntyvä liikenne ja tasausmuutokset, raitiotieliikenne ja kaupunkimainen rakentaminen katuun rajautuen heiken-

tävät kaava-alueen ilmanlaatua ja lisäävät hieman liikenteen aiheuttamaa melua. Laajasalontien suuntainen rakennusten yhtenäinen massoittelu kuitenkin rajaa liikenteen haittojen leviämistä rakennusten suojan puolelle ja laajemmalle ympäristöön.

Asemakaavaratkaisussa liikenteen haittojen torjumiseksi annetut kaavamääräykset äänitasoerovaatimuksista, ulko-oleskelualueiden sijoittamisesta ja niiden meluntorjunnasta, runkomelun ja tärinän torjunnasta sekä tuloilmanottotavasta ja -kohdasta luovat edellytykset terveellisen ja viihtyisyyden vaatimusten täyttymiselle. Määräyksillä varmistetaan riittävällä tavalla terveellisen asumisen edellytykset myös niiden asuntojen osalta, jotka aukeavat vain katualueiden suuntaan.

Asumisen laadun ja viihtyisyyden parantamiseksi kaavassa on lisäksi määräyksin ohjattu jatkosuunnittelua siten, että pääosa asunnoista ja oleskeluparvekkeista ei avaudu yksinomaan Laajasalontien suuntaan.

Laajasalontien varrella autoliikennemäärän ennustetun kasvun vaikutukset ulottuvat paikoin myös kaava-alueen ulkopuolelle ja melutasot kasvavat Laajasalontien varrella muutaman olemassa olevan asuinrakennuksen kohdalla myös johtuen Laajasalontien korkomuutoksista. Kaavaratkaisun ei arvioida kuitenkaan annetut määräykset ja kaavan tavoitteet huomioiden merkittävästi heikentävän melutilannetta.

Maaperä

Kaavassa on annettu maaperän tutkimista ja pilaantuneen maan puhdistamista koskeva kaavamääräys. Määräyksellä varmistetaan, että kaava luo edellytykset terveellisyydelle ja turvallisuudelle myös maaperän laadun suhteen.

Elinkeino-, työllisyys- ja talousvaikutukset

Asemakaavaratkaisussa on esitetty liike- ja toimitilaa sekä palveluita yhteensä 7 940 k-m^2, mikä lisää edellytyksiä uusien työpaikkojen syntymiselle ja taloudellisen toimeliaisuuden kasvulle. Ratkaisu luo edellytykset noin 80 työpaikalle.

Kaavassa on 1 850 k-m^2 kivijalkaliiketilaa, 2 400 k-m^2 päivittäistavarakaupan liiketilaa, 600 k-m^2 palveluja, kuten ravintoloita, rantaalueelle sekä 2 110 k-m^2 kokoinen laajennus Laajasalon opistolle.

Muut merkittävät vaikutukset

Kaava mahdollistaa pikaraitiotien jatkumisen Laajasalon keskustan alueelta Herttoniemen suuntaan.

Toteutus

Kaava-alueen kuuluminen toteuttamisprojektiin

Kaava-alue kuuluu Laajasalon aluerakentamisen projektiin. Eteläpuoleinen Laajasalontien katurakentaminen on Kruunusillat-allianssiin liittyvä hanke.

Alueella sijaitsevan merkittävän kunnallistekniikan ja sen muutostarpeiden vuoksi kaava-alueella tulee kiinnittää erityistä huomiota rakentamisen vaiheistukseen.

Rakentamiskelpoiseksi saattaminen

Laajasalontien länsipuolella nykyisen venesataman ja sen lähiympäristön alueen rakentaminen kaavan mukaisesti edellyttää esirakentamista, kuten yleiskaivua, louhintaa ja esikuormittamista sekä merialueen ruoppaamista ja täyttöä. Kaupunki on teettänyt tästä esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelman (Ramboll, 5.7.2024).

Esirakentamisen aikataulua koordinoidaan yhteen Laajasalontien pohjoisosan rakentamisen kanssa.

Rakentamisaikataulu

Laajasalontie rakennetaan kaupunkibulevardiksi eli puistokaduksi Laajasalonsillan ja Koirasaarentien välillä. Katuremontin tarkoitus on taata toimivat ja nykyistä monipuolisemmat liikenneyhteydet Laajasalon asukkaille, joiden määrä tulee lähes kaksinkertaistumaan 20 vuodessa.

Laajasalontien pohjoisosan muutokset kaava-alueella on arvioitu tapahtuvan vuoden 2028 jälkeen, mikä mahdollistaa osaltaan viereisten kortteleiden täydennysrakentamisen.

Laajasalon opiston täydennysrakentaminen on yksityinen hanke, joka todennäköisesti toteutuu melko pian kaavan lainvoimaistumisen jälkeen.

Suunnittelun lähtökohdat

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavaratkaisu vastaa valtakunnallisiin tavoitteisiin (valtioneuvoston päätös 14.12.2017). Näistä kaavaratkaisun valmistelussa on erityisesti painotettu seuraavia:

- edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä

- luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle
- luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen
- edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta
- sijoitetaan merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa

Näistä kaavaratkaisun valmistelussa on erityisesti painotettu varautumista raideliikenteen laajenemiseen ja että asunto- ja työpaikkarakentamiseen on tarjolla riittävästi tonttimaata.

Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Yleiskaava

Helsingin yleiskaavan 2016 mukaan alue on liike- ja palvelukeskusta C1 aluetta sekä asuntovaltaista aluetta A1, A2 ja A4, jossa tehokkain maankäyttö on osoitettu Laajasalontien varteen. Laajasalontie on osoitettu kaupunkibulevardiksi, ja sen suuntaisesti kulkee baanaverkko- ja pikaraitiotiemerkinnät.

Nyt laadittu kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Helsingin maanalaisessa yleiskaavassa nro 12704 (tullut voimaan 19.8.2021) kaava-alueelle ei ole osoitettu maanalaisia tilavarauksia. Nyt laadittu kaavaratkaisu on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

Asemakaavat

Alueella on voimassa useita asemakaavoja (vuosilta 1971–2012) ja niissä alueet on merkitty pääosin asuntokerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialueeksi, asuinpientalojen korttelialueeksi, omakotirakennusten, rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialueeksi, opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueiksi, virkistys- tai puistoalueeksi, suojaviheralueeksi, venesatamaksi, yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueeksi sekä katualueeksi.

Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 7.6.2023.

Muut suunnitelmat ja päätökset

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti hyväksyä 9.6.2015 päivätyt Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet jatkossa laadittavien asemakaavamuutosten suunnittelun pohjaksi.

Kaupunkiympäristö lautakunta hyväksyi kaava-alueen eteläpuoleisen Laajasalontien Kiiltomadonpolunsillan, Reposalmentien, Isosaarentien ja Kuvernöörinpolun katusuunnitelmat 1.9.2020. Katujen toteutus on käynnissä. Kaupunginvaltuusto hyväksyi 25.8.2021 Kruunusillat-hankkeen hankesuunnitelman enimmäishinnan korottaminen raitiotieosuuden osalta (sisälsi päätöksen päätepysäkkistä Laajasalontielle). Raitiotiekiskojen asennus Laajasalontiellä on käynnissä.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi asemakaavan muutosluonnoksen 28.11.2023 ja antoi seuraavat jatkosuunnitteluohjeet:

- Jatkosuunnittelussa rajataan rakentamisen alue kaava-alueella niin, että Tengströminpuiston rannan eteläinen uhanalainen lehtoluontotyyppi rajataan rakentamisen ulkopuolelle ja ranta säilytetään tältä osin muokkaamattomana. Muita osia kaavasta muokataan tarvittavalla tavalla suhteessa tähän rajaukseen.

- Jatkosuunnittelussa rajataan rakentamisen alue kaava-alueella niin, että Tengströminpuiston rannan vaaleanpunaisen huvilan ja venesataman välinen uhanlainen lehtoluontotyyppi säilytetään. Ranta säilytetään tältä alueelta muokkaamattomana. Muita osia kaavasta muokataan tarvittavalla tavalla suhteessa rajaukseen.

- Killingholmansillan osalta edistetään kevyintä mahdollista kävelysillan vaihtoehtoa, jossa saaren reittejä ei levennetä nykyisestä, vaikka niitä muokattaisiinkin vähemmän ympäristöä kuluttaviksi.

- Veneilyn edellytyksen laajemmalla alueella selvitetään, myös purjeveneilyn ja talvisäilytyspaikkojen suhteen, ja selvitys esitetään kaavaehdotusvaiheessa.

- Lautakunta korosti, että lopullisesti sillan rakentamisesta päätetään investointihankkeena ja tämä voidaan tehdä vasta sitten, kun veneilyn edellytykset alueella on ratkaistu riittävän tyydyttävästi.

- Päivittäistavarakaupan sijaintia laajemmalla alueella Laajasalossa selvitetään ja jos toinen sijainti on mahdollinen, voidaan tätä tonttia käyttää myös asumiseen tai mahdollisesti päiväkodin sijaintiin.

- Kaupunkiympäristölautakunta korosti, että kaavataloudellinen kannattavuus on tärkeä osa raideinvestointeja.

- Laajasalo-Kruunuvuorenrannan kokonaisuuden hahmottamiseksi Kruunusiltojen päätöksen pohjalla olleita eri vaiheissa tehtyjä rakennusmäärien arvioita verrataan nykytilanteeseen, jossa rakennusalaa on karsittu tai tullaan mahdollisesti karsimaan. Vertailun tuloksia käytetään jatkokehityksen tukena.

- Lautakunta huomautti, että alueella on kasvava tarve päiväkodeille, joten mikäli rakennettava kerrosala vähenee suhteessa asemakaavan muutosluonnokseen, tulee kaavoituksen seuraavassa vaiheessa suunnitella alueelle riittävän suuruinen päiväkoti piha-alueineen, kasvatuksen ja koulutuksen toimialaa kuunnellen.

- Kaava-alueella sijaitsevien, mutta rakentamisen ulkopuolelle jäävien luontoalueiden osalta tehdään selvitys rakentamisen ja asumisen mahdollisista vaikutuksista lehtoalueiden säilymiseen ja kulumiseen. Selvitys on lautakunnan käytössä, kun lautakunta käsittelee varsinaista asemakaavaehdotusta.

Pohjakartta

Helsingin kaupungin kaupunkimittauspalvelut on laatinut pohjakartan.

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa pääosan kaava-alueesta. Laajasalontien viereiset kaksi yksityisessä omistuksessa olevaa pientalotonttia ja Laajasalon opisto ovat mukana kaavamuutoksessa.

Muut lähtökohdat

Selvitys alueen oloista, rakennuskannasta ja muista ympäristöominaisuuksista on kuvattu kaavaselostuksen kohdassa "Asemakaavan kuvaus" kunkin aiheen kohdalla.

Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet

Vireilletulo

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2019 kaupungin aloitteesta.

Viranomaisyhteistyö

Kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kau-

punkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi seuraavien viranomaistahojen kanssa:

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Museovirasto
- Uudenmaan ELY-keskus
- Puolustusvoimat
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
- sosiaali- ja terveystoimiala

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) mukaisesti.

Vireilletulosta ja OAS:n nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja verkkosivuilla www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi sekä lehti-ilmoituksella Helsingin uutisissa sekä Laajasalon uutiskirjeessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavan valmisteluaineistoa (Yliskylänlahden venesatama-alueen maankäyttövisiot) oli nähtävillä 20.5.–10.6.2019 seuraavissa paikoissa:

- info- ja näyttelytila Kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa, Sörnäistenkatu 1
- Laajasalon kirjastossa, Yliskylän puistokatu 4 (Kauppakeskus Saari)
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Lisäksi asemakaavantyön pohjaksi laadittuja vaihtoehtoisia Yliskylänlahden venesatama-alueen maankäyttövisioita oli mahdollista kommentoida 20.5.–24.6.2019 Kerrokantasi-palvelussa verkkosivuilla https://kerrokantasi.hel.fi/.

Suunnittelijat olivat tavattavissa 25.5.2019 Laajasalopäivillä Laajasalon kirkossa.

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat joukkoliikenteen sujuvuuteen ja kokonaistarkasteluun koko Laajasalontien osuudella, varautumiseen bussiliikenteen liikennöimiseen ranta-alueella, Laajasalontien kävely- ja pyöräilyn ratkaisuihin, vesihuoltoon, johtosiirtoihin, alueen imeytys- ja viivytysmahdollisuuksiin ja tilavarauksiin,

rakentamisen aikataulutukseen, vedenalaisen kulttuuriperinnön inventointitarpeeseen, Killingholman pyöräily- ja jalankulkusillan toteutukseen, huolehtimiseen suojeltujen rakennuksien arvosta, Laajasalon opiston suojeluarvojen arviointiin, liikennemäärien kasvamisen haasteisiin, Puolustusvoimien raskaan liikenteen tilatarpeiden sekä eri toimijoiden kaapeleiden tila- tai siirtotarpeiden huomioimiseen sekä sosiaali- ja terveys- toimialan tilatarpeiden huomioimiseen.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että asemakaavaa varten on tehty lisäselvityksiä, kuten Killingholman siltavaihtoehtojen esiselvitys (Sitowise, 31.3.2022), Yliskylänlahti, esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 1.7.2022), Ympäristötekninen tutkimusraportti, Yliskylänlahti, Helsinki (Vahanen, 24.2.2021), Helsingin Yliskylänlahden asemakaavamuutosalueen meriarkeologinen inventointi (Nordic Maritime Group Oy, 12.6.2020), Laajasalon liikenteelliset tarkastelut –rapotti, (WSP, 13.3.2020). Laajasalon opistosta on tehty tontinkäyttöluonnos (Futudesign 16.2.2023). Selvitysten pohjalta on kehitetty asemakaavaluonnoksen ratkaisuja.

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat alueelle tuleviin palveluihin, rakentamisen määrään ja korkeuteen sekä suhteeseen pientaloihin, maankäyttö- ja rakennuslain mukaisuuteen, kaavoituksen mosaiikkimaisuuteen, meritäyttöihin ja täyttösaareen, Killingholmansiltaan, Laajasalontien bulevardisointiin ja liikenteen sujuvuuteen, Kuukiventien siltaan, Kuukiventie 2:n parkkipaikkoihin, asemakaavan rajaukseen, rannan joukkoliikennekatuun, venesatamaan ja ranta-alueisiin, rantareittiin ja yksityisiin laitureihin, osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta puuttuviin luontoarvoihin, alueen luontoarvojen huomioimiseen ja luontotietojärjestelemän kattavuuteen sekä Tengströminpuistoon ja viheralueisiin.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että asemakaavaa varten on tehty lisäselvityksiä, kuten Killingholman siltavaihtoehtojen esiselvitys (Sitowise, 31.3.2022), Yliskylänlahti, esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 1.7.2022), Ympäristötekninen tutkimusraportti, Yliskylänlahti, Helsinki (Vahanen, 24.2.2021), Helsingin Yliskylänlahden asemakaavamuutosalueen meriarkeologinen inventointi (Nordic Maritime Group Oy, 12.6.2020), Laajasalon liikenteelliset tarkastelut –rapotti, (WSP, 13.3.2020). Laajasalon opistosta on tehty tontinkäyttöluonnos (Futudesign 16.2.2023). Selvitysten pohjalta on kehitetty asemakaavaluonnoksen ratkaisuja. Mielipiteissä esitetyt

asiat on otettu huomioon, kaavan tavoitteet huomioon ottaen, tarkoituksenmukaisilta osin.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 11 kpl.

Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Luonnosaineiston erillinen nähtävilläolo

Luonnosaineiston nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja verkkosivuilla www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi sekä lehti-ilmoituksella Helsingin uutisissa.

Luonnosaineisto oli nähtävillä 7.8.–25.8.2023 seuraavissa paikoissa:

- Verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Luonnosaineistoa koskeva verkkoasukastilaisuus pidettiin 21.8.2023.

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Luonnosaineiston nähtävilläolo järjestettiin erikseen, jolloin viranomaisten kannanotot kohdistuivat vesihuollon kustannusarvioiden täsmentämiseen, pumppaamoihin ja yhdyskuntateknisten verkostojen ja niiden tilavarauksien sekä kapasiteettien varmistamiseen kaavoituksessa, kaava-alueella oleviin suojeluarvoihin sekä Killingholmansiltaan.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että selostusta on päivitetty muun muassa kustannusarvioiden ja kaavan vaikutuksien kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön osalta. Kaava-alueelle on tehty uusi kunnallistekninen yleissuunnitelma ja tarvittavat kunnallistekniikan tilavaraukset on huomioitu asemakaavassa.

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Luonnosaineiston erillisen nähtävilläolon yhteydessä saaduista mielipiteistä valtaosassa vaadittiin lähiluonnon ja Tengströminpuiston säilyttämistä luontoarvojen, virkistyksen ja Laajasalon identiteetin perusteella. Useissa mielipiteissä vastustettiin Killingholman siltayhteyttä muun muassa luontoarvojen, käyttöpaineen ja veneilyn näkökulmasta. Useissa mielipiteissä myös vastustettiin ja oltiin huolestuneita Laajasalontien ruuhkautumisesta bulevardisoinnin ja väliaikaisten järjestelyn myötä.

Lisäksi saadut mielipiteet koskivat vuorovaikutusta, kaavarajausta ja -prosessia, Laajasalontien siltaa, maankäyttö- ja rakennuslain

mukaisuutta, kaupunkistrategian tavoitteita, yleiskaavaa, Helsingin kasvua, bulevardisointia, rakentamisen määrää ja korkeutta ja suhdetta oleviin rakennuksiin, pysäköintiratkaisuja, esteettömyyttä ja pelastusta, korttelirakennetta, huoltoaseman ja päiväkodin sijaintia, kustannus- ja hyötylaskelmaa, korkeusasemia, viherkattoja, rantavyöhykettä, Europan -arkkitehtuurikilpailun voittaneen ehdotuksen mukaisuutta, rakentamista Herttoniemen teollisuusalueelle, nykyisten asukkaiden oikeuksia, kaavamääräyksiä, esittelymateriaalia, alueelle tulevia palveluita ja liiketiloja, venesatamaa ja merellistä strategiaa, kesäteatterin säilymistä, Laajasalonopiston täydennysrakentamista, alueelle toivottavaa uimahallia ja liikuntapaikkoja, meritäyttöjä ja maaperää, melua ja ilmanlaatua, liikennettä, väliaikaisia liikennejärjestelyjä, joukkoliikennettä, katuvihreää, puutteellisia luontoselvityksiä ja luontoarvojen huomioimista, metsä- ja puustoinen verkostoa, puistoreittejä, yksityisiä venelaitureita, lintujen huomioimista, luontokadon ja ilmastonmuutoksen huomioimista, puutteellisia selvityksiä sekä toteutusta.

Kirjallisissa mielipiteissä on tuotu esiin kriittisen palautteen lisäksi useita suunnitelmasta löydettyjä positiivisia seikkoja. Killingholmansillan rakentaminen saa myös paljon kannatusta. Samoin bulevardisointi ja mahdollisuus jatkaa raitiotietä Herttoniemen suuntaan sekä alueen kehittyminen nähtiin joissain palautteissa positiivisessa valossa.

Asemakaavakarttaan ei tehty muutoksia nähtävilläolon jälkeen ennen lautakuntakäsittelyä. Asemakaavaratkaisuja ja -määräyksiä on kehitetty ja tarkennettu asemakaavaehdotuksessa.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 362 kpl, joista kuusi nähtävilläolon jälkeen.

Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Kaavaluonnoksen hyväksymisen (28.11.2023) jälkeen saapui yksi mielipidekirje (27.2.2024). Esitetty mielipide kohdistui Laajasalon opiston täydennysrakentamiseen. Vuorovaikutusraporttia on täydennetty 3.9.2024 vastineella mielipiteeseen.

Asemakaavaratkaisun eri vaihtoehdot

Kaava-alue oli mukana vuonna 2017 käydyssä Europan 14 arkkitehtuurikilpailussa. Laajasalon kilpailualueen voitti ehdotus ”Lateral Coalescence”, jonka keskeinen idea oli jättää Tengströminpuiston eteläosa puistoksi ja rakentaa Yliskylänlahdelle täyttösaari. Lisäksi Yliskylänlahden ja Laajasalontien yhdisti “Marina Vistaksi” nimetty keskeinen näkymä akseli. Ideakilpailun kilpailuehdotuksiin sisältyy kilpailun luonteen mukaisesti usein epärealistisuutta ja -tarkkuutta ja joiden ratkaisuja ja niiden toteutuskelpoisuutta selvitetään ja kehitetään jatkosuunnittelussa.

Voittaneelta työryhmältä tilattiin kilpailun jälkeen vaihtoehtoisia maankäyttövisioita Yliskylänlahden ja Laajasalontien väliselle nykyisen Tengströminpuiston alueelle, jotka olivat kommentoitavana Kerro kantasi -palvelussa. Kilpailun jälkeen tarkentuneet lähtötiedot ja tarkemmassa suunnittelussa huomioitavat realiteetit muuttivat voittaneen ehdotuksen kilpailussa esittämiä ideoita, jotta ratkaisu olisi toteutuskelpoinen.

Merkittävämpiä muutoksia oli täyttösaaren poistaminen muun muassa taloudellisten, ekologisten ja maisemallisten näkökulmien vuoksi. Alueelle ei voida ottaa myöskään ajoneuvoliittymää kilpailuehdotuksessa esitetystä kohdin Laajasalontietä vaan pohjoisen liittymän lisäksi ainut vaihtoehto katuliittymälle on Yliskyläntien ja Laajasalontien risteys, mikä oli jätetty kilpailuehdotuksessa puistoksi. Myös muiden liikenteellisten reunaehtojen huomioinen ja pysäköinnin tarkempi suunnittelu sekä alueelle suunniteltu päivittäistavarakauppa, pysäköintilaitos ja päiväkoti pihoineen muuttivat kilpailuehdotuksessa esitettyä korttelirakennetta ja rakennetun alueen laajuutta.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi asemakaavan muutosluonnoksen 28.11.2023 ja antoi jatkosuunnitteluohjeeksi muun muassa, että jatkosuunnittelussa rajataan rakentamisen alue kaava-alueella niin, että Tengströminpuiston rannan uhanalaiset lehtoluontotyypit rajataan rakentamisen ulkopuolelle ja ranta säilytetään näiltä osin muokkaamattomana.

Pääosin tämän muutoksen ja osittain myös muun jatkosuunnittelun seurauksena kaava-alueen kerrosala on vähentynyt noin 17 000 k-m^2. Lisäksi ranta-alueella kaavaluonnoksessa sijainneen päiväkodin korvaava tontti kaavoitetaan Reposalmentien varteen Yliskylän keskustaan valmisteltavassa olevassa Laajasalon palvelukorttelit asemakaavassa. Tältä kaava-alueelta ei ollut löydettävissä mahdollista sijaintia muun muassa ilmanlaadun ja liikennemelun vuoksi.

Kaava-alueeseen on kaavaluonnoksen lautakuntakäsittelyn jälkeen liitetty AK-tontti 49050/2, jonka massoittelua on yhtenäistetty muun Laajasalon bulevardin pohjoisosan periaatteita, korottamalla kääntyvä lamelli kahdeksankerroksiseksi ja tekemällä sen viereen yksikerroksinen rakennusosa.

Valmisteluaineiston muut käsittelyvaiheet

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi alueen asemakaavan muutosluonnoksen 28.11.2023 jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 10.9.2024 asettaa 3.9.2024 päivätyn asemakaavan muutosehdotuksen nro 12834 julkisesti nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti alla olevin muutoksin. Asemakaavan muutos koskee

43. kaupunginosan (Herttoniemi) katu- ja vesialueita sekä 49. kaupunginosan (Laajasalo, Yliskylä) korttelin 49009 tonttia 2, korttelin 49012 tonttia 2, korttelin 49050 tonttia 2 sekä katu-, puisto-, venesatama-, vesi- ja erityisalueita (muodostuvat uudet korttelit 49457–49460).

Kaupunkiympäristölautakunta katsoi, että Killingholman siltayhteyttä ei tule tässä kaavakokonaisuudessa edistää, vaan siitä luovutaan sen negatiivisten luonto- ja veneilyä haittaavien vaikutusten vuoksi. Siksi lautakunta katsoi, että silta poistetaan tarkistetusta asemakaavaehdotuksesta. Lautakunta korosti, että alueelle ja sen välittömään ympäristöön suunnitellaan useita laadukkaita merellisiä virkistysreittejä nykyisten olemassa olevien reittien lisäksi.

Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksessä 10.9.2024 mainittu Killingholman siltayhteys on poistettu asemakaavan muutosehdotuksesta ennen asemakaavan muutosehdotuksen nähtäville asettamista. Kaavaselostuksen tekstiä ja sen liitteitä on päivitetty vastaavilta osin.

Tätä selostusta täydennetään asemakaavan muutosehdotuksen julkisen nähtävilläolon jälkeen.

Helsingissä, 10.9.2024

Marja Piimies
asemakaavapäällikkö

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Helsinki	**Täyttämispvm**	11.9.2024
Kaavan nimi	Yliskylänlahti		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	10.9.2024
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	09112834
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	15,4329	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	15,4329

Ranta-asemakaava

	Rantaviivan pituus [km]		
Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**	
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**	

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**15,4320**	**99,99**	**100840**	**0,65**	**0,0000**	**92405**
A yhteensä	4,3809	28,4	96550	2,20	3,7545	89570
P yhteensä						
Y yhteensä	0,7186	4,7	3690	0,51	0,0000	2235
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	1,9721	12,8			-2,4031	
R yhteensä						
L yhteensä	4,2611	27,6	600	0,01	-0,6499	600
E yhteensä					-0,3842	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	4,0993	26,6			-0,3173	

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,8144**	**5,28**	**8144**	**0,8144**	**8144**

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**3**	**0**	**0**	**0**

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**15,4320**	**99,99**	**100840**	**0,65**	**0,0000**	**92405**
A yhteensä	4,3809	28,4	96550	2,20	3,7545	89570
AO					-0,3097	-780
AK	4,3809	100,0	96550	2,20	4,0642	90350
P yhteensä						
Y yhteensä	0,7186	4,7	3690	0,51	0,0000	2235
YO	0,7186	100,0	3690	0,51	0,0000	2235
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	1,9721	12,8			-2,4031	
VL	1,9721	100,0			1,8621	
VP					-4,2652	
R yhteensä						
L yhteensä	4,2611	27,6	600	0,01	-0,6499	600
Kev.liik.kadut	0,2834	6,7			0,2834	
LV					-0,6377	
Kadut	3,4218	80,3			-0,8515	
Pihakadut	0,2564	6,0			0,2564	
Katuauk./torit	0,2995	7,0	600	0,20	0,2995	600
E yhteensä					-0,3842	
EV					-0,3552	
ET					-0,0290	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	4,0993	26,6			-0,3173	
W	4,0993	100,0			-0,3173	

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,8144**	**5,28**	**8144**	**0,8144**	**8144**
ma	0,8144	100,0	8144	0,8144	8144

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]

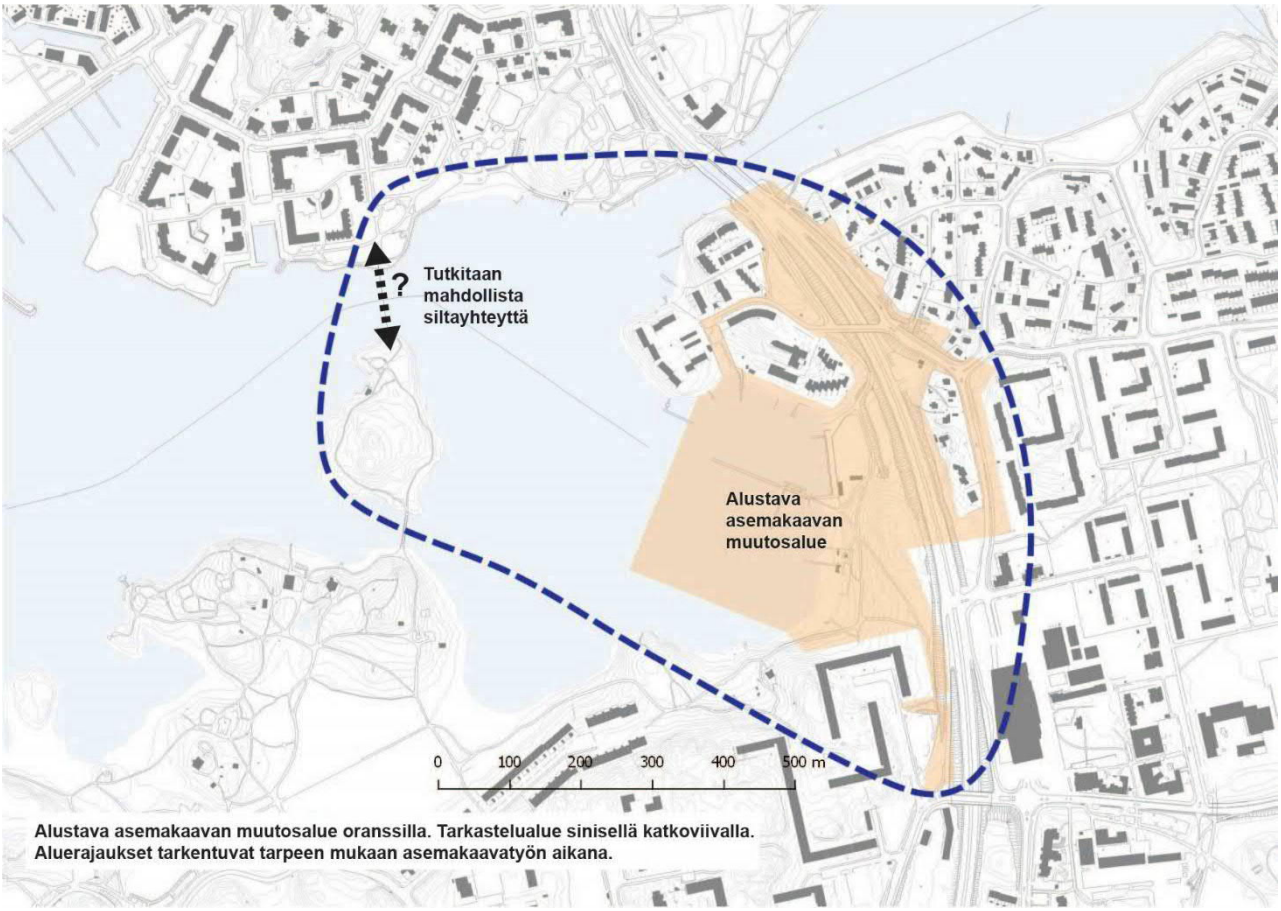
Yhteensä	**3**	**0**	**0**	**0**
Asemakaava	3	0	0	0

YLISKYLÄNLAHDEN ASEMAKAAVAN MUUTOS

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Laajasalontien pohjoisosaan ja Yliskylänlahden alueelle suunnitellaan kaupunkibulevardia sekä siihen liittyvää monipuolista kaupunkirakentamista. Suunnittelijat ovat tavattavissa Laajasalopäivillä Laajasalon kirkossa 25. toukokuuta. Asemakaavatyön pohjaksi laadittuja alustavia maankäyttövisioita Yliskylänlahden venesataman alueelle voi kommentoida Kerrokantasi-palvelussa 20.5.-24.6.2019.

Suunnittelun tavoitteet ja alue



Alustava asemakaavan muutosalue oranssilla. Tarkastelualue sinisellä katkoviivalla. Aluerajaukset tarkentuvat tarpeen mukaan asemakaavatyön aikana.

Asemakaavan muutos koskee ensisijaisesti Laajasalontien pohjoisosaa, Yliskylän venesataman aluetta, Tengströminpuistoa, asuinpientalojen korttelialuetta 49050, Kuvernöörintietä ja Kuukiventietä sekä niihin rajautuvia puistoalueita. Asemakaavan muutosta koskeva kaupunkirakenteellinen tarkastelualue on alustavaa kaavamuutosaluetta laajempi käsittäen Killingholmansalmen sekä alustavaan kaavamuutosalueeseen välittömästi rajautuvat kortteli- ja lähivirkistysalueet. Aluerajaukset tarkentuvat tarpeen mukaan asemakaavatyön aikana. Tarkastelualueella sijaitsevien yksityisten kiinteistönomistajien on niin halutessaan mahdollista tulla mukaan asemakaavamuutokseen ottamalla yhteyttä asemakaavoitukseen (ks. yhteystiedot). Asemakaavan vaikutuksia arvioidaan tarkastelualuetta laajemmalta alueelta.

Tavoitteena on mahdollistaa alueelle yleiskaavan (2016) tavoitteiden mukaisesti kaupunkibulevardi sekä siihen liittyvää asuntorakentamista ja palveluita, alustavasti yhteensä noin 110 000 – 130 000 k-m^2. Alueelle suunnitellaan päivittäistavarakauppaa, muita liiketiloja, päiväkotia ja ranta-alueelle virkistyskäyttöä. Laajasalon rantareitti otetaan huomioon suunnittelussa. Asemakaavatyön yhteydessä tutkitaan myös mahdollisuutta rakentaa Killingholmansalmen ylittävä, Herttoniemenrannan ja Tullisaarenpuiston yhdistävä, pyöräily- ja jalankulkusilta sekä sen mahdollisia vaihtoehtoisia toteutustapoja.

Asemakaavatyön pohjaksi on 2018-19 laadittu Komitea arkkitehdit Oy:n toimesta vaihtoehtoisia maankäyttövisioita Yliskylänlahden venesataman alueelle, jotka ovat jatkoa vuonna 2017 käydyn kansainvälisen Euroopan 14 arkkitehtuurikilpailun voittaneelle ehdotukselle ”Lateral Coalescence”. Kilpailun taustalla olivat kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuonna 2015 hyväksytyt Laajasalon kaupunkibulevardi-suunnitteluperiaatteet.

Osallistuminen ja aineistot

Suunnittelijat ovat tavattavissa Laajasalopäivillä Laajasalon kirkossa 25.5.2019 klo 10.00–14.00.

Asemakaavantyön pohjaksi laadittuja vaihtoehtoisia Yliskylänlahden venesatama-alueen maankäyttövisioita on mahdollista kommentoida 20.5.-24.6.2019 Kerrokantasi-palvelussa verkkosivuilla https://kerrokantasi.hel.fi/.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavan valmisteluaineistoa (Yliskylänlahden venesatama-alueen maankäyttövisiot) on esillä 20.5.-10.6.2019 seuraavissa paikoissa:

- Laajasalon kirjastossa, Yliskylän puistokatu 4 (Kauppakeskus Saari)
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Aineistoon voi käydä tutustumassa Kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa (käyntiosoite Sörnäistenkatu 1, ala-aula, avoinna ma-to klo 9-16, pe 10-15), jossa saa henkilökohtaista neuvontaa. Suunnitteluun liittyvää

aineistoa päivitetään Helsingin karttapalveluun kartta.hel.fi/suunnitelmat.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta pyydetään esittämään **viimeistään 24.6.2019.** Niille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa, lähetetään tieto lautakunnan päätöksestä.

Kirjalliset mielipiteet lähetetään osoitteeseen Helsingin kaupunki, Kirjaamo, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI, (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, avoinna arkisin ma-pe klo 8.15 – 16) tai sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

Mielipiteet voi esittää myös suoraan suunnittelijalle. Tapaamisaika tulee sopia etukäteen. Viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillinen neuvottelu ja heiltä pyydetään tarvittavat lausunnot.

Kun mielipiteet on saatu, suunnittelu etenee ja laaditaan kaavaehdotus. Kaavoituksen etenemisen vaiheet ja osallistumismahdollisuudet on kuvattu viimeisellä sivulla.

Suunnittelun etenemistä voi seurata karttapalvelusta verkko-osoitteessa kartta.hel.fi/suunnitelmat, jonne myös OAS päivitetään tarpeen vaatiessa. Suunnittelua voi seurata myös tilaamalla Laajasalon uutiskirjeen osoitteesta https://www.uuttahelsinkia.fi/fi/laajasalo/rakentaminen/tilaa-laajasalon-uutiskirje.

Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
- seurat ja yhdistykset
  - Yliskylän venekerho ry
  - Laajasalo-Degerö Seura
  - Laajasalon pienkiinteistöyhdistys ry
  - Herttoniemi-seura ry
  - Eloa Herttoniemenrantaan ry
  - Tammisaloseura ry
  - Helsingin luonnonsuojeluyhdistys
  - Helsingin seudun kauppakamari
  - Helsingin Yrittäjät

- asiantuntijaviranomaiset
  - Helen Oy
  - Helen Sähköverkko Oy
  - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
  - Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
  - Museovirasto
  - Väylävirasto

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- Puolustusvoimat
- Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
- Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- Sosiaali- ja terveystoimiala

Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa ihmisten elinoloihin, elinympäristöön, kaupunkikuvaan, luontoon, virkistykseen, maisemaan, kulttuuriperintöön ja liikenteeseen ja laaditaan tarvittavat selvitykset kaavaratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi. Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kaupungin asiantuntijat sekä tarvittaessa muut viranomaiset ja osalliset.

Suunnittelun taustatietoa

Helsingin kaupunki omistaa pääosan tarkastelualueen virkistys- ja katualueista sekä osan korttelialueista, pääosin korttelialueet ovat yksityisomistuksessa. Kaavoitus on tullut vireille kaupungin aloitteesta. Kaupunki valmistelee asemakaavan muutoksen perusteella mahdollisesti kyseeseen tulevat maankäyttösopimukset tontinomistajien kanssa käytävissä neuvotteluissa.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja (vuosilta 1971-2012) ja niissä tarkastelualue on merkitty pääosin asuntokerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialueeksi, asuinpientalojen korttelialueeksi, omakotirakennusten, rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialueeksi, opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueiksi, virkistys- tai puistoalueeksi, suojaviheralueeksi, venesatamaksi, yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueeksi sekä katualueeksi.

Voimassa olevassa Helsingin yleiskaavassa (2016) tarkastelualue on merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi (A1-, A3- ja A4-merkinnät) sekä virkistys- ja viheralueeksi. Lisäksi aluetta koskee kaupunkibulevardi-, pikaraitiotie- sekä pyöräilyn baanaverkkomerkintä.

Tarkastelualueen länsiosa rajautuu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Tullisaarenpuisto ja Killingholma kuuluvat Museoviraston RKY 2009-kohdeluetteloon merkinnällä ”Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus”.

Suunnittelualuetta koskevia suunnitelmia ja selvityksiä:

- Helsingin merellinen strategia 2030 (Helsingin kaupunginhallitus 2019)
- Europan 14-arkkitehtuurikilpailu, Laajasalon kaupunkibulevardi (2017)

- Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet (Helsingin kaupunki-suunnitteluvirasto, kslk 9.6.2015)
- Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:13)

Nykyisin tarkastelualuetta halkoo Laajasalontie liittymäramppeineen, suojaviheralueineen ja korkeine kallioleikkauksineen. Laajasalontien ja Yliskylänlahden välissä sijaitsevat Tengströminpuisto ja Yliskylän venesatama. Tarkastelualueella on eri vuosikymmenillä rakennettuja pien- ja kerrostalokortteleita sekä Laajasalon opisto. Yliskylänlahti ja sitä ympäröivät rannat muodostavat selkeästi rajautuvan maisematilan. Killingholmansalmen kautta kulkee vesiliikenneväylä. Tarkastelualueella ja sen läheisyydessä sijaitsee muutamia suojeltuja rakennuksia.

Lisätiedot suunnittelijoilta

Maankäyttö
Tyko Saarikko, arkkitehti, p. (09) 310 37441, tyko.saarikko@hel.fi
Leena Holmila, arkkitehti, p. (09) 310 21333, leena.holmila@hel.fi
Anu Kuutti, tiimipäällikkö, p. (09) 310 37154, anu.kuutti@hel.fi

Liikenne
Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri, p. (09) 310 37088,
markus.ahtiainen@hel.fi

Teknistaloudelliset asiat
Jouni Kilpinen, diplomi-insinööri, p. (09) 310 37251,
jouni.kilpinen@hel.fi

Julkiset ulkotilat, maisema
Niina Strengell, maisema-arkkitehti p. (09) 310 37072,
niina.strengell@hel.fi

Rakennussuojelu
Sakari Mentu, arkkitehti, p. (09) 310 37 217, sakari.mentu@hel.fi

Vuorovaikutus
Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija, p. (09) 310 37403,
juha-pekka.turunen@hel.fi

Kaupunkisuunnittelua voi seurata sosiaalisen median kanavissa (face-book.com/helsinkikaupunkiymparisto ja twitter.com/helsinkikymp) sekä Suunnitelmavahti-palvelun avulla, jonka voit tilata osoitteesta www.hel.fi/suunnitelmavahti.

Helsingissä 7.5.2019

Anu Kuutti

tiimipäällikkö

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

- Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2019 kaupungin aloitteesta
- Suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2018 kaavoituskatsauksessa

▼

OAS

- OAS ja muuta aineistoa nähtävillä 20.5.–10.6.2019, suunnittelijat tavattavissa 25.5.2019 Laajasalopäivillä Laajasalon kirkossa
- Nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat, Helsingin uutisissa sekä Laajasalon uutiskirjeessä, jonka voi tilata verkkosivulta https://www.uuttahelsinkia.fi/fi/laajasalo/rakentaminen/tilaa-laajasalon-uutiskirje
- Mahdollista vastata Kerrokantasi kyselyyn 20.5.–24.6.2019 verkkosivuilla https://kerrokantasi.hel.fi/.
- Mahdollisuus esittää mielipiteitä

▼

Luonnos

- Luonnosvaiheen aineisto nähtävillä arviolta syksyllä 2020, tarvittaessa järjestetään asukastilaisuus
- Nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat ja Helsingin uutisissa
- Mahdollisuus esittää mielipiteitä
- Kaavaluonnos esitellään lautakunnalle arviolta syksyllä vuonna 2020

▼

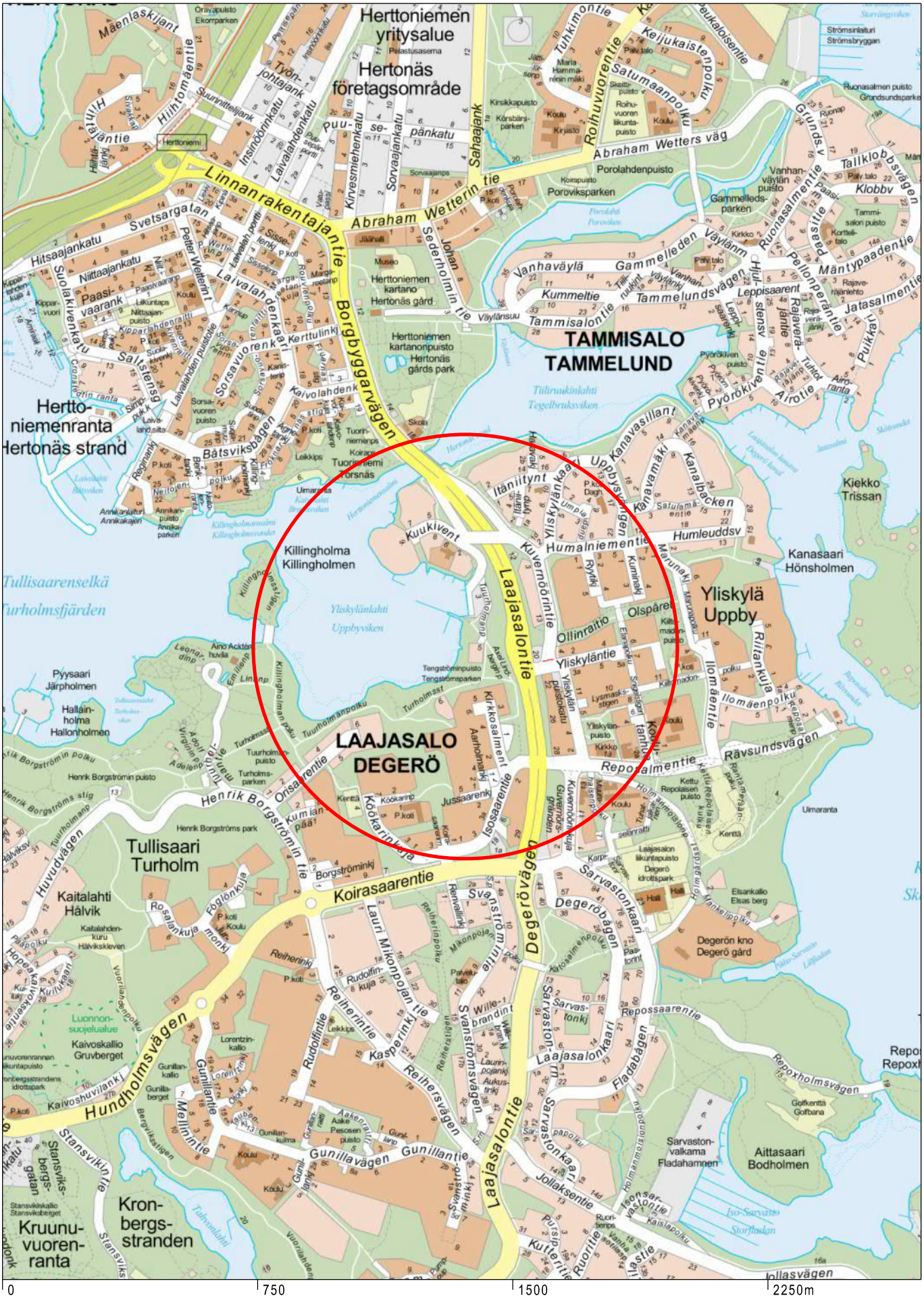
Ehdotus

- Kaavaehdotus esitellään lautakunnalle arviolta syksyllä vuonna 2021
- Kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat
- Lautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille, jotka ovat mielipiteen tai muistutuksen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa
- Kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla www.hel.fi/kaavakuulutukset
- Mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- Muistutukset ja lausunnot käsitellään lautakunnassa

▼

Hyväksyminen

- Kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- Kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- Tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana
- Hyväksymispäätöksestä voi valittaa Helsingin hallinto-oikeuteen ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen
- Kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.

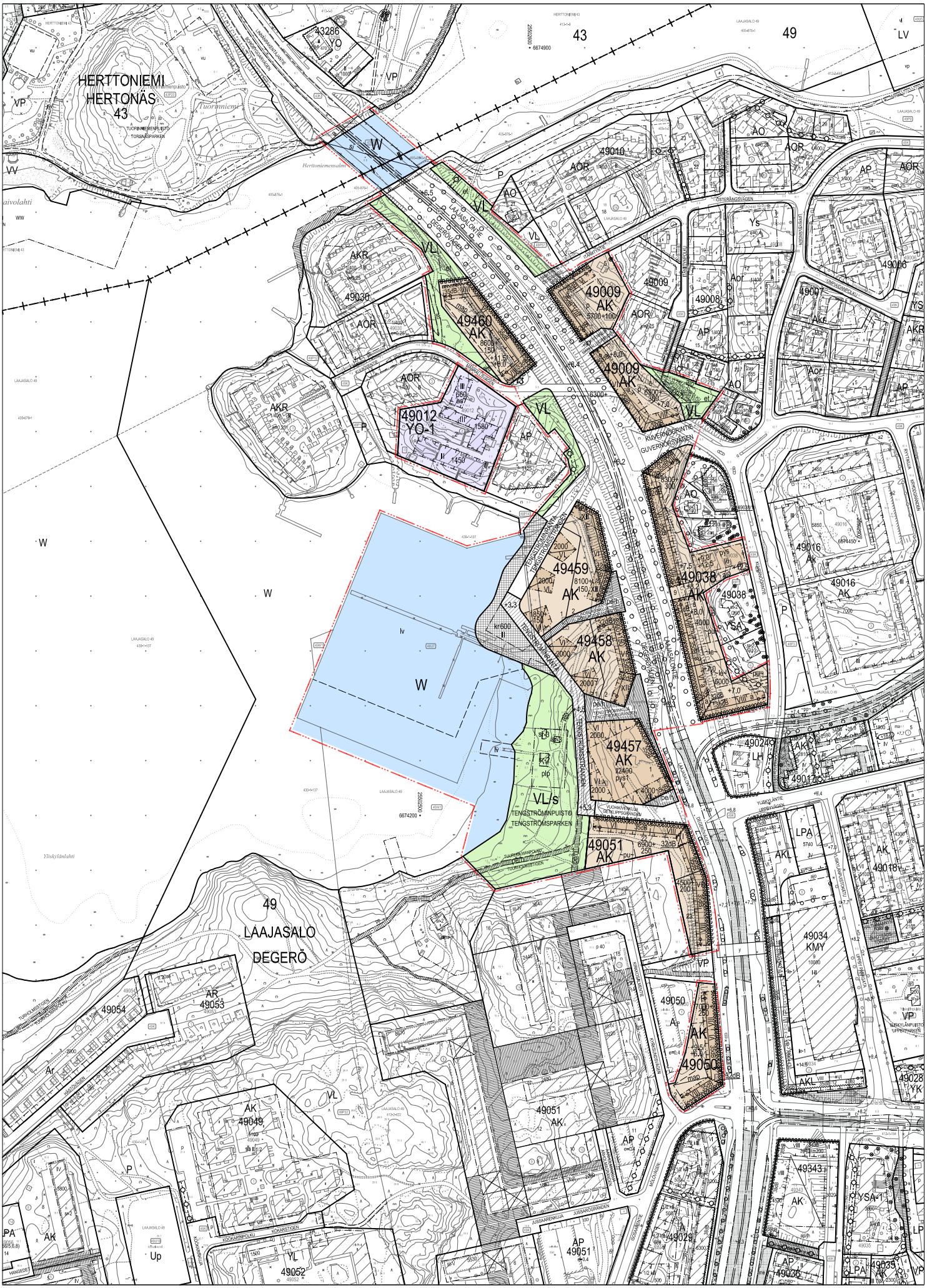

Herttoniemen yritysalue
Hertonäs företagsområde
Linnanrakentajantie
Abraham Wetterin tie
Abraham Wetters väg
Borgbyggarvägen
Laajasalontie
Degerövägen
Hundholmsvägen
Koirasaarentie
Repossaarentie
Repoxholmsvägen
TAMMISALO
TAMMELUND
LAAJASALO
DEGERÖ
Herttoniemenranta
Hertonäs strand
Killingholma
Killingholmen
Yliskylä
Uppby
Kanasaari
Hönsholmen
Kiekko
Trissan
Tullisaari
Turholm
Kaitalahti
Hålvik
Pyysaari
Järpholmen
Hallainholma
Hallonholmen
Aittasaari
Bodholmen
Kronbergsstranden
Kruunuvuorenranta
Degerön kno
Degerö gård
Sarvaston-valkama
Fladahamnen
Kaivoskallio
Gruvberget
Tullisaarenselkä
Turholmsfjärden
Yliskylänlahti
Uppbyviken
Tammisalon kartano
Hertonäs gård
Herttoniemen kartanonpuisto
Hertonäs gårds park
Herttoniemi
Herttoniemi
Herttoniemi



Ilmakuva
Laajasalo, Yliskylänlahti

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus / Itäinen yksikkö
Herttoniemi ja itäiset saaret- tiimi

Yliskylänlahden asemakaavan muutos



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

AK — Asuinkerrostalojen korttelialue.

YO-1 — Opetus- ja tutkimustoimintarakennusten korttelialue. Korttelialueella saa rakentaa opiskelija-asuntoja as-merkitylle rakennusalalle.

VL — Lähivirkistysalue.

VL/s — Lähivirkistysalue. Osalla aluetta sijaitsee arvokkaita metsäkohteita. Lähivirkistysaluetta tulee ylläpitää siten, että alueen luontoarvot sekä kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot säilyvät. Viereisissä kortteleissa ja yleisillä alueilla tulee valaistuksessa huomioida lepakoiden elinolosuhteiden säilyminen valaistuksen suuntaamisella sekä määrän rajoittamisella kesäkuukausina 1.6.-31.8.

W — Vesialue.

2 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Kaupunginosan raja.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Osa-alueen raja.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

49457 — Korttelin numero.

1 — Ohjeellisen tontin numero.

Ohjeellinen tontin raja.

LAAJASALONTIE — Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston nimi.

2600 — Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

2500+100 — Lukusarja, joka yhteenlaskettuna osoittaa rakennusoikeuden määrän kerrosalaneliömetreinä. Ensimmäinen luku ilmoittaa korttelialueelle osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen kerrosalan enimmäismäärän, toinen luku liiketilaksi rakennettavan kerrosalan vähimmäismäärän.

IV — Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

+ 8.0 — Maanpinnan tai pihakannen likimääräinen korkeusasema.

+ 7.5/+10.5 — Ensimmäinen luku ilmoittaa alimman pysäköintitason likimääräisen korkeusaseman ja viimeinen luku ilmoittaa ylimmän pysäköintitason tai pihakannen likimääräisen korkeusaseman.

+ 10.5/+7.5pys — Luvut ilmoittavat pysäköintitasojen likimääräiset korkeusasemat.

+ 9.5/+6.5 — Ensimmäinen luku ilmoittaa pihakannen likimääräisen korkeusaseman ja toinen luku ilmoittaa pysäköintihallin alimman kerroksen lattiapinnan likimääräisen korkeusaseman.

Rakennusala.

kr — Rakennusala, jolle saa rakentaa kahvilan tai ravintolan ja venesatamaa palvelevan rakennuksen.

as — Opiskelija-asuntojen rakennusala.

map — Maanalainen pysäköintitila, sijainti ohjeellinen.

pys — Pysäköintilaitoksen rakennusala.

pys1 — Rakennusalan osa, jolle tulee rakentaa myös naapurikortteleita palveleva yhteiskäyttöinen pysäköintilaitos.

a — Autosuojan rakennusala, sijainti ohjeellinen.

et — Yhdyskuntateknistähuoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten rakennusala, sijainti ohjeellinen.

35dB — Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jolla rakennuksen julkisivun kokonaisääneneristävyyden liikennemelua vastaan tulee olla vähintään luvun osoittama desibelimäärä.

Rakennusala tulee rakentaa koko pituudeltaan.

Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.

lv — Laitureille varattu alueen osa, sijainti ohjeellinen.

~pu~ — Likimääräinen alueen osa, jolla olevaa puustoa tulee säilyttää.

pip — Pihapiiri. Alueella olevan suojeltavan rakennuksen sekä talousrakennukset saa kunnostaa julkiseen tai puolijulkiseen käyttöön kuten kahvilaksi tai kerhotilaksi.
-Alueella saa olla enintään kaksi autopaikkaa ensisijaisesti inva-autoille.

⊗ — Säilytettävä puu.

○ — Istutettava puu, sijainti ohjeellinen.

sr-2 — Rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus. Suojelu koskee rakennuksen julkisivuja ja vesikattoa sekä sen julkisia sisätiloja. Rakennuksessa tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Rakennusta ei saa purkaa.

sr-3 — Kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus, jonka ominaispiirteet on säilytettävä. Rakennusta ei saa purkaa.

pe/h — Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, jolla pelastus- ja huoltoajo on sallittu.

pp/h — Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu, sijainti ohjeellinen.

pe/h — Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu, sijainti ohjeellinen.

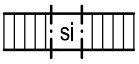
Pihakatu.

Katu.

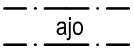
Katuaukio/Tori.

rv — Raitiovaunuliikenteelle varattu katu.

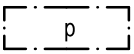
a — Kadun tai liikennealueen alittava jalankulun ja pyöräilyn yhteys.



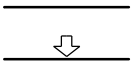
Silta.



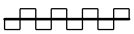
Ajoyhteys, sijainti ohjeellinen.



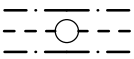
Pysäköintipaikka, sijainti ohjeellinen.



Ajoneuvoliittymä, sijainti ohjeellinen.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.



Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

RAKENNUSOIKEUS JA TILOJEN KÄYTTÖ

Asukkaiden käyttöön tulee rakentaa riittävien varasto- ja huoltotilojen lisäksi vähintään seuraavat asumisen aputilat: talopesula, kuivaustila, talosauna ja vapaa-ajantila. Kaikki asumisen aputilat, yhteistilat sekä varasto-, huolto-, tekniset- ja pysäköintitilat saa rakentaa asemakaavassa merkityn kerrosalan lisäksi.

Rakennuksen kahdessa alimmassa kerroksessa saa olla liiketiloja ja julkisia palvelutiloja sekä yhdyskuntateknistähuoltoa palvelevia tiloja.

Katolle tai ylimpään kerrokseen tulee rakentaa ulkotila sekä siihen liittyvä vapaa-ajantila asukkaiden käyttöön.

Liiketila on varustettava rasvanerottelukaivolla ja katon ylimmän tason yläpuolelle johdettavalla ilmastointihormilla.

Ilmanvaihtokonehuoneita saa sijoittaa suurimman sallitun kerrosluvun yläpuolelle lukuun ottamatta tontteja 49459/1 ja 49458/1 ja ne tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria

Pysäköintitilat saa rakentaa asemakaavakarttaan merkityn kerrosalan lisäksi.

Korttelin 49009 tontilla 5 ja korttelin 49038 tontilla 9 asuntojen huoneistoalasta vähintään 50 % tulee toteuttaa asuntoina, joissa on keittiön/keittotilan lisäksi kolme asuinhuonetta tai enemmän.

Kaikissa kortteleissa tulee varautua mahdollisen alueellisen muuntamo- ja teletilan sekä niihin liittyvien riittävien pystykuilujen rakentamiseen, joka tulee sijoittaa tulvavesirajan yläpuolelle.

KAUPUNKIKUVA JA RAKENTAMINEN

AK- korttelialueella:

Maantasokerroksen julkisivu ei saa antaa umpinaista vaikutelmaa.

Rakennuksen julkisivujen on oltava paikalla muurattua tiiltä tai muurauksen päälle tehtyä rappausta.

Rakennuksen julkisivujen on oltava yksiaineisia, vaaleita ja erisävyisiä vierekkäisissä yhden porrashuoneen ympärille rakentuvissa kokonaisuuksissa.

Rakennuksissa on oltava tasakatto lukuun ottamatta tontteja 49458/1 ja 49459/ 1, joissa on oltava epäsymmetrinen harjakatto, jossa ei saa olla räystäitä.

Porrashuoneeseen on oltava sisäänkäynti sekä kadun että pihan puolelta lukuun ottamatta tontteja 49458/1 ja 49459/ 1.

Katualueelle avautuvien porrashuoneiden ulko-ovien on oltava syvennyksessä.

Tonteilla 49458/1 ja 49459/ 1 parvekkeet eivät saa ulottua rakennusalan ulkopuolelle.

Korttelissa 49038 tontilla 9 VI-kerroksisissa rakennusosissa parvekkeet eivät saa ulottua rakennusalan ulkopuolelle.

Parvekkeet tulee rakentaa sisäänvedettyinä yhtenäistä julkisivupintaa muodostavina.

Jätetilat tulee sijoittaa rakennuksiin tai pihakannen alle.

Autotallien ovien on oltava puuverhoiltuja.

Korttelissa 49457 pysäköintilaitoksen julkisivut on oltava corten-terästä.

Korttelissa 49038 tontilla 9 pysäköintilaitoksen julkisivut on oltava tiiltä, puuta tai corten-terästä.

PIHAT JA ULKOALUEET

Kortteleissa 49459 ja 49458 sekäkorttelin 49038 tonteilla 7 ja 8 piha-alueet tulee rakentaa yhteiskäyttöisiksi.

Tonttien välisiä rajoja ei saa aidata. Pihat on jäsenneltävä pinta-materiaalein, istutuksin, kalustein ja valaistuksen avulla viihtyisiksi leikki- ja ulko-oleskelutiloiksi.

Pihakansilla kasvualustan tulee olla riittävä monipuoliselle kasvilajistolle. Kasvualusta tulee muotoilla korkeusasemaltaan vaihtelevaksi. Tämä tulee ottaa huomioon rakenteiden mitoituksessa.

Maanpinnan ja pihakansien korkeusasemat tulee suunnitella siten, että liittyminen ympäröiviin katu-, puisto- ja korttelialueisiin on mahdollisimman saumaton.

YMPÄRISTÖTEKNIIKKA

Leikkiin ja oleskeluun tarkoitetut piha-alueet tulee sijoittaa ja tarvittaessa suojata melulta siten, että niillä saavutetaan melutason ohjearvo päivällä ja yöllä.

Asuntojen ainoita oleskeluparvekkeita ei saa sijoittaa Laajasalontien puolelle liikenteen haittojen vuoksi.

Oleskeluparvekkeet tulee sijoittaa ja tarvittaessa suojata melulta siten, että niillä saavutetaan melutason ohjearvo päivällä ja yöllä. Ohjearvo tulee saavuttaa vähintään yhdellä asuntokohtaisella oleskeluparvekkeella.

Asunnot eivät saa avautua ainoastaan julkisivun suuntaan, jolle on annettu äänitasoerovaatimus 35 dB tai 32 dB, joka liittyy I-kerroksiseen rakennusosan.

Korttelin 49457 X**II** kerroksisessa rakennusosassa enintään noin 1/4 kerrosalasta saa olla asuntoja, jotka avautuvat vain julkisivun suuntaan, jolle on annettu äänitasoerovaatimus liikennemelun takia.

Ensimmäiseen ja korttelissa 49457 myöskään toiseen kerrokseen ei saa sijoittaa asuntoja, jotka aukeavat niille julkisivuille, joihin on esitetty äänitasoerovaatimuksia.

Ensimmäiseen kerrokseen ei saa sijoittaa asuntoja, jotka aukeavat niille julkisivuille, joihin on esitetty äänitasoerovaatimuksia.

Laajasalontiehen rajautuvissa kortteleissa rakennusten ilmanotto tulee järjestää tehokkaasti suodatettuna kattotasolta tai rakennuksen siltä puolelta, jolle ei ole asetettu äänitasoerovaatimusta.

Raitiotie tulee suunnitella siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja asuinrakennusten sisätiloissa.

Laajasalontien ja raitiolinjan sekä siihen liittyvän katualueen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomioita liikennemelun torjuntatarpeeseen ja viihtyisän ympäristön suunnitteluun erityisesti olemassa olevien pientalojen ja Laajasalontien sillan kohdalla.

Maanalaisten pysäköintitilojen, pihakannen alaisten toimintojen ja pysäköintilaitosten ilmanvaihtojärjestelyt tulee suunnitella ja järjestää siten, ettei niistä aiheudu ilmanlaatu- tai meluhaittaa asumiselle, piha-alueille tai ympäristölle.

Leikkiin ja oleskeluun tarkoitetut piha-alueet sekä oleskeluparvekkeet tulee sijoittaa ja tarvittaessa suojata melulta siten, että niillä saavutetaan melutason ohjearvo päivällä ja yöllä.

Laajasalontiehen rajautuvissa kortteleissa rakennusten ilmanotto tulee järjestää tehokkaasti suodatettuna kattotasolta tai rakennuksen siltä puolelta, jolle ei ole asetettu äänitasoerovaatimusta.

Maanalaisten pysäköintitilojen, pihakannen alaisten toimintojen ja varsinaisen rakennuksen ilmanvaihtojärjestelyt tulee suunnitella ja järjestää siten, ettei niistä aiheudu ilmanlaatu- tai meluhaittaa asumiselle, piha-alueille tai ympäristölle.

Ensimmäiseen kerrokseen ei saa sijoittaa asuntoja, jotka aukeavat niille julkisivuille, joihin on esitetty äänitasoerovaatimuksia.

Maanalaisten pysäköintitilojen poistoilma tulee johtaa rakennuksen katolle asti. Poistoilmapiiput on rakennettava osaksi rakennuksia.

Raitiotie tulee suunnitella siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennuksen/ asuinrakennusten sisätiloissa.

Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on selvitettävä ennen rakentamiseen ryhtymistä ja tarvittaessa maaperä on puhdistettava ennen alueen ottamista kaavan käyttötarkoitukseen.

RAKENNETTAVUUS

Ennen tontin rajat ylittävän hankekokonaisuuden tai sen osan rakennusluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuudesta myös rakennuslupa-alueen ulkopuolelta koko rakentamisen tosiasialliselta vaikutusalueelta.

Ma-merkityissätiloissa ei tarvitse rakentaa tonttien rajaseiniä. Jos rajaseinää ei rakenneta, tulee paloteknisiäratkaisuja suunnitellessa käsitellä alueita yhtenäkokonaisuutena riittävän paloteknisen turvallisuustason saavuttamiseksi.

Asuntojen toisena uloskäytävänä toimivan poistumisportaan saa rakentaa asemakaavakarttaan merkityn kerrosalan lisäksi.

Kortteleissa 49457, 49458 ja 49459 sekäkorttelin 49012 tontilla 2 tulee uudisrakentamisessa ja siihen verrattavissa olevassa korjausrakentamisessa huomioida meriveden korkeuden ja aaltoilun yhteisvaikutukset.

ILMASTONMUUTOS- HILLINTÄ JA SOPEUTUMINEN

Asuinkerrostalon hiilijalanjälki ei saa ylittää Helsingin kaupungin asettamaa rakennusajankohtana voimassa olevaa hiilijalanjäljen raja-arvoa. Raja-arvo on mahdollista ylittää rakentamispaikan tai asemakaavan tiettyjen vaatimusten vuoksi rakennusajankohtana voimassa olevien kaupungin määrittelemien poikkeusten mukaisesti.

Muiden kuin asuinkerrostalojen energiatehokkuuden tulee olla vähintään 20 % parempi kuin voimassa olevissa säädöksissä kyseiselle käyttötarkoitusluokalle energiatehokkuuden vähimmäistasoksi on asetettu.

LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Tonttien 49459/1 ja 2, 49458/1 ja 2, 49457/1 ja 49051/22 ja 23 autopaikat tulee sijoittaa korttelin 49457 pysäköintilaitokseen.

Tontin 49038/9 kautta saa järjestää ajoyhteyden tontille 49038/8.

Autopaikat:

AK- korttelialueella:
- Asuinkerrostalot: vähintään 1 ap / 130 k-m2.
- Myymälät, ravintolat ja toimistot: vähintään 1 ap / 150 k-m2.
- Kaupungin vuokra-asunnot tai muu tuettu vuokra-asuminen: Autopaikkamäärä on 20 % pienempi kuin vastaavissa omistusasunnoissa.

Jos taloyhtiö osoittaa pysyvästi liittyvänsä yhteiskäyttöauto-järjestelmään tai muutoin varaavansa yhtiön asukkaille yhteis-käyttöautojen käyttömahdollisuuden, voidaan asukkaille varattavien autopaikkojen vähimmäismäärää vähentää 5 ap yhtä yhteiskäyttö-autoa kohti, kuitenkin enintään 10 %.

Jos toteutetaan vähintään 50 auton pysäköintipaikat keskitetysti siten, että niitä ei nimetä kenellekään, voidaan pysäköintipaikka määrästä vähentää 10 %. Jos pysäköintipaikkoja toteutetaan yli 200, vähentää saa 15 %.

Autopaikkojen kokonaismäärästätehtävät vähennykset voivat olla kaupungin vuokra-asuntojen tai muun tuetun vuokra-asumisen osalta yhteensä enintään 40 % ja muun asuntotuotannon osalta yhteensä enintään 25 %.

YO-1 -korttelialueella:
- vähintään 1 ap / 600 k-m2.
Opiskelija-asunnot: vähintään 1 ap / 500 k-m2.

Pyöräpaikat:

AK- korttelialueella:
- Asunnot vähintään 1 pp/30 k-m². Pyöräpaikoista vähintään 75 % on oltava pihatasossa olevassa tai muuten hyvin saavutettavassa ulkoiluvälinevarastossa.
- Vieraspysäköinti vähintään 1 pp/1000 k-m² sisäänkäyntien läheisyyteen
- Liike- ja toimistotilat vähintään 1 pp/50 k-m²
- Asiakaspysäköinti vähintään 1 pp/15 asiakaspaikkaa sisäänkäyntien läheisyyteen
- Työntekijöille (pl. toimistot) vähintään 1 pp / 3 työntekijää.

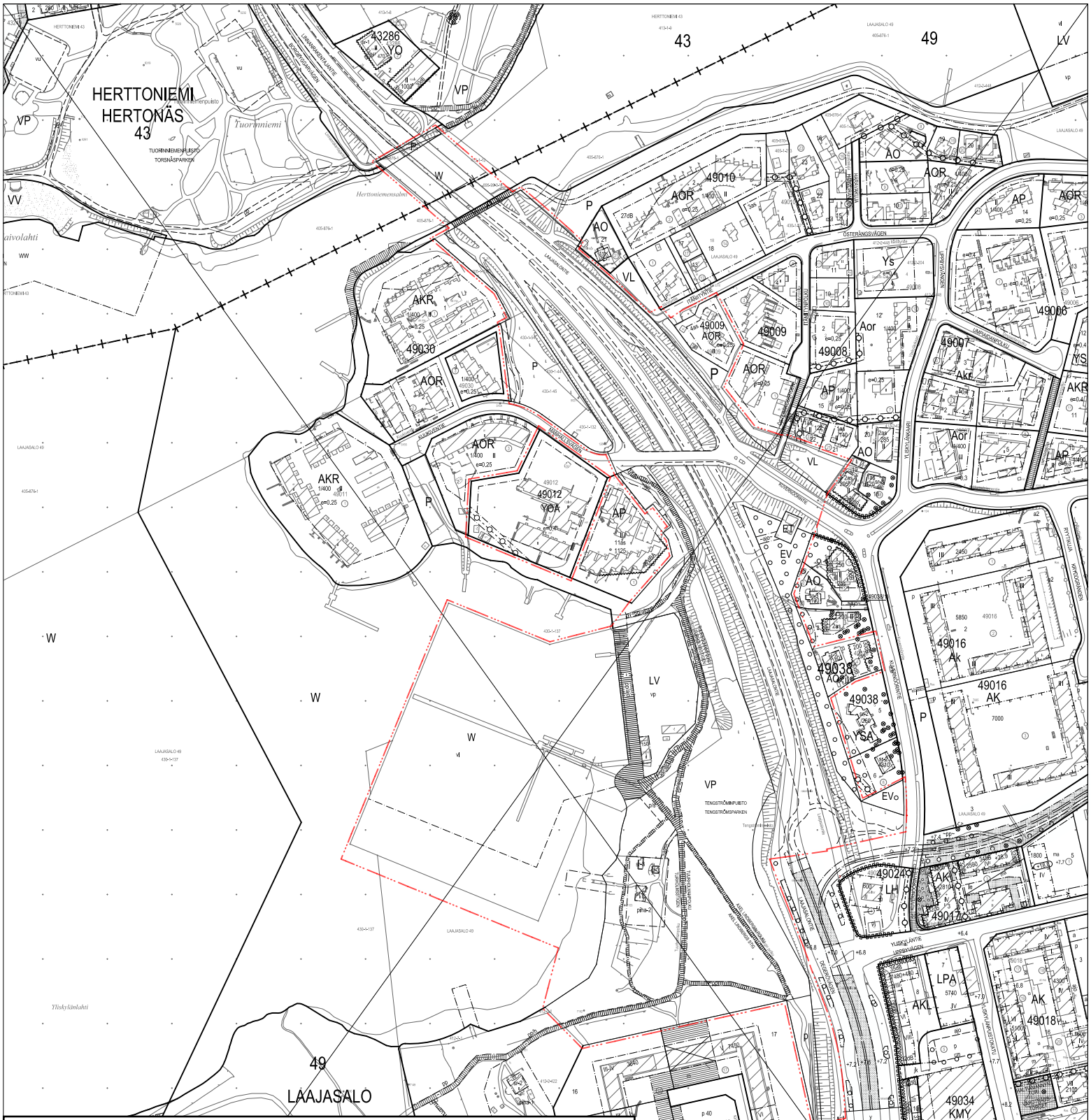
- Asukkaiden ja vieraspysäköinnin paikoissa tulee olla runkolukitusmahdollisuus.

- Laadukkaasta ja suuremmasta pyöräpysäköintiratkaisusta saa vähentää 1 ap kymmentä pyöräpysäköinnin lisäpaikkaa kohden kuitenkin enintään 5 % laskentaohjeen määräämästä autopaikkojen kokonaismäärästä. Lisäpaikkojen tulee sijaita pihatasossa olevassa ulkoiluvälinevarastossa.

YO-1 -korttelialueella:
- vähintään 1 pp / 50 k-m^2.
Opiskelija-asunnot:
- vähintään 1 pp / 30 k-m^2.

TONTTIJAKO

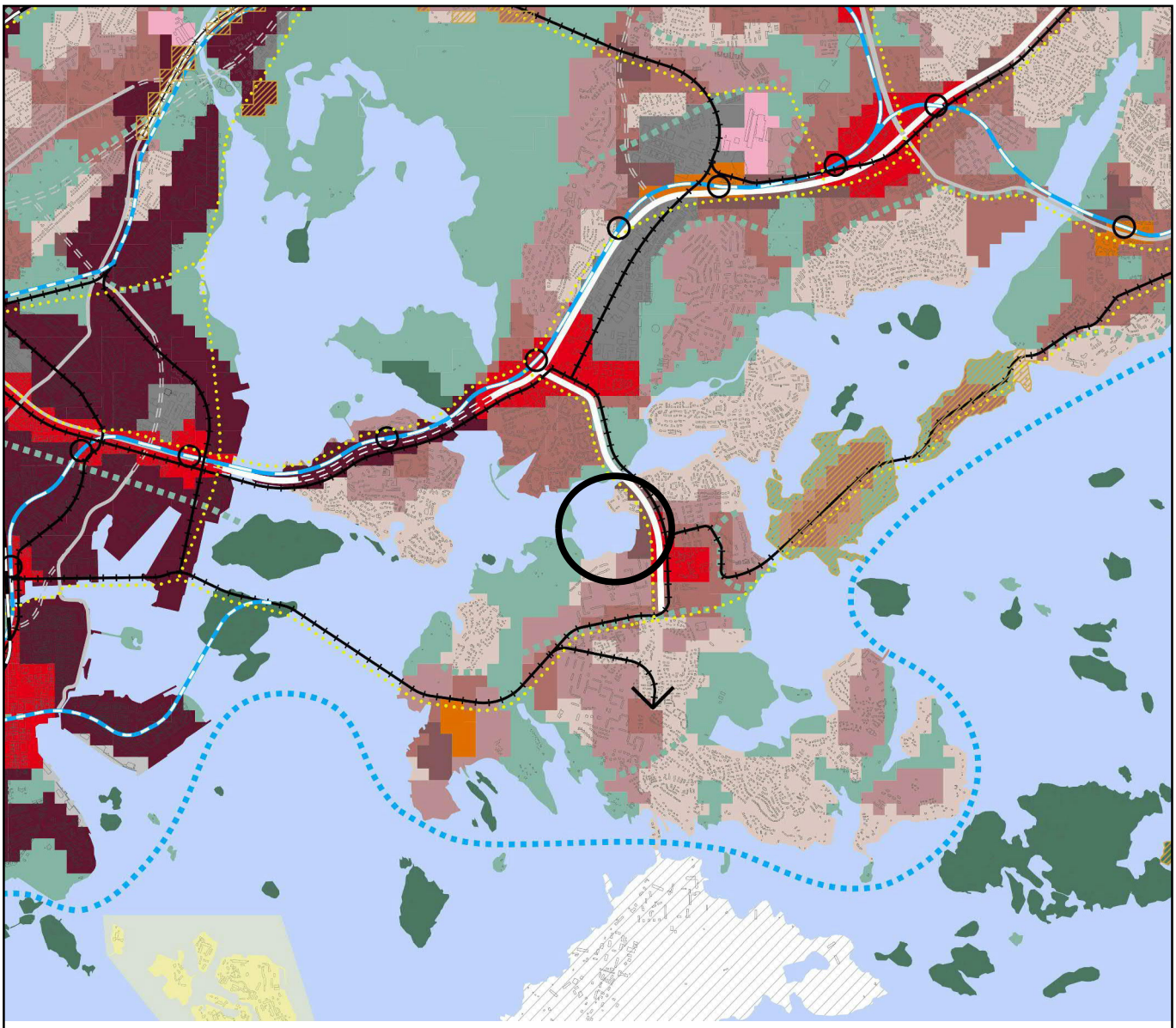
Tällä asemakaava-alueella on korttelialueella laadittava erillinen tonttijako.



Yhdistelmä asemakaavoista, jotka asemakaavan muutos nro 12834 voimaantullessaan kumoaa.
Sammanställning av de detaljplaner som upphävs då detaljplaneändringen nr 12834 träder i kraft.

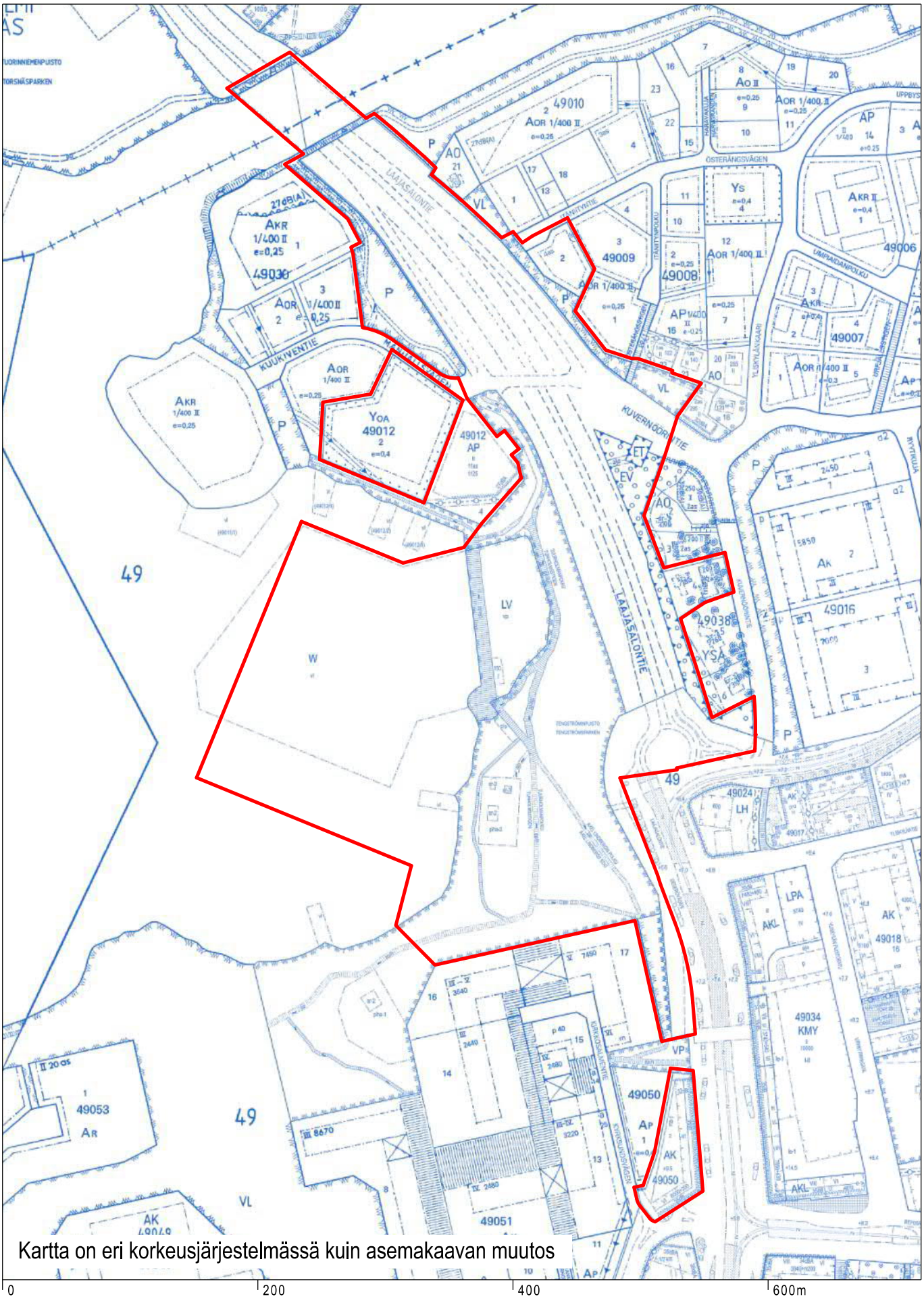
Poistuvat merkinnät ovat eri mittakaavassa kuin asemakaavan muutos.
De strukna beteckningarna är i annan skala än detaljplaneändringen.


Tuorinniemi
Kauppakeskus
Yliskylänlahden asemakaavan
muutosehdotuksen havainnekuva 3.9.2024
0
50
100



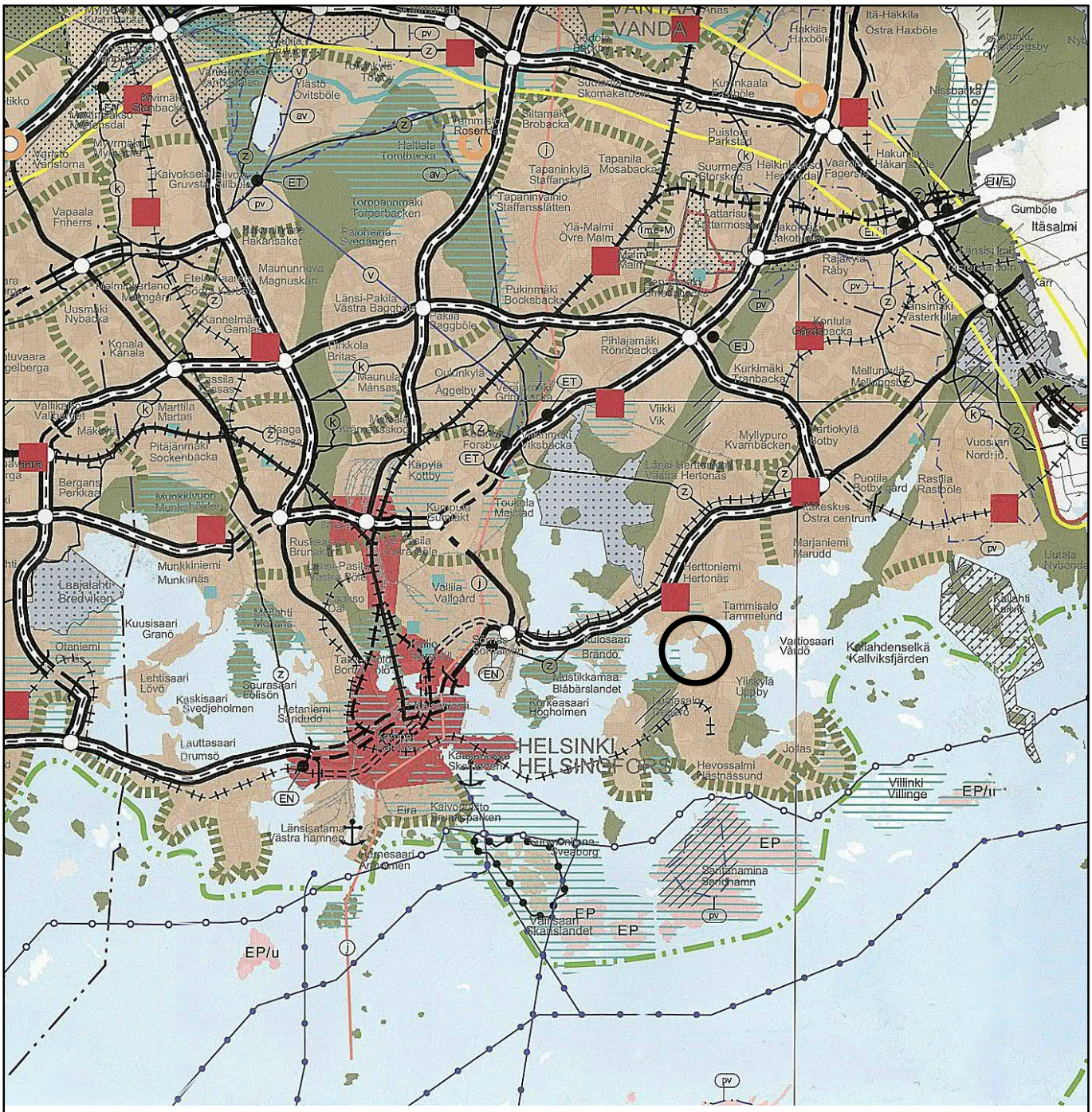
Ote Helsingin yleiskaavasta 2016
Yliskylänlahti

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Itäinen yksikkö



Ote ajantasa-asemakaavasta
Laajasalo, Yliskylänlahti

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus / Itäinen yksikkö
Herttoniemi ja itäiset saaret- tiimi



Taajamatoimintojen alue

Keskustatoimintojen alue

Virkistysalue

Viheryhteystarve

Luonnonsuojelualue

EP — Puolustusvoimien alue

EP/u — Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminta

EN/EJ — Energia- ja/tai jätehuoltoon varattu alue

ET — Yhdyskuntateknisen huollon alue

Satama

Moottoriväylä

Valtatie / kantatie

Eritasoliittymä

Päärata

Yhdysrata

Liikennetunneli

Laivaväylä

Veneväylä

400 kV voimalinja

Maakaasun runkoputki

Raakavesitunneli

Jätevesitunneli

Natura 2000 -verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue

Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, tie tai kohde

Valtakunnallisesti merkittävä muinaisjäännös

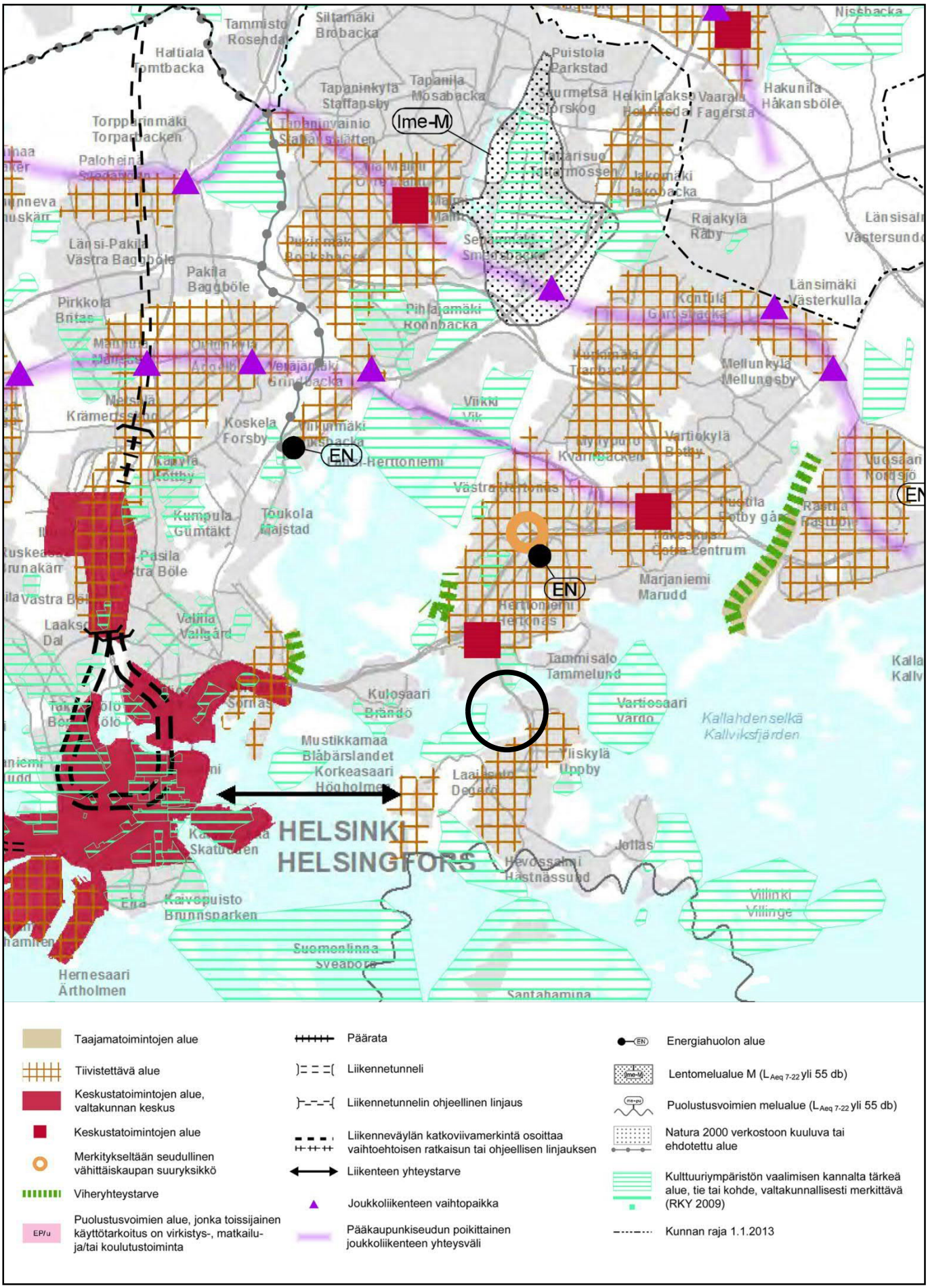
UNESCO:n maailmanperintökohde

Pääkaupunkiseudun rannikko- ja saaristovyöhyke -rajaus

Kunnan raja

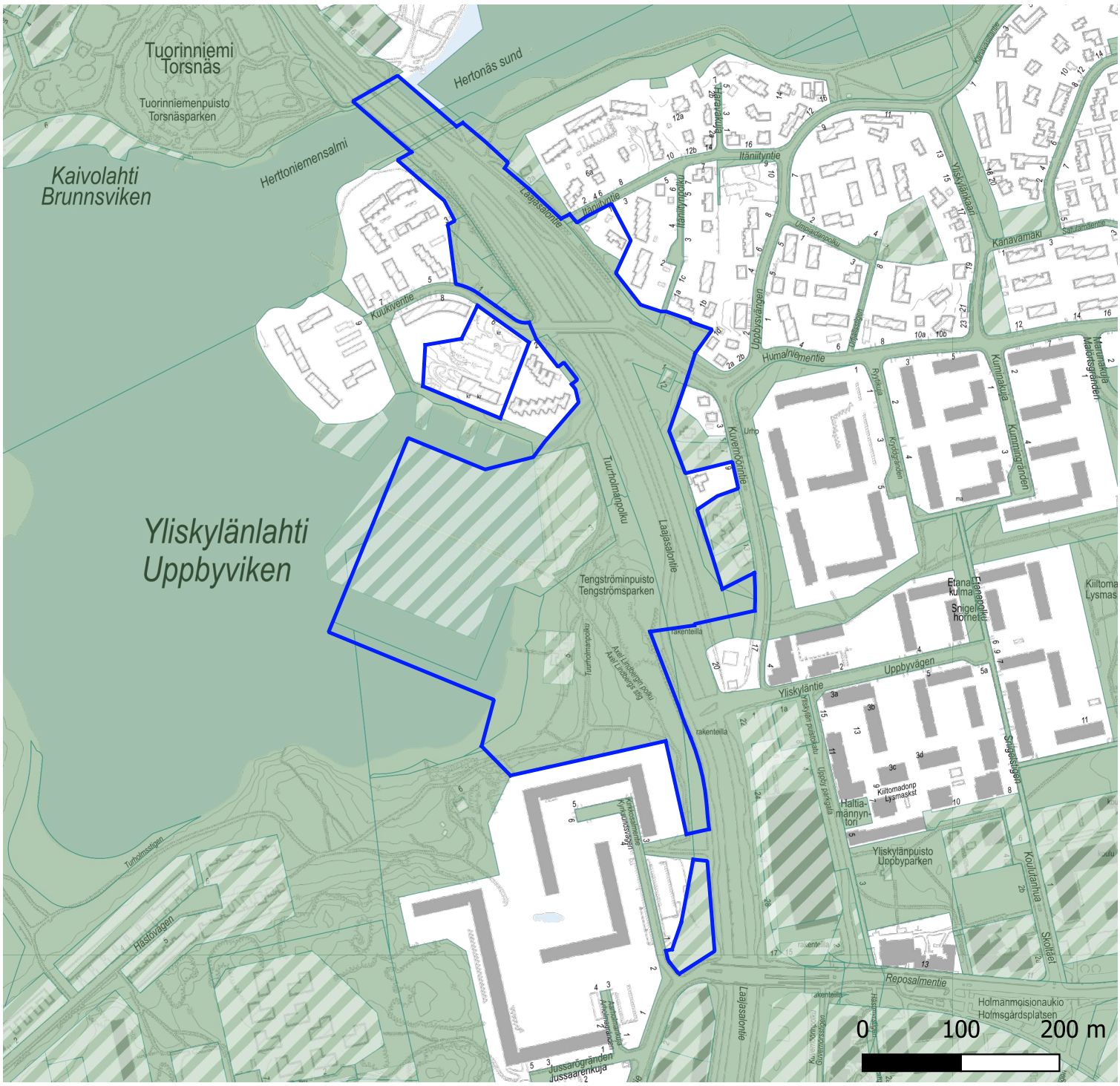
Ote maakuntakaavasta
Yliskylä

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Itäinen yksikkö



Ote 2. vaihemaakuntakaavasta
Yliskylänlahti

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus



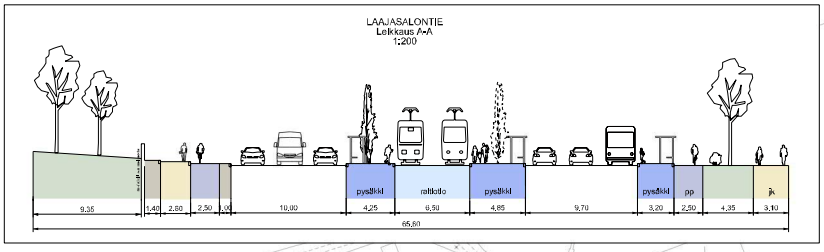
© Helsingin kaupunkimittauspalvelut 2024

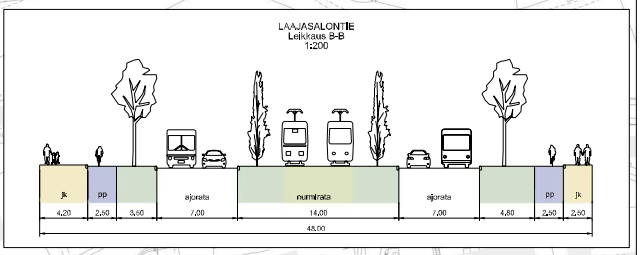
Maanomistuskartta

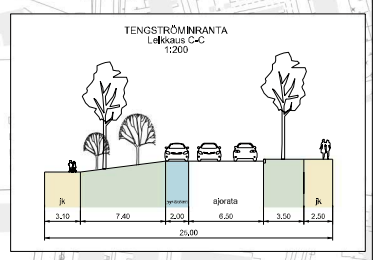
Yliskylänlahden asemakaavan muutos

- kaupungin omistama maa-alue
- kaupungin vuokraama maa-alue
- yksityisessä omistuksessa oleva maa-alue

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Itäinen yksikkö
Herttoniemi ja itäiset saaret-tiimi







Helsinki Kaupunkiympäristön toimiala Liikenne- ja katusuunnittelu

Kaupunginosa
49, Kaupunginosan nimi

YLISKYLÄNLAHDEN ALUEEN LIIKENNESUUNNITELMA

Liikennesuunnitelma

Mittakaava 1:1000	Diaarinro	HEL 2019-004377	Piirustusnro	7377	Päiväys 3.9.2024
	Karttaruutu	4388_2			Vuosiluku pvm
	Koordinaatisto	12834	Tasokorkeusjärjestelmä	ETRS-GK25	Hyväksyjä Reetta Putkonen
	RSK'K	Kylk 28.11.2023	Korkeusjärjestelmä	N2000	Tarkastanut Jouni Korhonen
	1	Kylk 3.9.2024			Laatinut Markus Ahtiainen



Yliskylän havainnekuva

GEOLOGISESTI TAI GEOMORFOLOGISESTI ARVOKAS KOHDE VULKAANINEN LIUSKE, YLISKYLÄ (11-014)

Pinta-ala (kartalta) 0,26 ha

Taustakartta Ortoilmakuva



ARVOLUOKAT

d	Suojeluarvo: paikallinen	
b	Maisema-arvo: kohtalainen	
2	Geologinen arvo: kohtalainen	Arvoluokituksen perusteet

KOHDEKUVAUS

Vulkaaninen kvartsi-maasälpäliuske eli leptiitti (tuffi, alun perin tulivuoren tuhkaa), jossa on kalkkikerroksia (1-4 m). Kalkkivaikutus näkyy myös kasvistossa. Länsiosan eteläpäässä on lisäksi pegmatiittista graniittia.

Sijainti: Laajasalo, Yliskylä, Laajasalontien kallioleikkaus Herttoniemensalmen eteläpuolella tien molemmin puolin. Koko: länsiosa 6 m x 200 m, itäosa 3 m x 170 m. Länsipuolen niemellä on lisää kalkkikerroksista vulkaniittia pääosin yksityisillä tonteilla.

Tämän kohteen kalkkikerrokset on kuvattu erikseen kohteen 11-49 (Kalkkipitoinen kallio, Yliskylän tieleikkaus) yhteydessä.

Ei luonnontilainen, koska kyseessä on tieleikkaus. Tila 2015 hyvä.

TAPAHTUMAT

Pvm 10.04.2015
Tapahtumatyyppi Kohteen arvotus tai arvon muutos
Kuvaus Kohteen 11-14 arvoluokkaa muutettu 1 -> 2. Perustelut: v. 2014 inventoinnissa kalkkikalliot osoittautuivat luultua yleisimmiksi ja kohteessa on kalkkikivikerroksia hyvin pieni osuus.

Pvm 21.05.2014
Tapahtumatyyppi Päivitys
Kuvaus Kohteen rajausta on muutettu ilmakuvan perusteella.

JULKAISUT

Raportti

Nimi Kallioperän ja maaperän arvokkaat luontokohteet Helsingissä
Tekijä Antti Salla

Sarja	Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 6/2004
Painopaikka	Helsinki
Vuosi	2004
Linkki	Linkki

Raportti

Nimi	Uudenmaan kallioperän suojelu- ja opetuskohteita
Tekijä	Tapio Kananoja ja Sari Grönholm
Sarja	Tutkimusraportti 3/1993. YM, alueidenkäytön osasto
Painopaikka	Painatuskeskus Oy, Helsinki
Vuosi	1993
Lisätieto	ISBN 951-47-8562-2, ISSN 1236-5777

Aineistokuvaus

Helsingin kaupunki

Luontotietojärjestelmä

GEOLOGISESTI TAI GEOMORFOLOGISESTI ARVOKAS KOHDE KALKKIPITOINEN KALLIO, YLISKYLÄN TIELEIKKAUS (4-OSAINEN) (11-049)

Pinta-ala (kartalta) 0,04 ha

Taustakartta Ortoilmakuva



ARVOLUOKAT

1 Geologinen arvo: suuri Arvoluokituksen perusteet

KOHDEKUVAUS

SIJAINTI
Laajasalo, Yliskylä, Laajasalontien kallioleikkaus.

Koordinaatit (ETRS-GK25):
läntisen seinämän pohjoinen E = 25 502539, N = 66 74679,
läntisen seinämän eteläinen E = 25 502576, N = 66 74622,
itäisen seinämän pohjoinen E = 25 502586, N = 66 74725,
itäisen seinämän eteläinen E = 25 502611, N = 66 74701.

KUVAUS
Louhituissa seinämissä on vulkaanisessa liuskeessa pystysuoria kalkkikivikerroksia. Läntisen seinämän pohjoisen kerroksen paksuus 20–40 cm, läntisen seinämän eteläisen kerroksen paksuus 40–60 cm, itäisen seinämän pohjoisosassa on useita ohuempia kerroksia, ja niistä etelään on yksi 3,5 m paksu kerros.

MUUTA
Maanomistaja: Helsingin kaupunki.
Havaintopäivä 1.7.2014



Kuva: Antti Salla 2014. Yliskylän tieleikkauksen kalkkikivikerroksista läntisin.



Kuva: Antti Salla 2014. Yliskylän tieleikkauksen kalkkikivikerroksista itäisin.

JULKAISUT

Raportti

Nimi	Helsingin kalkkikalliot
Tekijä	Antti Salla
Sarja	Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 17/2014
Vuosi	2014
Linkki	Linkki

Aineistokuvaus

Helsingin kaupunki

Luontotietojärjestelmä

LAHOKAVIOSAMMALEN ELINYMPÄRISTÖT (22/2021)

Pinta-ala (kartalta) 2,95 ha

Taustakartta Ortoilmakuva



KOHDEKUVAUS

Kuvion edustavuuspisteet: 7 (laadultaan melko vähämerkityksiset kuviot). Pisteytys on kuvattu julkaisussa Laajasalon alueen lahokaviosammalselvitys vuonna 2021.

JULKAISUT

Moniste

Nimi Laajasalon alueen lahokaviosammalselvitys vuonna 2021
Tekijä Marko Nieminen ja Henna Makkonen
Vuosi 2021
Lisätieto Nieminen, M. & Makkonen, H. 2021: Laajasalon alueen lahokaviosammalselvitys vuonna 2021. Faunatican raportteja 24/2021. 34 s.
Linkki Linkki

Aineistokuvaus

Helsingin kaupunki

Luontotietojärjestelmä

LAHOKAVIOSAMMALEN ELINYMPÄRISTÖT (24/2021)

Pinta-ala (kartalta) 1,58 ha

Taustakartta Ortoilmakuva



KOHDEKUVAUS

Kuvion edustavuuspisteet: 4 (laadultaan hyvin vähämerkityksiset kuviot). Pisteytys on kuvattu julkaisussa Laajasalon alueen lahokaviosammalselvitys vuonna 2021.

JULKAISUT

Moniste

Nimi Laajasalon alueen lahokaviosammalselvitys vuonna 2021
Tekijä Marko Nieminen ja Henna Makkonen
Vuosi 2021
Lisätieto Nieminen, M. & Makkonen, H. 2021: Laajasalon alueen lahokaviosammalselvitys vuonna 2021. Faunatican raportteja 24/2021. 34 s.
Linkki Linkki

Aineistokuvaus

Helsingin kaupunki

Luontotietojärjestelmä

LEPAKKOKOHTEET
TULLISAARI (20/03)

Pinta-ala (kartalta) 62,70 ha

Taustakartta Ortoilmakuva



ARVOLUOKAT

A Arvokas lepakkoalue (2014 kriteeristö) Arvoluokituksen perusteet

KOHDEKUVAUS

SIJAINTI: Laajasalon luoteisosassa Tuulisaarensalmesta Sarvasto-lahdelle ulottuvalla rantavyöhykkeellä.

KUVAUS: Lepakot viihtyvät alueella, koska siellä on monipuolisia ruokailualueita tarjoavia rauhallisia lahtia, järeitä puita, tervalepikoita, pienvenesatamia, Aino Acktén huvila, huvilan puisto ja lampi sekä muita huviloita. Koko alue on puistomaista. Lepakot ovat levittäytyneet pitkälle ranta-alueelle lännessä Tullisaarensalmesta itään Yliskylänlahdelle asti.

LAJIT: pohjanlepakko, vesisiippa, viiksisiipat, korvayökkö, pikkulepakko

Vuoden 2014 kartoituksessa alueelta tavattiin uutena lajina pikkulepakko (vertailu vuoden 2003 kartoitukseen).

LISÄTIEDOT: Eniten lepakoita saalisti rantavyöhykkeellä. Viiksisiippojen ja pohjanlepakoiden suosima alue ulottuu Yliskylänlahden itärannan kevyenliikenteen väylille asti. Alueelta on selkeät lentoreitit Kulosaaren lepakkoalueille ja Tiiliruukinlahdelle. Tullisaarensalmen molemmin puolin on pohjanlepakkoja ja vesisiippoja sekä itäpuolella viiksisiippoja. Viiksisiippalajien erityisesti suosimat saalistusalueet ovat Yliskylänlahden kaakkois- ja osin eteläpuolisissa rantametsissä. Uhkatekijöinä ovat rantapuuston kaataminen, rantojen valaisu ja Tullisaaren puiston vanhan metsän liika harvennus ja kelopuiden poisto. Myös vanhojen rakennusten korjaus voi karkottaa lepakot. Viiksisiipat karttavat valoa, joten viiksisiippa-alueita ei tulisi tarpeettomasti valaista.

TAPAHTUMAT

Pvm 24.10.2022
Tapahtumatyyppi Kohteen arvotus tai arvon muutos
Kuvaus Arvoluokittelun tunnus muutettu. Kohteen arvo ei ole muuttunut. Arvoluokitus nyt A, B, C. Aikaisemmin luokittelu oli I, II, III. Jälkimmäiset arvoluokkatunnukset käytössä lepakkotieteellisen yhdistyksen arvoluokituksen mukaisesti arvotetuilla kohteilla.
Linkki

Pvm 26.11.2014

Tapahtumatyyppi	Päivitys
Kuvaus	Kohteen rajausta muutettu v. 2014 lepakkoselvityksen rajauksen mukaiseksi.

JULKAISUT

Raportti

Nimi	Helsingin lepakkolajisto ja tärkeät lepakkoalueet vuonna 2014
Tekijä	Terhi Wermundsen, Jarmo Nieminen, Petri Asikainen; Wermundsen Consulting Oy
Sarja	Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:38
Vuosi	2014
Linkki	Linkki

Raportti

Nimi	Helsingin lepakkolajisto ja tärkeät lepakkoalueet vuonna 2003
Tekijä	Yrjö Siivonen
Sarja	Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 3/2004
Painopaikka	Helsinki
Vuosi	2004
Linkki	Linkki

Kohteen lajihavainnot

Aineistokuvaus

Helsingin kaupunki

Luontotietojärjestelmä

LEPAKKOKOHTEET
TIILIRUUKINLAHTI JA POROLAHTI (30/03)

Pinta-ala (kartalta) 62,84 ha

Taustakartta Ortoilmakuva



ARVOLUOKAT

B Tärkeä lepakkoalue (2014 kriteeristö) Arvoluokituksen perusteet

KOHDEKUVAUS

SIJAINTI: Herttoniemensalmi – Herttoniemen kartanonpuisto – Porolahti – Ruonasalmi –Tiiliruukinlahti ja Laajasalon kanavan ympäristö.

LAJIT: pohjanlepakko, vesisiippa, korvayökkö, pikkulepakko

KUVAUS: Alueella on kartanonpuisto, kanavia, siltoja, lahdelmia ja pienvenesatamia. Se tarjoaa hyvät ruokailualueet kaikille siellä esiintyville lajeille. Alueella on todennäköisesti useampia pieniä kolonioita. Alueelta on selvästi lentoreitit Vartiosaaren lepakkoalueille ja länteen Laajasalon pohjoisrantojen ja Kulosaaren lepakkoalueille.

Vuoden 2014 kartoituksessa alueelta tavattiin uutena lajina pikkulepakko (vertailu vuoden 2003 kartoitukseen).

LISÄTIEDOT: Muutamia vesisiippoja tavattiin jokaisella kartoituskerralla ruokailemassa sekä Laajasalon sillan että Tammisalon sillan alla. Vesisiippojen ruokailualue ulottuu Yliskylänlahden venekerholle asti. Vartiosaaren lepakot voivat seurata näitä rantoja. Kartanon puistossa on korvayökköjä. Vesisiipat saalistivat puiston lammilla. Yksinäinen vesisiippa saalisti myös kanavan yllä. Kanavat lienevät vähän kapeita vesisiipoille saalistukseen. Jos kanavia joskus korjataan, niitä voisi avartaa paremmin vesisiipalle sopiviksi. Lepakoiden kannalta puistoa tulisi avartaa: kasvattaa isompia puita ja poistaa pensaikkoja. Lisäksi lampia voitaisiin yhdistää. Ruonansalmen kanavan penkat on valaistu. Ennen valaisua paikka on ollut vesisiippojen suosiossa. Tunnelmavalaistuksen myötä vesisiipat ovat vähentyneet. Jos alue halutaan säilyttää vesisiippapaikkana, tulisi valaistus olla poissa päältä touko-syyskuussa.

PIILOPAIKKOJEN LUOMINEN: Laajasalon sillan, Porolahden siltojen ja Jatasalmen sillan alusrakenteisiin voisi lisätä suojapaikkoja alueen vesisiipoille.

TAPAHTUMAT

Pvm 24.10.2022
Tapahtumatyyppi Kohteen arvotus tai arvon muutos

Kuvaus	Arvoluokittelun tunnus muutettu. Kohteen arvo ei ole muuttunut. Arvoluokitus nyt A, B, C. Aikaisemmin luokittelu oli I, II, III. Jälkimmäiset arvoluokkatunnukset käytössä lepakkotieteellisen yhdistyksen arvoluokituksen mukaisesti arvotetuilla kohteilla. Linkki

Pvm	26.11.2014
Tapahtumatyyppi	Päivitys
Kuvaus	Kohteen rajausta muutettu v. 2014 lepakkoselvityksen rajauksen mukaiseksi.

JULKAISUT

Raportti

Nimi	Helsingin lepakkolajisto ja tärkeät lepakkoalueet vuonna 2014
Tekijä	Terhi Wermundsen, Jarmo Nieminen, Petri Asikainen; Wermundsen Consulting Oy
Sarja	Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:38
Vuosi	2014
Linkki	Linkki

Raportti

Nimi	Helsingin lepakkolajisto ja tärkeät lepakkoalueet vuonna 2003
Tekijä	Yrjö Siivonen
Sarja	Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 3/2004
Painopaikka	Helsinki
Vuosi	2004
Linkki	Linkki

Kohteen lajihavainnot

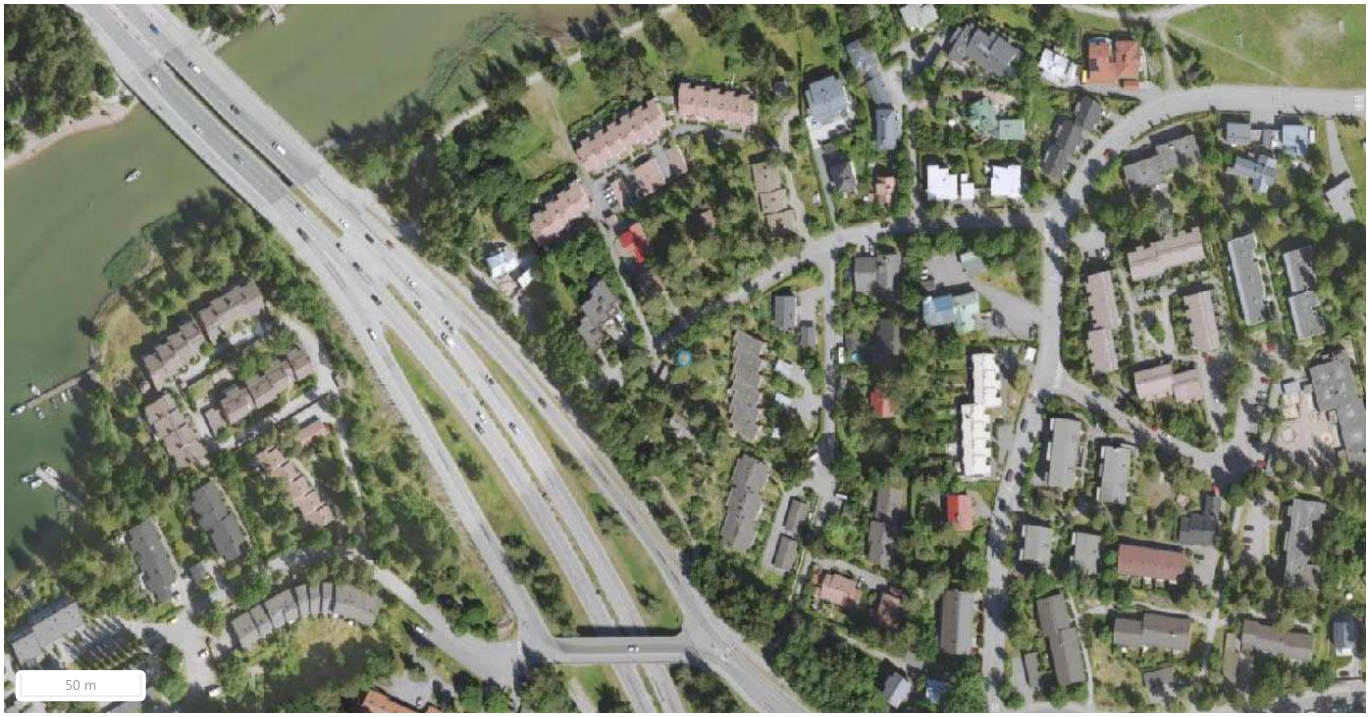
Aineistokuvaus

Helsingin kaupunki

Luontotietojärjestelmä

LUONNONMUISTOMERKKI MÄNTY, LAAJASALO (28)

Taustakartta Ortoilmakuva



KOHDEKUVAUS

Komean männyn ympärysmitta vuonna 2003 oli 305 cm tyvestä mitattuna ja pituus noin 25 metriä.

Mänty sijaitsee yksityisellä tontilla Laajasalossa, osoitteessa Itäniityntie 1.

[Mitat: v. 1985: pituus 23,5m ja ympärysmitta (1,3m) 248 cm, v. 1997: pituus 24m, tyven ympärysmitta 302 cm ja ympärysmitta (1,3m) 252 cm].

TAPAHTUMAT

Pvm 09.12.1974
Tapahtumatyyppi Päätös
Kuvaus Rauhoitettu lääninhallituksen päätöksellä (LH: Nro 10628)
Linkki

Pvm
Tapahtumatyyppi Digitoinnin korjaus
Kuvaus Luonnonmuistomerkin 28 mänty, Laajasalo, sijainnin korjaaminen.

LAJIHAVAINTO

MÄNTY	*Pinus sylvestris*	Lajiraportti
	Kuvaus	Rauhoitettu luonnonmuistomerkkinä.

Aineistokuvaus

Helsingin kaupunki

Luontotietojärjestelmä

ARVOKKAAT METSÄKOHTEET
LAAJASALO STANSVIK-TULLISAARI (M39/11)

Pinta-ala (kartalta) 98,73 ha

Taustakartta Ortoilmakuva



KOHDEKUVAUS

Kohdelomake M39 (pdf)
Kohdelomakkeessa on kerrottu kohteen kuvaus, elinympäristöt, puustotiedot, lajisto, vieraslajit, edustavuus, luonnontilaisuus ja muuttuneisuus sekä mahdolliset hoito- ja ennallistamistoimenpidesuositukset ym.

Kohteeseen kuuluvat kuviot on alle linkitetyissä kartoissa teemoitettu elinympäristötyypeittäin ja kriteeriluokittain. Elinympäristötyypeistä ja kriteeriluokista on kuvaus aineistokuvauksessa.
Kartta: Elinympäristötyypit (pdf)
Kartta: Kriteeriluokat (pdf)

Valokuvia kohteesta. Innofor Finland Oy.
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13

Koostetaulukossa on esitetty mm. kuvioiden elinympäristötyypit ja kriteeriluokat taulukkomuodossa sekä kohteen lajistoa ja lahopuutietoja puulajeittain.
Koostetaulukko (Excel)

Aineistokuvaus

Helsingin kaupunki

Luontotietojärjestelmä

PERINNEMAISEMA
TUORINNIEMENPUISTON MAKSARUOHOKETO (HKR 22)

Pinta-ala (kartalta) 0,12 ha

Taustakartta Ortoilmakuva



KOHDEKUVAUS

Helsingin rakennusviraston hoitama arvoniitty. Katso aineistokuvaus.

Aineistokuvaus

Helsingin kaupunki

Luontotietojärjestelmä

TÄRKEÄT LINTUALUEET
YLISKYLÄNLAHTI (135)

Pinta-ala (kartalta) 15,34 ha

Taustakartta Ortoilmakuva



ARVOLUOKAT

2	Arvoluokan 2 linnustokohde

KOHDEKUVAUS

Yliskylänlahti on Laajasalon pohjoisosan erittäin suojainen lahti. Lahti on pienuudesta huolimatta varsin merkittävä kosteikkolinnustolle. Lahdella on pieni venesatama, joka pitänee levähtäjämääriä kenties alhaisempana kuin alueelle olisi tulijoita (Lindroos ym. 2000).

ALUEEN EDUSTAVIN PESIMÄLAJISTO: punasotka (1), tukkakoskelo (1), silkkiuikku (11), nokikana (1).

ALUEEN MERKITTÄVÄ LEVÄHTÄVÄ LAJISTO: haapana (30–40), punasotka (5–10), isokoskelo (100–150).

ALUEEN HUOMIOON OTTAMISEN KANNALTA ON TÄRKEÄÄ: pesintään sopivien ilmaversokasvustojen säästäminen vedessä; rauhallisuus jäättömään aikaan.

JULKAISUT

Raportti

Nimi Helsingin tärkeät lintualueet ja merkittävä lintulajisto 2017
Tekijä Margus Ellermaa
Sarja Kaupunkiympäristön julkaisuja 2018:8
Vuosi 2018
Linkki Linkki

Aineistokuvaus

Helsingin kaupunki

Luontotietojärjestelmä

TÄRKEÄT LINTUALUEET
TULLISAAREN ALUE (119)

Pinta-ala (kartalta) 28,29 ha

Taustakartta Ortoilmakuva



ARVOLUOKAT

2 Arvoluokan 2 linnustokohde

KOHDEKUVAUS

Alue sijaitsee Laajasalon saaren luoteisosassa Tullisaarenselän eteläpuolella. Alueen voi jakaa elinympäristöittäin karkeasti neljään osa-alueeseen: itärannan ruoikkoalue, eteläosien niittyalue, pohjois- ja länsiosan puistomainen ja lehtipuuvaltainen huvila-alue, sekä koillisessa siltayhteydessä oleva havupuuvaltainen Killingholma saari. Alueen tärkein elinympäristö on epäilemättä avo-ojitettu niittyalue, jossa ruisrääkät ja pikkulepinkäinen pitävät reviiriä. Niityllä kasvaa noin 50 puuta, pääosin koivuja. Alueen tunnettu historia ulottuu 1500-luvulle. Alueella on muutama huvila-tyyppinen asuinrakennus. Tullisaaren kartanon päärakennus tuhoutui tulipalossa v. 1958. Alueen lounaisosan laaja, viettävä nurmikenttä oli 1960-luvulla leirintäaluetta.

ALUEEN EDUSTAVIN PESIMÄLAJISTO: ruisrääkkä (3), harmaapäätikka (+), pikkulepinkäinen (1).

ALUEEN HUOMIOON OTTAMISEN KANNALTA ON TÄRKEÄÄ: avo-ojitetun niityn niittäminen vain kerran loppukesästä, puuston latvuspeittävyys ei saisi kasvaa nykyisestä, pajujen ja muiden pensaiden suosiminen puiden kustannuksella; alueen puistomaisten osuuksien niittovälin harventaminen lähempänä luontoalueiden reunoja; vanhimpia lehtipuita on säästettävä.

JULKAISUT

Raportti

Nimi Helsingin tärkeät lintualueet ja merkittävä lintulajisto 2017
Tekijä Margus Ellermaa
Sarja Kaupunkiympäristön julkaisuja 2018:8
Vuosi 2018
Linkki Linkki

Aineistokuvaus

Helsingin kaupunki

Luontotietojärjestelmä

UHANALAISET JA SILMÄLLÄPIDETTÄVÄT LUONTOTYYPIT LAAJASALO LEHTO 3 (285/2017)

Pinta-ala (kartalta) 0,11 ha

Taustakartta Ortoilmakuva



ARVOLUOKAT

III	III-luokan uhanalainen tai silmälläp. luontotyyppi	Arvoluokituksen perusteet

KOHDEKUVAUS

Luontotyyppi: Tuoreet keskiravinteiset lehdot. Uhanalaisuusluokka Etelä-Suomessa: VU = Vaarantunut. Uhanalaisuusluokka: VU = Vaarantunut. Edustavuus: Heikko.

Varttunutta tervaleppää, vaahteraa, koivua, mäntyä (useita keloja). Aluskasvillisuus vähäistä, vaahteran ja tuomen taimia, taikinamarjaa, käenkaali. Venesataman vieressä oleva alue on hyvin kulunut.

LUONTOTYYPPI: Tuoreet keskiravinteiset lehdot
EDUSTAVUUS: 4 Heikko
LUONNONTILAISUUS: 3 Heikentynyt
KULUNEISUUS: Voimakkaasti kulunut
TYYPPILAJIT: tervaleppä, vaahtera, koivu, tuomi, mänty, taikinamarja, käenkaali
HUOMIONARVOISET LAJIT:
VIERASLAJIT:
VIERASLAJIEN PEITTÄVYYS: 0%

Raportti (pdf)



Kuva kohteesta v. 2017.

UHANALAISET JA SILMÄLLÄPIDETTÄVÄT LUONTOTYYPIT LAAJASALO LEHTO 2 (253/2017)

Pinta-ala (kartalta) 0,35 ha

Taustakartta Ortoilmakuva



ARVOLUOKAT

II	II-luokan uhanalainen tai silmälläp. luontotyyppi	Arvoluokituksen perusteet

KOHDEKUVAUS

Luontotyyppi: Tuoreet runsasravinteiset lehdot. Uhanalaisuusluokka Etelä-Suomessa: EN = Erittäin uhanalainen. Uhanalaisuusluokka: EN = Erittäin uhanalainen. Edustavuus: Kohtalainen.

Varttunutta tervaleppää, tuomea, vaahteraa, koivua. Alla mesiangervo, puna-ailakki, rikkapalsami, ranta-alpi, vuohenputki, haisukurjenpolvi. Useita yli 20 cm vaahteroita, iso puistolehmus. Mahdollisesti vanhaa piha-aluetta.

LUONTOTYYPPI: Tuoreet runsasravinteiset lehdot
EDUSTAVUUS: 3 Kohtalainen
LUONNONTILAISUUS: 2 Vähän heikentynyt
KULUNEISUUS: Kulumista havaittavissa
TYYPPILAJIT: tervaleppä, tuomi, vaahtera, koivu, vuohenputki, rikkapalsami, mesiangervo, puna-ailakki, haisukurjenpolvi
HUOMIONARVOISET LAJIT:
VIERASLAJIT:
VIERASLAJIEN PEITTÄVYYS: 0%

Raportti (pdf)



Kuva kohteesta v. 2017.

Aineistokuvaus

Helsingin kaupunki

Luontotietojärjestelmä

















Yliskylän asemakaavamuutoksen KTYS
Energiahuolto ja tietoliikenne 1:5000
14.6.2024

—L—L—	uusi kaukolämpö	—L—L—/—L—L—	nykyinen/poistettava kaukolämpö
—Z—Z—	uusi sähkökaapeli	—Z—Z—/—Z—Z—	nykyinen/poistettava sähkökaapeli
—T—T—	uusi telekaapeli	—T—T—/—T—T—	nykyinen/poistettava telekaapeli
■	uusi jakelumuuntamo	■	nykyinen jakelumuuntamo



Yliskylän asemakaavamuutoksen KTYS
Vesihuollon suunnitelma 1:5000
14.6.2024

- uusi vesijohto
- uusi jätevesiviemäri
- uusi painejätevesiviemäri
- uusi hulevesiviemäri
- uusi painehulevesiviemäri
- nykyinen / poistettava vesijohto
- nykyinen / poistettava jätevesiviemäri
- nykyinen / poistettava painejätevesiviemäri
- nykyinen / poistettava hulevesiviemäri

HERTTONIEMEN JA LAAJASALON LIIKENNETARKASTELU

31.5.2024



SISÄLLYSLUETTELO

1 TYÖN SISÄLTÖ ____ 2

2 LIIKENNE-ENNUSTE ____ 2

3 LAAJASALONTIEN-LINNANRAKENTAJANTIEN LIIKENTEEN TOIMIVUUS ____ 4

3.1 Alustavat tarkastelut ja liikennejärjestelyt ____ 4
3.2 Liikenteen toimivuus ____ 6

4 YLISKYLÄNLAHDEN KAAVA-ALUE JA RATIKAN LISÄPYSÄKKI ____ 8

4.1 Kaava-alueen liikennejärjestelyt ja vaikutukset Laajasalontien liikenteeseen ____ 8
4.2 Raitiotien jatke Yliskylänlahteen, vaikutus matkustajamääriin ____ 9

5 YHTEENVETO ____ 10

1 TYÖN SISÄLTÖ

Työssä on päivitetty Herttoniemen ja Laajasalon liikenne-ennuste ja tutkittu Laajasalon ja Herttoniemen keskeisten katujen liikenteen sujuvuutta Koirasaarentieltä Itäväylälle.

Lisäksi on arvioitu Yliskylänlahden kaava-alueen liikennejärjestelyjen liikennemääriä ja toimivuutta sekä Yliskylän raitiolinjan jatketta yhdellä pysäkillä Herttoniemen suuntaan. Pidennetyllä linjalla päätepysäkki sijaitsisi Kuvernöörintien ja Kuukivenkujan risteysten välissä Laajasalon ostarin sijasta.



Kuva 1. Tarkastelualue.

2 LIIKENNE-ENNUSTE

Liikenne-ennusteet on laadittu HSL:n ylläpitämän Helsingin työssäkäyntialueen henkilöliikenteen ennustemallin (HELMET 4.1) avulla. Liikenne-ennusteen maankäyttömääriä ja liikenneverkkoa on tarkennettu Laajasalon ja Herttoniemen alueella.

Tarkastelualueen maankäyttötiedot perustuvat arvioihin vuoden 2050 tilanteesta, jossa Laajasalon ja Herttoniemen alueiden kaavavaranto ja asemakaavoitettu uudisrakentaminen on toteutettu. Yliskylänlahden maankäyttöä tarkennettiin uuden asemakaavaluonnoksen mukaiseksi. Herttoniemen ja Laajasalon maankäyttö vaikuttaa voimakkaimmin Laajasalontien ja Linnanrakentajantien liikennemääriin.

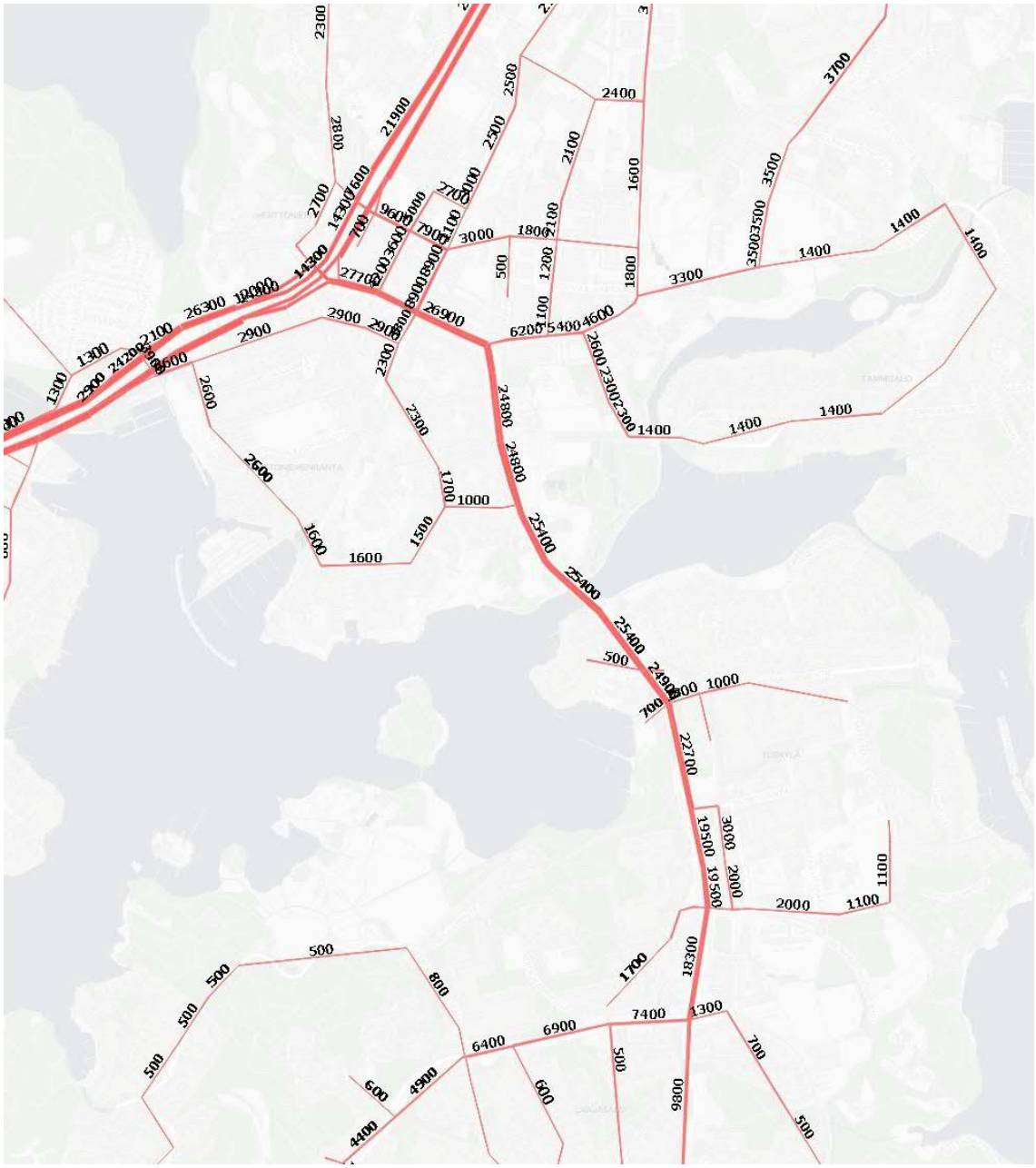
Muualle Helsingin seudulle on kuvattu MAL23-suunnitelman mukainen tilanne vuodelle 2040. Virallista MAL-suunnitelman maankäyttöskenaariota pidemmälle tulevaisuuteen ei ole vielä käytettävissä. Paikallisesti tarkastelutilanteen liikenne-ennuste

kuvaa siten noin vuotta 2050 ja laajemmin pääkaupunkiseudun verkolla tilannetta vuonna 2040.

Liikenneverkon osalta liikenne-ennustemallissa on tarkennettu maankäyttöalueiden risteysten sijainteja, katuverkon nopeusrajoituksia ja kaistamääriä sekä autoliikenteen linkkityyppejä siten, että ne vastaavat paremmin tuoreimpia suunnitelmia.

Seuraavassa kuvassa on esitetty keskimääräisen arkivuorokauden ajoneuvoliikennemäärä tarkastelutilanteessa. Ajoneuvoliikennemäärät kasvavat Laajasalon ja Herttoniemen asukas- ja työpaikkamäärän kasvusta johtuen, vaikka samalla myös kävelyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa.

Arkivuorokauden autoliikenne kasvaa Laajasalontiellä nykytilanteesta tarkastelutilanteeseen noin 3 000 - 4 000 ajon/h:ssa (noin 20 %), Herttoniemessä Linnanrakentajantien liikenteen kasvu on noin 2 500 ajon/h (noin 10-15 %).



Kuva 2. Arkivuorokauden autoliikennemäärä tarkastelutilanteen ennusteessa.

3 LAAJASALONTIEN-LINNANRAKENTAJANTIEN LIIKENTEEN TOIMIVUUS

3.1 Alustavat tarkastelut ja liikennejärjestelyt

Työn lähtökohtana olivat tuoreimmat liikenne- ja katusuunnitelmat ja niiden luonnokset tarkastelualueella. Liikenteen toimivuustarkastelut tehtiin Vissim-simulointiohjelmalla tarkastelutilanteen ruuhkatunneille.

Alustavissa tarkasteluissa todettiin, että Abraham Wetterin tien ja Linnanrakentajantien risteys on autoliikenteen välityskyvyn kannalta tarkastelualueen kriittisin risteys. Tarkasteluissa Abraham Wetterin tien risteyksen järjestelyt perustuivat alustavaan liikennesuunnitelmaluonnokseen, jossa nykytilannetta on muutettu vähäisillä toimenpiteillä:

- Pyöräliikenteen ylitysjärjestelyt muutetaan palvelemaan pyöräliikennejärjestelmän muuttamista yksisuuntaisiksi Laajasalontiellä ja Linnanrakentajantiellä sekä niihin liittyvillä yhteyksillä.
- Abraham Wetterin tien risteyksen alustavassa suunnitelmaluonnoksessa pyöräliikenne olisi ohjattu risteysalueen läpi erillään suojateistä.
- Abraham Wetterin tielle olisi lisätty vasemmalle kääntyvä lisäkaista nykytilaan verrattuna.

Ensimmäisten toimivuustarkastelujen perusteella alustavan liikennesuunnitelmaluonnoksen mukaisilla periaateratkaisuilla risteyksen välityskyky olisi ylittynyt liikenne-ennusteen ruuhka-aikoina ja laajempien verkollisten häiriöiden riski olisi ollut olemassa. Tämä olisi häirinnyt autoliikenteen lisäksi aamuruuhkassa Laajasalontien Itäväylän suuntaan menevää bussiliikennettä, joka olisi seisonut autojonoissa ja jonka matka-ajat olisivat olleet pitkät.

Liikennejärjestelyjen auto- ja bussiliikenteen välityskyvyn varmistamiseksi Abraham Wetterin tien risteyksen alustavan liikennesuunnitelman liikennejärjestelyjä kehitettiin työn aikana. Linnanrakentajantien ylittävät pyörätiet siirrettiin kulkemaan suojateiden rinnalle saarekkeiden kautta. Järjestely sallii nykytyyppisen valo-ohjauksen käytön, jossa pitkät suojatiet ohjataan samaan aikaan yhdessä valo-ohjausvaiheessa. Tämä valo-ohjausjärjestely mahdollistaa puolestaan pitkän suojatievaiheen jälkeen jäljelle jäävän vihreän ajan jakamisen tehokkaasti ja joustavasti sitä tarvitseville ajosuunnille, mikä parantaa auto- ja bussiliikenteen välityskykyä risteyksessä.

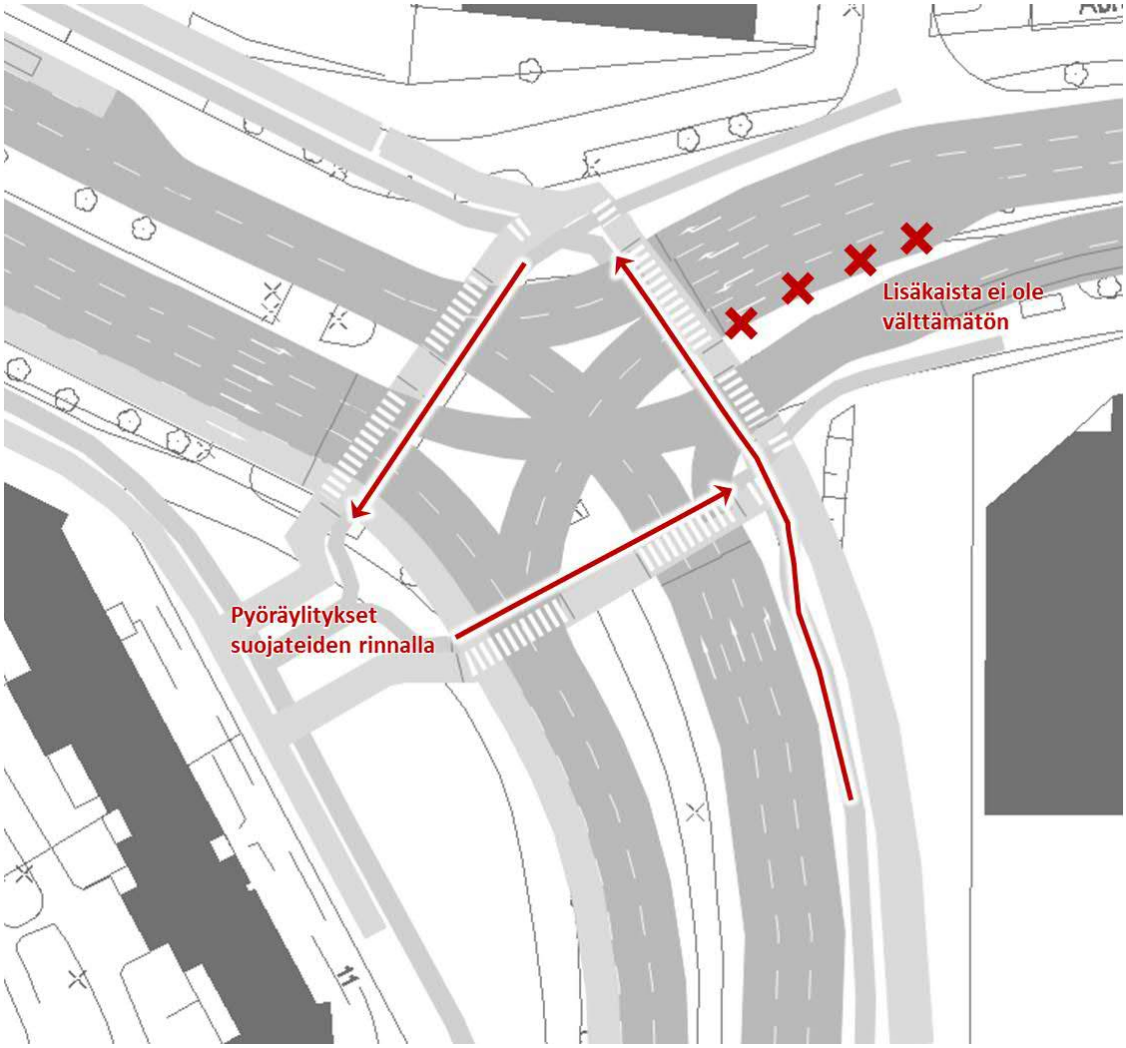
Jatkotoimivuustarkastelujen perusteella työn aikana muokatuilla Abraham Wetterin tien liikennejärjestelyillä autoliikenteen välityskyky on riittävä molempiin suuntiin liikenne-ennusteen ruuhka-aikoina. Kun autoliikenteen välityskyky on riittävä, myös bussiliikenteen viiveet vähenevät selvästi alustavaan liikennesuunnitelmaluonnokseen verrattuna.

Jalankulun sujuvuus ja kadun ylitysajat ovat on yhtä hyvät kuin alustavassa liikennesuunnitelmaluonnoksessa.

Järjestely mahdollistaa edelleen myös yksisuuntaisen pyöräliikenteen tavoitteiden saavuttamisen. Pyöräliikenne saa pitkät vihreät valovaiheet suojateiden rinnalla.

Muiden järjestelyjen lisäksi arvioitiin Abraham Wetterin tien tulohaaran autokaistatarpeita. Alustavassa liikennesuunnitelmaluonnoksessa tulohaaralla on neljä kaistaa, joista neljäs uusi kaista on lyhyt vasemmalle kääntyvä toinen kaista.

Alustavassa liikennesuunnitelmaluonnoksessa tulohaaralle lisätty neljäs ryhmittymiskaista ei käytännössä juurikaan paranna risteyksen välityskykyä. Tämä johtuu siitä, että suojatie- ja pyöräliikennejärjestelyt määräävät risteyksen ruuhka-ajan välityskyvyn (ei sivuhaaran kaistamäärä). Lisäkaista ei siis ole välttämätön, mutta Abraham Wetterin tien tulohaaralla on kuitenkin hyvä säilyttää nykyiset kolme ryhmittymiskaistaa. Tulohaaran nykytyyppisessä ratkaisussa myös Abraham Wetterin tien keskikaistan olemassa olevien puiden säilyttäminen on mahdollista.



Kuva 3. Abraham Wetterin tien risteyksen jatkosuunnitteluun valittu liikennejärjestelyperiaate.

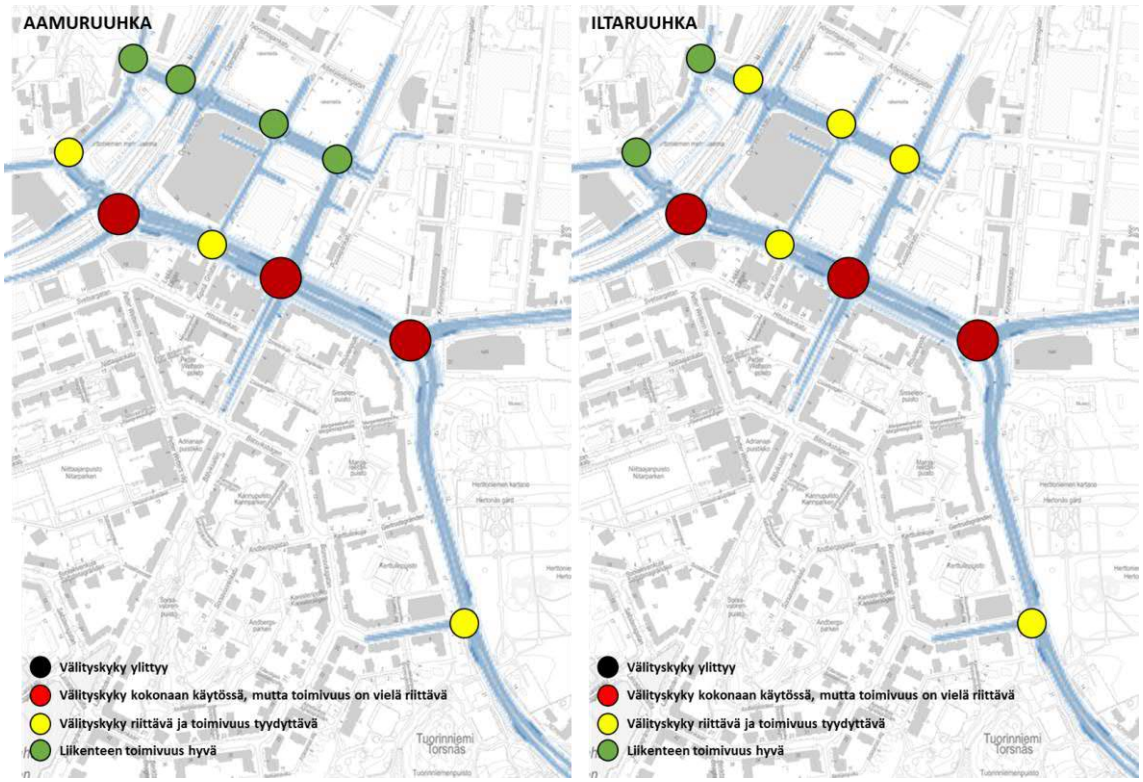
3.2 Liikenteen toimivuus

Liikenteen toimivuutta arvioitiin autoliikenteen välityskyvyn riittävyyden suhteen sekä liikennetilanteen asiantuntija-arvioina.

- Liikenteen välityskyvyn on arvioitu ylittyvän, jos ruuhkatunnin ennustettu liikennemäärä ei pääse katuverkon risteysten läpi. Tällaisessa tilanteessa jonot kasvavat ruuhkatunnin aikana pitkiksi ja haittaavat laajemmin katuverkon toimintaa.
- Liikenteen välityskyky ja toimivuus on katsottu riittäväksi, jos ennustettu liikennemäärää pääsee ruuhkatunnin aikana tarkastelualueen läpi aiheuttamatta laajempia häiriöitä. Risteyksissä jonot ovat säännöllisesti pitkiä, mutta ne pääsevät ajoittain lyhenemään selvästi tai purkautumaan kokonaan.
- Autoliikenteen toimivuus on arvioitu tyydyttäväksi, jos liikenne pääsee pääsääntöisesti yhden vihreän vaiheen aikana risteyksestä läpi. Osa kuljettajista voi ajoittain joutua odottamaan toista vihreää vaihetta.
- Muutoin liikenteen toimivuus on hyvä kaupunkiolosuhteet ja ruuhka-aika huomioiden.

Herttoniemen katuverkolla ruuhka-aikojen kuormittuneimmat risteykset ovat Linnanrakentajantiellä Abraham Wetterin tien risteys, Laivalahdenkadun risteys ja Itäväylän ramppien risteys. Risteysten välityskyky on kuitenkin vielä riittävä ennustetulle liikennemäärälle, jos Abraham Wetterin tien järjestelyt ovat edellisessä luvussa kuvatun kaltaiset. Jonot ovat pitkiä, mutta pisimmätkin jonot purkautuvat kokonaan tai lähes kokonaan 2-3 valo-ohjauskierron aikana.

Suunnittelijankadun toimivuus on hyvä tai tyydyttävä. Hiihtomäentien risteyksissä ei ole valo-ohjaustarvetta.

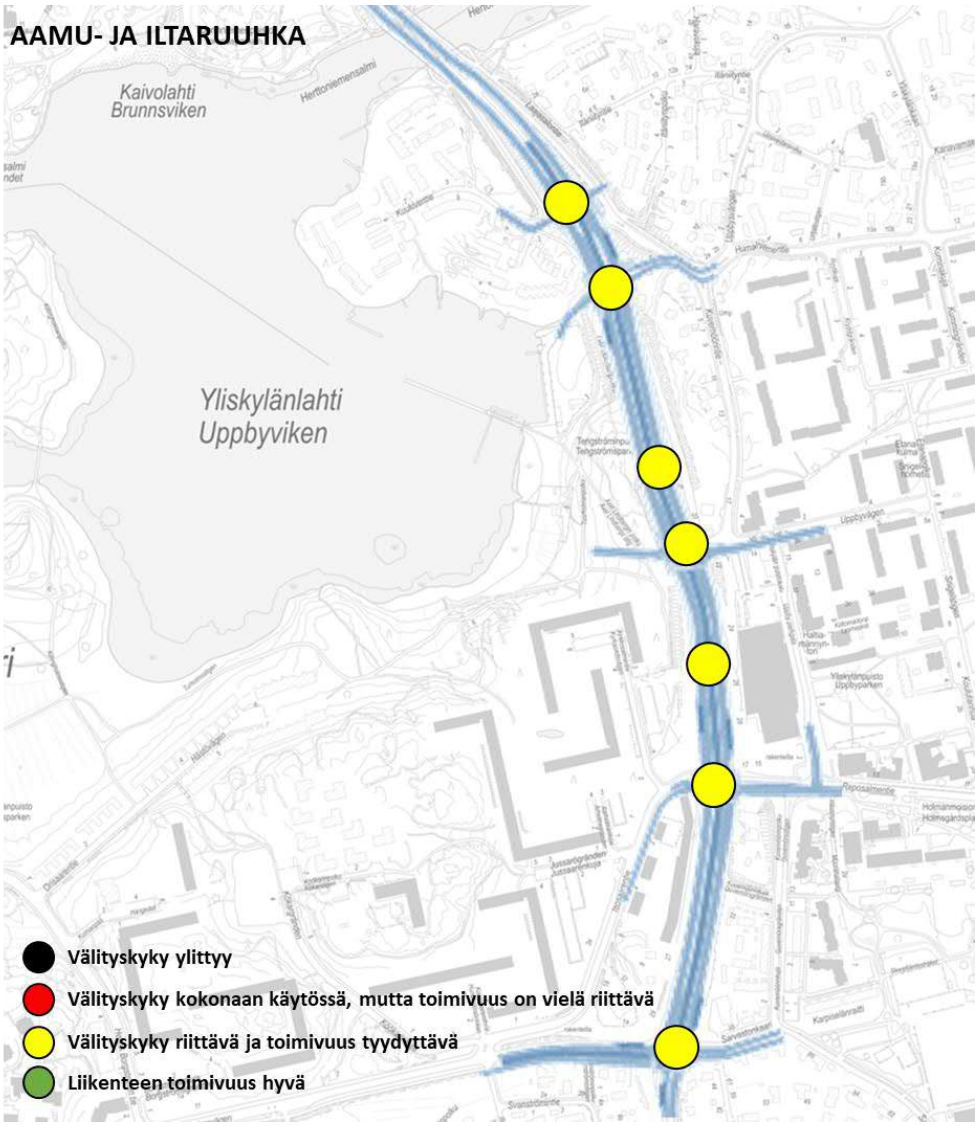


Kuva 4. Herttoniemen katuverkon autoliikenteen toimivuus.

Laajasalontiellä tarkasteltujen järjestelyjen välityskyky on riittävä ja liikenteen toimivuus tyydyttävä.

Aamuruuhkassa jonot pohjoisen ruuhkasuuntaan ovat ajoittain pitkiä kaikissa risteyksissä. Iltaruuhkassa jonoutuminen on vastaavasti ajoittain voimakasta etelän suuntaan.

Jonot kuitenkin pääsevät purkautumaan 1-2 valokierron aikana. Jonoutuminen on melko tasaista kaikissa Laajasalontien risteyksissä, eikä pullonkauloja synny.

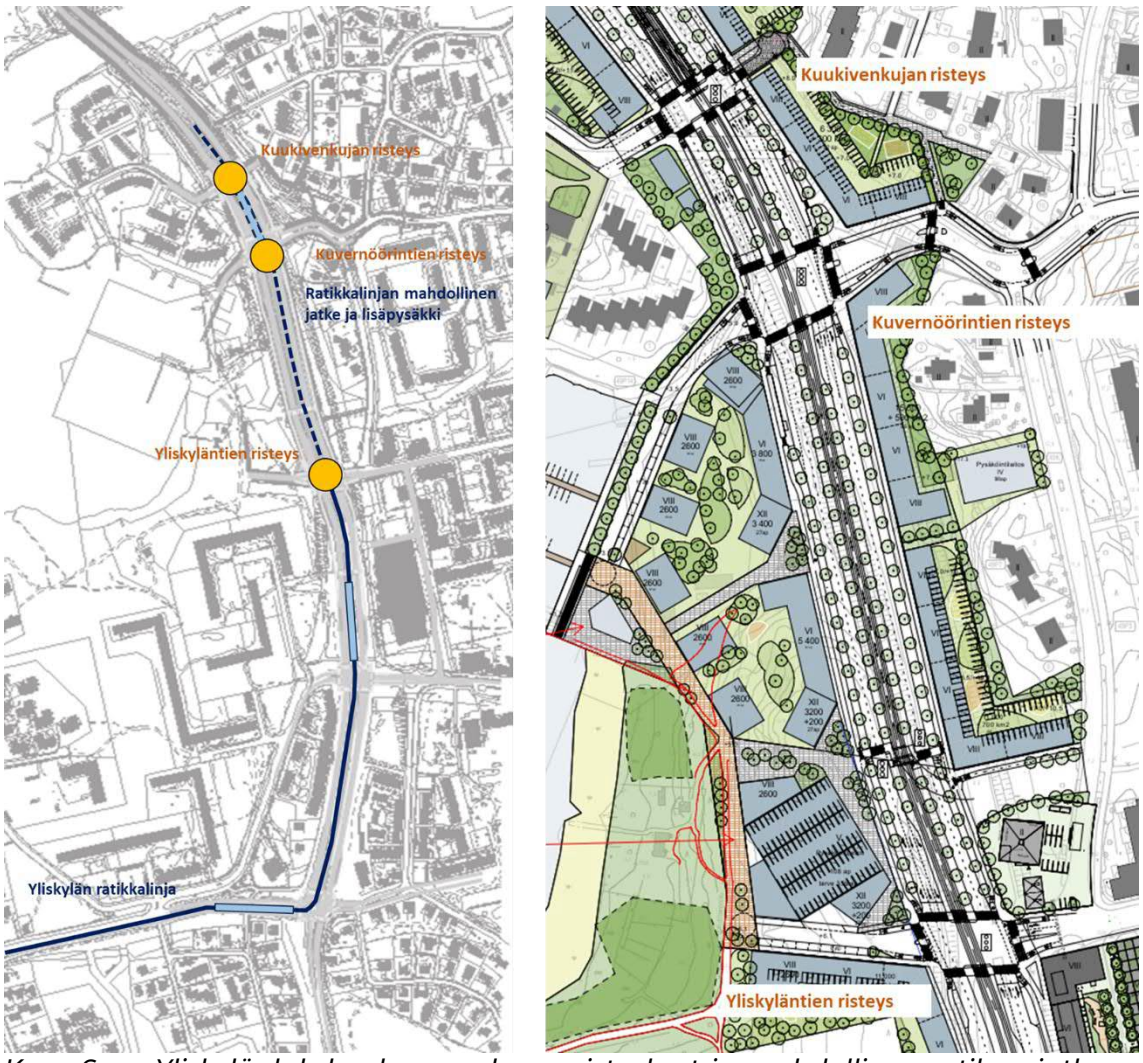


Kuva 5. Laajasalontien autoliikenteen toimivuus.

4 YLISKYLÄNLAHDEN KAAVA-ALUE JA RATIKAN LISÄPYSÄKKI

4.1 Kaava-alueen liikennejärjestelyt ja vaikutukset Laajasalontien liikenteeseen

Yliskylänlahden kaava-alueen liikenne kulkee pääosin Kuukivenkujan ja Kuvernöörintien nelihaaraisten risteysten kautta. Lisäksi osa liikenteestä sijoittuu Yliskyläntien risteyksen länsihaaralle. Yliskylän ratikan (linja 12) jatkeen mahdollinen Yliskylänlahden lisäpysäkki sijoittuisi Kuvernöörintien ja Kuukivenkujan väliin.



Kuva 6. Yliskylänlahden kaava-alueen risteykset ja mahdollinen ratikan jatkeen lisäpysäkki.

Yliskylänlahden kaava-alueen risteysten välityskyky on riittävä, eivätkä risteykset heikennä merkittävällä tavalla Laajasalontien kokonaisvälityskykyä. Liikenne, joka pääsee Koirasaarentien ja Reposalmentien risteyksistä ja toisaalta Linnanrakentajatieltä läpi, pääsee läpi myös kaava-alueen uusista risteyksistä.

Kaava-alueen uusista risteyksistä aiheutuu kuitenkin jonkin verran lisäviiveitä ja -pysähdyksiä varsinkin aamuruuhkassa pohjoisen suuntaan. Liikennevaloista pääsee kuitenkin pääsääntöisesti läpi yhden valokierron aikana, eikä jonoutuminen haittaa merkittävästi edeltäviä risteyksiä.

Etelän suuntaan liikenteen jonot siirtyvät Kuukivenkujan pohjoispuolelle. Ilman uusia risteyksiä liikenne pääsisi lähinnä nopeammin Yliskyläntien ja Reposalmentien risteyksiin jonottamaan.

Yliskylän ratikan mahdollinen jatke Yliskylänlahden lisäpysäkille ei vaikuta merkittävästi autoliikenteen toimivuuteen. Raitiovaunujen etuudet (ylimääräisiä vaiheita lukuun ottamatta) palvelevat samalla Laajasalontien suoraan menevää vilkasta autoliikennettä.

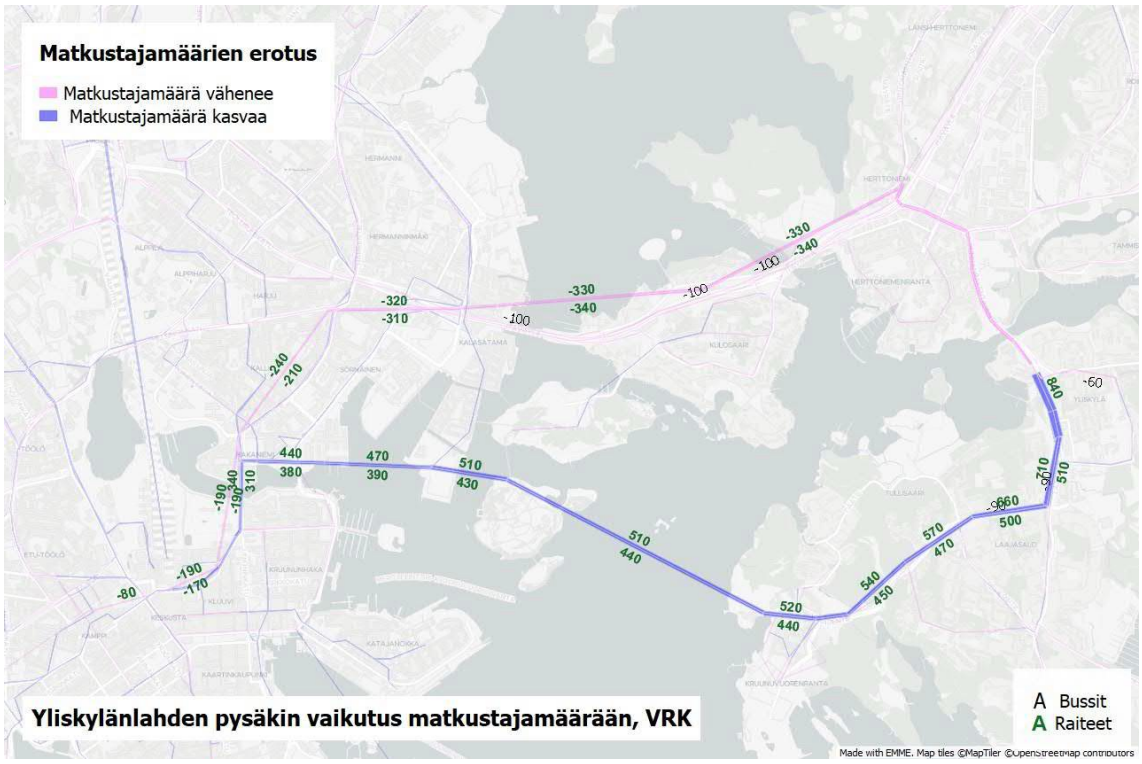
4.2 Raitiotien jatke Yliskylänlahteen, vaikutus matkustajamääriin

Yliskylänlahden uudelta pysäkiltä nousisi noin 1100–1200 matkustajaa vuorokauden aikana. Noin puolet lisäpysäkin nousijoista käyttää vertailutilanteessa (ei ratikan jatketta) Yliskylän ratikan muita pysäkkiä ja puolet lähistön bussipysäkkejä. Lisäksi joukkoliikenteen matkamäärä kasvaa pysäkin myötä 100 matkustajalla vuorokaudessa. Tämä määrä siirtyy pääosin henkilöautoliikenteestä pois. Ajoneuvoliikenteen toimivuuteen tällä siirtymällä ei ole kuitenkaan käytännön vaikutusta.



Kuva 7. Vuorokauden nousijamäärien muutos Laajasalossa Yliskylänlahden raitiotien jatkeen vaikutuksesta.

Yliskylänlahden raitiotiepysäkki vähentää Herttoniemeen bussilla matkustavien ja siitä metrolla jatkavien matkustajien määrää. Sen sijaan Kruunusiltoja käytetään enemmän. Metron kuormitus laskee sen ruuhkaisimmassa poikkileikkauskohdassa noin 700 matkustajalla vuorokaudessa. Metron kuormitus pienenee välillä Rautatieasema – Herttoniemi.



Kuva 8. Vuorokauden matkustajamäärien muutos Yliskylänlahden raitiotien jatkeen vaikutuksesta Helsingin ydinkeskustan ja Laajasalon välillä.

5 YHTEENVETO

Herttoniemen ja Laajasalon katuverkon liikenteen välityskyvyn kannalta kriittisin risteys on Abraham Wetterin tien risteys Linnanrakentajantiellä. Seuraavaksi ruuhkautunein risteys on Laivalahdenkadun ja Linnanrakentajantien risteys ja sen jälkeen Itäväylän ja Linnanrakentajantien risteys. Risteysten autoliikenteen välityskyky on kuitenkin vielä riittävä jatkosuunnitteluun valituilla ratkaisuilla. Muiden Herttoniemen katuverkon risteysten toimivuus on tyydyttävä tai hyvä. Myös Laajasalontien risteyksissä välityskyky on riittävä, kun Linnanrakentajantien välityskyky varmistetaan esitetyillä ratkaisuilla: välityskyvyn kannalta vaikeimmat risteykset ovat Linnanrakentajantiellä.

Tuloksia tulkitessa on huomattava, että liikenne-ennustemalli on ainoastaan arvio tulevasta liikennetilanteesta. Ennustemalli ei osaa ottaa huomioon esimerkiksi sitä, että ruuhkautuneessa tilanteessa osa kuljettajista siirtää matkansa ruuhkatunnin ulkopuolelle. Myöskään etätyön lisääntymisen liikennemääriä alentava vaikutus ei välttämättä näy ennusteessa täydellä painolla. Autoilijoita voi siirtyä myös jonkin verran enemmän muihin kulkumuotoihin kuin ennustemalli osoittaa. Tosielämässä liikenteen toimivuus on siis todennäköisesti parempi kuin liikennemallitarkasteluissa.

Yliskylänlahden kaava-alueen risteysten välityskyky on riittävä, eivätkä risteykset tai ratikan lisäpysäkki heikennä merkittävällä tavalla Laajasalontien kokonaisvälityskykyä.

Yliskylän ratikan jatkaminen Yliskylänlahden uudelle pysäkille on tarkastelun perusteella liikenteknisesti perusteltua. Lisäpysäkki palvelee Yliskylänlahden uutta maankäyttöä ja voi vähentää autoliikenteen tai auton hankinnan houkuttelevuutta varsinkin, jos se on käytössä jo alueen valmistumisen yhteydessä. Lisäksi ratikan jatke ja lisäpysäkki vähentävät metron kuormitusta kuormittuneella välillä Rautatieasema–Herttoniemi.

Ratikan jatke aikaistaa ratikan toteuttamiskustannuksia, mutta toisaalta säästöä saadaan tulvaisuudessa, kun vastaava osuus jouduttaisiin rakentamaan suunnitellun Herttoniemeen jatkuvan ratikkahankkeen yhteydessä.

SOUND – VISION – VIBRATION

Liisa Kilpilehto, Manu Rönkkö, Mira Pykälistö 28.6.2024

Asiakas: Kaupunkiympäristön toimiala, Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Yhteyshenkilö: Anu Haahla

YLISKYLÄNLAHTI, ASEMAKAAVAMUUTOS - LIIKENNEMELUSELVITYS



Kuva massoittelusta (lähde: Helsingin kaupunki)

SISÄLLYS

1 TAUSTA ... 3
1.1 SOVELLETTAVAT OHJEARVOT ... 3
2 MELULASKENTA ... 4
2.1 LASKENTA- JA MAASTOMALLI ... 4
2.2 LASKENTASUUREET JA -PISTEET ... 4
2.3 LASKENTATILANTEET ... 4
2.4 LIIKENNE ... 5
2.4.1 KATULIIKENNE ... 5
2.4.2 RAITIOLIIKENNE ... 5
3 LASKENTATULOKSET ... 6
4 TULOSTEN TARKASTELU ... 6
4.1 JULKISIVUIHIN KOHDISTUVAT MELUTASOT JA ÄÄNIERISTYSVAATIMUKSET ... 6
4.1.1 KESKIÄÄNITASO ... 7
4.1.2 ENIMMÄISÄÄNITASO ... 7
4.1.3 JULKISIVUJEN ÄÄNITASOEROTUSTEN SUOSITUKSET ... 7
4.2 PIHA-ALUEET ... 7
4.2.1 PIHA-ALUEET ASEMAKAAVA-ALUEELLA ... 7
4.2.2 ASEMAKAAVAN MAHDOLLISTAMA MELUNTORJUNTA NYKYISTEN ASUINPIHOJEN OSALTA ... 8
4.3 PARVEKKEET ... 9
5 VAIHTOEHTOISTEN SUUNNITELMIEN VAIKUTUS ... 10
5.1 RAITIOLIIKENTEEN LOPPUTILANNE ... 10
5.2 AJONOPEUDEN LASKEMINEN ... 11
6 JOHTOPÄÄTÖKSET ... 11
VIITTEET ... 11

LIITTEET

LIITE A1 PÄIVÄAJAN KESKIÄÄNITASO $L_{Aeq,7–22}$ RAITIOLINJAN PUOLENVAIHTO VE1
LIITE A2 YÖAJAN KESKIÄÄNITASO $L_{Aeq,22–7}$ RAITIOLINJAN PUOLENVAIHTO VE1

LIITE B1 PÄIVÄAJAN KESKIÄÄNITASO $L_{Aeq,7–22}$ RAITIOLINJAN PUOLENVAIHTO VE2
LIITE B2 YÖAJAN KESKIÄÄNITASO $L_{Aeq,22–7}$ RAITIOLINJAN PUOLENVAIHTO VE2

LIITE C1 PÄIVÄAJAN KESKIÄÄNITASO $L_{Aeq,7–22}$ NYKYTILANTEESSA
LIITE C2 YÖAJAN KESKIÄÄNITASO $L_{Aeq,22–7}$ NYKYTILANTEESSA

LIITE D1 3D-KUVIA ASEMAKAAVAN VIITESUUNNITELMAN MELUTASOISTA JULKISIVUILLA, RAITIOLINJAN PUOLENVAIHTO VE1
LIITE D2 3D-KUVIA ASEMAKAAVAN VIITESUUNNITELMAN MELUTASOISTA JULKISIVUILLA, RAITIOLINJAN PUOLENVAIHTO VE2

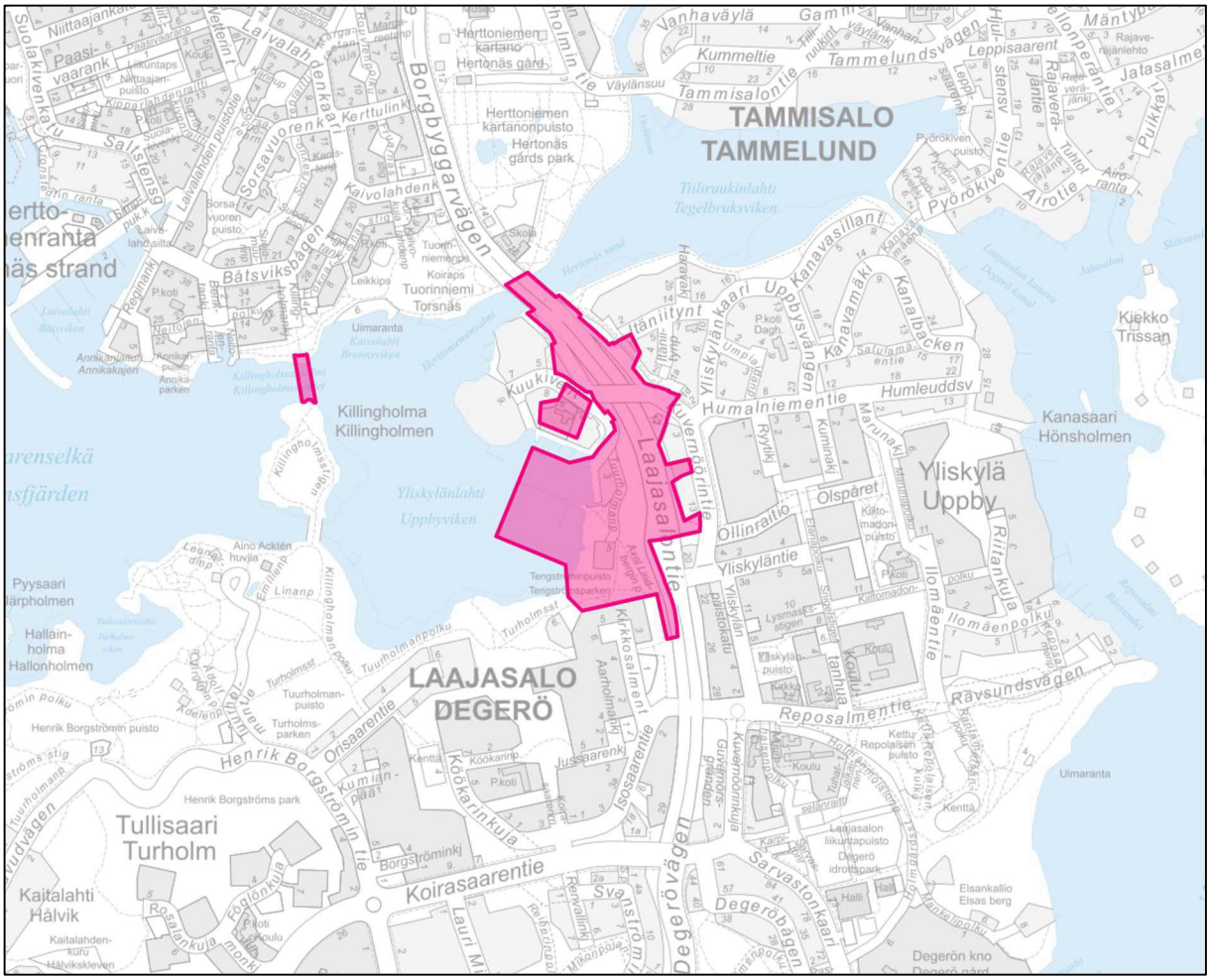
LIITE E A-ÄÄNITASOEROTUSSUOSITUKSET JULKISIVUILLA

1 TAUSTA

Helsinkiin Laajasaloon on suunnitteilla asemakaavamuutos. Kaavamuutosalue sijaitsee Laajasalossa Yliskylän pohjoisosassa Laajasalontien molemmin puolin. Alueella nykyinen pääasiallinen melulähde on tieliikennemelu, mutta kaavassa on tarkoitus mahdollistaa raitiotien jatkaminen tulevaisuudessa Yliskylästä Herttoniemen suuntaan. Kaava-alueen sijainti esitetään *kuvassa 1.*

Alueelle on suunnitteilla pääasiassa asuinrakentamista sekä kaksi pysäköintilaitosta. Piha-alueet sijoittuvat liikennemelulta suojaan asuinrakennusten taakse sekä pysäköintipaikkojen pihakatoille. Lisäksi Laajasalontien linjausta ja korkeusasemaa tullaan sillan eteläpuolella uudistamaan. Raitioliikenteen linjoista ja päätepysäkeistä on vaihtoehtoisia suunnitelmia.

Asemakaavaa varten on laadittu meluselvitys, jonka tulokset esitetään tässä raportissa. Tulosten tarkastelussa on huomioitu paitsi uudisrakennukset myös nykyisen maankäytön mukainen tilanne, jotta olemassa olevien asuinrakennusten ja niiden oleskelualueiden melutilanne ei merkittävästi heikkene nykyisestä.



Kuva 1. Kaava-alueen sijainti (Karttakuva: kartta.hel.fi). Tässä selvityksessä ei olla tarkasteltu kaava-alueen läntistä vesialuetta.

1.1 Sovellettavat ohjearvot

Äänitasoerotukset on laskettu käyttäen ohjearvoja 35 dB päiväaikaan (klo 7–22) ja 30 dB (22–7) yöaikaan asuin-, potilas- ja majoitustiloissa sekä 45 dB päiväaikaan liike- ja toimistotiloissa (Valtioneuvoston päätös 993/1992 [1]). Oleskelualueiden ulkomelutason ohjearvot, edellä mainitun päätöksen mukaan, ovat 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä [1].

Ympäristöministeriön julkisivujen äänieristyksen mitoitusoppaassa [2] asuin-, potilas- ja majoitustiloissa yöllä esiintyvälle enimmäistasolle suositellaan käytettäväksi tavoitearvoa L_{Amax} 45 dB, jota sovelletaan tässä raitiovaunuliikenteen ohiajojen osalta.

Lisäksi on huomioitu, että Ympäristöministeriön ääniympäristöasetuksen 796/2017 [3] ja sen muutosasetuksen [4] mukaan rakennuksen, jossa sijaitsee asuin-, potilas- tai majoitustiloja, ulkovaipan ääneneristys on oltava vähintään 30 dB.

Melutason päiväajan ohjearvo oleskelualueilla ulkona on 55 dB ja yöaikaan 50 dB [1]. Oleskeluparvekkeilla sovelletaan oleskelualueiden ohjearvoa 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä.

2 MELULASKENTA

2.1 Laskenta- ja maastomalli

Ympäristömelun laskennat tehtiin Datakustik Cadna/A 2023 –tietokoneohjelmalla käyttäen kolmea yhteispohjoismaista ympäristömelun laskentamallia:

- katuliikenne: tieliikennemelun laskentamalli [5]
- raideliikenne: raideliikennemelun laskentamalli [6]
- raitioliikenteen kaarteet ja vaihteet: teollisuusmelun laskentamalli [7]

Kolmiulotteinen tietokonemalli sisältää alueen maaston korkeuskäyrät, rakennusten sijainnit ja korkeudet sekä liikenneväylien sijainnit ja korkeustiedot.

Suunniteltujen ja ympäristön muiden rakennusten korkeustiedot ja sijainnit syötettiin malliin käyttäen lähtötietoina tilaajilta saatuja alueen maankäytön suunnitelmia massoittelun ja liikenteen osalta (vastaanotettu 17.4.2024) sekä Helsingin karttapalvelun laserkeilaus ja rakennustietokanta-aineistoja sekä olemassa ollutta maastomalli ja kantakartta-aineistoja.

Laskennassa on noudatettu Helsingin kaupungin ohjetta: *Liikennemeluselvityksen laatiminen maankäytön suunnitteluun, Maankäytön yleissuunnittelun ohje 9.9.2019, päivitys 13.9.2022* [8].

2.2 Laskentasuureet ja -pisteet

Laskentasuureena on A-keskiäänitaso L_{Aeq} päiväsaikaan klo 7–22 ja yöaikaan klo 22–7. Selvityksen tulokset, eli lasketut melutasot, esitetään sekä julkisivuihin kohdistuvina että pihoilla esiintyvinä päivä- ja yöajan keskiäänitasoina.

Pihojen äänitasot ovat kokonaismelutasoja siinä mielessä, että ne sisältävät kaikki heijastukset kovista pystypinnoista, kuten talojen ulkoseinistä. Tällainen laskentatulos edustaa ulkotilojen, kuten oleskelualueiden, melua.

Seinän heijastusta ei oteta huomioon rakennuksen julkisivuun kohdistuvaa melutasoa arvioitaessa. Julkisivujen laskentapisteiden tuloksissa äänitaso on suoraan julkisivulle kohdistuva melutaso.

Melukartan laskenta tehtiin käyttäen 10 x 10 m suuruisia laskentaruutuja. Laskentapisteet sijaitsivat 2 m korkeudella maanpinnasta. Rakennusten julkisivujen melutasojakautumat laskettiin siten, että laskentapisteitä sijoitettiin kunkin kerroksen korkeudelle ja vaakasuunnassa enintään 10 m välein.

Lisäksi tarkasteltiin raitioliikenteen aiheuttamia enimmäisäänitasoja L_{Amax} lähimpien julkisivujen kohdalla.

2.3 Laskentatilanteet

Laskenta tehtiin yhdelle massoitteluvaihtoehdolle.

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa Kruunusiltoja pitkin kulkevan pikaraitiotien jatkuminen Laajasalon pohjoisosaan ja siitä edelleen Herttoniemeen yleiskaavan mukaisesti. Herttoniemeen jatkuvan

raitiotien toteuttamiseksi ei ole näköpiirissä hanketta. Meluselvitykseen valittiin raitioteiden perustarkasteluksi tilanne, jossa raitiotie jatkuu Laajasalon kauppakeskuksen kohdalta pohjoiseen Kuukiventien kohdalle sijaitsevalle päätepysäkille. Pysäkin puolenvaihtojärjestelyille on kaksi vaihtoehtoa, ennen ja jälkeen pysäkin, joista molemmat on tarkasteltu tässä raportissa.

Meluselvityksessä on varauduttu myös skenaarioon, jossa Laajasalon alueelle suunnitellut raitiotiet ovat toteutuneet kokonaisuudessaan.

Koko alueen kattavana erillistarkasteluna selvitettiin myös nopeusrajoitusten laskun vaikutusta osana asemakaavan viitesuunnitelmaa.

2.4 Liikenne

2.4.1 Katuliikenne

Laskennassa käytetyt keskimääräisen arkivuorokausiliikenteen nyky- ja ennusteliikennemäärät on esitetty *taulukossa 1*. Ennusteliikenteen tiedot saatiin Helsingin kaupungilta (17.4.2024). Liikennemäärät ovat samaa suuruusluokkaa kuin Yliskylään aiemmin laadituissa meluselvityksissä. Meluselvityksessä käytetyt ennusteliikennemäärät eivät edusta mitään yksittäistä ennustevuotta, mutta ennusteliikennemäärien pohjana on liikenne-ennustemallilla tehty vuoden 2040 ennustetilanne. Eri ennustetilanteista ja -vuosista on laadittu asiantuntija-arvio ns. pahimmasta tilanteesta, johon meluntorjuntatarpeen kannalta on selvityksessä syytä varautua. Nykyliikennemäärät ovat vuosina 2012, 2018 ja 2019 laskettuja liikennemääriä.

Todettakoon, että melutasot eivät ole herkkiä liikenteen vaihteluille. Esimerkiksi 50 % kasvu liikennemäärissä aiheuttaa melutasoon 1,8 dB lisäyksen.

Taulukko 1. Laskennassa käytetyt katuliikenteen liikennemäärät arkivuorokaudelle

Kadun nimi	KAVL nyky	KAVL ennuste	raskas-%	päivän osuus**	nopeus [km/h]
Linnanrakentajantie (Laajasalon silta)	25 100	32 000	7	88 %	50
Laajasalontie (Humalniementie-Yliskyläntie)	20 000*	27 000	7	”	50
Laajasalontie (Yliskyläntie-Reposalmentie)	17 400	25 000	3	”	50
Laajasalontie (Reposalmentie-Koirasaarentie)	17 400	23 000	3	”	50
Kuvernöörintie	5 100	1 800	16	”	40
Tengströmintie	-	800	7	”	40
Kuukiventie	500	600	2	”	40
Yliskyläntie	2100*	1800	10	”	40

**arvio, ei laskettu*

***nykyliikenteelle käytetty 90 %*

2.4.2 Raitioliikenne

Laskennassa käytetyt raitiovaunuliikenteen tiedot on saatu tilaajalta (17.4.2024). Laskennan perustilanteena pidetään tilannetta, jossa raitiovaunu saapuu alueelle etelästä ja pysähtyy vaihtoraiteilla (ns. henkselivaihteilla) varustetulla päätepysäkillä Laajasalontiellä. Tämän päätepysäkin puolenvaihtojärjestelyn lopullista sijaintia ei olla vielä vahvistettu, joten laskennassa on huomioitu kaksi vaihtoehtoa:

- VE1: päätepysäkin puolenvaihtojärjestely sijoittuu Kuukiventien pohjoispuolelle
- VE2: päätepysäkin puolenvaihtojärjestely sijoittuu Kuvernöörintien eteläpuolelle

Lisäksi tarkasteltiin tilannetta, jossa Laajasalon alueelle mahdollistetut raitiotiet olisivat toteutuneet kokonaisuudessaan. Liikennöintimallille on vielä monia vaihtoehtoja, mutta tässä on tavoiteltu melun kannalta ns. pahinta mahdollista tilannetta: linja 1 on yleiskaavassa esitetty raitiotievaraus Herttoniemestä Laajasaloon, joka jatkuu kaava-alueelta etelään; linja 2 on Kruunuvuorenrannan suunnalta Yliskylän

alueelle suuntautuva linja, joka kääntyy Laajasalontieltä Ollinraition suuntaan; linja 3 on Herttoniemestä Ollinraition suuntaan kääntyvä varikkoliikenne.

Raitiovaunun melupäästö riippuu sekä radan pintarakenteesta että radan perustuksesta. Melupäästönä käytettiin Artic-vaunun melupäästöä [9], joka vastaa suoraa ja sileää rataosaa ilman jatkoksia, jossa kiskot on upotettu asfalttiin ja niiden välissä on betoniperusta.

Taulukko 2. Laskennassa käytetyt raitiovaunuliikenteen tiedot, raitiovaunujen lukumäärä per suunta.

Kalusto	Linja	päivä	yö	pituus [m]	nopeus [km/h]
Artic XL	Linja 2	118	35	45	40
Artic XL	Linja 1 *	130	10	45	40
Artic XL	Linja 3 *	65	16	45	40

**erillinen tarkastelu, ei sisällytetty liitteiden melukarttoihin*

3 LASKENTATULOKSET

Laskentatulokset on esitetty liitteissä seuraavasti:

- Liite A1: päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7–22}$ raitiolinjan päätepysäkki VE1
- Liite A2: yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22–7}$ raitiolinjan päätepysäkki VE1
- Liite B1: päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7–22}$ raitiolinjan päätepysäkki VE2
- Liite B2: yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22–7}$ raitiolinjan päätepysäkki VE2
- Liite C1: päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7–22}$ nykytilanteessa
- Liite C2: yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22–7}$ nykytilanteessa
- Liite D1: 3D-kuvia asemakaavan viitesuunnitelman melutasoista julkisivuilla, raitiolinja VE1
- Liite D2: 3D-kuvia asemakaavan viitesuunnitelman melutasoista julkisivuilla, raitiolinja VE2

Liitteissä esitetyt äänitasot ovat kokonaismelun äänitasoja sisältäen katu- ja raitiovaunuliikenteen.

Piha-alueille on laskettu keskiäänitaso 2 m korkeudella maanpinnasta ja julkisivuille on laskettu kerroskohtaisesti suurimmat keskiäänitasot. Rakennusten seinillä olevat kahdeksankulmaiset tunnukset ilmoittavat suurimman kyseisillä julkisivuilla esiintyvän keskiäänitason L_{Aeq}.

4 TULOSTEN TARKASTELU

4.1 Julkisivuihin kohdistuvat melutasot ja äänieristysvaatimukset

Valtioneuvoston päätöksen [1] mukaan päiväajan ohjearvo asuin-, potilas- ja majoitushuoneissa ovat päivällä (klo 7–22) 35 dB ja yöllä (klo 22–7) 30 dB ulkoa kantautuvalle melulle. Ympäristömelun yleiset ohjearvot liike- ja toimistotiloissa, edellä mainitun päätöksen mukaan, on 45 dB päivällä. Kaavavaatimusta vastaava äänitasoerotus ΔL_A määritetään julkisivuun kohdistuvan melun keskiäänitason ja sisämelun keskiäänitason tavoitearvon erotuksena. Ympäristöministeriön asetuksien mukaan [3,4] asuinrakennuksen, joka sijaitsee melualueella, ulkovaipan ääneneristys on oltava vähintään 30 dB.

Ympäristöministeriön julkisivujen äänieristyksen mitoitusoppaassa [2] asuin-, potilas- ja majoitustiloissa yöllä esiintyvälle enimmäistasolle suositellaan käytettäväksi tavoitearvoa L_{Amax} 45 dB, jota sovelletaan tässä raide- ja raitiotieliikenteen ohiajojen osalta.

HUOM! Kaavavaatimus sekoitetaan usein epähuomiossa julkisivun eri osien äänieristysvaatimusten kanssa. ΔL_A (tai kaavavaatimus) ei ole sama suure kuin ulkoseinien tai ikkunoiden äänieristys liikennemelua vastaan, vaan se on arvo, mitä on käytettävä julkisivun eri osien äänieristyksen mitoituksessa. Julkisivun osien (esim. ulkoseinän tai ikkunan) äänieristysluku liikennemelua vastaan $R_{A,tr}$ $(=R_w+C_{tr})$ on tarkistettava huonetilakohtaisesti ja se on suurempi kuin ΔL_A. Esim. ikkunoiden äänieristysvaatimus riippuu mm. ikkunoiden suhteellisesta pinta-alasta ja huonetilavuudesta.

4.1.1 Keskiäänitaso

Asuinrakennuksien Laajasalontien puoleisille julkisivuille kohdistuvat keskiäänitasot ovat enintään $L_{Aeq,7\text{-}22}$ = **69…70 dB**. Tämän perusteella laskettu ja suositeltu kaavavaatimusta vastaava A-äänitasoerotus ΔL_A tulisi olla enintään **35 dB** (70–35 dB) kyseisillä julkisivuilla sijaitsevissa asuintiloissa.

Kerrostalon 1-kerroksisten aukkojen kohdalla melua kohdistuu hieman aukkojen ”sivuseinille”. Näille julkisivuille on suositeltavaa asettaa A-äänitasoerotus ΔL_A = **32 dB.**

Laajasalontien varrelle mahdollisesti sijoitettavien liike- ja toimitilojen A-äänitasoerotukseksi riittää ΔL_A = 25 dB. Liike- ja toimitiloille ei tarvitse asettaa erillistä A-äänitasoerotusvaatimusta.

Rakennuksiin kohdistuvat kerroskohtaiset päiväajan keskiäänitasot esitetään *liitteessä D.*

4.1.2 Enimmäisäänitaso

Raitiotien aiheuttamat hetkelliset enimmäisäänitasot asuinrakennusten Laajasalon tien puoleisilla julkisivuilla ovat enintään L_{Amax} = **73 dB.** Tämän perusteella laskettu kaavavaatimusta vastaava A-äänitasoerotus ΔL_A tulisi olla enintään **28 dB** (73–45 dB) kyseisillä julkisivuilla sijaitsevissa nukkumiseen käytettävissä tiloissa.

4.1.3 Julkisivujen äänitasoerotusten suositukset

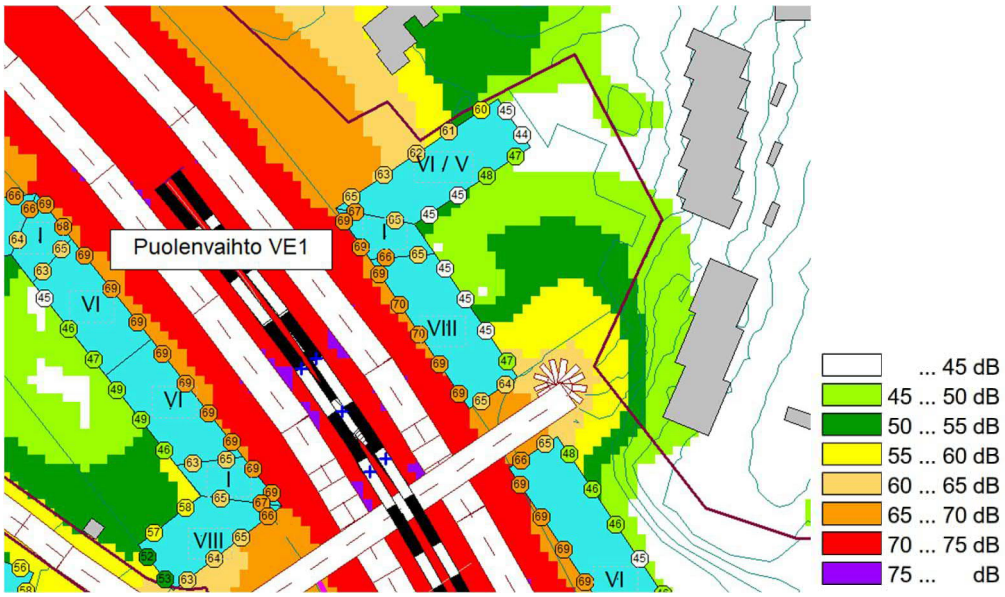
Suositukset julkisivujen A-äänitasoerotuksille on annettu *liitteessä E*. Suosituksissa on huomioitu sekä tie- että raitiovaunuliikenne yhtäläisesti.

4.2 Piha-alueet

Melutason päiväajan ohjearvo oleskelualueilla ulkona on 55 dB ja yöaikaan 50 dB [1].

4.2.1 Piha-alueet asemakaava-alueella

Lasketut päivä- sekä yöajan melutasot alittavat ohjearvot lähes kaikilla piha-alueilla. Oleskelualueet on suositeltavaa sijoittaa pihoilla sellaiselle alueelle, jossa 55 dB ohjearvo ei ylity. Tämä asettaa pienen rajoitteen yhdelle pohjoisosan pihalle, esitetty *kuvassa 2*, mutta kerrostalojen katveeseen jää laaja melun ohjearvot alittava alue ilman erillistä meluntorjuntaa. Mallinnustulos todennäköisesti yliarvioi liikennemelun tason kyseissä kohdassa, sillä viereisen kääntöpaikan liikenteeksi on asetettu Kuukiventien liikennettä vastaava määrä.



Kuva 2. Asuinpiha, jolla päiväajan melutaso ylittää 55 dB pienellä osalla pihaa. Ylitys on todennäköisesti laskentaan liittyvä yliarviointi.

Parkkitalon katolle sijoitettavalle oleskelupihalle suositellaan 1,4 m melukaidetta, *kuvan 3* mukaisesti. Pihan reunalle tuleva putoamisenestokaide tulee siis toteuttaa akustisesti tiiviinä 1,4 m korkeuteen asti.

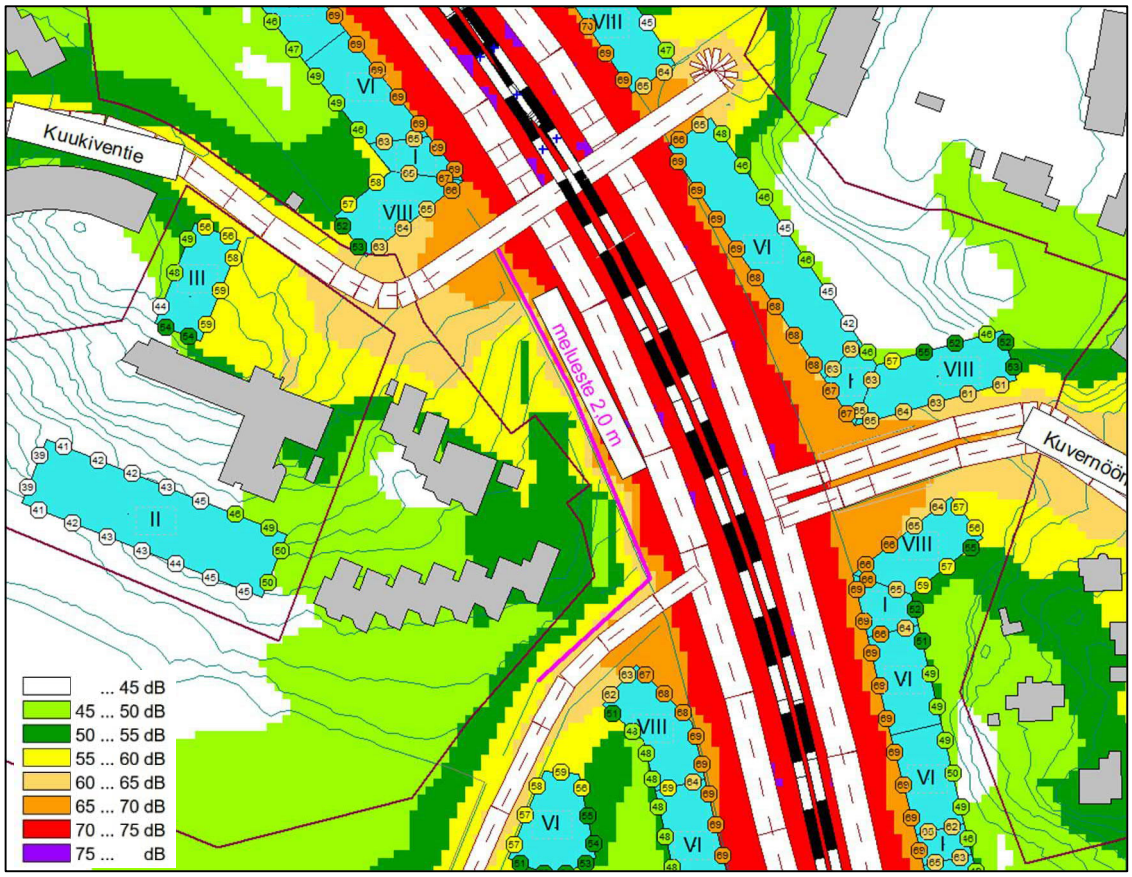


Kuva 3. Meluesteen sijoittaminen parkkitalon katon reunalle

4.2.2 Asemakaavan mahdollistama meluntorjunta nykyisten asuinpihojen osalta

Nykyisten asuinrakennusten kohdalla melutasot paikoitellen nousevat hieman ennustetilanteessa, jossa asemakaavan mukainen maankäyttö on toteutunut. Ilman meluntorjuntaa melutilanne heikkenee jonkin verran.

Nykytilanteessa melutaso vaihtelee välillä 50…60 dB Kuukiventien rivitalojen pihalla. Olemassa olevien rakennusten osalta melutasoa voidaan melutasoa pienentää kyseisessä kohdassa rivitalojen kohdalla sijoittamalla melueste Laajasalontien varrelle. Liikennemelua voi torjua meluesteellä esimerkiksi *kuvan 4* periaatteen mukaisesti, kun asemakaavan mukaisesti Laajasalontie tulee kulkemaan hieman nykyistä korkeammalla.



Kuva 4. Melueste Laajasalontien varrella Kuukiventien rivitalojen melutasojen saattamiseksi ohjearvojen mukaiseksi.

Kaava-alueen pohjoisosassa sillan tuntumassa meluntorjuntaa on hankala toteuttaa siten, että sillä olisi merkittävä vaikutus. Esimerkiksi liikennemelun vähentäminen 3 dB edellyttäisi vähintään 4 m korkeaa meluestettä tien ja asuinalueen välissä. Meluntorjunnan haasteena ovat maaston muodot sekä suhteelliset etäisyydet tien reunasta asuinrakennuksille, jolloin meluesteiden tehokkain mahdollinen sijoittelu aivan ajokaistojen tuntumaan ei ole käytännössä mahdollista. Käytännössä toteutuskelpoinen sijainti meluesteelle sijoittuu verrattain kauas ajoväylistä, jolloin sen teho jää pieneksi.

Ennustetilanteessa on oletettu sillan reunoille sijoitettavan 1,2 m korkea kaide, joka hieman torjuu rengasmelua reunimmaisilta kaistoilta. Kaiteen korottamista tutkittiin, mutta esimerkiksi 2 m korkealla kaiteella vaikutus melutasoon jäi kuitenkin vähäiseksi (< 2 dB) verrattuna tilanteeseen, jossa kaide on 1,2 m korkea. Kuten Laajasalontien kohdalla sillan päättyessä, sillan, maaston ja asuntojen välinen geometria luo haasteellisen yhdistelmän meluesteiden tehokkaaseen sijoitteluun.

4.3 Parvekkeet

Parvekkeilla sovelletaan oleskelualueiden ohjearvoa 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä.

Avoimilla parvekkeilla esiintyvä melutaso on yleensä noin 3 dB suurempi kuin julkisivuun kohdistuva melutaso julkisivusta tulevan heijastuksen vuoksi.

Parvekelasitusrakenteen äänieristyksen mitoituksen lähtökohtana on julkisivuihin kohdistuvan keskiäänitason ja parvekkeilla sallitun keskiäänitason välinen äänitasoerotus ΔL_A.

Julkisivuille, joilla lasketut päiväaikaiset keskiäänitasot ylittävät **65 dB**, ei suositella suunniteltavan parvekkeita, mutta tarkemmassa jatkosuunnittelussa myös tällaisille parvekkeille voi olla mahdollista löytää meluntorjunnan näkökulmasta toteuttamiskelpoinen ratkaisu.

Julkisivuilla, joille kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot (*ks. liite A1*) ovat **63…65 dB**, parvekelasituksen äänieristysvaatimus ΔL_A on 8…10 dB. Tämän äänitasoerotuksen saavuttamiseksi parvekkeiden lasituksen äänieristys tulee mitoittaa Ympäristöhallinnon ohjeen [10] mukaisesti.

Julkisivuilla, joille kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot (*ks. liite A1*) ovat **53…62 dB**, parvekelasituksen äänieristysvaatimus ΔL_A on enintään 7 dB. Näillä julkisivuilla tavanomainen parvekelasitus (esim. yläosa 6 mm karkaistu avattava lasi ja alaosa 4+4 mm laminoitu lasi) on riittävä.

Julkisivuilla, joille kohdistuvat päiväaikaiset keskiäänitasot (*ks. liite A1*) ovat enintään **52 dB**, ei vaadita lasitusta ainakaan melun kannalta.

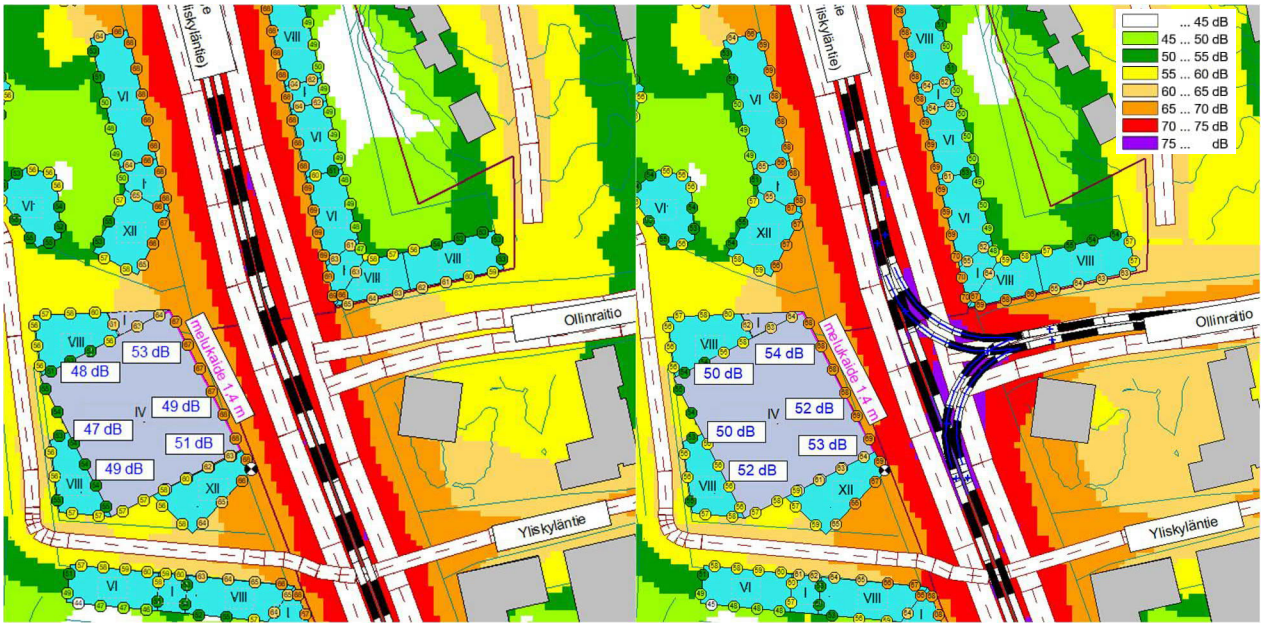
5 VAIHTOEHTOISTEN SUUNNITELMIEN VAIKUTUS

5.1 Raitioliikenteen lopputilanne

Selvityksen ohessa tutkittiin tilannetta, jossa Laajasalon alueelle mahdollistetut raitiotiet olisivat toteutuneet kokonaisuudessaan. Tällöin linja 1 on yleiskaavassa esitetty raitiotievaraus Herttoniemestä Laajasaloon, joka jatkuu kaava-alueelta etelään. Linja 2 on Kruunuvuorenrannan suunnalta Yliskylän alueelle suuntautuva linja, joka kääntyy Laajasalontieltä Ollinraition suuntaan. Linja 3 on Herttoniemestä Ollinraition suuntaan kääntyvä varikkoliikenne. Tällöin lähimpien korttelien osalta tulisi varautua muun liikennemelun lisäksi vaihdekolinaan sekä kaarrekirskuntaan. Suurin vaikutus alueen melutasoihin tällä ratkaisuilla on Ollinraition ja Laajasalontien kulmaan suunniteltuilla asuinrakennuksilla. Raitioliikenteen lopputilanteessa melutaso nousee alle 1 dB muiden asuinrakennusten kohdalla muualla Laajasalontien varrella, ajoneuvoliikenteen melun ollessa hallitsevaa.

Keskiäänitasot tässä tilanteessa olisivat suurimmillaan 70 dB asuinrakennusten julkisivuilla, esitetty *kuvan 5* kuvaparissa. Tällöin A-äänitasoerotuksen tulisi olla ΔL_A = **35 dB** (70-35 dB).

Enimmäisäänitasot olisivat lähimpien asuinrakennusten julkisivulla enintään L_{Amax} = **79 dB**. Tällöin laskettu kaavavaatimusta vastaava A-äänitasoerotus ΔL_A tulisi olla enintään **34 dB** (79-45 dB). Vaikka enimmäismelutaso onkin suurempi kuin perus laskentatilanteessa (kohta 4.1.2), ei se tule edellyttämään suurempia A-äänitasoerotuksia kuin keskiäänitason perusteella laskettu A-äänitasoerotus kyseisillä julkisivuilla.



Kuva 5. Laskentatulos Ollinraition kohdalla laskennan perustilanteessa, jossa puolenvaihtovaihteet ovat päätepysäkin eteläpuolella (vas) sekä raitioliikenteen lopputilanteessa (oik).

5.2 Ajonopeuden laskeminen

Selvityksessä tarkasteltiin myös yleisellä tasolla vaikutusta melutasoihin, jos Laajasalontien nopeusrajoitusta laskettaisiin 50 km/h nopeudesta 40 km/h nopeuteen. Nopeusrajoituksen laskeminen on koko alueen kannalta yksi tehokkaimmista tavoista laskea alueen melutasoa, sillä liikennemelu on hallitseva melulähde myös tilanteessa, jossa raitiovaunulinjoja kulkee alueella. Nopeuden laskeminen vaikuttaa melutasoihin noin 2 dB nykyisten asuntojen kohdalla.

Kohdassa 4.2.2 on todettu, ettei meluesteiden sijoittaminen tienvarrelle Laajasalon sillan eteläpuolelle ole suositeltava meluntorjuntakeino, sillä meluesteiden vaikutus olisi korkeintaan 3 dB meluesteen ollessa 4 m korkea. Käytännössä sama vaikutus melutasoon saadaan aikaiseksi, jos nopeutta lasketaan nykyisestä.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Yliskylänlahden asemakaavan viitesuunnitelmasta on tehty meluselvitys, jonka tulosten perusteella on esitetty meluntorjuntatoimenpiteitä sekä annettu suositukset asuinrakennusten julkisivujen A-äänitasoerotukseksi. Selvityksessä on huomioitu erilaisia vaihtoehtoja mm. raitiovaunulinjojen päätepysäkkien sijainneissa sekä linjojen lukumäärässä. Myös vaihtoehtoista massoitteluratkaisua on tarkasteltu periaatetasoisesti.

Uudisrakennusten pihojen oleskelualueet eivät edellytä erillistä meluntorjuntaa, sillä kaikilta pihoilta löytyy melun ohjearvot alittavaa aluetta. Nykyisten pihojen kohdalla asemakaavan puitteissa voidaan varmistaa, että melutilanne ei heikkene merkittävästi, ja paikoitellen jopa paranee nykyisestä esimerkiksi Kuukiventien rivitalojen kohdalla meluesteen toteutuessa. Meluntorjuntaa suunniteltaessa tulee harkita paitsi ehdotettuja meluesteitä, myös mahdollista nopeusrajoituksen laskemista.

Julkisivuille suositellaan 35 dB A-äänitasoerotusta Laajasalontien varrelle, sekä osalle julkisivuja suositellaan 32 dB A-äänitasoerotusta.

Manu Rönkkö
Nuorempi akustikko (melu)

Liisa Kilpilehto
Akustikko, DI
FISE V (akustiikka)

VIITTEET

1. Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista **993/1992**. Helsinki, 29.10.1992.
2. Rakennuksen julkisivun ääneneristävyyden mitoittaminen. **Ympäristöopas 108**. Ympäristöministeriö, Helsinki 2003. 37 s.
3. Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä **796/2017**. Ympäristöministeriö, Helsinki 24.11.2017.
4. Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä annetun ympäristöministeriön asetuksen 5 ja 6 §:n muuttamisesta **360/2019.** Ympäristöministeriö. Helsinki 22.03.2019
5. Road traffic noise – Nordic Prediction Method. TemaNord **1996:525**. Nordic council of ministers. 110 s. Tieliikennemelun laskentamalli. Ohje 6/1993. Ympäristöministeriö, Helsinki 1993.

6. Raideliikennemelun laskentamalli. Ympäristöopas **97**. Ympäristöministeriö, Helsinki 2002. 58 s.
7. KRAGH J, ANDERSEN B & JACOBSEN J, Environmental noise from industrial plants. General prediction method. Danish Acoustical Laboratory, report 32. Lyngby 1982. 54 s + liitt 35 s.
8. Liikennemeluselvityksen laatiminen maankäytön suunnitteluun, Maankäytön yleissuunnittelun ohje. Helsingin kaupunki. 9.9.2019, päivitys 13.9.2022.
9. GOUATARBÈS B & LAHTI T, Artic-raitiovaunu – Raideliikennemelun laskentamallin lähtöarvot. Akukon, raportti **160454-1**. Helsinki, 23.5.2016.
10. KOVALAINEN V & KYLLIÄINEN M, Lasitettujen parvekkeiden ääneneristävyys liikennemelualueilla. Ympäristöhallinnon ohjeita 6/2016.



240245-01 Liite A1

Yliskylän asemakaava
Liikennemeluselvitys

Tie- ja raitioliikenne
Ennuste

Raitiolinjan päätepysäkin puolenvaihto VE1

Julkisivuilla ja piha-alueilla esiintyvät suurimmat melutasot

Päivä (klo 07-22)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}

... 45 dB
45 ... 50 dB
50 ... 55 dB
55 ... 60 dB
60 ... 65 dB
65 ... 70 dB
70 ... 75 dB
75 ... dB

Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu asuinrakennus
- Suunniteltu muu rakennus
- Asemakaava-alue

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
LKi/MaR	28.06.24
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:4000	A4

Cadna/A 2023 (Nordic)



240245-01 Liite A2

Yliskylän asemakaava
Liikennemeluselvitys

Tie- ja raitioliikenne
Ennuste

Raitiolinjan päätepysäkin puolenvaihto VE1

Julkisivuilla ja piha-alueilla esiintyvät suurimmat melutasot

Yö (klo 22-07)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}

	... 45 dB
	45 ... 50 dB
	50 ... 55 dB
	55 ... 60 dB
	60 ... 65 dB
	65 ... 70 dB
	70 ... 75 dB
	75 ... dB

Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu asuinrakennus
- Suunniteltu muu rakennus
- Asemakaava-alue

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
LKi/MaR	28.06.24
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:4000	A4

Cadna/A 2023 (Nordic)



240245-01 Liite B1

Yliskylän asemakaava
Liikennemeluselvitys

Tie- ja raitioliikenne
Ennuste

Raitiolinjan päätepysäkin puolenvaihto VE2

Julkisivuilla ja piha-alueilla esiintyvät suurimmat melutasot

Päivä (klo 07-22)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}

	... 45 dB
	45 ... 50 dB
	50 ... 55 dB
	55 ... 60 dB
	60 ... 65 dB
	65 ... 70 dB
	70 ... 75 dB
	75 ... dB

Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu asuinrakennus
- Suunniteltu muu rakennus
- Asemakaava-alue

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
LKi/MaR	28.06.24
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:4000	A4

Cadna/A 2023 (Nordic)



240245-01 Liite B2

Yliskylän asemakaava
Liikennemeluselvitys

Tie- ja raitioliikenne
Ennuste

Raitiolinjan päätepysäkin puolenvaihto VE2

Julkisivuilla ja piha-alueilla esiintyvät suurimmat melutasot

Yö (klo 22-07)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}

- ... 45 dB
- 45 ... 50 dB
- 50 ... 55 dB
- 55 ... 60 dB
- 60 ... 65 dB
- 65 ... 70 dB
- 70 ... 75 dB
- 75 ... dB

Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu asuinrakennus
- Suunniteltu muu rakennus
- Asemakaava-alue

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
LKi/MaR	28.06.24
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:4000	A4

Cadna/A 2023 (Nordic)



240245-01 Liite C1

Yliskylän asemakaava
Liikennemeluselvitys

Tie- ja raitioliikenne
Nykyliikenne

Nykyinen maankäyttö

Julkisivuilla ja piha-alueilla esiintyvät suurimmat melutasot

Päivä (klo 07-22)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}

	... 45 dB
	45 ... 50 dB
	50 ... 55 dB
	55 ... 60 dB
	60 ... 65 dB
	65 ... 70 dB
	70 ... 75 dB
	75 ... dB

Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu asuinrakennus
- Suunniteltu muu rakennus
- Asemakaava-alue

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
LKi/MaR	28.06.24
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:4000	A4

Cadna/A 2023 (Nordic)



240245-01 Liite C2

Yliskylän asemakaava
Liikennemeluselvitys

Tie- ja raitioliikenne
Nykyliikenne

Nykyinen maankäyttö

Julkisivuilla ja piha-alueilla esiintyvät suurimmat melutasot

Yö (klo 22-07)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}

	... 45 dB
	45 ... 50 dB
	50 ... 55 dB
	55 ... 60 dB
	60 ... 65 dB
	65 ... 70 dB
	70 ... 75 dB
	75 ... dB

Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu asuinrakennus
- Suunniteltu muu rakennus
- Asemakaava-alue

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
LKi/MaR	28.06.24
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:4000	A4

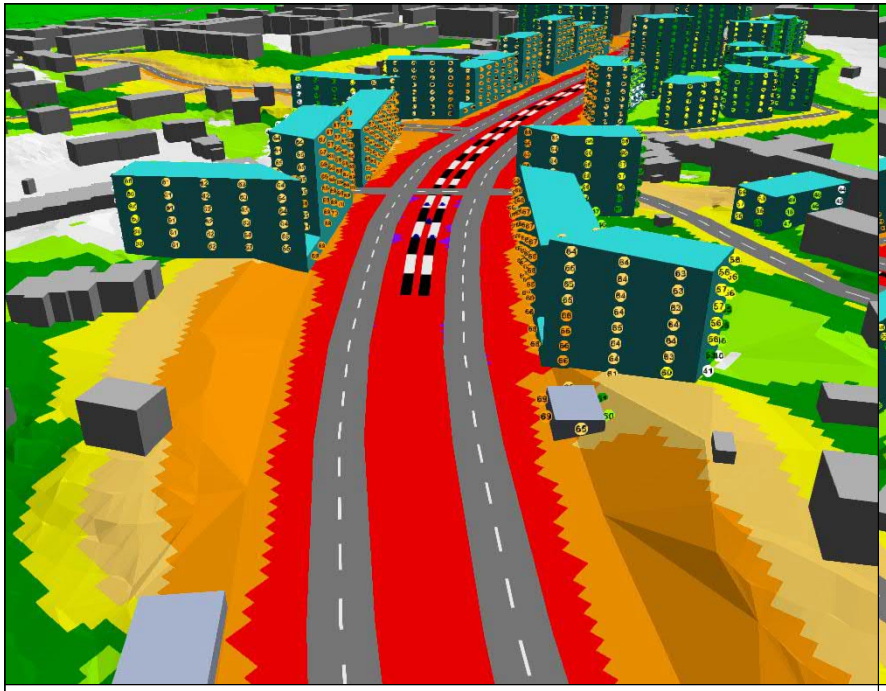
Cadna/A 2023 (Nordic)

Yliskylän asemakaava
Liikennemeluselvitys

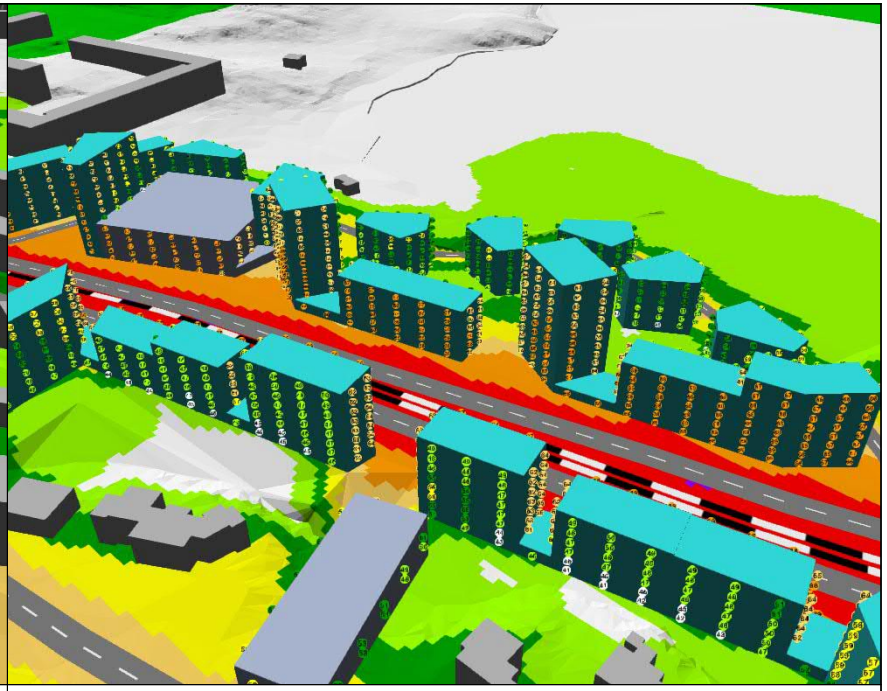
Tie- ja raitioliikenne
Ennuste

Raitiolinjan päätepysäkin puolenvaihto VE1

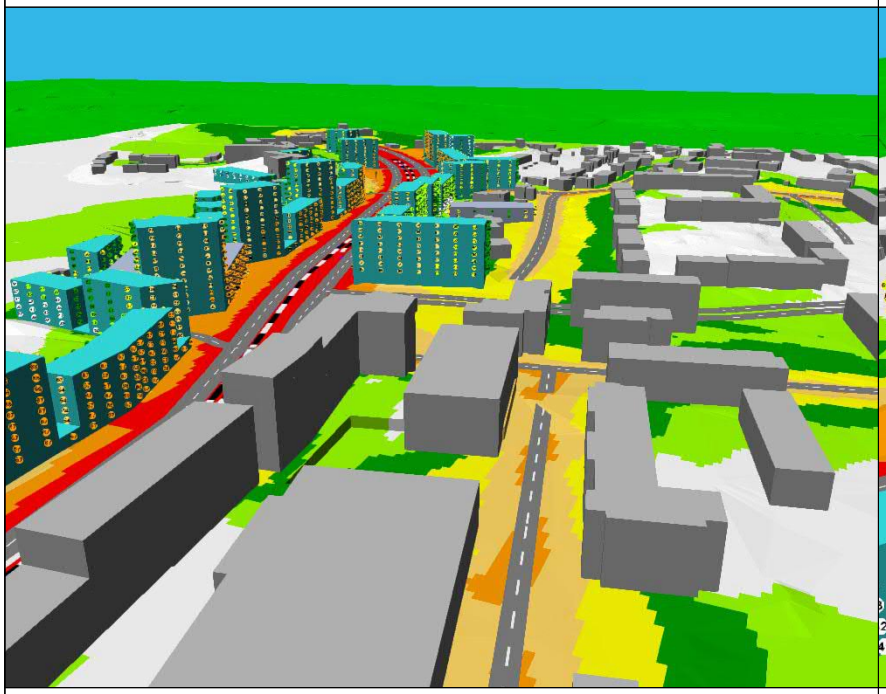
Julkisivuilla ja piha-alueilla esiintyvät suurimmat melutasot



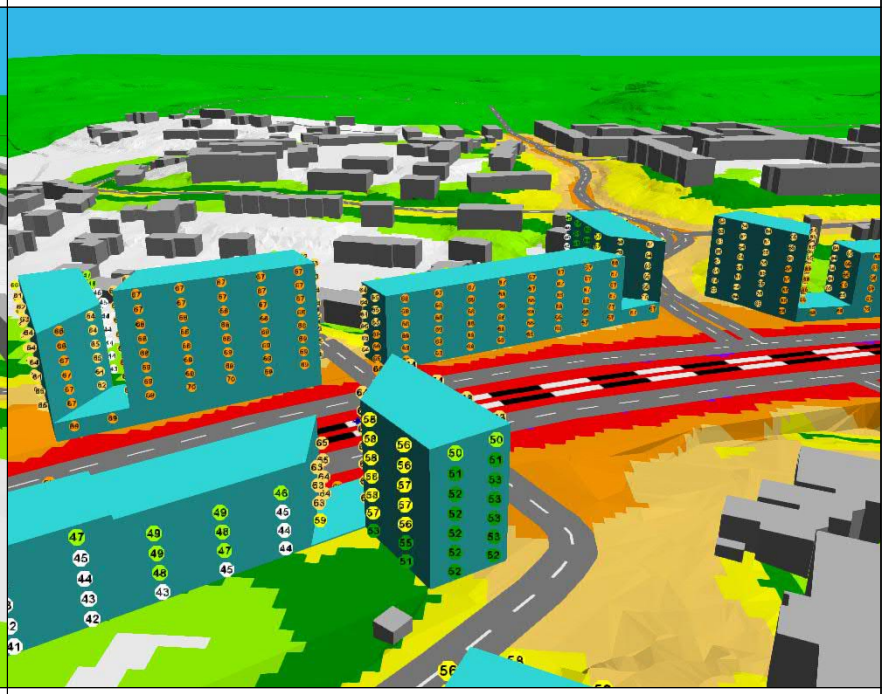
1) Asemakaava-alue pohjoisesta



3) Asemakaava-alue idästä (Ollinraitio-Kuvernöörintie)



2) Asemakaava-alue etelästä



4) Asemakaava-alue lännestä (Kuukiventie)

Päivä (klo 07-22)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}

	... 45 dB
	45 ... 50 dB
	50 ... 55 dB
	55 ... 60 dB
	60 ... 65 dB
	65 ... 70 dB
	70 ... 75 dB
	75 ... dB

Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu asuinrakennus
- Suunniteltu muu rakennus
- Asemakaava-alue

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
LKi/MaR	28.06.24
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
	A4

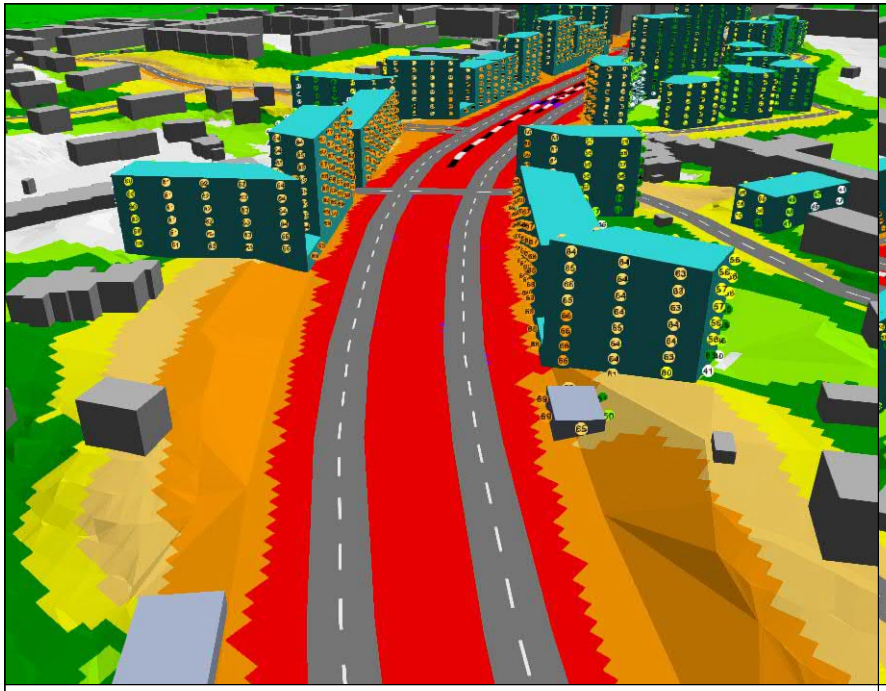
Cadna/A 2023 (Nordic)

Yliskylän asemakaava
Liikennemeluselvitys

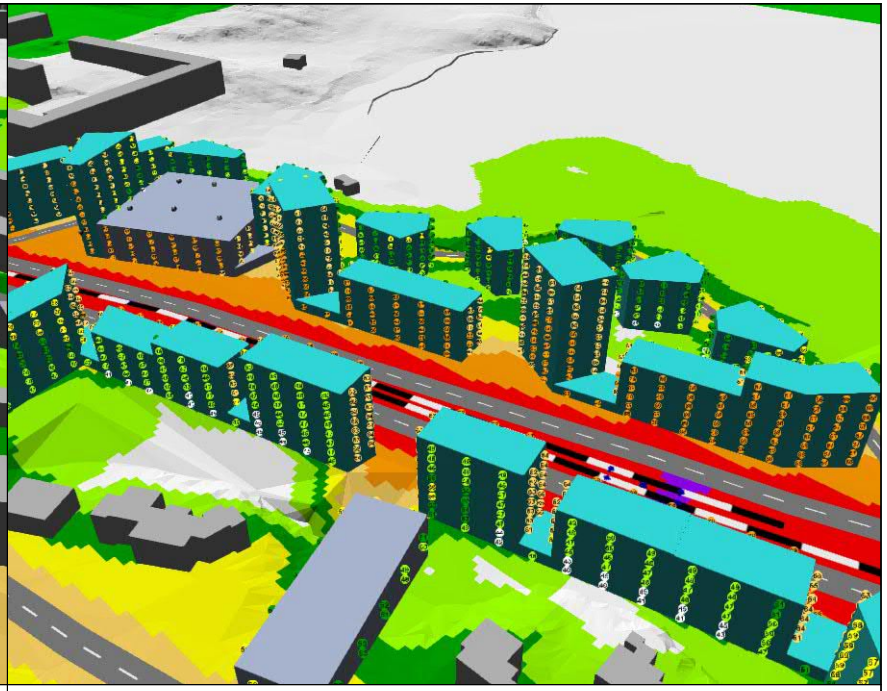
Tie- ja raitioliikenne
Ennuste

Raitiolinjan päätepysäkin puolenvaihto VE2

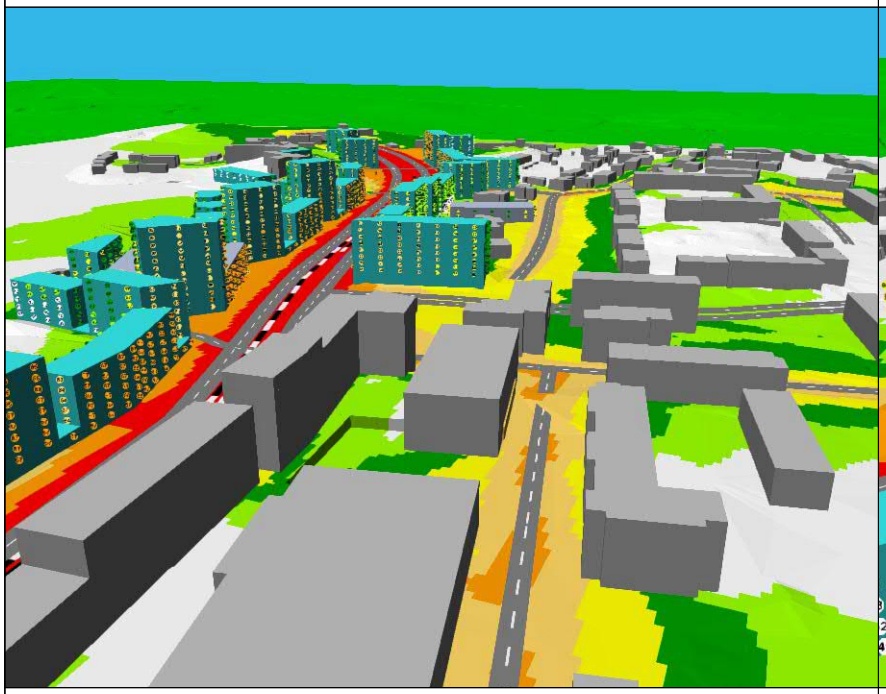
Julkisivuilla ja piha-alueilla esiintyvät suurimmat melutasot



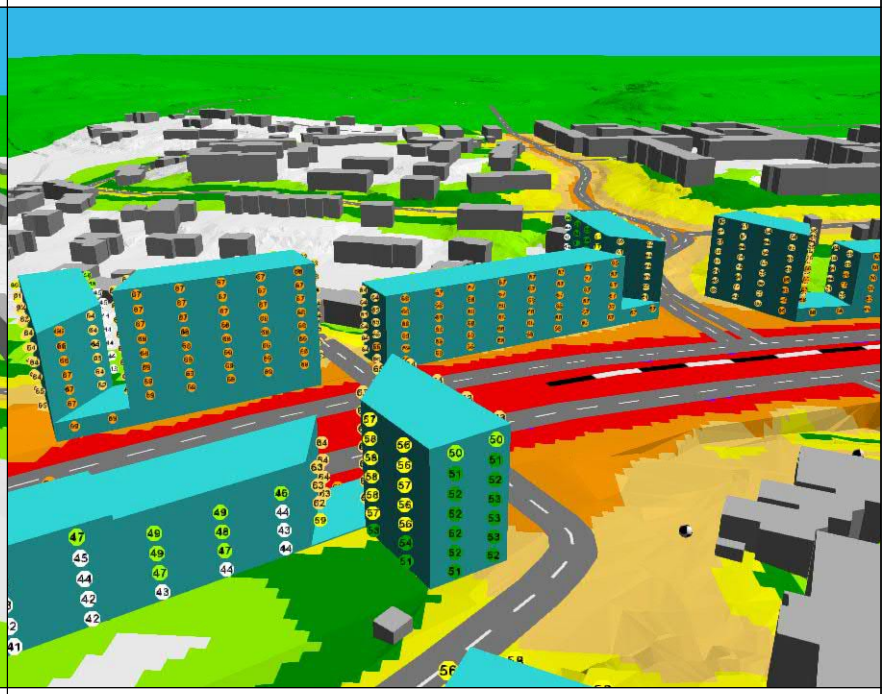
1) Asemakaava-alue pohjoisesta



3) Asemakaava-alue idästä (Ollinraitio-Kuvernöörintie)

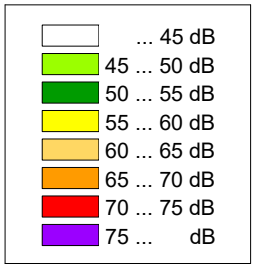


2) Asemakaava-alue etelästä



4) Asemakaava-alue lännestä (Kuukiventie)

Päivä (klo 07-22)
A-keskiäänitaso L_{Aeq}



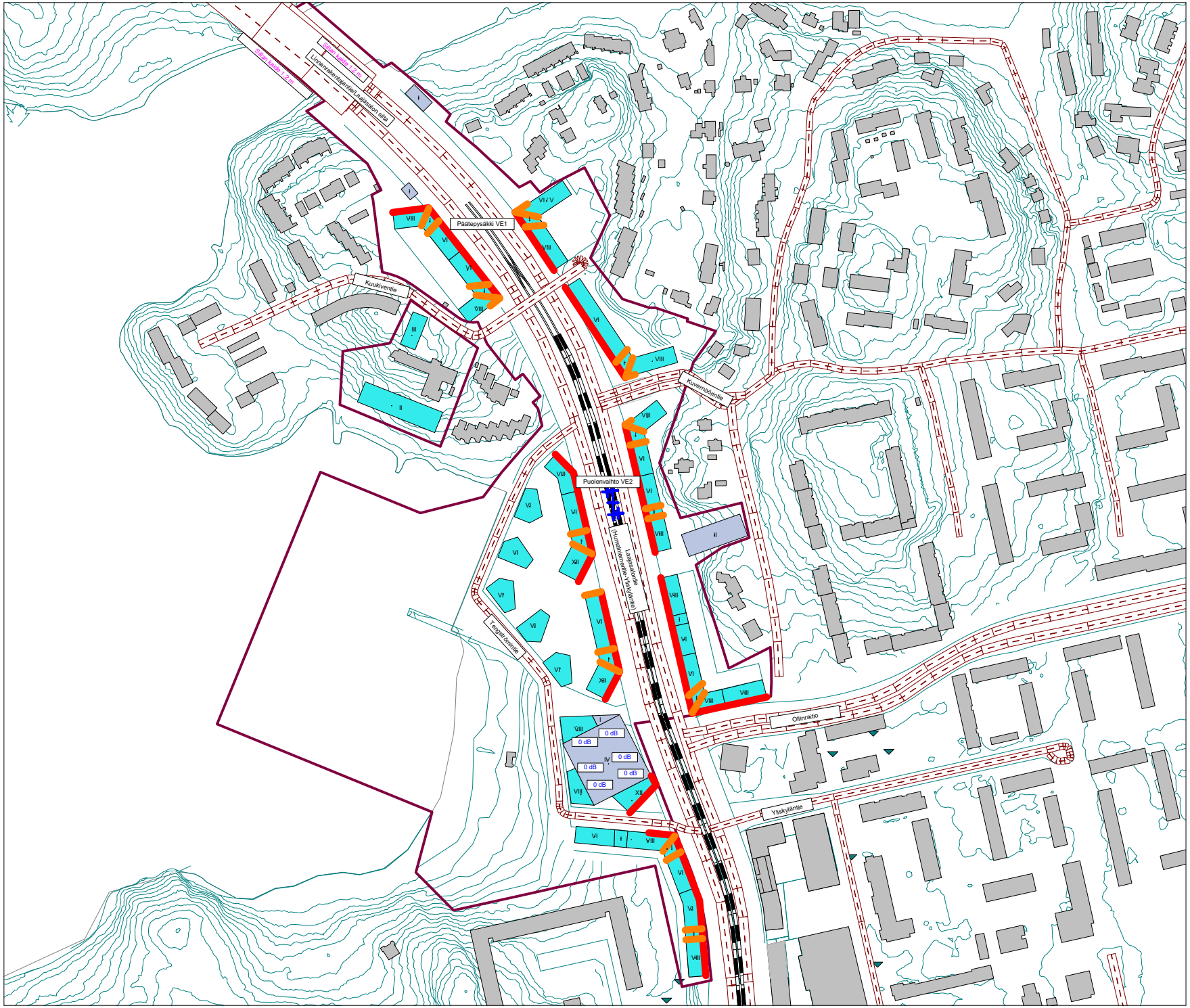
Rakennusten värikoodit

- Olemassa oleva rakennus
- Suunniteltu asuinrakennus
- Suunniteltu muu rakennus
- Asemakaava-alue

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
LKi/MaR	28.06.24
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
	A4

Cadna/A 2023 (Nordic)



240245-01 Liite E

Yliskylän asemakaava

Liikennemeluselvitys

Suositukset
A-äänitasoerotukselle
liikennemelua vastaan

A-äänitasoerotussuositukset

35 dB

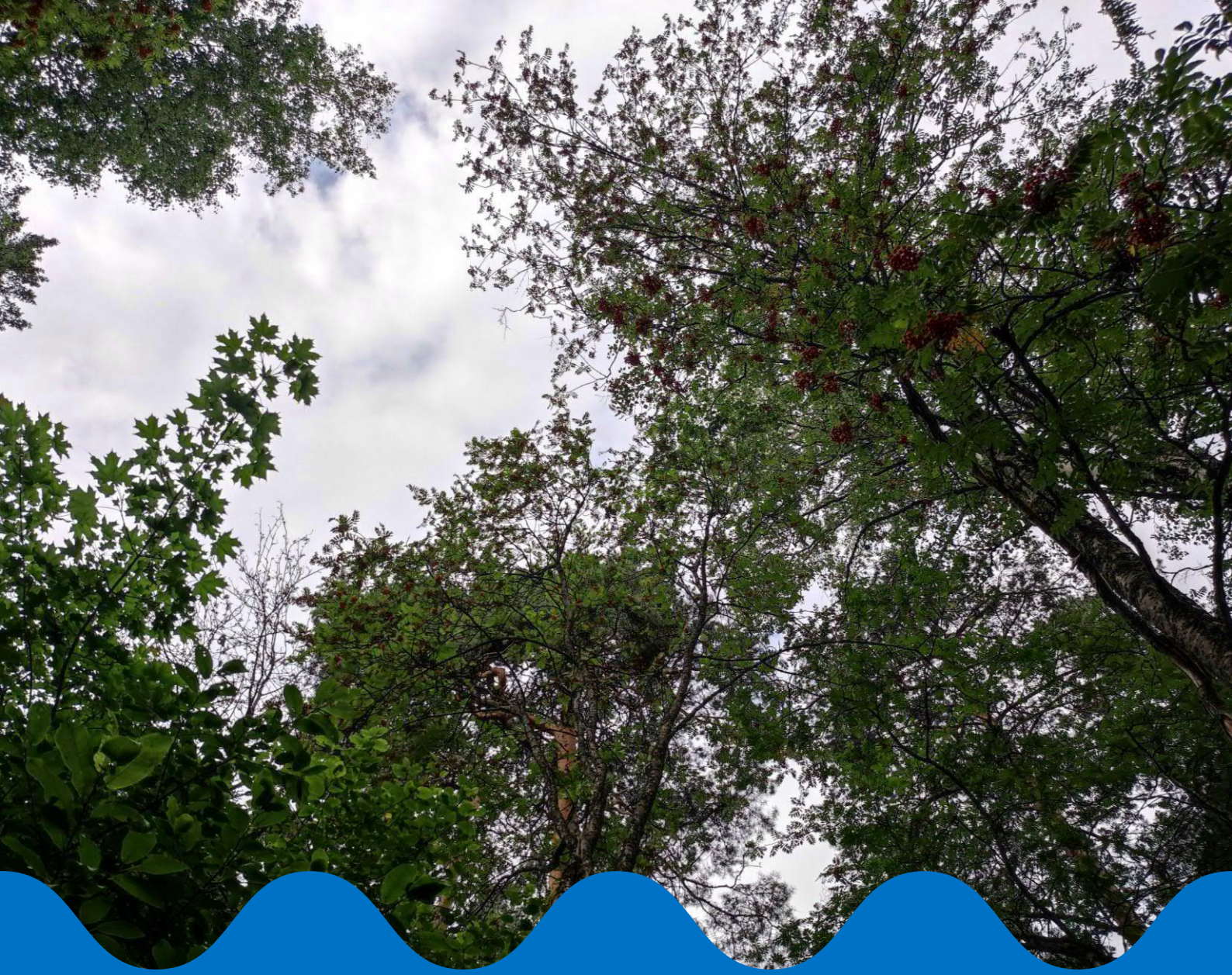
32 dB

Muilla julkisivuilla yleisvaatimus
30 dB on riittävä

Akukon Oy

SUUN	PÄIVÄYS
LKi/MaR	28.06.24
MITTAKAAVA	PAPERIKOKO
1:4000	A4

Cadna/A 2023 (Nordic)



Yliskylänlahden asemakaavan muutos

Vaikutukset kaava-alueella sijaitsevien uhanalaisten lehtoalueiden säilymiseen ja kulumiseen

Helsinki

Sisällys

Johdanto **3**
Työn lähtökohdat ja tavoitteet 3
Rajaus 3
Menetelmät ja lähtöaineisto 3

Taustaa ja nykytilanne **4**
Lehtojen kulutuskestävyydestä ja muutosherkkyydestä 4
Yliskylänlahden rannalla sijaitsevat lehdot 4

Kaavaratkaisun vaikutusten arviointi **8**
Vaikutukset abioottisiin ympäristötekijöihin ja lajistoon 8
Vaikutukset virkistyskäyttöön 10

Johtopäätökset ja suositukset **11**
Yliskylänlahden rantojen virkistyskäytön ohjaaminen 11
Lehtojen luonnontilan ja edustavuuden parantaminen 13
Muut jatkosuositukset 13

Lähteet **14**

Johdanto

Työn lähtökohdat ja tavoitteet

Laajasalon Yliskylänlahden alueelle laaditaan asemakaavan muutosta. Kaavaluonnosta käsiteltiin kaupunkiympäristölautakunnassa marraskuussa 2023. Luonnoksen hyväksymisen yhteydessä päätettiin, että *”Kaava-alueella sijaitsevien, mutta rakentamisen ulkopuolelle jäävien luontoalueiden osalta tehdään selvitys rakentamisen ja asumisen mahdollisista vaikutuksista lehtoalueiden säilymiseen ja kulumiseen. Selvitys on lautakunnan käytössä, kun lautakunta käsittelee varsinaista asemakaavaehdotusta”* (Kaupunkiympäristölautakunta 28.11.2023 § 623).

Abioottisten (elottomien) ympäristötekijöiden ja mahdollisten lajistossa tapahtuvien muutosten lisäksi tässä selvityksessä on käsitelty alueen virkistyskäyttöön liittyviä muutoksia ja niiden mahdollisia vaikutuksia lehtoalueisiin. Selvityksen lopussa kootaan johtopäätökset ja esitellään erilaisia keinoja haitallisten vaikutusten lieventämiseen.

Rajaus

Tässä selvityksessä arvioidaan Yliskylänlahden asemakaavaehdotuksessa esitetyn rakentamisen ja asumisen mahdollisia vaikutuksia lehtoalueiden (kuva 1) säilymiseen ja kulumiseen. Kaavaratkaisun vaikutuksia on arvioitu erityisesti lehtojen säilymisen ja kulumisen näkökulmasta, painottaen luontotyyppiä määritteleviä lajistoa ja kasvuolosuhteita. Muita kaavaratkaisun luontovaikutuksia, kuten vaikutuksia linnustoon tai lepakoihin, tai maisemavaikutuksia ei ole käsitelty tässä selvityksessä, vaan ne on kuvattu osana Yliskylänlahden asemakaavaehdotuksen kaavaselostusta.

Menetelmät ja lähtöaineisto

Selvitys on laadittu kaupunkiympäristön toimialalla keväällä ja alkusyksystä vuonna 2024. Selvitys perustuu enimmäkseen Helsingin luontotietojärjestelmän aineistoihin sekä muihin kaava-alueella laadittuihin selvityksiin ja suunnitelmiin, kuten asemakaavatyön yhteydessä päivitettyyn kunnallistekniseen yleissuunnitelmaan. Lisäksi asiantuntijat kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupalvelusta ja ympäristöpalveluista tekivät elokuussa 2024 maastokäynnin, jolla arvioitiin erityisesti alueen virkistyskäyttöä ja sen ohjaamiseen soveltuvia keinoja. Raportin on kirjoittanut maisema-arkkitehti Sofia Kangas, vaikutusten arviointiin ja jatkosuositusten laatimiseen ovat osallistuneet myös ympäristösuunnittelija Antti Helakallio, ympäristöasiantuntija Hanna Seitapuro, ympäristöasiantuntija Raimo Pakarinen ja ympäristöasiantuntija Ari Turula.



Kuva 1. Asemakaavamuutosalue (violetilla) ja selvityksessä tarkasteltavat lehtoalueet (vihreällä).

Taustaa ja nykytilanne

Lehtojen kulutuskestävyydestä ja muutosherkkyydestä

Eri metsätyyppien kulutuskestävyys vaihtelee. Lehdot ovat herkkiä kulumaan. Lehtojen kenttäkerroksessa on tyypillisesti ruohovartista kasvillisuutta, kuten ruohokasveja ja heiniä, jotka häviävät helposti lajiston tallaantuessa ja kuluessa. Myös vesivaikutteisuus lisää kulumisherkkyyttä, sillä maapohja kuluu ja tiivistyy lehdoissa nopeasti kosteuden vuoksi. Toisaalta kulumisen vähentyessä lehtojen kasvillisuus uusiutuu ja palautuu yleensä hyvin.

Laajasalon länsiosan virkistyskäyttöselvityksen (Helsingin kaupunki 2023) yhteydessä arvioitiin alueen viherympäristön muutosherkkyyttä virkistyskäytössä sekä paikkatietoanalyysien että asiantuntijatyöskentelyn avulla. Selvityksessä todetaan, että tyypillisesti tuoreiden lehtojen maapohja on herkkä virkistyskäytön aiheuttamalle liettymiselle ja urautumiselle sekä kulumiselle ja tiivistymiselle, ja niiden lajisto taas tallaantumiselle ja kulumiselle, kulttuurivaikutteisuudelle ja lajiston korvaantumiselle sekä lajiston häirinnälle ja häiriintymiselle. Lisäksi Yliskylänlahden lehtokuviot on luokiteltu selvityksen karttatarkasteluissa valaistusherkiksi. Tämä johtuu siitä, että vaikka tuoreet lehdot eivät itsessään ole herkkiä valaistuksen muutoksille, samalla alueella elävät lepakot ovat. Kokonaisuudessaan ja eri luontoarvot huomioiden Yliskylänlahden lehtokuviot on luokiteltu virkistyskäyttöselvityksessä erityisen muutosherkiksi, kuten 74 hehtaaria eli noin 43 % prosenttia tarkastelussa mukana olleesta läntisen Laajasalon luonto- ja viherympäristöstä.

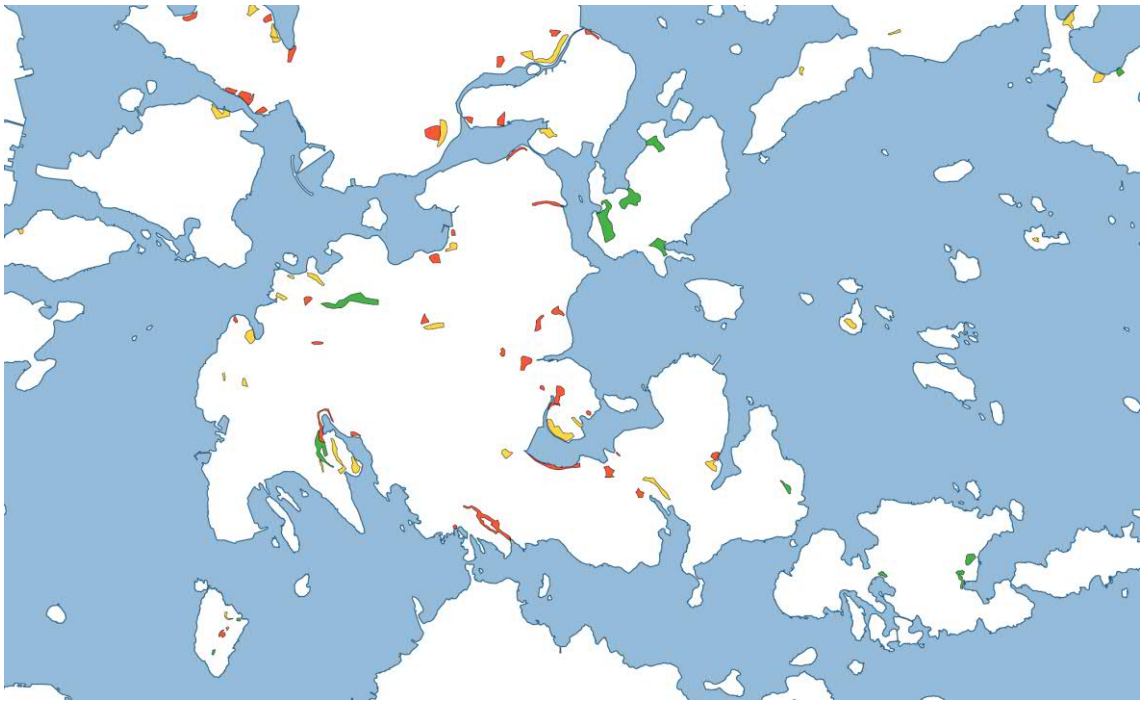
Yliskylänlahden rannalla sijaitsevat lehdot

Laajasalolle kuten muillekin Helsingin saarille ovat ominaisia mäntyvaltaiset kalliometsät ja rannoilla paikoin sijaitsevat pienet lehtoalueet. Tässä selvityksessä käsiteltävät lehtoalueet sijaitsevat mereen viettävällä ranta-alueella, Yliskylänlahden itäpuolella. Kaava-alueen lehtojen luontoa rikastavat vesistön läheisyys, iäkkäät puut, jalopuut ja muu kulttuurivaikutteisuus sekä runsas lahopuun määrä. 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa Yliskylänlahden rannassa oli useita huviloita. Nykyisten lehtoalueiden välissä sijaitseva vaaleanpunainen huvila eli niin sanottu ”Lindroosin torppa” on rakennettu vuoden 1870 aikoihin (Strang 2024). Torpan eteläpuolella, nykyisen lehtoalueen kohdalla oli aikoinaan peltoalue. Ojituslinjat erottuvat vielä vuoden 1976 ilmakuvasta (kuva 2), ja ne on merkitty myös nykyiseen kantakarttaan. Kulttuurivaikutus näkyy edelleen lehtoalueiden kasvillisuudessa muun muassa kookkaina jalopuina.



Kuva 2. Otteita Helsingin ortoilmakuvista vuosilta 1943, 1976 ja 2023. Nykyiset uhanalaisiksi luokitellut lehtokuviot on merkitty kuviin valkoisella viivalla.

Koko Helsingissä on Helsingin luontotietojärjestelmän mukaan uhanalaisia ja silmälläpidettäviä lehtoja yhteensä 318 hehtaaria, joista 68 hehtaaria arvoluokkaa I, 119 hehtaaria arvoluokkaa II ja 114 hehtaaria arvoluokkaa III. Yliskylänlahden rannoilla sijaitsee näistä kolme lehtoa: Laajasalo lehto 1, Laajasalo lehto 2 ja Laajasalo lehto 3 (taulukko 1, kuva 3). Näistä kohde Laajasalo lehto 1 ei sijaitse asemakaavan suunnittelualueella, joten sitä ei käsitellä tarkemmin tässä selvityksessä.



Kuva 3. Laajasalon ja lähialueen uhanalaisiksi ja silmälläpidettäviksi luontotyypeiksi luokitellut lehdot. Kuvion väri kuvaa arvoluokkaa: I vihreä, II keltainen, III punainen.

	Laajasalo lehto 2	**Laajasalo lehto 3**
Arvoluokka *	II	III
Pinta-ala	3,523 ha	1,186 ha
Luontotyyppi	Tuoreet runsasravinteiset lehdot	Tuoreet keskiravinteiset lehdot
Uhanalaisuus	EN (erittäin uhanalainen)	VU (vaarantunut)
Edustavuusluokka	Kohtalainen Luokan yleiskuvaus ** *Ominaispiirteet vastaavat pääosin tyypin kuvausta ja kohteella esiintyvät jotkin tyyppilajit. Lajistossa muita piirteitä edustavan lajiston esiintyminen huomattavaa. Kohde on luonnontilainen tai vähän heikentynyt. Vieraslajeja voi esiintyä, mutta ne eivät ole laajemmin syrjäyttäneet tyyppilajistoa.*	Heikko Luokan yleiskuvaus ** *Lajistossa muita piirteitä edustavan lajiston esiintyminen vallitsevaa. Kohde on vähän heikentynyt tai heikentynyt. Vieraslajeja voi esiintyä yleisesti*

Luonnontilaisuusluokka	Vähän heikentynyt Luokan yleiskuvaus ** *Rakenne poikkeaa lievästi luonnontilaisesta tai merkkejä lievästä harvennuksesta, paikoin ojituksia. Kuusettuminen uhkaa jossain määrin ominaispiirteitä. Peltomaalle syntynyt lehto lähestymässä luonnontilaista metsää. Kulttuurivaikutus vähäinen.*	Heikentynyt Luokan yleiskuvaus ** *Vain joitain luonnonmetsän tunnusmerkkejä. Runsaasti polkuja, (roskaantumista) ja kulttuurilajistoa. Peltomaalle syntyvän lehdon sukkessiosarjan alkuvaihetta.*
Kuluneisuus	Kulumista havaittavissa	Voimakkaasti kulunut
Vieraslajien peittävyys	0 %	0 %
Tyyppilajit	Tervaleppä, tuomi, vaahtera, koivu, vuohenputki, rikkapalsami, mesiangervo, puna-ailakki, haisukurjenpolvi	Tervaleppä, vaahtera, koivu, tuomi, mänty, taikinamarja, käenkaali
Muuta	Varttunutta tervaleppää. Useita yli 20 cm vaahteroita, iso puistolehmus. Mahdollisesti vanhaa piha-aluetta?	Varttunutta tervaleppää, useita mäntykeloja, vaahteran ja tuomen taimia. Aluskasvillisuus vähäistä. Venesataman vieressä oleva alue on hyvin kulunut.

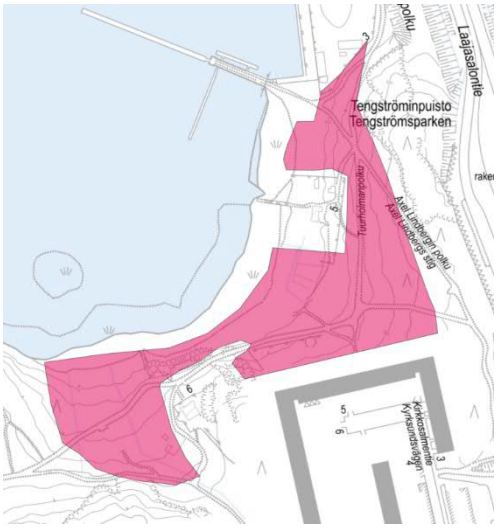
** Helsingin uhanalaisten ja silmälläpidettävien luontotyyppien kohteet on arvoluokitettu luokkiin I, II ja III luontotyypin uhanalaisuusluokan ja kohteen edustavuusluokan mukaisesti. Tarkempi kuvaus arvoluokista: Uhanalaiset_ja_silmallapidettavat_luontotyypit_arvoluokituskriteerit_LTJ.pdf (hel.fi)*

*** Luokan yleiskuvaus kuvaa kyseisen edustavuus- tai luonnontilaisuusluokan kriteerejä, ei juuri näiden lehtojen kohdekohtaisia havaintoja.*

Taulukko 1: Kaava-alueen uhanalaisten luontotyyppien tiedot, jotka on koottu Helsingin luontotietojärjestelmän kohdekorteista. Luontotyyppien edustavuus- ja luonnontilaisuusluokkien kuvaukset ja muut taulukon tiedot perustuvat vuonna 2017 tehtyihin inventointeihin (Erävuori ym. 2022).

Kaavamuutosalueella sijaitsevat lehdot ovat olleet mukana Laajasalon länsiosan metsäalueiden monimuotoisuuden arvioinnin (Vanhatalo & Nieminen 2023) selvitysalueessa. Selvityksessä arvioidun metsäkuvion rajaus on laajempi ja käsittää uhanalaisten lehtojen lisäksi myös muita lähiympäristön metsiä (kuva 4). Kokonaisuudessaan tämä metsäkuvio on luokiteltu seuraavasti:

- Luontoarvoindeksi: 15,75 (kohtalaisen korkea)
- Lahopuun määrä: 22,1 m^3/ha *(kohteen lahopuun todettiin myös olevan erityisen monimuotoista)*
- Metsäkuvion ikä: yli 100 vuotta
- Edustavuus: Ei luontotyyppi
- Luonnontilaisuus: Täysin muuttunut
- Kuluneisuus: Kulumista havaittavissa



Kuva 4. Monimuotoisuuden arvioinnissa käytetty metsäkuvion rajaus (Vanhatalo & Nieminen 2023).

Tengströminpuiston läpi kulkeva Tuurholmanpolku on jo nykyisellään suosittu kävely- ja pyöräilyreitti, joka liittyy osaksi koko saarta kiertävää rantareittiä. Muutaman metrin päähän ulkoilureitistä lehtojen puolelle on syntynyt myös samansuuntainen kapea polku, joka tarjoaa vaihtoehtoisen reittiyhteyden. Lehtojen välisellä alueella sijaitsevassa huvilassa toimii Laajasalon huvilateatteri, jolle on huoltoajon mahdollistava kulkuyhteys pohjoisesta venesataman suunnasta. Tengströminpuiston merkitystä osana Laajasalon virkistysverkostoa on kuvattu myös kaavaehdotuksen selostuksen virkistys- ja viherverkostoa käsittelevissä luvuissa.

Lehdot ovat osa Helsingin metsä- ja puustoisen verkoston (Erävuori ym. 2019) alueyhteyttä, joka liittää muun muassa itäisen Herttoniemen rantojen metsät ja metsiköt Tullisaaren Kruunuvuorenrannan ydinmetsiin. Kaava-alueen ekologisia verkostoja ja kaavaratkaisun vaikutuksia niihin on kuvattu tarkemmin kaavaehdotuksen selostuksen virkistys- ja viherverkostoa käsittelevissä luvuissa.



Kuva 5. Metsäalueen pohjoisin, venesatamaan rajautuva alue on tällä hetkellä voimakkaasti kulunut.

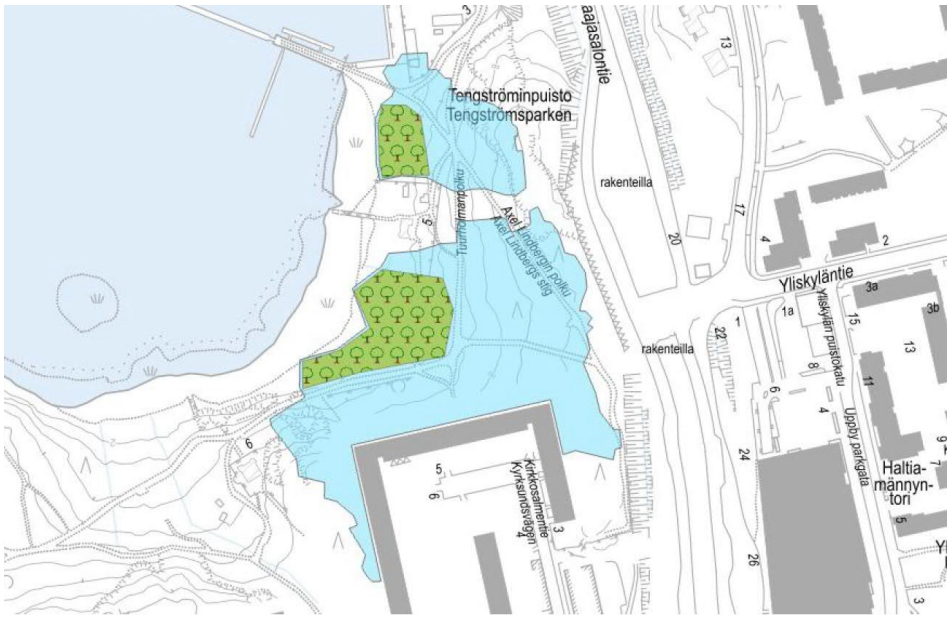
Kaavaratkaisun vaikutusten arviointi

Seuraavassa on arvioitu asemakaavaehdotuksen mukaisen kaavaratkaisun vaikutuksia kaava-alueella sijaitseviin uhanalaisiin lehtoihin. Kaavaratkaisun sisältöä on kuvattu asemakaavaehdotuksen kaavaselostuksessa.

Vaikutukset abioottisiin ympäristötekijöihin ja lajistoon

Asemakaavaehdotuksessa kaava-alueella sijaitsevat uhanalaisiksi luontotyypeiksi luokitellut lehdot on rajattu rakentamisen ulkopuolelle, joten rakentaminen ei vaikuta niiden pinta-aloihin. Myös lehtojen edustalla sijaitseva luonnonmukainen rantaviiva ja rantaruovikot säilyvät rakentamattomana. Kaavaehdotuksen mukaisen uuden pihakadun lehtojen puoleinen reuna noudattelee pääosin nykyisen Tengströminpolun linjausta. Ajoväylän leveys pihakadulla on 6 metriä, joten katualueella on tilaa myös istutuksille, joiden ansiosta katuympäristö on mahdollista toteuttaa mahdollisimman vehreänä.

Jotta lehtoalueiden luontoarvot säilyisivät, niiden vesitasapaino ei saisi muuttua nykyisestä, eikä niille tule johtaa kuormitteisia hulevesiä. Ympäröivien alueiden rakentamisen aiheuttamia muutoksia lehtojen vesitalouteen selvitettiin asemakaavatyön aikana laaditun kunnallisteknisen yleissuunnitelman (2024) yhteydessä. Lehtoihin ohjautuu tällä hetkellä pintavaluntaa niitä ympäröiviltä metsäisiltä rinteiltä (kuva 6). Suurin osa näiden valuma-alueiden pintavalunnasta imeytyy kuitenkin oletettavasti maaperään jo ennen lehtoalueille virtaamista. Maaperällä on hyvä vedenpidätyskyky ja ranta-alueella pohjaveden pinta on suhteellisen lähellä maanpintaa, lisäksi lehtojen kosteutta ylläpitää vesi, jota ne saavat suoraan sateista. Tämän vuoksi lehtojen vesitalouteen ei kohdistu merkittävä muutoksia eikä lehtoalueille ole tarvetta ohjata hulevesiä, vaikka merkittävä osa niiden nykyisistä valuma-alueista rakennetaan ja osa lehtojen nykyisten valuma-alueiden hulevesistä tullaan jatkossa ohjaamaan hulevesiverkostoon. Jos hulevesiä ohjattaisiin kaava-alueen uusien asuinkortteleiden piha-alueilta ja katualueilta hulevesiviemärin kautta lehtoalueille, vesimäärät kasvaisivat nykyisestä, lehtoalueille jouduttaisiin tekemään kaivantoja ja veden mukana kulkeutuisi lehtoalueille myös epäpuhtauksia ja haitta-aineita. (Helsingin kaupunki 2024b)



Kuva 6. Laajasalontien ja Yliskylänlahden välissä sijaitsevat lehtoalueet (vihreällä) ja niiden nykyiset likimääräiset valuma-alueet (sinisellä).

Lehdot sijaitsevat osin alueella, jossa esiintyy meritulvia (vesisyvyys 0–1 metriä) hyvin yleisesti eli keskimäärin joka toinen vuosi (Syken tulvakarttapalvelu 2024). Lehtojen edustalla sijaitseva rantavyöhyke säilyy rakentamattomana ja nykyisessä korossa, joten kaavamuutoksella ei ole vaikutuksia rantojen tulvimiseen.

Kaava-alueen puusto, erityisesti vanhat kuuset voivat olla herkkiä rakentamisen aiheuttamille valaistus- ja tuuliolosuhteiden muutoksille, kun ympäristö muuttuu avoimemmaksi ja valoisammaksi. Vaikutuksia lieventää ja puuston säilymistä tukee kuitenkin se, että uusi rakentaminen sijoittuu Tuurholmanpolun itäpuolelle eikä esimerkiksi niin, että puita kaadettaisiin vallitsevan tuulensuunnan puolelta eteläisen lehtoalueen lounaispuolelta.



Kuva 7. Kookasta vanhaa puustoa Tuurholmanpolun risteyksessä.

Uhanalaisten lehtojen ja Tuurholmanpolun välisellä reuna-alueella pienpuuston, kuten tuomien ja vaahteroiden määrän voidaan olettaa lisääntyvän, kun kaava-alueen itäosissa sijaitsevaa metsää kaadetaan ja valon määrä lisääntyy. Nykyisellään puoliavoin reuna tulee siis todennäköisesti olemaan nykyistä sulkeutuneempi ja läpinäkymättömämpi. Reunavyöhykkeellä kasvaa tällä hetkellä muun muassa rikkapalsamia, maitohorsmaa, vadelmaa ja kookasta arvokasta puustoa, mutta ei arvokasta aluskasvillisuutta, jolle tämä muutos olisi haitallinen.

Uhanalaisten luontotyyppien inventoinneissa lehtojen alueella ei ollut havaittu haitallisia vieraslajeja, mutta maastokäynnillä elokuussa 2024 Tengströminpuistossa havaittiin muun muassa laaja japanintataresiintymä ulkoilureitin itäpuolella. Haitalliset vieraslajit voivat levitä myös lehtoalueille, jos niitä ei torjuta myös niitä vierustavilla viheralueilla ja lehtojen valuma-alueilla.

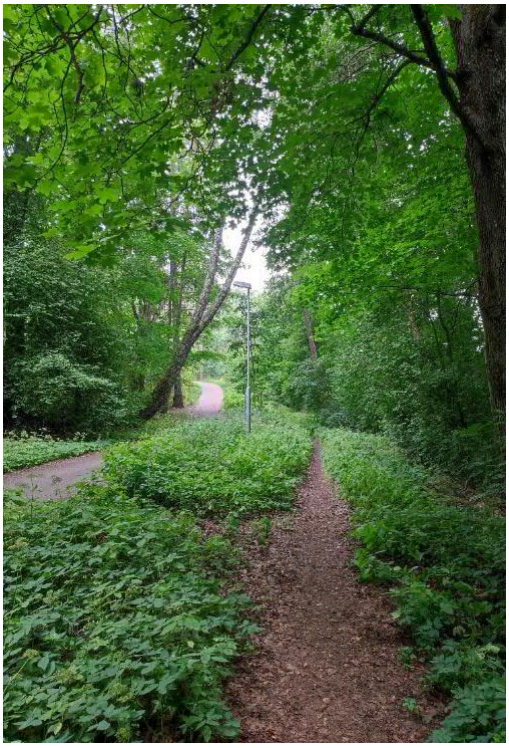
Vaikutukset virkistyskäyttöön

Tengströminpuisto tarjoaa alueen tuleville ja nykyisille asukkaille mahdollisuuden ulkoilla metsäalueen äärellä ja lähiluonnossa, mikä lisää asuinympäristön houkuttelevuutta ja tuo asukkaille sekä fyysistä että psyykkistä hyvinvointia. Tengströminpuiston kävijämäärät tulevat kasvamaan, kun viereiset korttelit rakentuvat osaksi Laajasalon keskustaa. Noin 2000 eli lähes kaikki kaavamuutosalueen uusista asukkaista tulisivat asumaan enintään 300 metrin päässä Tengströminpuistosta. Lisäksi erityisesti itä-länsisuuntaiset Laajasalontien ylittävät kevyen liikenteen yhteydet sekä alueen joukkoliikenneyhteydet paranevat bulevardisoinnin myötä, mikä tekee Tengströminpuistosta nykyistä helpommin saavutettavan myös muille Yliskylän alueen asukkaille virkistysreittien yhtenäisyyden ja kattavuuden parantuessa. Laajasaloa kiertävän rantareitin ja siihen liittyvän opastuksen kehittäminen helpottavat osaltaan kaupunkilaisten pääsyä Yliskylänlahden rannoille.

Asukasmäärän kasvaessa myös liikkuminen alueella lisääntyy, jolloin virkistyskäyttö ja siihen liittyvä kulkeminen metsäalueella voivat aiheuttaa aluskasvillisuuden tallaantumista ja maan tiivistymistä, mikä uhkaa lehtojen arvojen säilymistä. Varsinkin venesataman puoleinen pohjoisreuna metsäalueesta on jo nykyisellään voimakkaasti kulunut. Toisaalta maastokäynnillä elokuussa 2024 havaittiin, että varsinkin eteläisemmän lehtoalueen kohdalla virkistyskäyttö ohjautuu jo nykyisellään luontevasti Tuurholmanpolulle ja sitä myötäilevälle kapeammalle metsäpolulle, muiden epävirallisten polkujen määrä oli vähäinen (kuva 8). Tämä johtunee siitä, että runsas aluspuuston, pensaskasvillisuuden, ruohojen ja tiheän vesakon määrä sekä kosteus tekevät lehdosta vaikeakulkuisen ja vähentävät liikkumista rakennettujen reittien ulkopuolella. Lisäksi ranta on ruovikkoinen, jolloin lehtoalueiden läpi ei synny houkutusta kulkea. Yliskylänlahden venesatama ja lahden eteläpuolella sijaitsevat rantakalliot tarjoavat avoimemmat näkymät lahdelle ja luontevan pääsyn suoraan veden ääreen sekä tällä hetkellä että kaavaratkaisun mukaisessa tulevassa tilanteessa.

Yliskylänlahden alueella lisääntyvän virkistyskäytön aiheuttamia muutoksia vähentää se, että lähistöllä on monia muitakin viheralueita, jolloin kaikki käyttöpaine ei kohdistu juuri näiden lehtojen alueelle. Ylikulutuksen välttäminen edellyttää kuitenkin sitä, että kaupunginosassa on muuten riittävät virkistyspalvelut, ja että virkistyskäyttö ohjataan pois herkimmiltä ja luontoarvoiltaan arvokkaimmilta ranta-alueilta. Kaupunkibulevardisoinnin ja kaavassa esitetyn uuden asuinalueen toteutuessa yleisten viheralueiden määrä alueella pienenee paikallisesti, toisaalta kaavaratkaisu mahdollistaa venesataman kohdalle uudenlaista julkista ulkotilaa ja merellisiä virkistyspalveluita. Myös vaaleanpunainen huvila on tarkoitettu ensisijaisesti julkiseen tai puolijulkiseen käyttöön.

Lehtoja reunustavat ulkoilureitit ovat jo nyt suosittuja koiranulkoilutusreittejä. Lehdot ovat reheviä, joten koirien jätösten ja virtsan aiheuttamalla typpivaikutuksella ei ole niihin yhtä suuria vaikutuksia kuin karummissa metsissä, joissa luontoarvot voivat vähentyä ja kasvilajisto muuttua rehevöitymisen myötä (Talvio 2019). Metsänpohjan ravinteisuuden lisääntyminen näkyy Yliskylänlahden lehtojen reunakasvillisuudessa jossain määrin jo nyt, joten virkistyskäytön lisääntymisen aiheuttama muutos ei ole merkittävä tai ongelmallinen.



Kuva 8. Varsinainen ulkoilureitti ja sen rinnalla kulkeva polku.

Johtopäätökset ja suositukset

Yliskylänlahden rantojen virkistyskäytön ohjaaminen

Lehtojen liiallisen kulumisen vähentäminen on yksi tärkeimmistä toimenpiteistä, joilla voidaan edistää Yliskylänlahden lehtoalueiden luontoarvojen säilymistä. Etenkin virkistyskäytön lisääntyessä on tärkeää, että alueella on riittävästi laadukkaita, yhtenäisiä ja toimivia ulkoilureittejä, jotka ohjaavat virkistyskäyttöä pois kulutusherkiltä alueilta. Tavoitteena on estää alueen hallitsematon kuluminen, jotta metsät eivät täyty lukuisten pienten polkujen muodostamasta verkostosta.

Nykyinen reittiverkosto vaikuttaa palvelevan riittävällä tavalla alueen virkistyskäytön tämänhetkisiä tarpeita, ja toimii hyvänä lähtökohtana myös tulevalle alueen virkistysreittiverkoston kehittämiselle. Yliskylänlahden asemakaavamuutos ei ollut mukana Laajasalon länsiosan virkistyskäyttöselvityksen käyttöpaineanalyysissä (Helsingin kaupunki 2023), joten kävijämäärän kasvusta ei ole laskettu numeerista arviota. Toisaalta kävijämäärätkään eivät vielä yksin kerro siitä, miten alueen käyttötavat mahdollisesti tulevaisuudessa muuttuvat. Alue on jo nyt virkistyskäytössä, joten lähtökohtaisesti voidaan olettaa, että alueen ja sen reittien käyttötapa eivät muutu merkittävästi, vaikka kävijämäärät kasvaisivatkin jonkin verran nykyisestä. Viheralueen suunnitteluratkaisut kannattaa joka tapauksessa perustaa seurantaan, jossa havainnoidaan esimerkiksi kulutuksen määrän ja alueen lajiston muutoksia ajan kuluessa. Näin toteutusta voidaan vaiheistaa ja räätälöidä tarpeen mukaan, aloittaen mahdollisimman kevyestä ratkaisusta.

Ulkoilureitit ja niihin liittyvät rakenteet

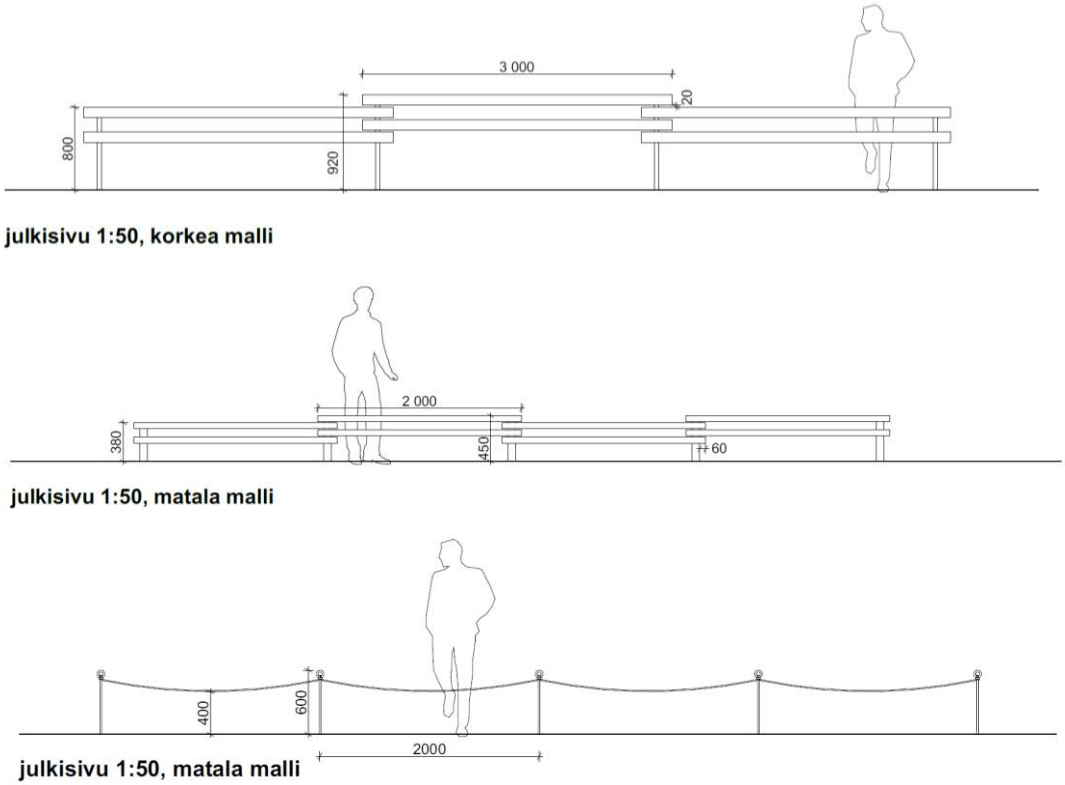
Tarjotaan puiston nykyiseen reitistöön perustuvat selkeät reitit ja polkulinjat ja kannustetaan ulkoilijoita pysymään niillä. Vahvistetaan olemassa olevia reittejä tarvittaessa, jotta ne kestävät käyttöä eivätkä lähde leviämään. Erityyppisten reittien avulla voidaan vastata kaupunkilaisten erilaisiin tarpeisiin. Pääreittinä toimii nykyisen Tuurholmanpolun linjausta mukaileva jalankulun ja pyöräilyn reitti, joka on valaistu, talvikunnossapidetty ja täyttää perustason esteettömyyden kriteerit. Pääreittiä täydentää jalankulkijoille sopiva kapea ulkoilupolku. Virkistyskäytön ohjaamisen keinot tarkentuvat jatkosuunnitteluvaiheessa.

- **Virkistyskäytön pääreitti** kulkee nykyisiä ulkoilureittejä, uutta pihakatua sekä rakennettua rantavyöhykettä pitkin. Kiinnitetään jatkosuunnittelussa huomiota siihen, että siirtymät näiden eri reittiosuuksien välillä olisivat mahdollisimman sujuvia, jotta reitti olisi houkutteleva ja alueella kulkevien ensisijainen vaihtoehto. Erityistä huomiota tulee kiinnittää kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuuteen pihakadulla, varsinkin sen eteläpäässä, jossa on päivittäistavarakauppaan liittyvää huoltoajoa.
- **Virkistyskäytön toissijaisena reittinä** toimii pääreitin linjausta mukaileva olemassa oleva polku. Nykyinen kova pohja ja luontainen maaperä riittää toistaiseksi, mutta tarvittaessa luonnonpolun kestävyyttä voidaan parantaa ja reitin leviämistä estää esimerkiksi vahvistamalla polkua soralla tai kivituhkalla niin, että kulutuspinta on kestävä ja sade- ja sulamisvedet saadaan ohjattua pois polulta.
- Etsitään kohdat, joissa pääulkoilureitin ja polun välillä **pääsee siirtymään luontevasti reitiltä toiselle**, ja joissa nämä siirtymät tukisivat alueen virkistysreittiverkostoa mahdollisimman hyvin. Tällaisia paikkoja syntyy luontevasti esimerkiksi reittien risteyskohtiin. Jyrkempiin mäkiin voidaan rakentaa myös pieniä portaikkoja.
- Uhanalaisiin lehtoihin ei rakenneta uusia reittejä. Nykyisellään kulun rajaaminen ja syntyneiden reittien sulkeminen lehtojen ympäristössä ei ole tarpeen, mutta tulevaisuudessa arvokkaita lehtoja **voidaan suojata aidoilla**, jos polkujen ulkopuolella liikkuminen lisääntyy. Luontoalueille suunnitelluista aidoista on olemassa sekä matalia että korkeampia malleja (kuva 9). Köysiaidan ohjausvaikutus on puuaitaa kevyempi.

- Säilytetään uhanalaisten lehtojen ympärillä jatkossakin **tiheikköjä**, jotka myös osaltaan ohjaavat kulkua.
- Vähennetään lehtoihin kohdistuvaa kulutusta myös **opasteiden ja tiedottamisen avulla.** Opastauluissa voidaan kertoa esimerkiksi alueella tehtävistä ennallistamistoimenpiteistä, miksi kulkua siellä on rajattu ja miten kaupunkilaiset voivat itse ottaa lehdot huomioon omassa toiminnassaan.
- Hyödynnetään pääreitin valaistuksessa tekniikkaa, joka **vähentää ympäristöön leviävää valoa**, esimerkiksi valaistuksen suuntaamista, sammuttamista ja liiketunnistimia. Täydentävänä reittinä toimivaa metsäpolkua ei ole tarpeen valaista.
- **Seurataan** reiteillä ja niiden ympäristössä tapahtuvia muutoksia ja reagoidaan niihin tarpeen mukaan.

Uudet virkistystoiminnot

- Keskitetään virkistystoimintoja paremmin kulutusta kestäville alueille ja olemassa olevien kulkuyhteyksien äärelle, ja sijoitetaan myös uudet toiminnot ranta-alueen ympäristössä niin, ettei synny uusia epävirallisia oikopolkuja lehtoalueiden poikki.
- Arvokkaiden lehtoalueiden välittömään läheisyyteen ei tule sijoittaa erilaisia häiriötä aiheuttavia toimintoja. Esimerkiksi yleisten grillipaikkojen läheisyydessä on riskinä, että metsien lahopuuta kerätään polttopuuksi.
- Lehtojen edustalle rantaan ei tule rakentaa sellaisia rakenteita, jotka estäisivät luontaisen tulvimisen.
- Pohjoisempaa lehtokuviota suojaavat kulumiselta tulevaisuudessa ennen kaikkea kulkemista hankaloittavat korkeuserot uuden kadun ja olemassa olevan metsän välillä. Rajaus voidaan toteuttaa joko tukimuurilla tai luiskaamalla.
- Varmistetaan, että lähistöllä on tarjolla riittävästi muita, arvokkaita lehtoja paremmin ulkoiluun sopivia metsiä, muita viheralueita sekä virkistyspalveluita, jotka mahdollistavat myös luontokokemukset, merinäkymät sekä pääsyn rantaan veden ääreen.



Kuva 9. Polun vierellä lehtojen rajaamisessa voidaan hyödyntää esimerkiksi Helsingin luontoalueille suunniteltuja aitamalleja (2020). Köysi- ja puuaitamalleista on kaksi eri korkuista versiota, tolpat ovat joko puuta tai harjaterästä.

Lehtojen luonnontilan ja edustavuuden parantaminen

Alueen nykyisten arvokkaiden piirteiden säilyttämisen lisäksi lehtojen monimuotoisuutta on mahdollista parantaa niitä ennallistamalla ja hoitamalla. Kuten suurimmalla osalla muistakin metsäluontotyypeistä, myös lehdoilla ennallistamisen ja hoidon menetelmien toimivuus on luokiteltu kohtalaiseksi: metsien ennallistamisesta ja luonnonhoidosta on runsaasti kokemusta ja tutkittua tietoa, ja toimenpiteiden avulla on hyvät mahdollisuudet päästä lähelle tavoitetilaa, vaikka esimerkiksi vanhojen puiden ja lahopuujatkumon kehittyminen vaatiikin aikansa (Raunio ym. 2018).

Metsien hoidossa noudatetaan Helsingin vuonna 2024 päivitettyjä luonnonhoidon periaatteita (ks. Helsingin kaupunki 2024a). Tavoitteena on, että ne arvot, joiden vuoksi kohde on määritelty arvokohteeksi, säilyvät tai paranevat. Yliskylänlahden lehdoille ominainen kulttuurilajisto, kuten vanhat jalopuut, on arvokas kaupunkiluonnon monimuotoisuuden kannalta, eikä sen säilyttäminen ole ristiriidassa alueen luontoarvojen vahvistamisen kanssa, päinvastoin.

- **Inventoidaan lehtojen kasvillisuus** ja tehdään suunnitelma siitä, millaisten ennallistamistoimien avulla lehtojen luonnontilaa ja edustavuutta voidaan parantaa.
- Arvioidaan inventoinnin yhteydessä lehtojen soveltuvuutta **ennallistamiskokeiluhankkeen** kohteeksi. Esimerkiksi Herttoniemessä Kettulehdossa ollaan syksyllä 2024 aloittamassa vastaavaa saarnilehdon ennallistamisprojektia, jossa hyödynnetään sekä istutettavia taimia että alueen omaa siemenpankkia.
- **Torjutaan haitallisia vieraslajeja.** Valitaan myös huvilan, kerrostalokortteleiden pihojen, katuvihreäistutusten ja muiden lähialueen viheralueiden lajisto niin, että ne eivät uhkaa lehtojen luontoarvoja.

Muut jatkosuositukset

- **Vahvistetaan metsä- ja puustoista verkostoa Yliskylän alueella.** Esimerkiksi Ollinraition alueen toteutuksen aikataulu on vielä auki, joten epävarmassa tilanteessa on järkevää kehittää ja pitää yllä useita vaihtoehtoisia ekologisia yhteyksiä. Suunnitellaan pihat, katuympäristöt ja muut rakennetut viheralueet niin, että latvusyhteys ja puustoinen verkosto jatkuvat myös niiden kautta. Varmistetaan puisto- ja katusuunnitelmissa riittävät tilavaraukset kerroksellisen ja monimuotoisen kasvillisuuden istuttamista varten.
- Kiinnitetään Yliskylän alueen suunnittelussa huomiota siihen, että rakennetussa ympäristössä on **riittävästi ja mahdollisimman monipuolisia pihoja ja muita toiminnallisia viher- ja virkistysalueita**, jotta herkemmille luonnonalueille kohdistuisi vähemmän käyttöpainetta.
- Uudelta kaava-alueelta **ei esitetä johdettavaksi hulevesiä lehtoalueille** (Helsingin kaupunki 2024b). Jos myöhemmissä tarkasteluissa päädytään kuitenkin siihen, että hulevesiä tarvitaan lehtojen kosteuden ylläpitämiseksi, tulee kiinnittää erityistä huomiota hulevesien laadun ylläpitämiseen esimerkiksi erilaisten suodatus-, viivytys- ja imeytysrakenteiden avulla.
- Lehtoalueille ei saa johtaa **rakentamisvaiheen aikaisia** työmaavesiä (Helsingin kaupunki 2024b). Puusto suojataan rakentamisen aikana. Otetaan huomioon lepakoiden ja lintujen pesimäaika.

Lähteet

Erävuori, L., Kullberg, J., Lammi, E., Manner, J.-P., Routasuo, P., Suominen, H., Vauhkonen, M. (2022): *Helsingin uhanalaisten luontotyyppien inventoinnit 2017–2020.* Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja 2022:7. Saatavilla: https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-07-22.pdf

Erävuori, L. Oksman, S. & Suominen, H. (2019). Metsä- ja puustoinen verkosto – Opas verkoston huomioimiseksi Helsingin kaupunkisuunnittelussa. kaupunkiympäristön julkaisuja 2019:5. https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-05-19.pdf

Helsingin kaupungin luontotietojärjestelmä (2024). Sisäinen aineisto virkamies- ja tutkimuskäyttöön. Luettu 2.8.2024.

Helsingin kaupungin paikkatietovipunen (2024). Sisäinen karttapalvelu. Luettu 2.8.2024.

Helsingin luontoalueiden aitamallit. Työpiirustukset MARK-142-001, MARK-142-002, MARK-142-003 ja MARK-142-004. Nomaji maisema-arkkitehdit Oy, päivätty 7.5.2020.

Helsingin kaupunki (2024a). *Luonnonhoidon periaatteet, osa 1: metsät*. Luonnos 22.5.2024. Saatavilla: https://ahjojulkaisu.hel.fi/9C56E5C9-CC06-CBD6-B961-8FA3F7F00001.pdf

Helsingin kaupunki (2024b). *Yliskylänlahden kaavamuutosalue: Kunnallistekninen yleissuunnitelma, suunnitelmaselostus*. Saatavilla asemakaavaehdotuksen liitteenä.

Helsingin kaupunki (2023). *Laajasalon länsiosan virkistyskäyttöselvitys -pilotointi*.

Raunio, A., Anttila, S., Pekkonen, M., Ojala, O. (2018): *Luontotyyppien soveltuminen ekologiseen kompensaatioon Suomessa.* Suomen ympäristö 4/2018. Saatavilla: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161156/SY_4_18_Luontotyyppien_soveltuminen_kompensaatioon.pdf

Strang, J. (2024). *Laajasalon Yliskylän huvila-alue – kartta ja hieman historiaa*. Luettu 2.5.2024. https://www.strang.fi/uppby/

Syken tulvakarttapalvelu. Luettu 16.8.2024. https://paikkatieto.ymparisto.fi/tulvakartat/Viewer/Viewer.html?Viewer=Tulvakartat

Talvio, S. (2019). *Helsinkiläisten koirien jätökset – selvitys koiranjätösten määrästä, niiden ympäristövaikutuksista sekä keräyspussien ominaisuuksista eri käsittelyvaihtoehdoista.* Kaupunkiympäristön aineistoja 2019:18. Saatavilla: https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-18-19.pdf

Vanhatalo, A. & Nieminen, M. (2023). *Laajasalon länsiosan metsäalueiden monimuotoisuuden arviointi*. Faunatican raportteja 58/2023. Saatavilla: https://www.hel.fi/static/kamu/Laajasalon_lansiosan_metsaselvitys_2023.pdf

Kuvalähteet

Kuvat 1, 2 ja 4: Helsingin karttapalvelu

Kuva 6: Yliskylänlahden kaavamuutosalue: Kunnallistekninen yleissuunnitelma, suunnitelmaselostus (Helsingin kaupunki 2024b)

Kuva 9: Nomaji maisema-arkkitehdit Oy, Helsingin kaupunkiympäristö

Helsinki

Kooste veneilyn kehityskuvista Laajasalossa

Helsinki

Markus Ahtiainen, Tyko Saarikko, Sofia Kangas, Vili Tuomisto 3.9.2024

Veneilyyn liittyvät hankkeet Laajasalossa lähivuosina

Kruunusillat

Hanke mahdollistaa purjeveneiden pääsyn sillan ali alituskorkeuden ollessa 20 m.

Merellinen tukikohta

Kruunuvuorenrantaan on suunnitteilla Helsingin merellisiä alueita ja muun muassa saariston huoltoa palveleva merellinen tukikohta.

Koirasaaren venesatama

Kruunuvuorenrannan eteläosaan rakennetaan uusi venesatama 2026. Satamaan tulee noin 170 laituripaikkaa ja noin 80 talvisäilytyspaikkaa. Alue toimii mahdollisesti myös väistösatamana.

Sarvaston satama

Kaavamuutos käynnissä, sataman toimintoja kehitetään ja alueella lisätään talvisäilytys- ja laituripaikkojen määrää.

Vartiosaaren siltayhteys

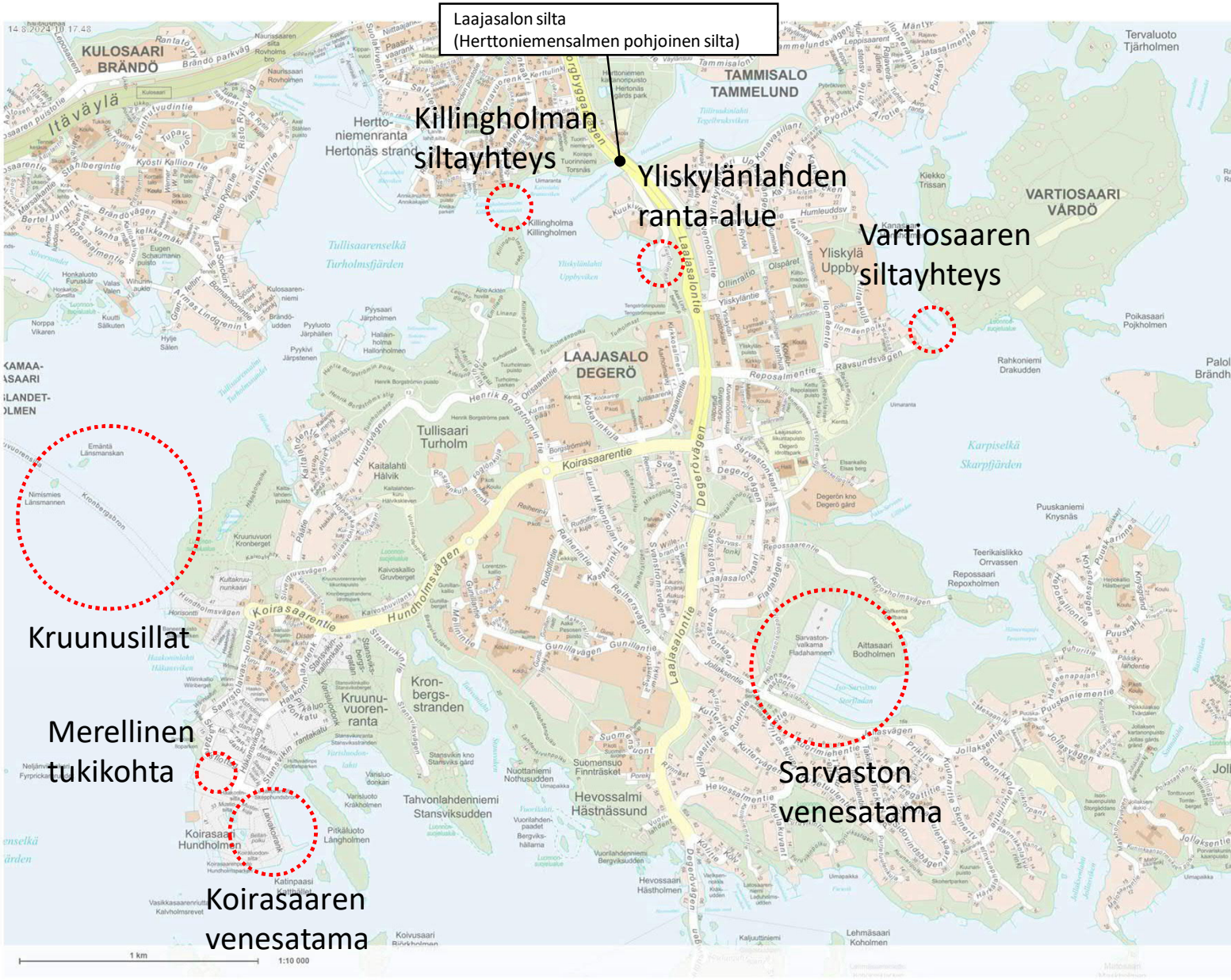
Valmisteilla oleva Vartiosaaren osayleiskaava mahdollistaa kiinteän tai avattavan sillan Reposalmeen. Sillan yksityiskohtaiset ratkaisut ratkeavat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa

Killingholman siltayhteys

Valmisteilla oleva Yliskylänlahden asemakaava mahdollistaa kiinteän tai avattavan sillan Killingholmansalmeen. Sillan yksityiskohtaiset ratkaisut ratkeavat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa

Yliskylänlahden ranta-alue

Asemakaavaehdotuksessa talvisäilytys poistuu alueelta mutta kaava mahdollistaa edelleen venelaiturit uuden rakennetun rantavyöhykkeen yhteyteen.



Vaikutukset merelliseen virkistykseen

- Merelliseen Helsinkiin kuuluu veneilyn lisäksi saariin suuntautuva vesiliikenne sekä merelliset ulkoilureitit ja -palvelut. Herttoniemenrannan ja Tullisaaren alueen rantojen ulkoilureitit ovat paikallisesti merkittäviä, ja uusien yhteyksien, kuten siltojen rakentaminen parantaa niiden saavutettavuutta ja käyttömahdollisuuksia. Vartiosaari toimii tärkeänä virkistysalueena, ja sinne rakennettava siltayhteys laajentaa ja monipuolistaa ulkoilijoiden mahdollisuuksia. Sekä Yliskylänlahden asemakaava että Vartiosaaren osayleiskaava toteuttavat osaltaan merellistä Helsinkiä mahdollistaen siltayhteyksien kautta laajenevan ja monipuolistuvan merellisten kohteiden saavutettavuuden myös maitse kulkeville ulkoilijoille. Molemmat kaavat mahdollistavat uusien palveluiden toteuttamisen täydentäen merellisten palveluiden kokonaisuutta.

- Yliskylänlahden asemakaava toteutuessaan ei vaikuta ratkaisevalla tavalla heikentävästi veneilyn edellytyksiin Yliskylän venekerhon osalta olettaen, että venekerhon talvisäilytys ja purjeveneiden laituripaikat siirtyvät esimerkiksi Sarvaston alueelle. Vaikutus kohdistuu yksityisissä muissa laitureissa oleviin yli 5 m korkeuteen ulottuviin veneisiin Laajasalon sillan (Herttoniemensalmen pohjoinen silta) länsipuolella ja Killingholman sillan itäpuolella jos asemakaavamuutoksen mahdollistama silta toteutetaan kiinteänä siltana.

- Vartiosaaren osayleiskaavan mahdollistaman kiinteän sillan vaikutusta on mahdollista lieventää siten, että myöskään purjeveneily sillan rajaamalle alueelle ei esty. Syvennettyä Jatasalmen väylää pitkin muodostuu jopa nykyistä syvyysvarmistettua väylää syvempi väylä. Uutta mahdollista väylää pitkin matka veneilyn runkoväylästöön pitenee noin 1,5 km.

- Purjeveneilyyn kohdistuu sovittamistarvetta riippuen siltojen suunnitteluratkaisuista, jotka ratkaistaan toteutussuunnittelun yhteydessä ja joista päätetään erikseen. Vartiosaaren osayleiskaavassa ja Yliskylänlahden asemakaavassa ei aseteta uusien siltayhteyksien sijaintia ja paikkaan soveltuvuutta tarkempia määräyksiä siltojen ominaisuuksille.

- Koirasaaren uusi venesatama sekä Sarvaston sataman kehittäminen parantavat veneilyn edellytyksiä Laajasalossa. Kumpaakin satamaan on tulossa uusia laituri- ja talvisäilytyspaikkoja, joita pyritään tarjoamaan ensisijaisesti niille kaupunkilaisille, joiden talvisäilytyspaikka on poistumassa.

- Veneilyn kysynnän kasvuun yleisemmällä tasolla haetaan ratkaisuja venepaikkojen ja talvisäilytyksen osalta yhteistyössä kaupungin ja muiden toimijoiden kesken. Kaupunkiympäristön toimiala on tilannut FCG:tä Veneiden talvisäilytysselvityksen päivityksen, joka valmistuu vuoden 2024 lopulla ja joka tuodaan tiedoksi kaupunkiympäristölautakuntaan.


Laajasalon silta
(Herttoniemensalmen pohjoinen silta)
Killingholman siltayhteys
Yliskylänlahden ranta-alue
Vartiosaaren siltayhteys
Kruunusillat
Merellinen tukikohta
Koirasaaren venesatama
Sarvaston venesatama
KULOSAARI
BRÄNDÖ
TAMMISALO
TAMMELUND
LAAJASALO
DEGERÖ
Tullisaari
Turholm
Kruunu-
vuoren-
ranta
Kron-
bergs-
stranden
Tahvonlahdenniemi
Stansviksudden
Hevossalmi
Hästnässund
Koirasaari
Hundholmen
Pitkäluoto
Långholmen
Yliskylä
Uppby
Kaitalahti
Hälvik
Kalvosaari
Gruvberget
Kaivoksallio
Gruvberget
Kruunuvuori
Kronberget
Aittasaari
Bodholmen
Repossaari
Repoxholmen
Teerikaislikko
Orrvassen
Lehmäsaari
Koholmen
Koivusaari
Björkholmen
Katinpaasi
Katholmen
Hevossaari
Hästholmen
Suomensuo
Finnträsket
Nuottaniemi
Nothusudden
Herttoniemenranta
Hertonäs strand
Kiekko
Trissan
Rahkoniemi
Drakudden
Karpiselkä
Skarpfjärden
Tullisaarenselkä
Turholmsfjärden
Itäväylä
Koirasaarentie
Hundholmsvägen
Degerövägen
Laajasalontie
Gunillantie
Gunillavägen
Reposaarentie
Repoxholmsvägen
Hevossalmentie
Hevosvägen
Ravsundsvägen
Reposalmentie
Yliskyläntie
Uppbyvägen
Henrik Borgströmin tie
Henrik Borgströms park
Kaitalahdentie
Huvudvägen
Kaitalahdenkuru
Kaitalahdenpuisto
Kalvosaarentie
Kalvosaarenkuja
Kalvosaarenpuisto
Kruunuvuorenrannan kiinteistöpuisto
Kruunuvuorenrannan kiinteistöpuisto
Kruunuvuorenranta
Kruunuvuorenrannan kiinteistöpuisto
Kruunuvuorenrannan kiinteistöpuisto
Kruunuvuorenrannan kiinteistöpuisto

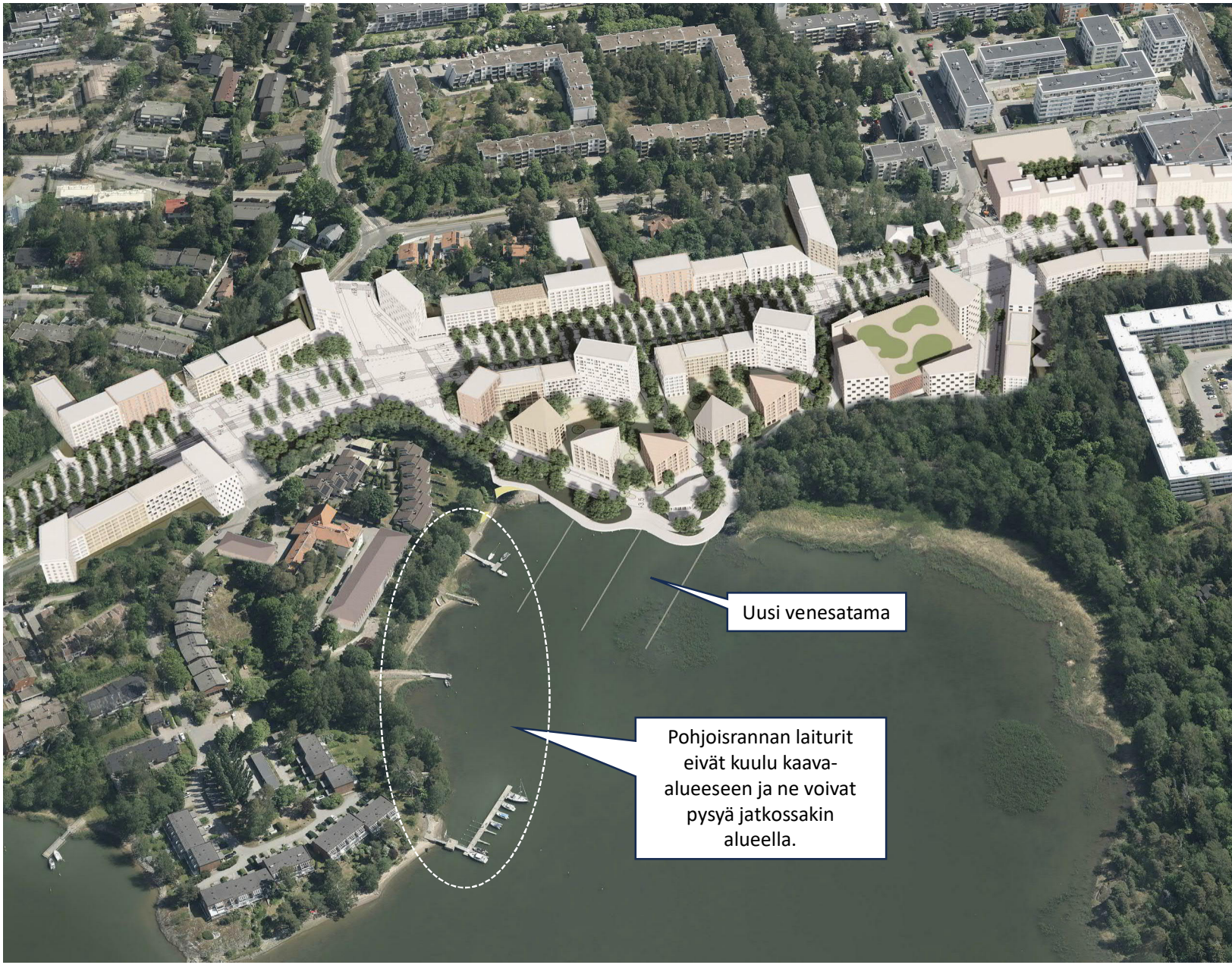
Yliskylänlahti, nykytilanne

- Kaava-alueella sijaitsee Yliskylän venesatama, jossa toimii Yliskylän venekerho ry. Alueella on veneiden talvisäilytyspaikka. Yliskylänlahdella on kaava-alueen ulkopuolella lisäksi viisi laituria sekä kaksi laituria Herttoniemensalmen puolella yksityisten tahojen käytössä.
- Yliskylänlahden laituri- ja satama-alueet ovat kaupungin omistuksessa ja vuokrattuna käyttäjille.
- Vuonna 2016 Yliskylän venekerhon laitureissa oli 139 venepaikkaa ja vesialueella 4 poijupaikkaa. Veneistä 52 on purjeveneitä.
- Näiden lisäksi Kuukiventien yksityislaitureissa on muutamia purjeveneitä valtaosan veneistä ollessa moottoriveneitä.
- Yhteensä Yliskylänlahdella on arviolta noin 60 purjevenettä, jotka eivät pystyisi alittamaan mahdollista Killingholman kiinteää siltaa.



Yliskylänlahti, kaavaratkaisu

- Uuteen pienvenesatamaan on mahdollista toteuttaa asemakaavaehdotuksessa nykyistä enemmän laituripaikkoja. Myös venekerhorakennuksen on mahdollista sijoittua rantavyöhykkeelle osana muuta julkisia palveluita mahdollistavaa rakennusalaa.
- Kaavaratkaisu ei mahdollista veneiden talvisäilytystä alueella.
- Viisi muuta laituria Yliskylänlahdella eivät sijaitse kaava-alueella ja niiden on mahdollista sijaita alueella jatkossakin.

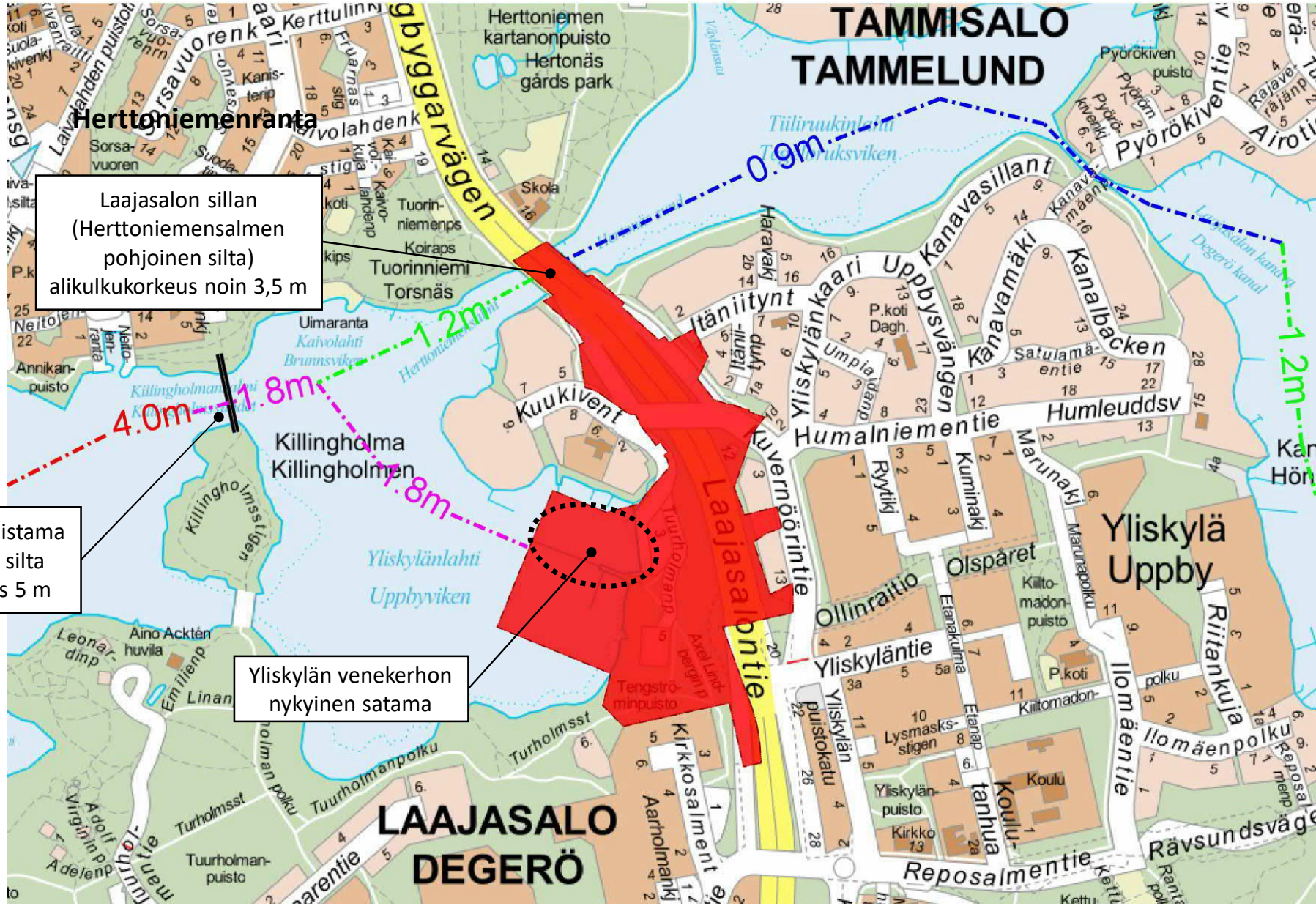


Yliskylänlahti, kaavaratkaisu, Killingholman silta

- Killingholman sillan rakentamisen tarve ja potentiaali on tunnistettu useissa Helsingin strategisen tason suunnitelmissa. Myös Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelmassa Laajasalon rantojen kehittäminen julkiseksi viheralueketjuksi, rantareitin täydentäminen ja Killingholman sillan rakentaminen on arvioitu tarpeelliseksi Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämisen kannalta ja todetaan, että kaupungin viheralueiden saavutettavuutta ja reitistöä tulee kehittää, erityisesti yhteyksiä asuinalueiden ja rantojen välillä. Siltatoiveet nousivat esiin myös vuonna 2021 tehdyn Laajasalon kävelyn ja pyöräilyn rantareitin tarveselvityksen asukaskyselyssä. Lisäksi Killingholman sillan rakentamisesta tehtiin kuntalaisaloite vuonna 2017. Asukkaiden keskuudessa siltayhteyttä Killingholman ja Herttoniemenrannan välillä on sekä kannatettu että vastustettu.
- Asemakaavaehdotus mahdollistaa Killingholman siltayhteyden Laajasalon Tullisaarenpuiston ja Herttoniemenrannan välillä. Siltayhteys on jo osin mahdollistettu Herttoniemenrannan puolella voimassa olemassa asemakaavassa. Tullisaaren puoleiseita vesialueelta vastaava kaavamerkintä on kuitenkin puuttunut.
- Sillan alituskorkeus olisi vähintään sama kuin Laajasalon sillassa ja silta mahdollistaisi edelleen vesibussiliikenteen. Kiinteä silta ei mahdollistaisi purjeveneilyä Yliskylänlahdella, toisin kuin avattava.
- Asemakaava ei rajoita sillan teknistä toteutustapaa. Siltaratkaisu ja sen yksityiskohdat suunnitellaan ja päätetään toteutussuunnittelun yhteydessä. Suunnitelmat asetetaan nähtäville, ja niistä voi antaa mielipiteitä, jotka otetaan huomioon kaupunkiympäristölautakunnan tehdessä päätöksen.



Yliskylänlahti, nykyiset veneväylät



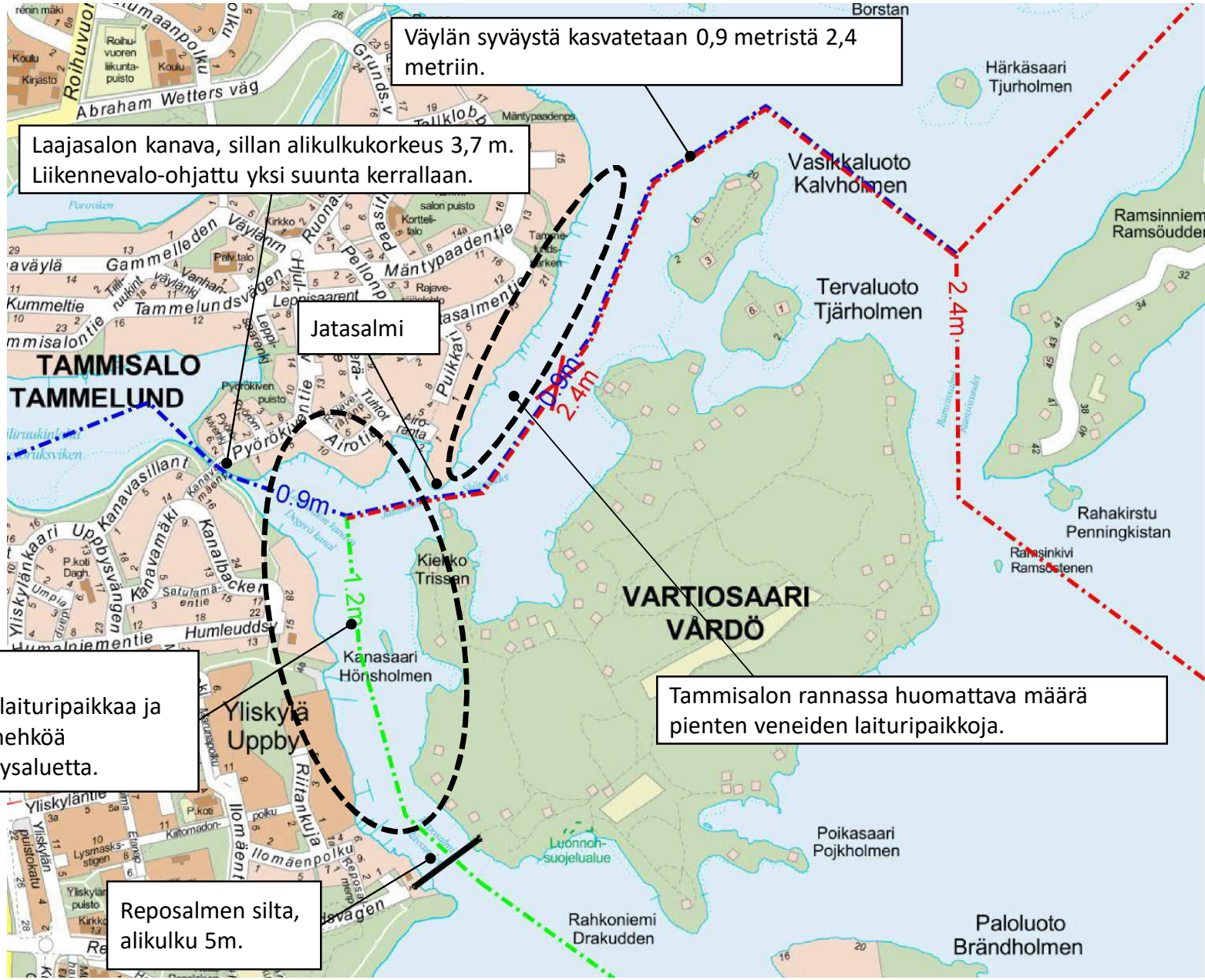
Vartiosaaren osayleiskaava - Vartiosaaren silta

- Valmisteilla oleva Vartiosaaren osayleiskaava mahdollistaa saaren perinteiset vesiliikenneyhteydet.
- Vartiosaareen osoitetaan osayleiskaavassa silta Reposalmeen. Kiinteän sillan alikulkukorkeus olisi 5 m. Silta voi olla myös avattava. Sillan yksityiskohtaiset ratkaisut ratkeavat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa
- Kiinteä silta katkaisisi yli 5 m korkeuteen ylettyviltä aluksilta veneväylän, jonka syväys on 1,2 m. Ratkaisun vaikutusalueella on reilu 200 venepaikkaa, joista noin puolet ovat purjeveneille.
- Reposalmen pohjoispuolella sijaitsevien venesatamien purjeveneitä varten silta on tehtävä avattavaksi, tai vaihtoehtoisesti Jatasalmi on ruopattava Reposalmen korvaavaksi väyläksi.
- Mikäli siltaratkaisuksi myöhemmässä suunnittelussa valikoituu avattava silta, veneilylle ei koidu väylämuutoksia. Veneväylän liikenne korkeiden veneiden osalta olisi nykymuodossaan mahdollista niin, että risteävät kulkusuunnat sillalla ja väylällä ohjattaisiin vuorottain.
- Vartiosaaren puoleiseen rantaan on osoitettu venesatama-alue, jolle voidaan sijoittaa myös siltaan kytkeytyviä vesiliikenteen rakenteita sekä rantautumista palveleva siltarakenteisiin kytkeytyvä aukio.
- Vartiosaaren kehitys synnyttää myös veneilijöille uusia palveluita Helsingin lähisaaristossa.



Vartiosaaren silta, esiselvitys

Vartiosaari, nykyiset veneväylät



Talvisäilytys, Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto

- Kaupunkiympäristölautakunta on antanut 13.12.2022 lausunnon kaupunginhallitukselle valtuutettu Silja Borgarsdóttir Sandelinin toivomusponnesta selvittää mahdollisuutta lisätä uusia tapoja toteuttaa veneiden talvisäilytyspaikkoja:

  Kaupunkiympäristön toimiala pitää veneilyä keskeisenä elementtinä Helsingin merellisyydessä ja tunnistaa talvisäilytyksen tärkeänä kysymyksenä. Toimiala ei pidä tällä hetkellä mahdollisena lisätä merkittävästi kaupungin hallinnoimien talvisäilytyspaikkojen määrää sellaisilla keinoilla, jotka edellyttävät laajoja uusia aluevarauksia Helsingin ranta-alueilla. Melko merkittävä osa nykyisistä talvisäilytyspaikoista tulee poistumaan, kun tilapäisesti talvisäilytyksen käytössä olleet alueet otetaan rakentamisen käyttöön. Myös nykyinen hinnoittelumalli, jossa kaupunki tarjoaa erittäin edullista talvisäilytystä, estää tehokkaasti uusien yrittäjien pääsyä markkinoille.

- Alla ote perusteluista koskien talvisäilytyksen uusia tapoja ja toimijoita:

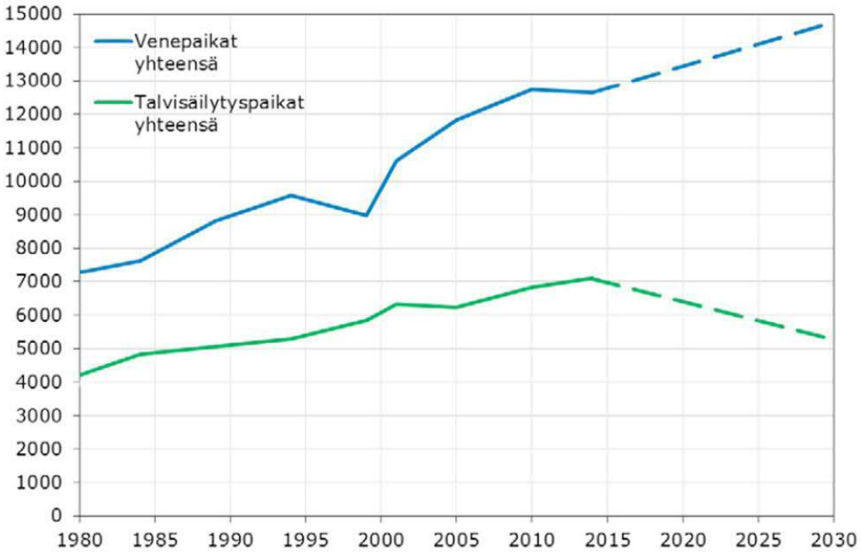
  On selvää, että tulevaisuudessa Helsingin kaupungin rooli veneiden talvisäilytyksessä tulee pienentymään säilytykseen soveltuvien ranta-alueiden rakentuessa. Nykyinen menettely, jossa kaupunki vastaa suuresta osasta talvisäilytyspaikkoja ja tarjoaa niitä veneilijöiden käyttöön edulliseen hintaan, vaikeuttaa uusien toimijoiden mahdollisuuksia tarjota kilpailukykyisiä talvisäilytyspalveluja. Kysyntä on selvästi tarjontaa suurempaa, joten voi olla perusteltua nostaa talvisäilytyksen hintaa siten, että kysyntä ja tarjonta kohtaavat nykyistä paremmin ja samalla syntyy uusia markkinaehtoisia tapoja toteuttaa veneiden talvisäilytystä.

  Kiristyvässä taloustilanteessa on tärkeä tarkastella kaupungin tuottamia palveluja kriittisesti. Myös veneiden talvisäilytyksen osalta voidaan pohtia, onko se kaupungin ydintoimintaa vai voisivatko jotkut muut tahot mahdollisesti hoitaa sen tehokkaammin. Kaupungin järjestämä veneiden talvisäilytys perustuu pääsääntöisesti itsepalveluun, jossa asiakkaalle on osoitettu talvisäilytyspaikka, jolle on aina esteetön pääsy kuljetuskalustolla. Markkinaehtoinen toiminta tuottaa maankäytön näkökulmasta tehokkaampia ja kustannustehokkaita ratkaisuja. Arvokkailla ranta-alueilla tämä tarkoittaa, että yksityinen toimija pakkaa veneet mahdollisimman pienelle alalle. Monet kaupungit ovat ulkoistaneet koko veneiden talvisäilytyksen venekerhoille tai muille yksityisille toimijoille.

Talvisäilytys, Veneiden talvisäilytysselvityksen päivitys 2024

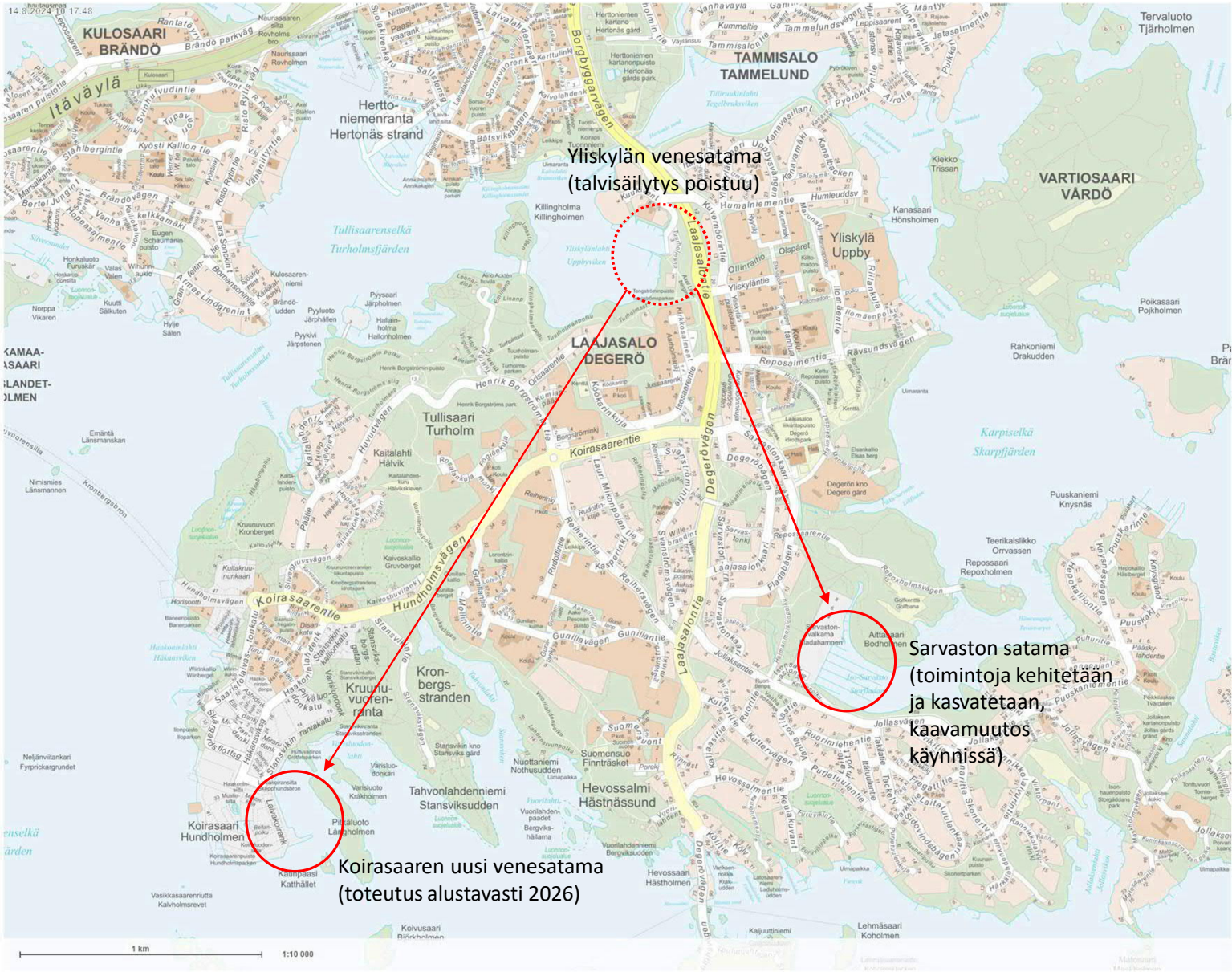
- Kaupunkiympäristön toimiala on tilannut FCG:tä Veneiden talvisäilytysselvityksen päivityksen, joka valmistuu vuoden 2024 lopulla ja tuodaan tiedoksi kaupunkiympäristölautakuntaan.
- Tehtävä on päivittää vuoden 2016 "Selvitys veneiden talvisäilytyksestä Helsingissä" vastaamaan nykytilannetta, ottaen huomioon kaupungin uudet strategiat ja maankäytön linjaukset. Monet vuoden 2016 selvityksessä ehdotetut ratkaisut eivät enää ole realistisia tai taloudellisesti kannattavia, kuten veneiden sijoittaminen Malmin lentokentälle ja Uutelaan. Päivityksessä esitetään nykytilanne ja kehitysehdotuksia, joilla tilannetta voitaisiin parantaa ja yhdenmukaistaa Helsingin nykyisiin tavoitteisiin.
- Veneiden talvisäilytyspaikkojen määrä venesatamien ja ranta-alueiden yhteydessä tulee vähenemään. Uusia talvisäilytysalueita ei kaavoiteta samalla tahdilla kuin vanhoja poistetaan tai siirretään muuhun käyttöön. Venepaikkojen määrä kasvaa satamalaajennusten myötä, mutta talvisäilytystarpeeseen vastaaminen on haasteellista, erityisesti tulevaisuudessa. Selvityksessä tarkastellaan myös yhteiskäyttömahdollisuuksia naapurikuntien ja yksityisten palveluntarjoajien kanssa sekä tulevaisuuden näkymiä venepaikkojen ja väkiluvun kasvun osalta.
- Nykytila-analyysissä päivitetään Helsingin talvisäilytysalueiden kapasiteetti, veneiden säilytyspaikkojen tilanne ja käytössä olevat laitteet. Samalla tarkastellaan toimintaan osallistuvia organisaatioita ja yhteistyötahoja. Analyysin pohjalta arvioidaan säilytyspaikkojen riittävyys ja kehittämistarpeet.
- Toimintaympäristön analyysissä tarkastellaan talvisäilytysalueisiin vaikuttavia ja rajoittavia tekijöitä sekä mahdollisuuksia uusien alueiden saamiseksi. Analyysissä huomioidaan lainsäädännölliset, ympäristöön, veneilykulttuuriin ja tekniikkaan liittyvät tekijät sekä niiden tulevat muutokset.
- Tulosten pohjalta esitetään arvio veneiden talvisäilytysalueiden kehittämismahdollisuuksista ja niihin liittyvistä ratkaisumalleista. Tarkastelun lähtökohtana on pitkän aikajänteen näkymä.

Talvisäilytystilanteen ennuste 2015 kaupungin tilaaman ”Veneiden talvisäilytys” selvityksen mukaan (FCG). Selvityksen päivitys on käynnissä.



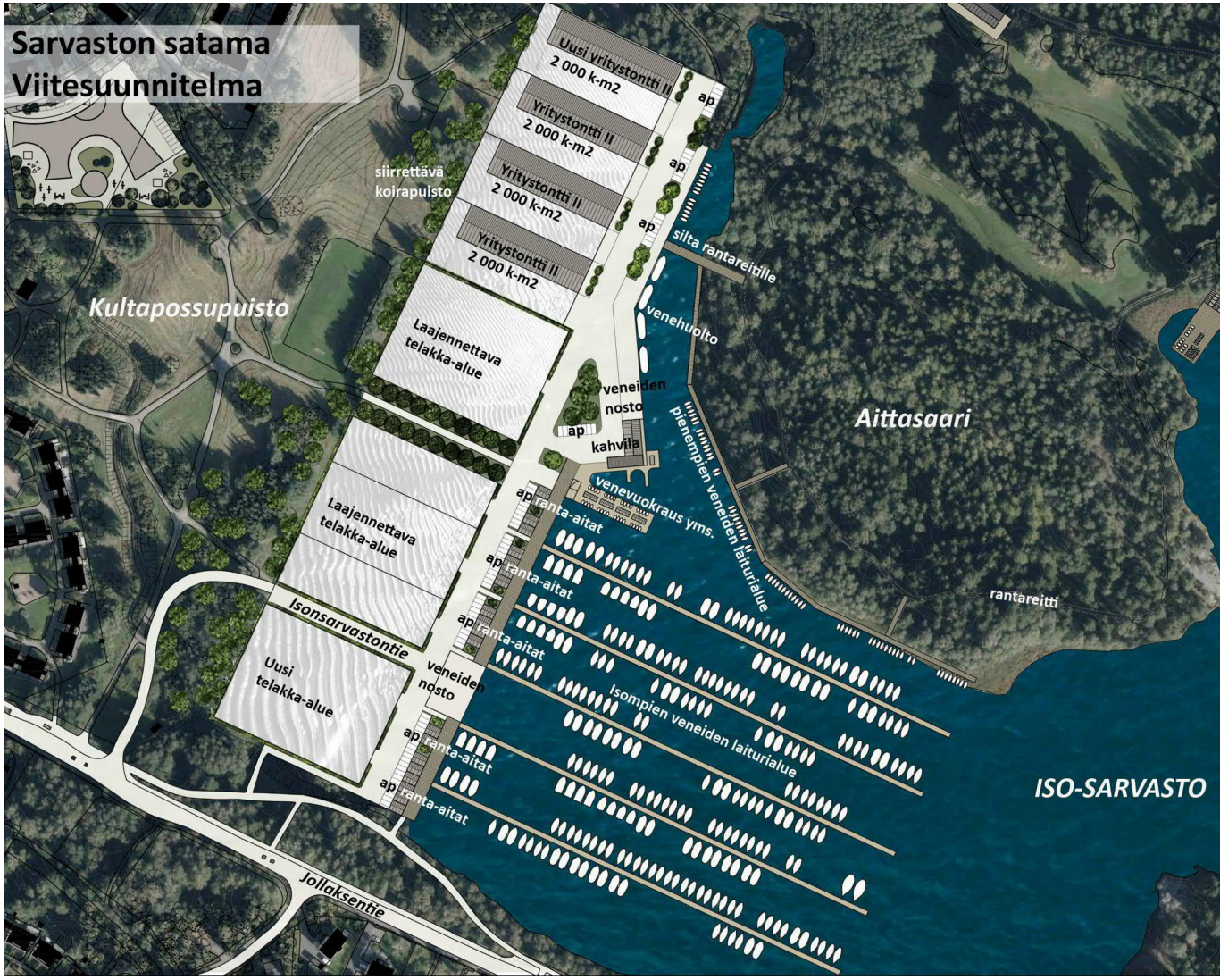
Talvisäilytys, muutokset Laajasalossa

- Talvisäilytys ei ole jatkossa mahdollista **Yliskylän venesataman** alueella.
- **Sarvaston sataman** alueelle ollaan laatimassa kaavamuutosta, jossa kehitetään muun muassa virkistyskäytön ja venesataman edellytyksiä. Sarvaston alueen satama- ja telakkapalveluja pyritään tehostamaan ja sovittamaan paremmin maisemaan. Talvisäilytyspaikkojen ja laituripaikkojen määrä alueella kasvaa.
- Uusi **Koirasaarten venesatama** rakentuu alustavasti 2026. Alueelle sijoittuu myös veneiden talvisäilytystä.
- Uusia talvisäilytyspaikkoja pyritään tarjoamaan ensisijaisesti niille kaupunkilaisille, joiden talvisäilytyspaikka on poistumassa.



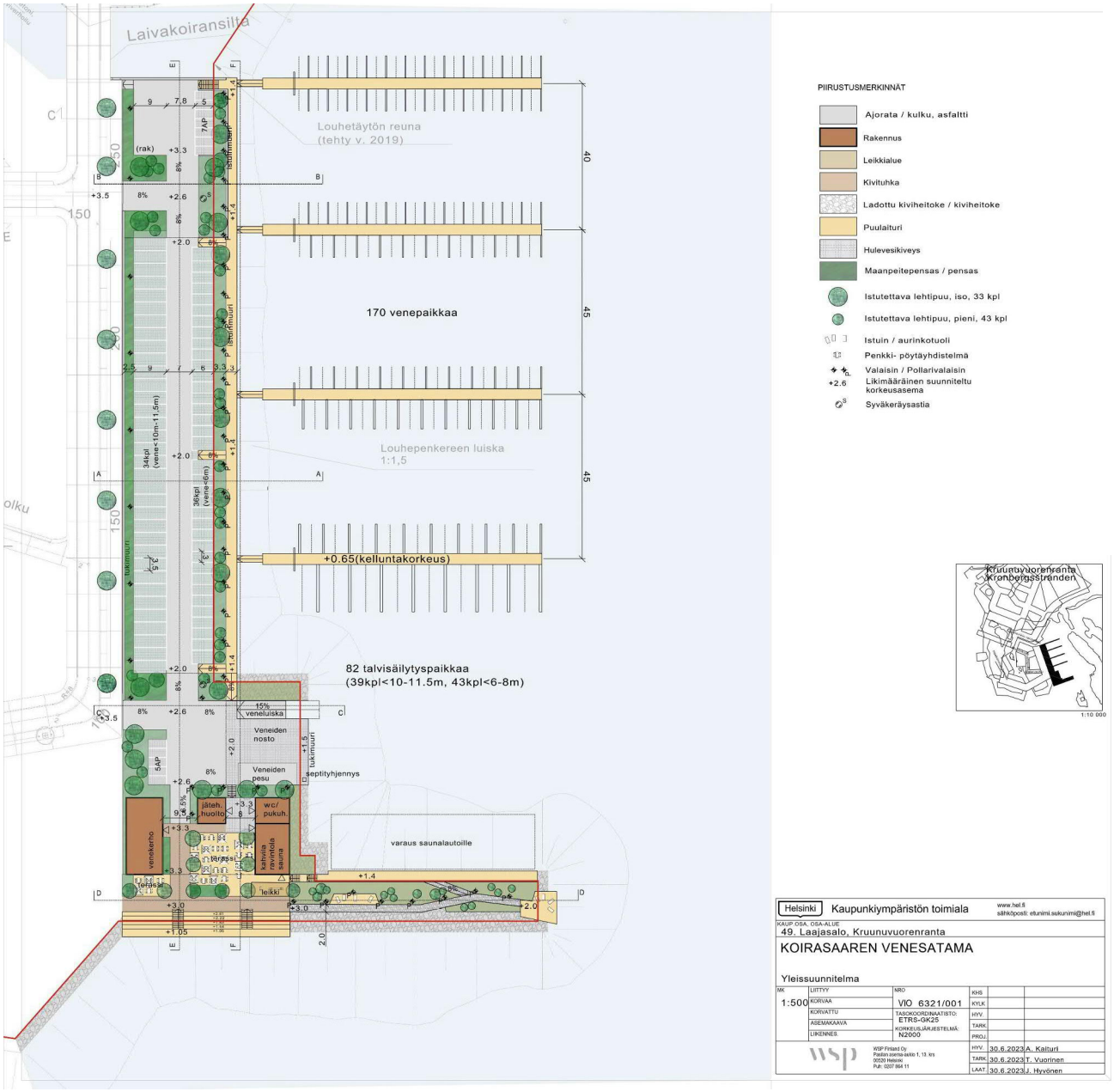
Sarvaston venesatama

- Alueella on nykyisin Sarvaston telakka- ja satama-alue laitureineen, telakkatarhoineen, varastoineen sekä veneilypalveluja tarjoavia yrityksiä rakennuksineen. Iso-Sarvaston lahden pohjukassa noin 800 venelaituripaikkaa. Veneilyalan yritysten lisäksi alueella on venekerhotoimintaa.
- Alueelle on valmistella asemakaavan muutos (Kaavaehdotus kaupunkiympäristölautakunnassa syksyllä 2024).
- Tavoitteena on, että Sarvaston satama- ja telakka-alueen merelliset palvelut ja toiminnot paranevat ja niille osoitetaan riittävät tilavaraukset. Nykyiset merelliset palvelut säilyvät ja kehittyvät alueella ja niille mahdollistetaan aluevarausten osalta hyvät toiminnan edellytykset Helsingin merellisen strategian mukaisesti.
- Uuden pienveneiden laiturialueen rakentaminen ja muut satamajärjestelyt mahdollistavat sen, että nykyisiin venesatama-alueen pistolaitureihin voidaan osoittaa enemmän paikkoja suuremmille veneille. Venesatama-alueelle on osoitettu myös uutta toimitila-aluetta merellisille yrittäjille nykyisen satama-alueen pohjoispuolelle. Telakointialuetta kasvattamalla saadaan Sarvaston alueelle lisää talvisäilytyspaikkoja.



Koirasaaren venesatama

- Kruunuvuorenrannan eteläosaan rakentuu uusi venesatama. Alueelle tehty yleissuunnitelma ja toteutuksen on tarkoitus alkaa 2026.
- Veneiden talvisäilytyksen määrää kasvatettiin puolella kaavoituksen aikaisesta ratkaisusta. Nyt alueelle on esitetty 80 talvisäilytyspaikkaa. Laituripaikkoja on noin 170 veneelle.
- Alueen tarkoitus toimia mahdollisuuksien mukaan väistösatamana.
- Suunnittelun yhteydessä tuotiin esiin toive Yliskylän venekerhon laituripaikkojen sijoittamisesta väliaikaisesti alueelle Yliskylänlahden venesataman rakentumisen aikana.
- Venepaikoissa painotetaan purjeveneitä alueen purjeveneilylle otollisen sijainnin vuoksi.

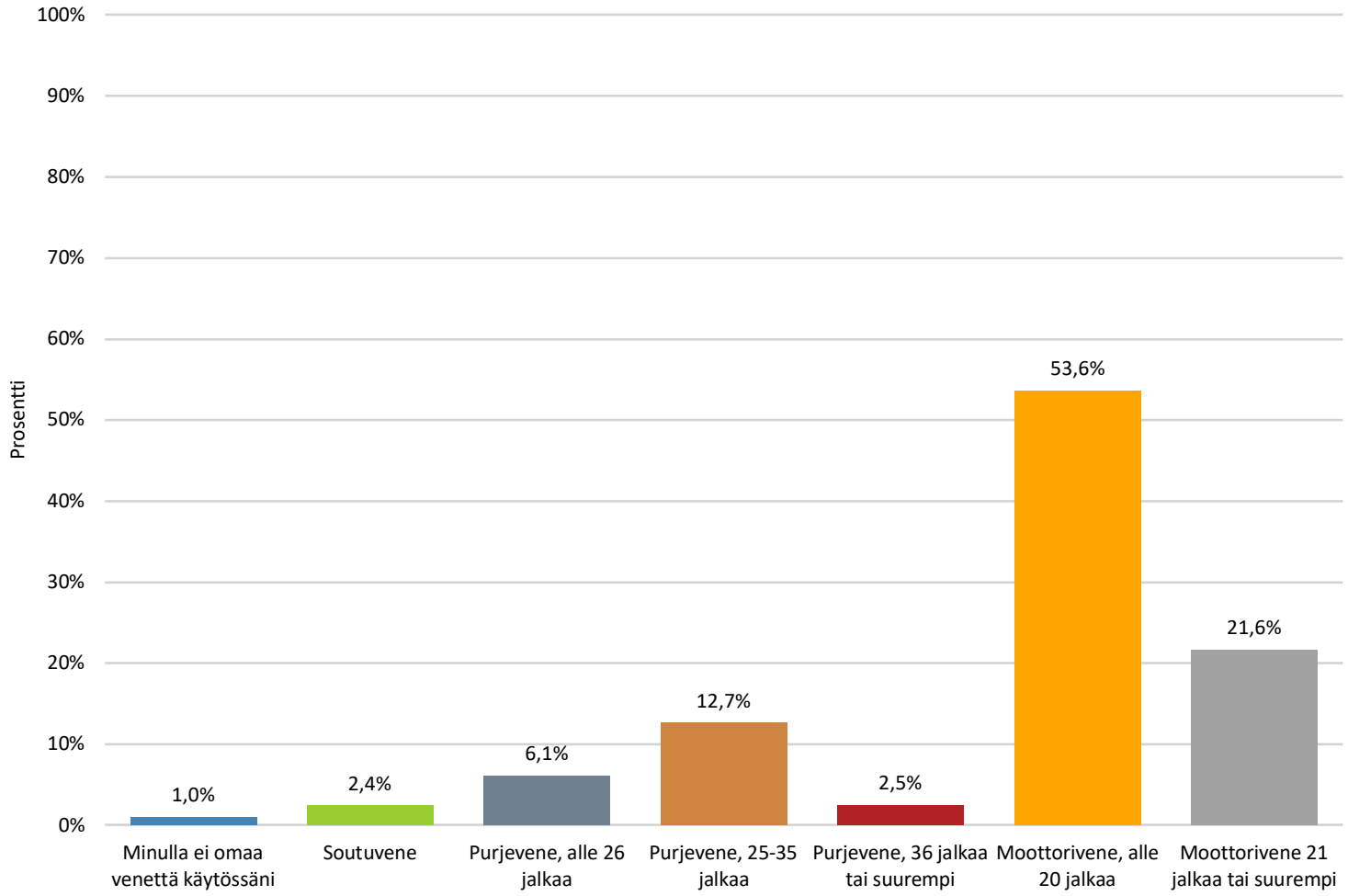


Yleisesti, Veneily

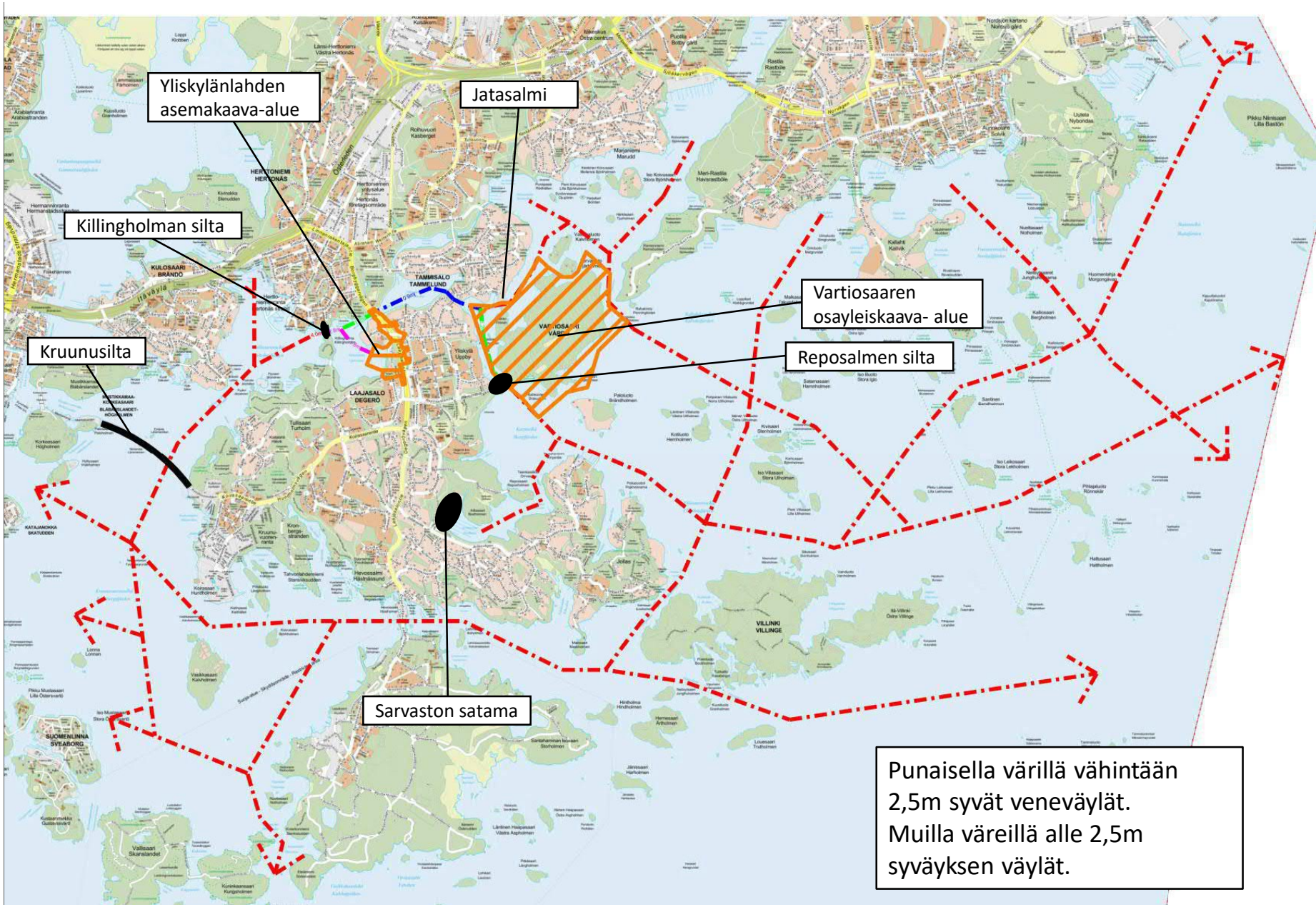
- Hieman vajaa 10% helsinkiläisistä on kiinnostunut veneilystä/veneen omistuksesta
- Veneen omistajuuteen kytkeytyy 3…4 henkilöä/vene
- Helsingissä on kaupungin ja valtion omistamissa satamissa noin 14 000 (KUVA 2023) venepaikkaa. Tämän lisäksi yksityisissä piensatamissa ja laitureissa 2 000 - 3 000 venettä. Yhteensä siis noin 16 000-17 000 venettä. Tämä vastaa melko hyvin veneilystä kiinnostuneiden määrää. Noin 2/3 kaikista satamien venepaikoista on venekerhojen hallinnassa. Yksityisen piensatamat ovat yleensä pieniä kuitenkin jopa 40 veneen satamia. Suurin osa yksityisistä venepaikoista on erilaisissa hallinnoissa olevissa yksittäisissä laitureissa. Muun muassa Tammisalon etelärannalla runsaasti tällaisia venepaikkoja.
- Osa veneistä on muiden kun helsinkiläisten omistamia.
- Helsingin kantakaupungin ulkopuolella sijaitsevissa satamissa toimivien venekerhojen jäsenistä jopa 80% asuu sataman lähellä.
- Veneet jakautuvat useissa tapauksissa purjeveneisiin ja muihin pienempiin vesialuksiin venesatama- tai venekerhokohtaisesti. Muun muassa väylien ominaisuudet suhteessa sataman sijaintiin vaikuttavat tähän.
- Helsingissä on purjeveneitä venekannasta huomattavasti enemmän (rekisteröidyistä veneistä 21.5%, FCG 2015) kuin Suomessa yleensä. Koko maassa on purjeveneitä kaikista veneistä noin 2% (MKL 2005). Esimerkiksi Hevossalmen itäpuolen suurimalla pienvenesatamien keskittymäalueella (välillä Kallahti-Vuosaaren satama) oli vuonna 2005 noin 1 850 venepaikkaa (FCG 2005), joista purjeveneiden osuus oli noin 16%.
- Talvisäilytyspaikkoja on Helsingissä tarjota noin 1/3:lle veneitä. Talvisäilytyspaikat sijaitsevat tyypillisesti satamien tausta-alueilta. Erityisesti pienikokoisia veneitä kuljetetaan venepaikoilta talvisäilytykseen muualle. Satamissa tarvitaankin yleensä tilaa kuljetustrailereille.

Yleisesti, venejakauma

- Valtaosa Helsingin venekannasta on pieniä moottoriveneitä (asiakaskysely Helsingin kaupungin venepaikkojen asiakkaille).

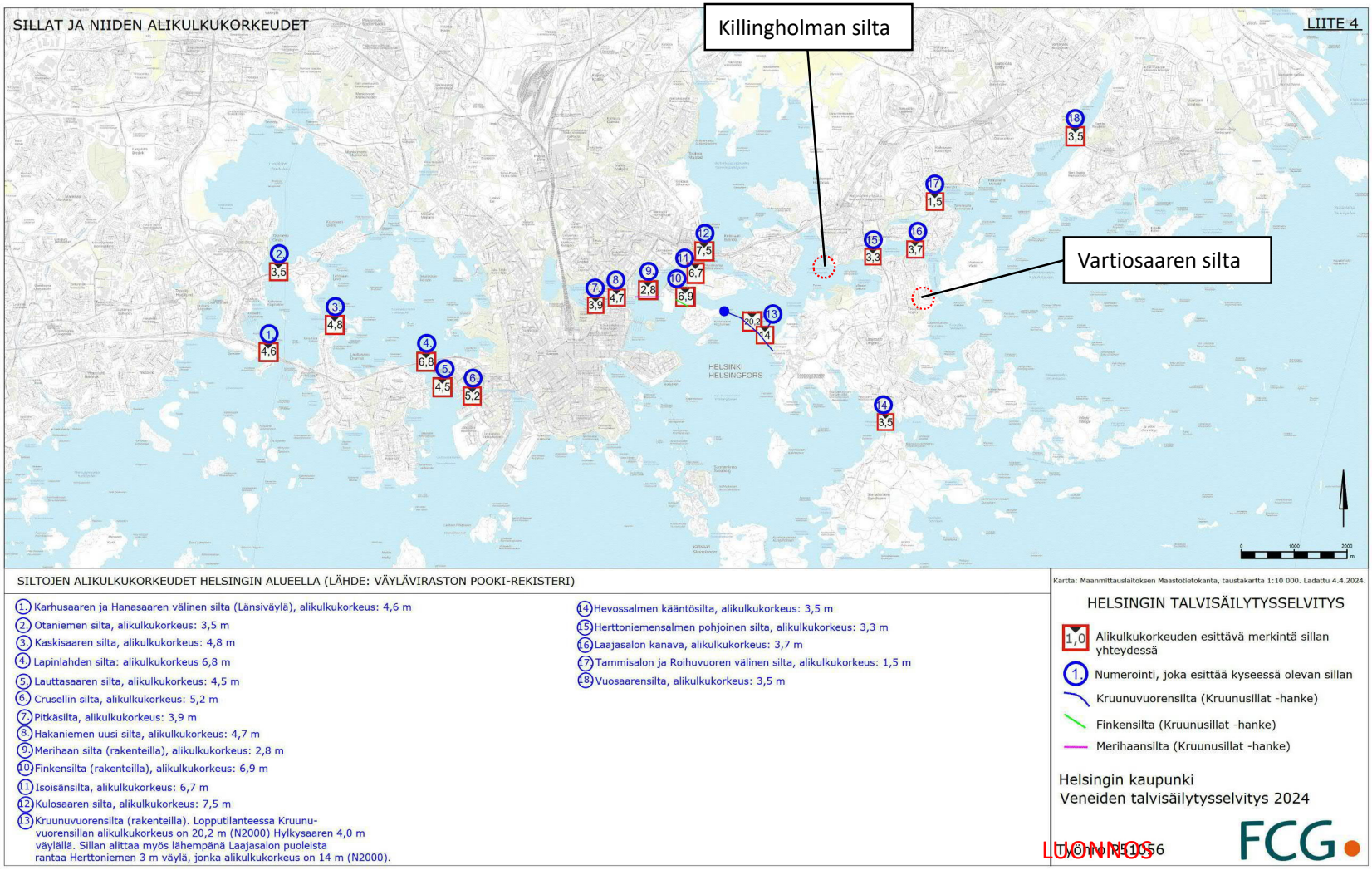


Veneväylät


Yliskylänlahden asemakaava-alue
Jatasalmi
Killingholman silta
Vartiosaaren osayleiskaava- alue
Kruunusilta
Reposalmen silta
Sarvaston satama
Punaisella värillä vähintään 2,5m syvät veneväylät.
Muilla väreillä alle 2,5m syväyksen väylät.

Siltojen alituskorkeudet

- Killingholman siltayhteyden alituskorkeus tulee olemaan vähintään sama kuin Laajasalon sillalla (Herttoniemensalmen pohjoinen silta)
- Killingholman sillalla on toteutustavasta riippuen vain paikallisia vaikutuksia purjeveneilyyn (Yliskylänlahti)
- Nykyisin purjeveneet eivät pääse Laajasalon sillan (Herttoniemensalmen pohjoinen silta) kohdalta ali.



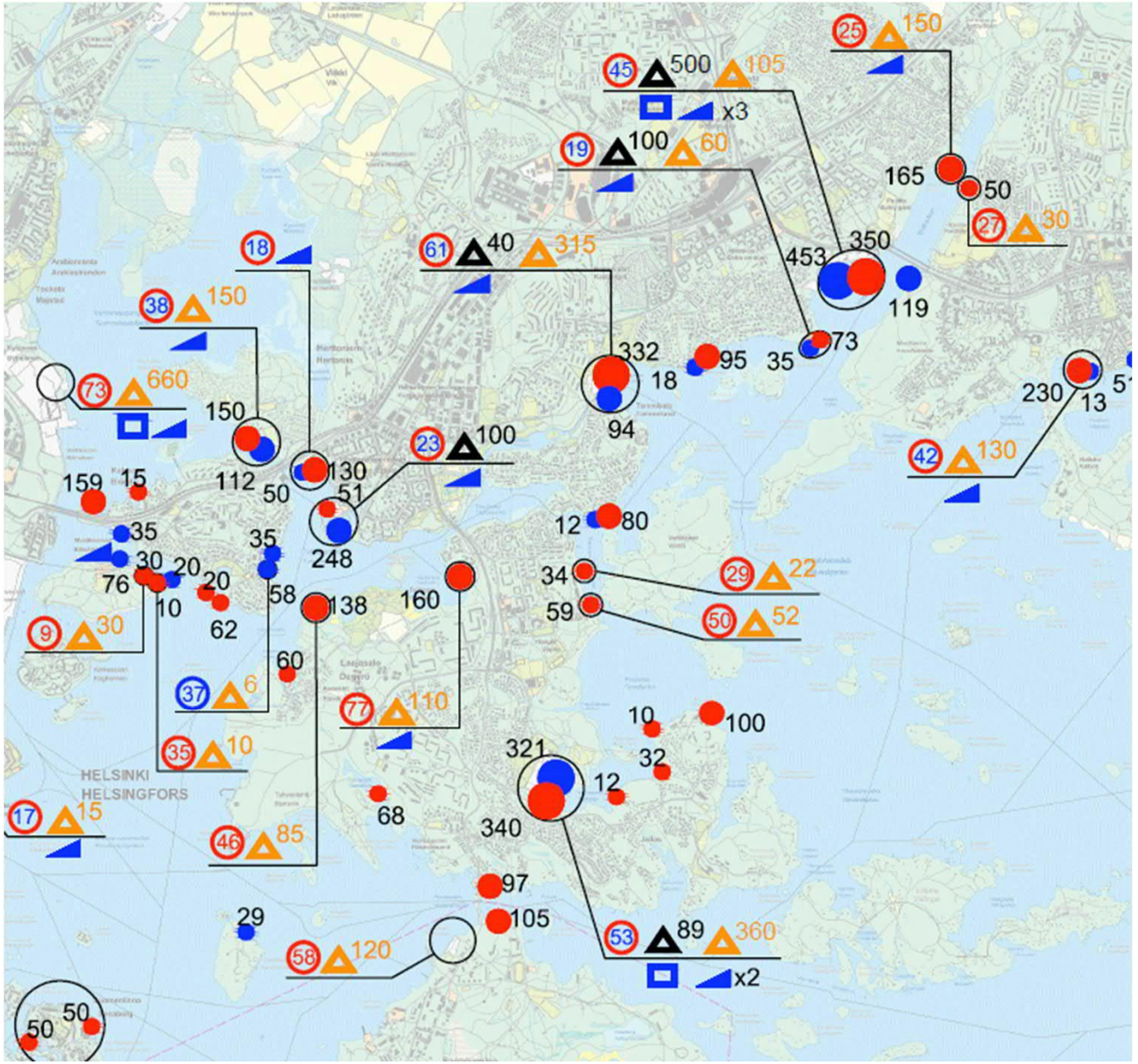
Laajasalon ympäristön satamien vene- ja talvisäilytyspaikat (selvitys 2016)

HELSINGIN VENE- JA TALVISÄILYTYSPAIKKA-MÄÄRÄT, VENELUISKAT JA VENEENNOSTOLAITURIT

- 100 Liikuntaviraston talvisäilytysalue ja talvisäilytyspaikkojen lukumäärä alueella
- 100 Venekerhon, pursiseuran tai muu talvisäilytysalue ja talvisäilytyspaikkojen lukumäärä alueella
- Veneluiska
- Veneen nostopaikka/-laite
- Helsingin kaupungin vuokrattavat venepaikat
- Venekerhojen, pursiseurojen tai muiden yksityisten tahojen hallinnoimat venepaikat
- Alle 80 venepaikan kotisatama
- 80-300 venepaikan kotisatama
- Yli 300 venepaikan kotisatama
- 110 Venepaikkojen lukumäärä

Helsingin kaupungin Liikuntavirasto
Selvitys veneiden talvisäilytyksestä Helsingissä, työnro P27208

FCG



VISTRA:n Vesireittiliikennevisio ja tavoite

Visio

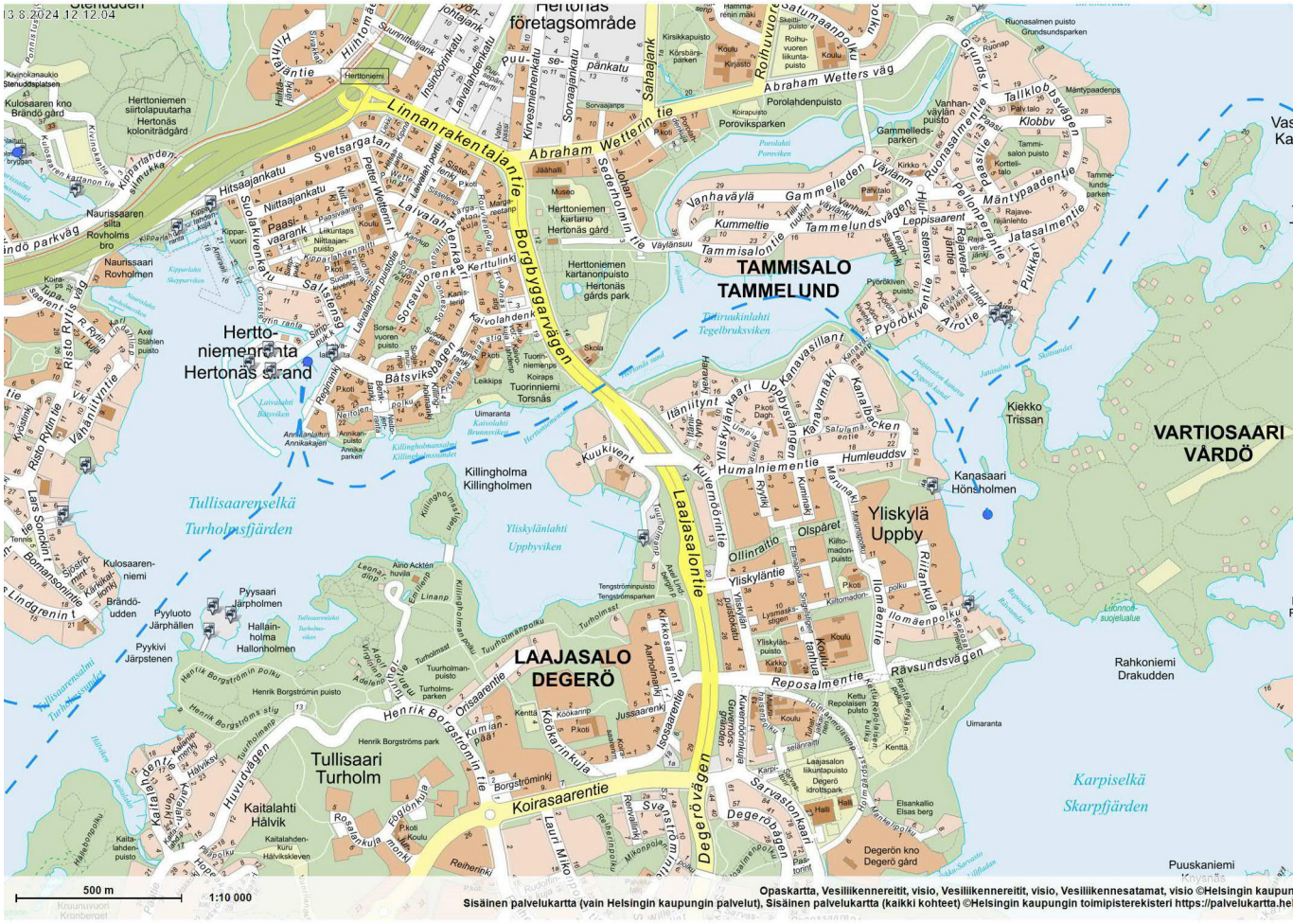
VISTRA-kartan vesireittiliikenteeseen liittyvät tiedot ovat visio, joka on laadittu yleiskaavan 2016 yhteydessä. Vesireittiliikenteen tarkempi suunnittelu tapahtuu kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan merelliset palvelut -yksikön, kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelun sekä kaupunginkanslian elinkeino-osaston yhteistyönä.

Tavoite

- Tulevaisuudessa merellinen Helsinki on nykyistä helpommin kaupunkilaisten ulottuvilla ja koettavissa myös julkisella liikenteellä
- Toimiva vesiliikenne mahdollistaa "saarihyppelyn" eli vierailun useassa saaressa saman retkipäivän aikana
- Liittyy luontevasti muuhun viher- ja virkistysverkostoon
- Venesatamat ja veneiden talvisäilytysalueet ovat laadukkaasti rakennettuja ja hoidettuja alueita, jotka eivät estä rantojen virkistyskäyttöä

Killingholman tai Vartiosaaren silloilla ei ole vaikutusta nykyisiin vesiliikennereitteihin tai -visioon.

- Lisätietoja: VISTRA 2.0, VISTRA Osa 1



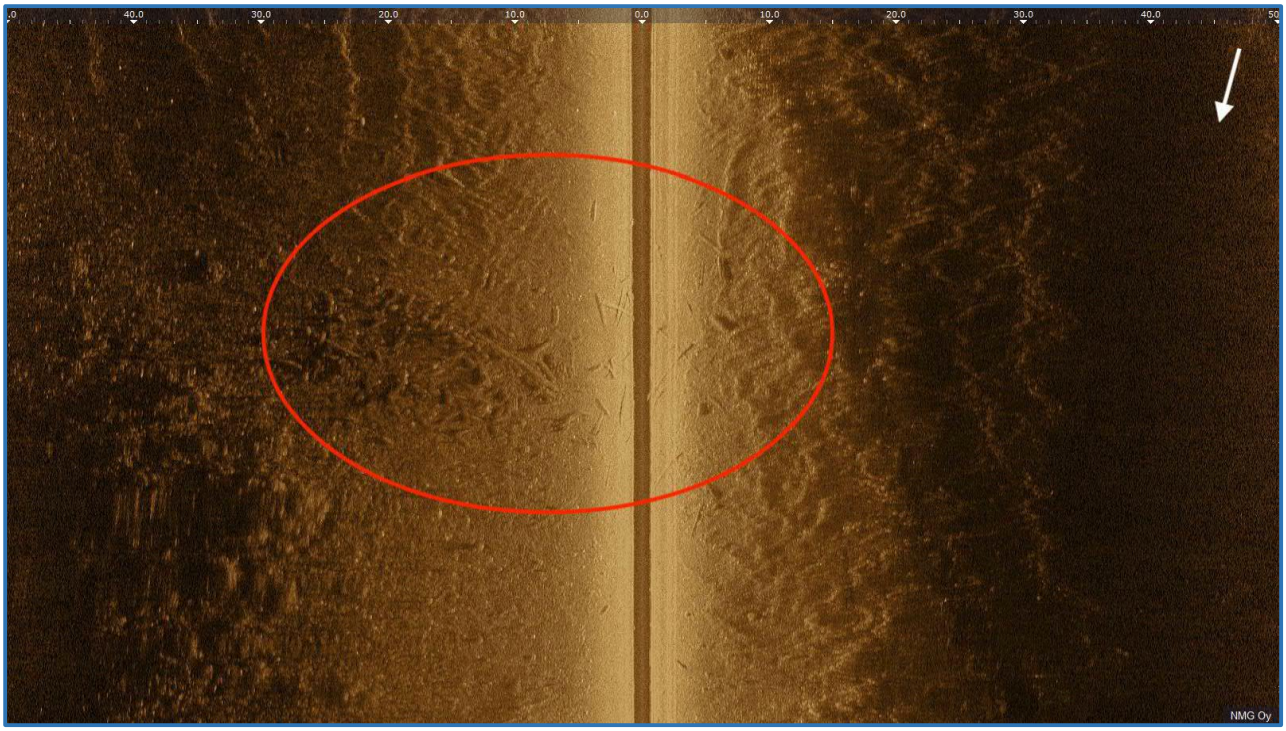
Muita tiedossa olevia muutoksia lähialueen venesatamiin ja talvisäilytykseen

- Puotilanrannassa on tällä hetkellä noin 600 venepaikkaa ja kaavaratkaisun myötä paikkoja olisi jatkossa 300-350 paikkaa tarkemmasta suunnitteluratkaisusta riippuen. Talvisäilytyspaikkoja (sisältäen Niittyrannan talvisäilytysalueen) on nykyisin noin 600 ja jatkossa noin 150.
- Vuosaarenlahdella venepaikkojen lisäys on arviolta 450 venepaikkaa ja noin 400 talvisäilytyspaikkaa. Lisäksi alueelle mahdollistetaan uutta veneilyä tukevaa toimitilaa esimerkiksi venehotellitoiminnalle.
- Näiden toimenpiteiden lisäksi Porvoossa, Tolkkisten sataman eteläpuolella (n. 35km Laajasalosta itään) on noin 25 hehtaarin alue, joka on tarkoitus rakentaa talvisäilytysalueeksi. Osalle aluetta asemakaava on tätä käyttötarkoitusta varten jo voimassa.



Asemakaavan muutosluonnos

Helsinki



NMG
NORDIC MARITIME GROUP

HELSINGIN YLISKYLÄNLAHDEN ASEMAKAAVAMUUTOSALUEEN

MERIARKEOLOGINEN INVENTOINTI

NORDIC MARITIME GROUP OY
EVELIINA SALO JA MAIJA HUTTUNEN
PROJEKTINRO F-64:2020
12.6.2020

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 3
2. Johdanto 3
3. Arkisto- ja rekisteritiedot 4
4. Yleiskartta 4
5. Tutkimusalue ja luonnonympäristö 5
6. Alueen historiaa 7
  6.1. Tutkimusalue kartta- ja kuvalähteissä 7
7. Kenttätyöt 12
  7.1. Viistokaikuluotaus 13
  7.2. Kohteiden tarkastukset 14
  7.3. Ilmakuvaus 14
8. Kohteet 15
9. Tulosten tulkinta 26

Lähteet

Painetut lähteet
Elektroniset lähteet
Karttalähteet

Kannen kuva: Viistokaikuluotauskuva mahdollisesta hylkykohteesta Yliskylänlahden suulla.

1. TIIVISTELMÄ

Helsingin kaupunki suunnittelee kaavamuutosta, joka koskettaa Herttoniemenrannan ja Laajasalon välisiä vesialueita. Nordic Maritime Group Oy suoritti hankealueella arkeologisen vedenalaisinventoinnin 1.6.–2.6.2020. Tutkimuksessa havaittiin Killingholman pohjois- ja länsirannoilla rautaisia lenkkejä kalliossa ja kaksi kiinnostavaa kalliohakkausta. Saaren rannoilla havaittiin myös kolme kivistä tai betonista laiturinperustuksen jäännettä ja pohjoiskärjessä hyväkuntoinen hirsiarkku merenpohjassa. Laituri- ja hirsiarkkuhavainnot liittyvät alueen huvilakulttuuriin. Lisäksi havaittiin kaksi epäselväksi jäänyttä kohdetta, joista toinen on mahdollisesti muinaisjäännösrekisterissä mahdolliseksi hylkykohteeksi määritelty havainto 2385 ja toinen noin 20 x 30 metrin alueelle levinnyttä puutavaraa, joka on mahdollisesti hylky.

2. JOHDANTO

Helsingin kaupunki suunnittelee merenpohjaan vaikuttavia rakennustöitä Yliskylänlahden ja Killinholmansalmen alueella. Herttoniemenrannan ja Killingholman välille suunnitellaan kevyenliikenteen siltaa. Museovirasto on antanut alueen tutkimustarpeesta lausunnon vuonna 2019 (MV/152/05.02.00/2019).

Alueen vedenalaisia muinaisjäännöksiä ei tunneta riittävällä tarkkuudella, joten hankealueella suoritettiin 1.6.–2.6.2020 muinaismuistolain (295/1963) 13 §:ään perustuen arkeologinen vedenalaisinventointi mahdollisten ennestään tuntemattomien muinaisjäännösten turvaamiseksi. Tutkimuksen kustannuksista vastaa rakennuttaja muinaismuistolain 15 §:ään perustuen.

Tutkimusalue on ollut aktiivisessa käytössä pitkään. Alueen pohjoispuolella sijaitsee mm. pronssikautinen kalmisto ja Hertonäs Gård. Hertonäs kylänä mainitaan historiallisissa lähteissä varmuudella ensimmäisen kerran vuonna 1509. Tiiliruukinlahteen ja Yliskylänlahteen on merkitty laivaväylät 1700-luvulta lähtien. Killingholma on määritelty RKY-alueeksi Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutuksen vuoksi.

Lisätietoja: eveliina@nordicmaritime.fi tai + 358 44 326 7097.

Vesilahdella 12.6.2020

Eveliina Salo
FM Meriarkeologi

3. ARKISTO- JA REKISTERITIEDOT

Tutkimuksen laatu:	Arkeologinen vedenalaisinventointi
Tutkimuksen syy:	Maa- ja vesialueen käyttö
Alue:	Helsinki Yliskylänlahti ja Killingholman ympäristö
Peruskartta:	TM35 lehtijako L4133D3
Tutkittavan alueen laajuus:	Noin 33,3 hehtaaria
Tutkimuslaitos:	Nordic Maritime Group Oy
Projektinro:	F-64:2020
Tutkimusryhmä:	Meriarkeologi Eveliina Salo ja merigeologi Maija Huttunen
Tutkimuksen tilaaja:	Helsingin kaupunki
Kenttätyöt:	1.6.–2.6.2020
Tutkimusraportti:	12.6.2020
Raportin jakelu:	Helsingin kaupunki ja Museoviraston arkisto

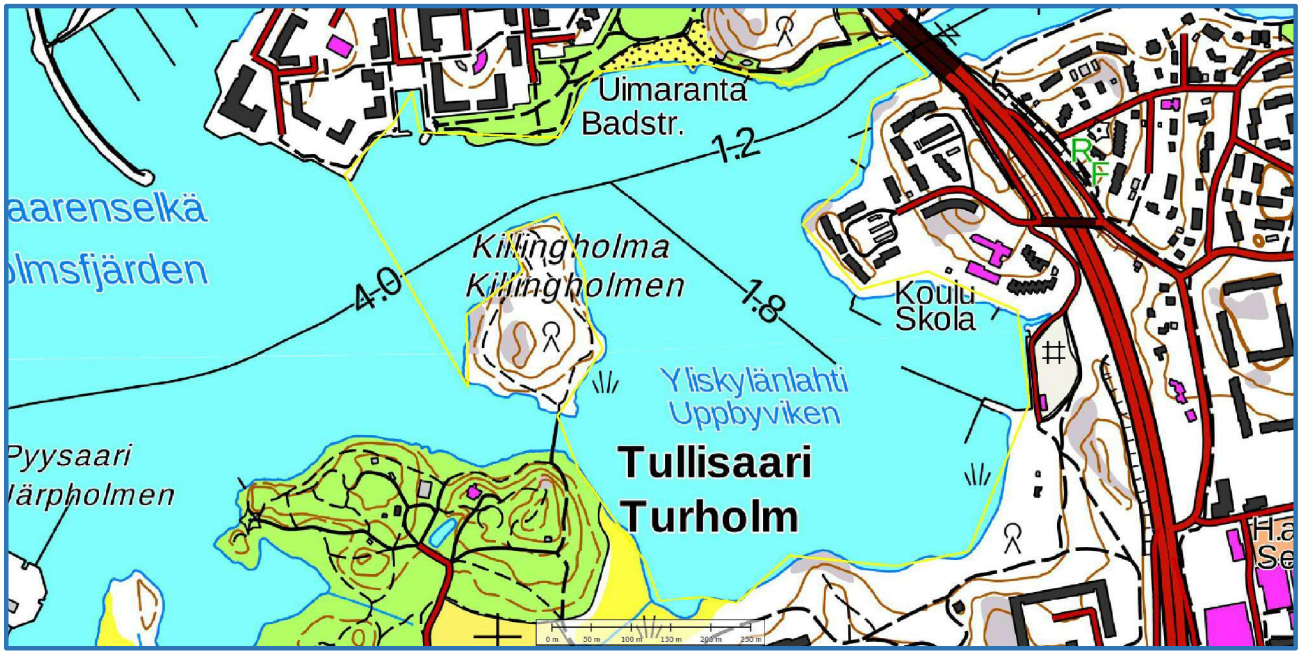
4. YLEISKARTTA



Kartta 1. Tutkimusalueen sijainti Helsingissä Laajasalon ja Herttoniemen välissä on merkitty karttaan keltaisella. Karttapohja: MML peruskartta.

5. TUTKIMUSALUE JA LUONNONYMPÄRISTÖ

Tutkimusalue sijaitsee Helsingin Herttoniemenrannan ja Laajasalon välisellä vesialueella. Alue rajautuu idässä Herttoniemensalmen ylittävään Linnanrakentajantien siltaan ja lännessä Killingholman länsipuolelle.



Kartta 2. Tutkimusalue on merkitty karttaan keltaisella. Karttapohja: MML peruskartta.

Veden syvyys tutkimusalueella on noin 0-10 metriä. Pohjanlaatu vaihtelee alueella runsaasti. Enimmäkseen pohja on pehmeää ja mutaista ja erityisesti Yliskylänlahden rannat ovat hyvin ruovikoituneita ja pohjassa on paljon kasvillisuutta. Killingholman pohjois- ja länsipuolella on kallio- ja sorapohjaa ja vesi syvenee rannassa nopeasti. Alue on ollut erittäin hyvä rantautumispaikka suuremmillekin aluksille.

Näkyvyys vedessä oli huono tutkimusajankohtana ja se vaihteli Yliskylänlahden noin 15 cm Killingholman länsipuolen noin 30 cm.

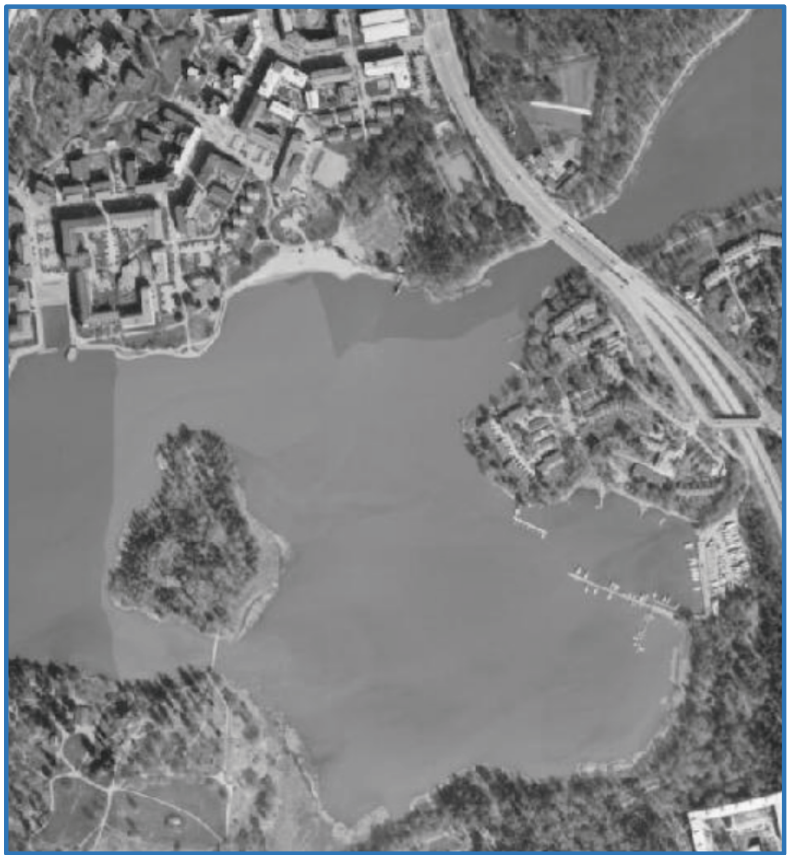
Yliskylänlahden rannat ovat itärannalla sijaitsevaa venesatamaa ja asutusta lukuun ottamatta melko luonnontilaisia. Tutkimusalueen pohjoisosan rannat Herttoniemen puolella ovat lähes täysin rakennettua ympäristöä uimarannan ja sillan välistä lyhyttä aluetta lukuun ottamatta. Ortoilmakuvia vuosilta 1932 ja 2019 vertaamalla voidaan havaita rantaviivassa tapahtuneet muutokset.



Kuva 1.

Ortoilmakuva tutkimusalueelta vuodelta 1932. Herttoniemenranta kuvan yläosassa on vielä melko luonnontilainen.

Lähde: https://kartta.hel.fi.



Kuva 2.

Ortoilmakuva tutkimusalueelta vuodelta 2019. Erityisesti Herttoniemenranta ja Yliskylänlahden perukan satama-alue on muuttunut rantaviivaltaan.

Lähde: https://kartta.hel.fi.

6. ALUEEN HISTORIAA

Tutkimusalueen ympäristössä on ollut ihmisen toimintaa esihistorialliselta ajalta lähtien. Arkeologisena todisteena alueen asutuksesta on esimerkiksi Herttoniemessä sijaitseva pronssikautinen hautaröykkiö ja lähisaarten muinaishaudat.

Turholmassa eli nykyisessä Tullisaaressa on ollut mahdollisesti yksinäistalo jo keskiajalla. Rälssitila alueella on ollut viimeistään vuonna 1556. Muinaisjäännösrekisteriin kohde on merkitty nimellä Degerö Turholma (Laajasalo) 1000001683. Turholman kartanomiljööstä on säilynyt kaksi kolmesta kauppaneuvos Borgströmin rakennuttamasta uusrenesanssihuvilasta 1870-luvulta. Ympäristössä on laaja puisto, joka on nykyään suosittua virkistysaluetta. Toinen huviloista on ollut pitkään laulaja Aino Acktén kesähuvilana.[1] Tullisaari ja Killingholma kuuluvat RKY-alueeseen (valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt) Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus.

Hertonäs Gård sijaitsee tutkimusalueen koillispuolella. Hertonäs kylännimenä esiintyy varmuudella historiallisissa lähteissä ensimmäisen kerran vuonna 1509. Ensimmäinen Herttoniemen aluetta tarkasti kuvaava kartta on valmistettu 1730- ja 1750-luvuilla.[2]

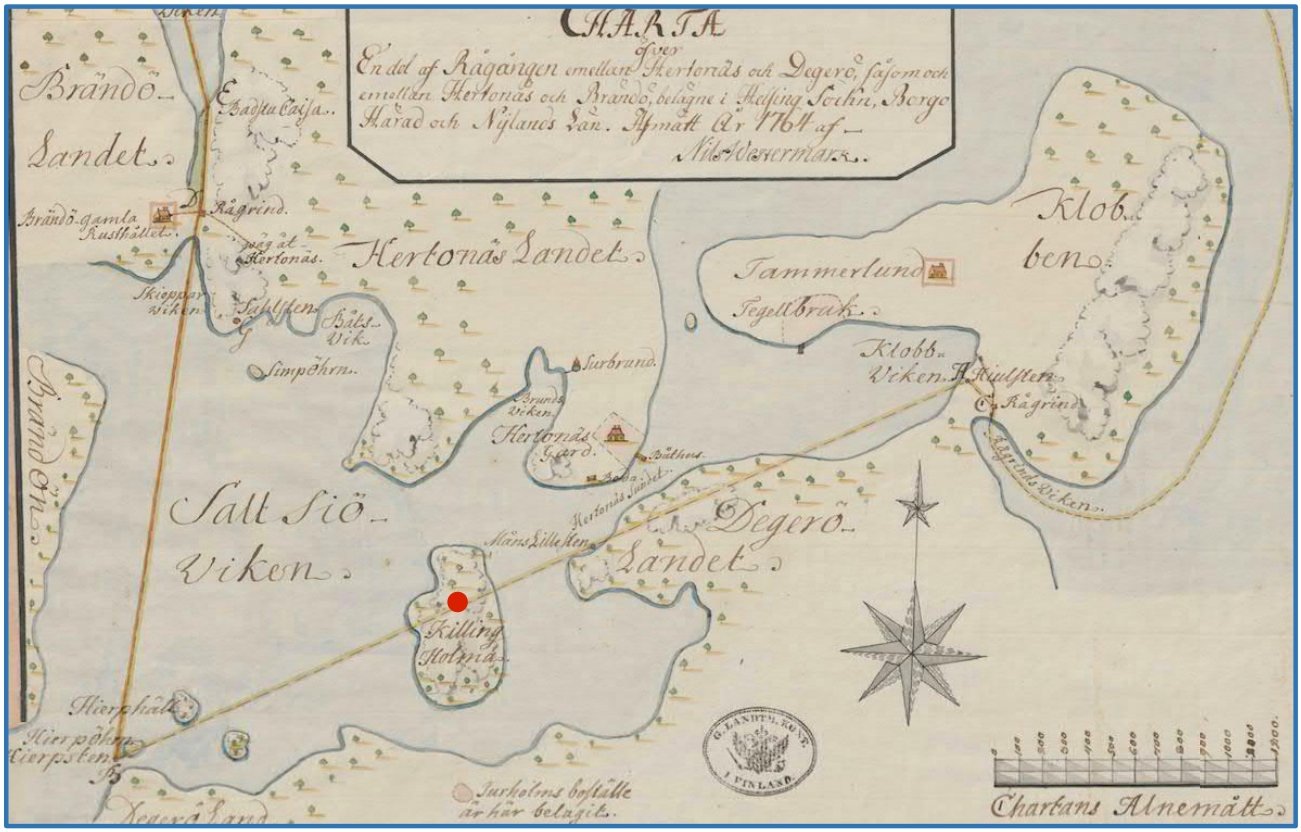
Killingholman saari on ollut jakautuneena kahtia Herttoniemen ja Tuurholman omistukseen. Saaressa on sijainnut kaksi huvilaa. Pohjoisempana Herttoniemen maalla sijainnut Hougbergin huvila rakennettiin vuonna 1879. Huvila on purettu 1960-luvulla. Huvilan rantamökki sijaitsi saaren länsirannalla ja sen kivijalan jäänteet ovat edelleen jäljellä rannassa. Huvilapalstalla mainitaan olleen myös höyrylaivalaituri ja uimahuoneellinen uimalaituri. Eteläinen Tuurholman maalla sijainnut Emmy Achtén huvila rakennettiin vuonna 1906 ja purettiin 1960-luvun alkupuoliskolla.[3]

Vuonna 2016 julkaistu Jan Strangin *Saaristounelmia Helsingissä* sisältää kappaleen Killingholman huviloiden historiasta. Kirjassa on yksityishenkilöiden luovuttamia valokuvia mm. huviloiden laitureista sekä kartta huviloiden ja laitureiden sijainnista.

6.1. TUTKIMUSALUE KARTTA- JA KUVALÄHTEISSÄ

Tutkimusalue jakautuu Herttoniemen (Hertonäs), Turholman (Turholm) ja Laajasalon (Degerö) sekä Laajasalon Yliskylän (Uppby) kylien alueelle. Rajankäyntikartoista saa kokonaiskuvan alueesta, mutta isojakokartat ja tiluskartat katkeavat rajojen kohdilta. Karttoihin on merkitty Killingholma punaisella pisteellä karttojen tulkinnan helpottamiseksi. Kartoista voidaan havaita esimerkiksi rantaviivan muutoksia ja asutuksen ja laitureiden sijainteja eri aikoina.

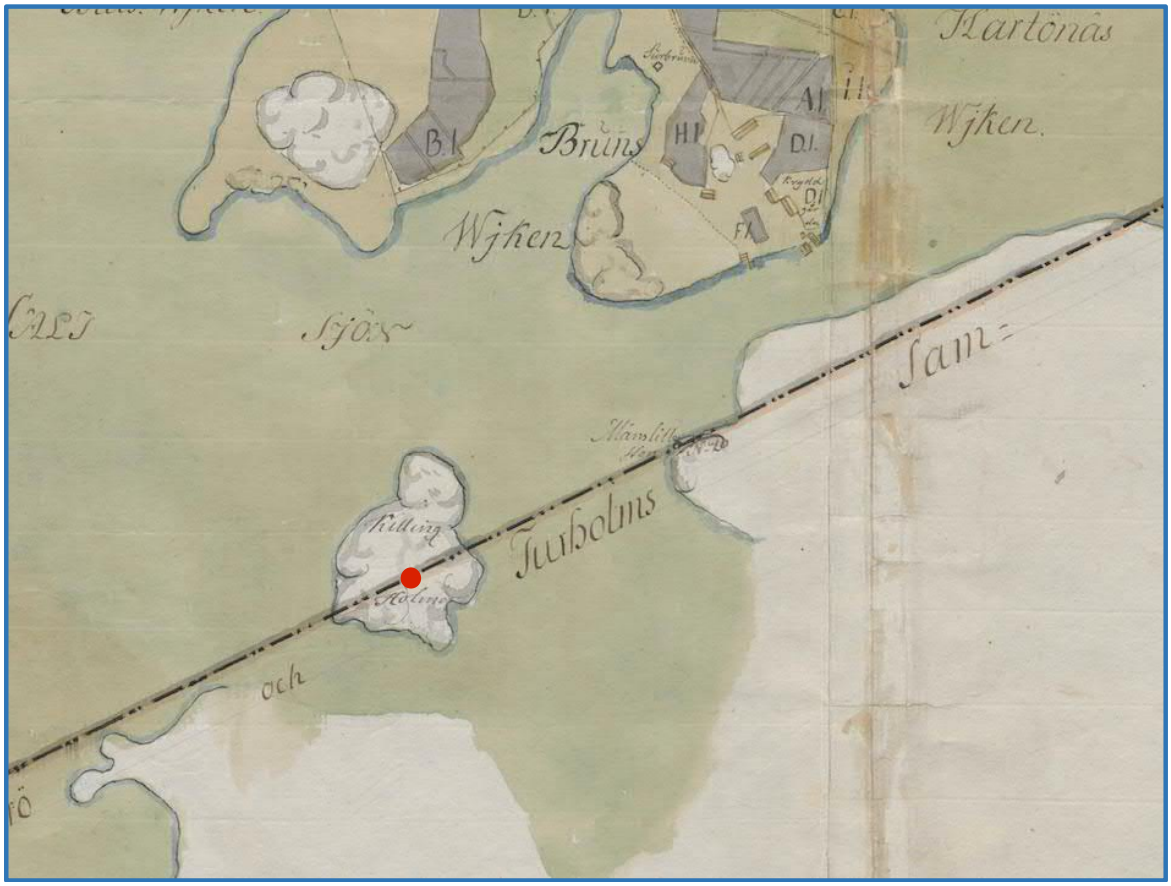
[1] https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000001683 ja www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1573.
[2] https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000001684.
[3] Strang 2016, 247-251.



Kartta 3. Ote Herttoniemen ja Turholman rajankäyntikartasta vuodelta 1764. Raja kulkee Killingholman saaren läpi. Lähde Kansallisarkiston digitaaliarkisto http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13563022.



Kartta 4. Ote Herttoniemen isojakokartasta vuodelta 1795-1886. Lähde Kansallisarkiston digitaaliarkisto. http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13563065.



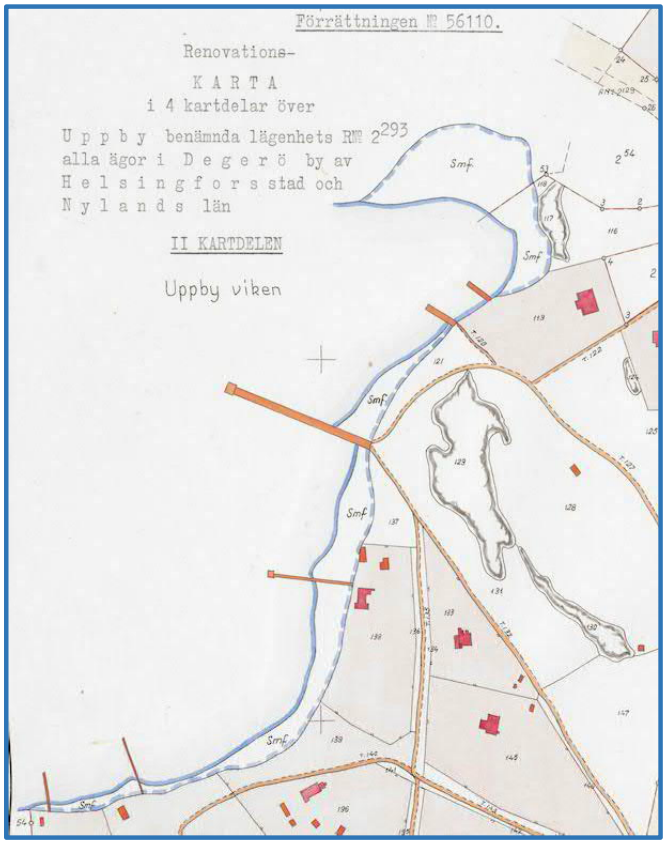
Kartta 5. Ote Herttoniemen tiluskartasta vuodelta 1779. Lähde Kansallisarkiston digitaaliarkisto http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13563024.



Kartta 6. Ote Degerön isojakokartasta vuodelta 1778-1794. Lähde Kansallisarkiston digitaaliarkisto http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13116537.



Kartta 7. Ote Turholman tiluskartasta vuodelta 1795. Yliskylän rannalle on merkitty laituri ja mahdollisesti vedenpäällä oleva venevaja. Lähde Kansallisarkiston digitaaliarkisto http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13742893.

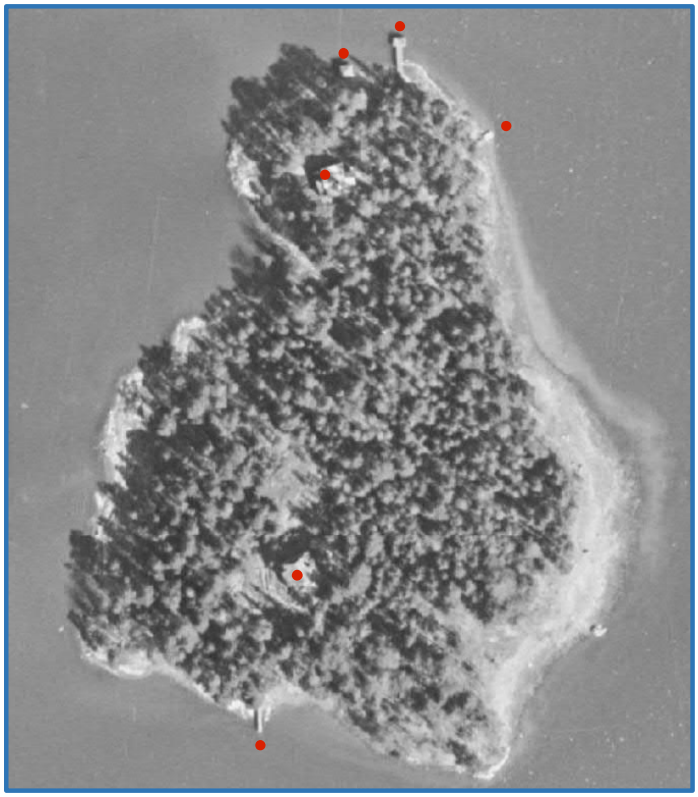


Kartta 8.

Uppbyn vuoden 1956 lohkomiskartassa Yliskylänlahden rannoilla on useita laitureita. Yksi näistä ulottuu pitkälle rannasta ja on mahdollisesti höyrylaivalaituri.

Lähde Kansallisarkiston digitaaliarkisto http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=46183390.

Helsingin ilmakuvista voidaan havaita, että Killingholman pohjoispään uimahuone ja laituri on purettu vuosien 1956 ja 1964 välisenä aikana. Myös saaren länsipuolella havaitun laiturinperustusten jäänteet näkyvät ilmakuvissa 1930-luvulta alkaen, mutta kuvista ei varjojen vuoksi pystytä päättelemään milloin laituri on purettu.



Kuva 3.

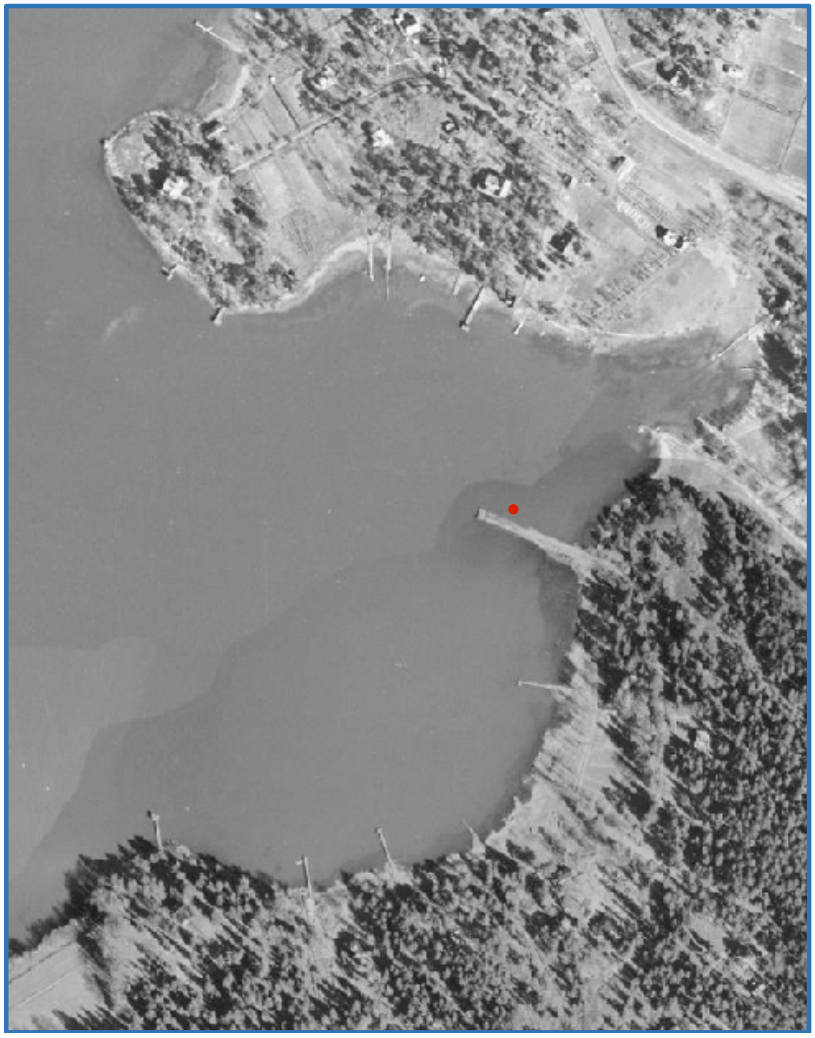
Ortoilmakuva Killingholman alueesta vuodelta 1943.

Saaren pohjoispäässä näkyy laituri, jonka vasemmalla puolella näkyy uimahuoneen katto. Suurehko laituri on todennäköisesti saaren höyrylaivalaituri. Tästä laiturista itään näkyy pienempi venelaituri.

Kuvassa näkyvät myös molemmat huvilat ja myös eteläisen huvilan laituri saaren eteläpäässä.

Lähde: https://kartta.hel.fi.

Yliskylänlahden rannoilla on runsaasti erikokoisia laitureita. Yksi niistä on erityisen massiivinen ja jatkuu pitkälle matalaan lahteen. Todennäköisesti kyseessä on höyrylaivalaituri. Strang kirjoittaa alueen historiateoksessa, että höyrylaivaliikenne on kulkenut Turholman ja Killingholman välisestä salmesta, joten oletettavasti pysäkki on ollut Yliskylänlahden laiturilla. Laituri näkyy erityisen hyvin vuoden 1932 ja 1943 ilmakuvissa. Nuoremmissa kuvissa laiturin kunto selvästi taantuu ja vuoden 1956 kuvassa laituri on jo selvästi rikkoutunut. Vuoden 1976 kuvassa laituri on kunnostettu ja sen jatkoksi on tehty moderni satamalaituri.



Kuva 4.

Ortoilmakuva Yliskylänlahden perukasta. Kuva on vuodelta 1943.

Alueella on paljon laitureita ja niistä on pitänyt rakentaa pitkiä matalan veden vuoksi. Erityisesti oletettu höyrylaivalaituri ulottuu pitkälle rannasta (merkitty punaisella).

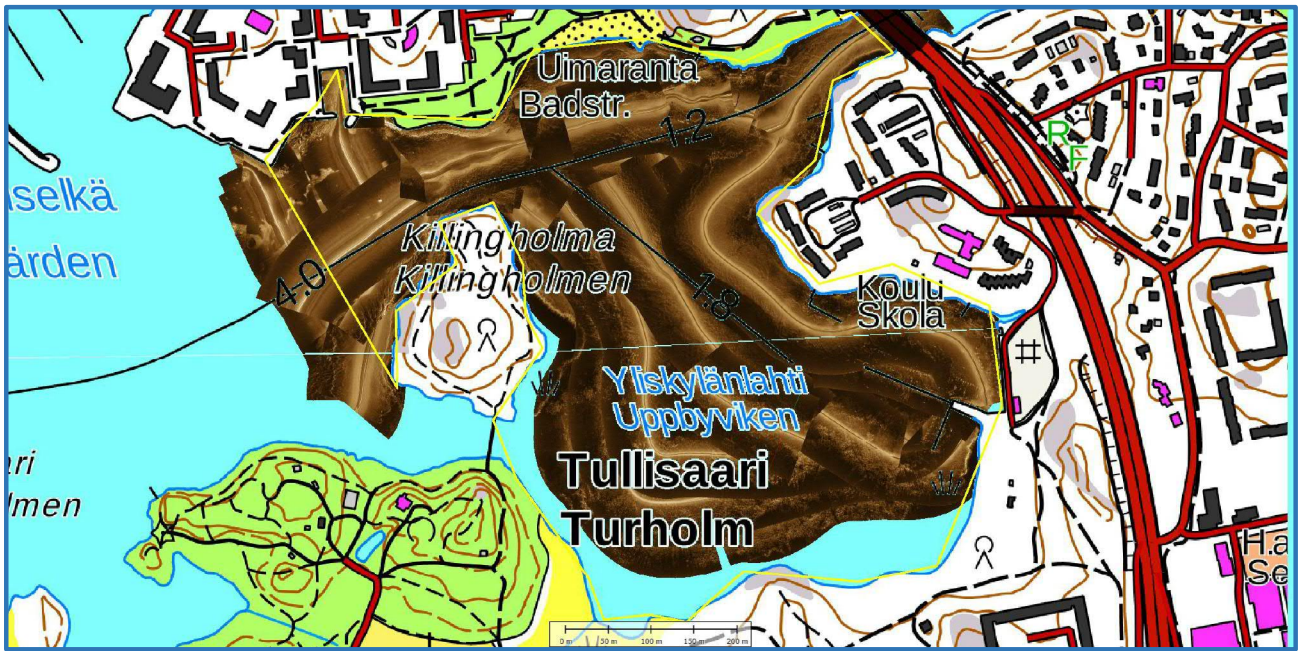
Lähde: https://kartta.hel.fi.

7. KENTTÄTYÖT

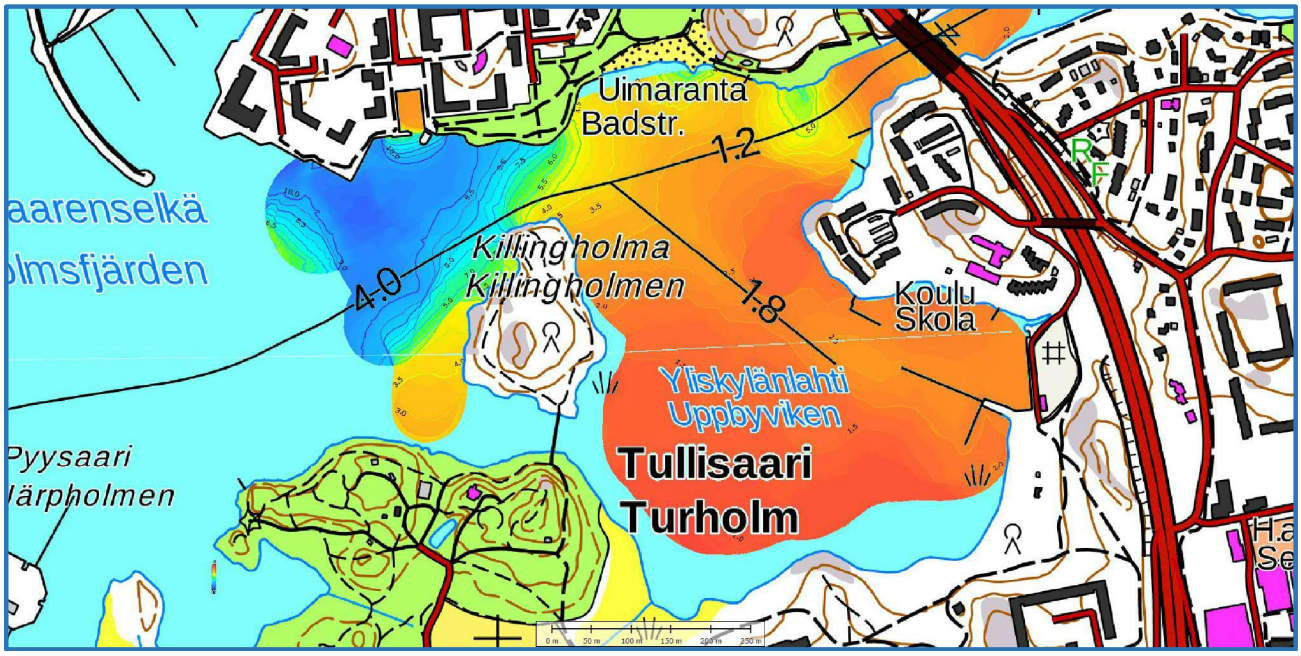
Kenttätyöt suoritettiin 1.6.–2.6.2020. Työt aloitettiin viistokaikuluotaamalla tutkimusalue niiltä osin kuin veden syvyys sen salli. Yliskylänlahden ruovikoituneet ja matalat rannat jäivät luotauksen ulottumattomiin. Ranta-alueita tarkastettiin jalan sekä ilmasta kuvaamalla. Viistokaikuluotaamalla havaitut kohteet tarkastettiin ROV-robotilla.

7.1. VIISTOKAIKULUOTAUS

Tutkimuksessa käytettiin DeepVision DE3468D-viistokaikuluotainta. Alueella luodattiin 32 kpl 50 + 50 metrin kaistoja. Luotaukset tehtiin 680 kHz taajuudella. Aineisto tulkittiin kenttätyön yhteydessä DeepView –ohjelmistolla. Luotauksissa havaittiin pohjassa muutamia kiinnostavia anomalioita. Lisäksi havaittiin Herttoniemen editse kulkevan väylän ja todennäköisesti rannan rakentamiseen liittyviä ruoppausjälkiä pohjassa.



Kartta 9. Viistokaikuluotauksen kattavuus tutkimusalueella. Karttapohja: MML peruskartta.



Kartta 10. Syvyyskartta tutkimusalueelta. Karttapohja: MML peruskartta.

7.2. KOHTEIDEN TARKASTUKSET

Kulttuuriperintöön viittaavat kohteet tarkastettiin visuaalisesti. Tarkastettuja kohteita määriteltiin aineistosta kuusi kappaletta. Yksi tarkastettu kohde oli ruoppaustoiminnan seurauksena pohjaan jäänyt harjanne ja yksi liittyi Herttoniemen uimarannan itäpuolelta rannasta veteen kulkevaan suureen puiseen putkeen.

Neljä kohteista oli arkeologisesti kiinnostavia. Killingholman pohjoispäässä sijaitsee hyväkuntoinen hirsiarkku ja sen läheisyydessä toinen veteen saakka ulottuva laiturin perustus. Yliskylänlahdella havaittiin mahdollinen veneen hylky ja suurehko puutavaraa sisältävä alue pohjassa. Näkyvyys vedessä oli huono, joten kohteista oli erittäin vaikea saada kattavaa tulkintaa.

Maalla tarkastettiin jalkaisin erityisesti Killingholman alueen rantoja. Pohjoisrantaan ajautunut veistetty hirsi mitattiin ja kuvattiin. Rannoilla havaittiin kolmen eri laiturin perustuksia sekä seitsemän rautaista kiinnitysrengasta. Silokallioista kuvattiin kaksi kiinnostavaa kalliohakkausta.

7.3. ILMAKUVAUS

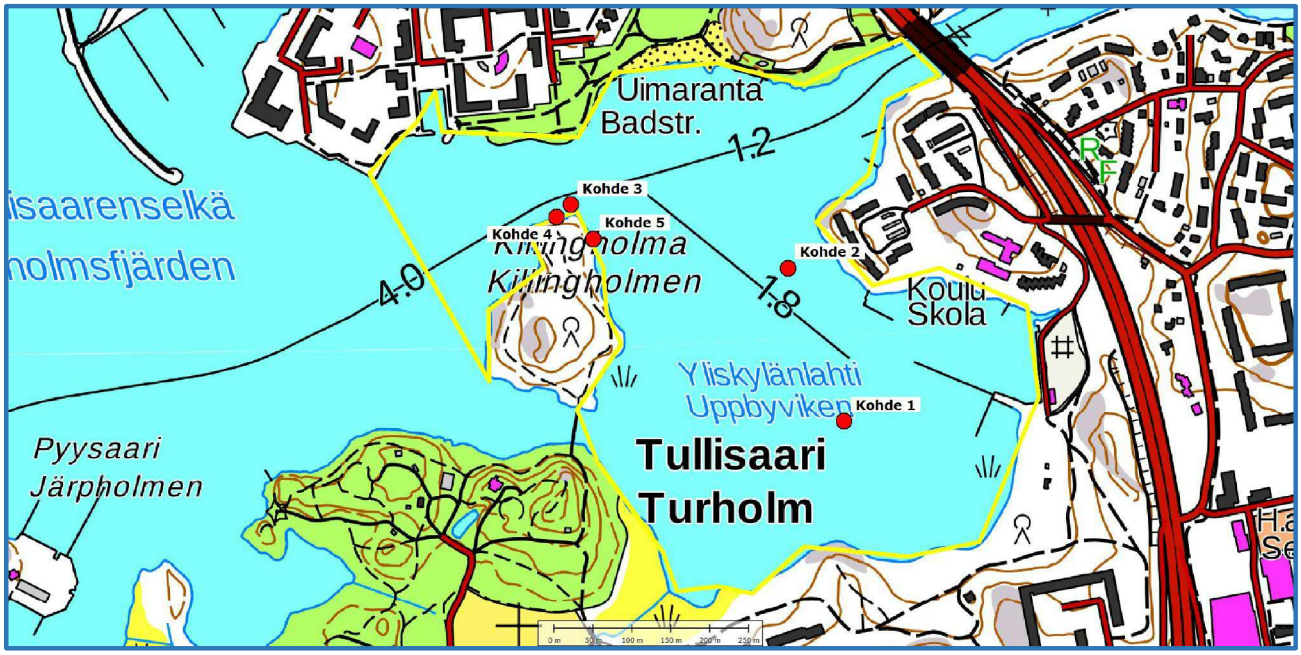
Ruovikoituneen Yliskylänlahden rantoja kuvattiin ilmasta rantojen ja matalikoiden inventoimiseksi. Ilmakuvista ei havaittu mitään arkeologisiin kohteisiin viittaavaa. Veden sedimenttipitoisuuden vuoksi myöskään vedenalaisia kohteita ei ilmakuvista voitu havaita.



Kuva 5. Kuvassa näkyy Killingholman itäpuolella sijainneen laiturin perustuksia.

8. KOHTEET

Karttoihin on merkitty kohteiden sijainnit tutkimusalueella. Tarkemmat sijainnit on määritelty kohteiden kuvauksissa.



Kartta 11. Kohteiden 1-5 sijainti. Karttapohja: MML peruskartta.



Kartta 12. Kohteiden 6-8 ja näiden alakohteiden sijainti. Karttapohja: MML peruskartta.

KOHDE 1. MAHDOLLINEN HYLKY

Kohteen ID: 2385	
Nimi: Yliskylänlahti	Kunta: Helsinki
Laji: Mahdollinen muinaisjäännös	Vedenalainen: Kyllä
Tyyppi: Alusten hylyt	Tyypin tarkenne: Hylyt (puu)
Lukumäärä: 1	
Ajoitus: Ajoittamaton	Ajoitustarkenne: ?
Koordinaatit: 60°10.907' N, 25°02.537' E, TM35 6673262 N, 391416 E	
Syvyys max: 1,6 metriä	Syvyys min: 1,3 metriä
Koordinaattiselite: GPS mittaus kohteen keskipisteestä	
TM35 karttalehti: L4133D3	

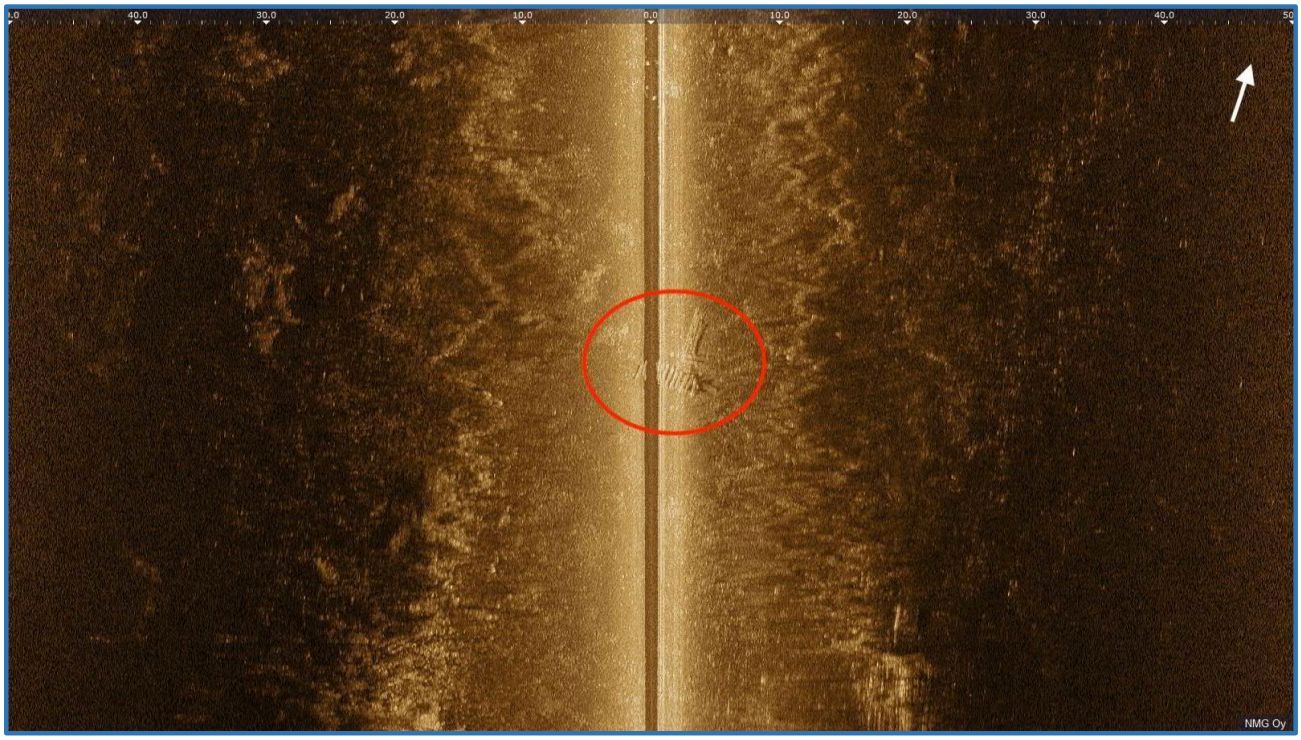
Kuvaus:

Muinaisjäännösrekisterissä on merkittynä mahdollinen hylkykohde, joka on paikannettu Suomen merimuseoyhdistyksen vanhojen papereiden joukossa olevasta kartasta. Karttaan on Yliskylänlahdelle rastilla merkitty "vrakets plats". Kartan tekoajasta tai syystä ei ole tietoa. Museoviraston meriarkeologian yksikön työmestari Pekka Paanasalo yritti paikantaa hylkyä viistokaikuluotaimen avulla marraskuussa 2006. Ajoja tehtiin rannan suuntaisesti jään reunaa pitkin noin 1,5 metrin vesisyvyydellä (ranta oli jäässä). Vesikasvillisuus haittasi luotausta. (Lähde: Museoviraston muinaisjäännösrekisteri https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2385).

Rekisterissä kohde on merkitty aivan rantaviivaan Yliskylänlahden perukassa, mutta paikkatieto on ilmeisesti viitteellinen. Rannan läheisyydessä ei tehty havaintoja hylystä, mutta on otettava huomioon, että havainnointi oli haasteellista tiheässä ruovikossa ja pohjakasvillisuudessa lähellä rantaa. Alueen ilmakuvassa 1930-luvulla meriveden korkeus on erittäin alhaalla ja rannat ovat pitkälle paljastuneina. Kuvassa ei havaittu näkyvissä ainakaan mitään massiivisempaa hylkyä rantaviivan tuntumassa.

Lähimmillään 150 metrin päässä rannasta havaittiin pohjassa noin 6 x 7 metrin kokoinen puinen jäänne. Tutkimuksessa jäi epäselväksi, että onko kohde hylky vai esimerkiksi jostain ajelehtinut ja uponnut laituri. Viistokaikukuvan perusteella näyttää siltä, että kyseessä olisi ennemmin laituri kuin hylky. Toisaalta kyseessä voi olla rikkoutunut hylky, joka on suurimmalta osin uponnut sedimenttiin. Kuvassa näkyy puutavaraa järjestelmällisessä muodostelmassa kahteen eri suuntaan.

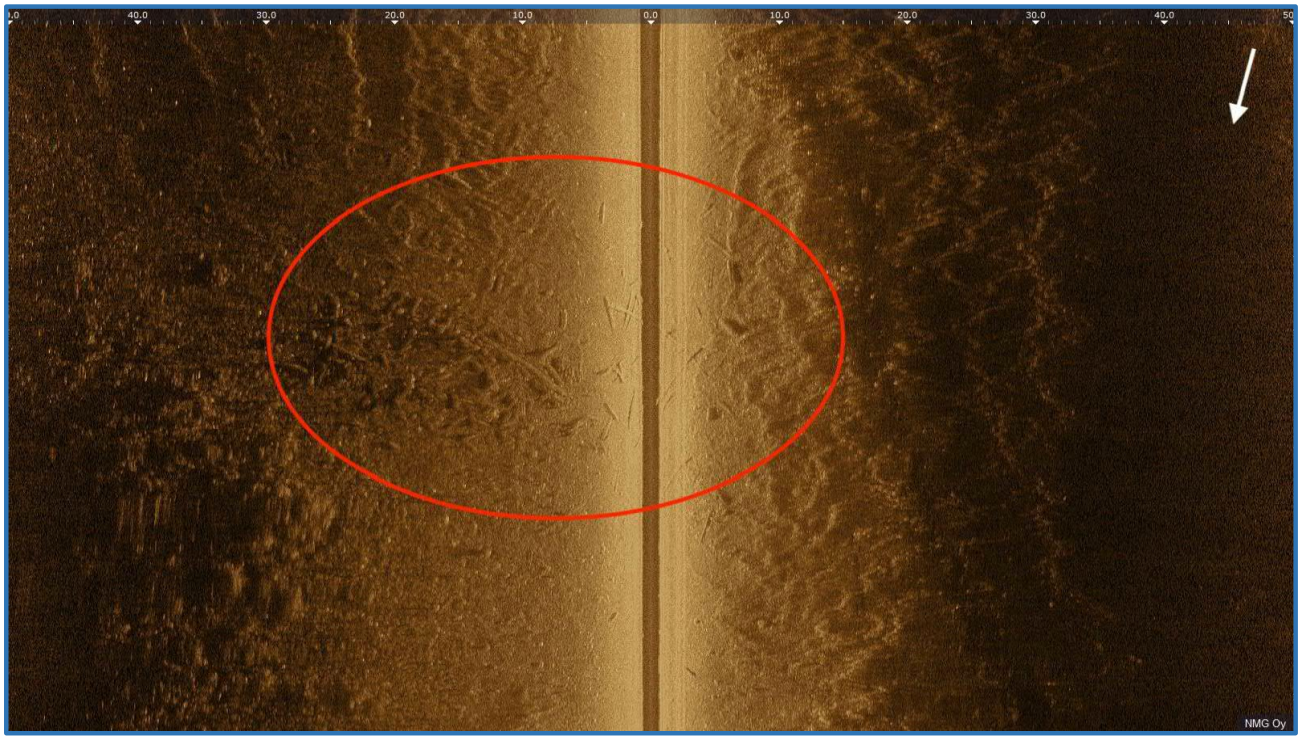
Objekti sijaitsee erittäin pöllyävällä mutapohjalla 1,6 metrin syvyydessä. Kohteeseen ei saatu kunnollista visuaalista kontaktia erittäin huonon näkyvyyden vuoksi. Kohteesta otettiin sen vuoksi runsaasti viistokaikuluotauskuvia. Kuvien perusteella on todennäköisempää, että kyseessä on laituri kuin hylky, mutta täysin varmaa tulkintaa ei tässä tutkimuksessa voida antaa.



Kuva 6. Viistokaikuluotauskuva kohteesta 1. Kuvassa näkyy puutavaraa säännöllisessä muodostelmassa kahteen eri suuntaan. Rakenne muistuttaa enemmän laiturin kannen osaa kuin hylkyä.

KOHDE 2. MAHDOLLINEN HYLKY

Kohteen ID: Uusi kohde	
Nimi: Yliskylänlahti 2 (ehdotus)	Kunta: Helsinki
Laji: Mahdollinen muinaisjäännös (ehdotus)	Vedenalainen: Kyllä
Tyyppi: Alusten hylyt	Tyypin tarkenne: Hylyt (puu)
Lukumäärä: 1	
Ajoitus: Historiallinen	Ajoitustarkenne: ?
Koordinaatit: WGS84 60°11.011' N, 25°02.463' E, TM35 6673461 N 391351 E	
Syvyys max: 1,8 metriä	Syvyys min: 1,4 metriä
Koordinaattiselite: GPS mittaus kohteen keskipisteestä	
TM35 karttalehti: L4133D3	
Kuvaus: Pohjassa on puutavaraa noin 30 x 20 metrin alueella. Alue sijaitsee Yliskylänlahden suulla itäisen rannan edustalla alle kahden metrin syvyisessä vedessä. Viistokaikuluotauskuvasta voidaan tulkita, että intensiivisin puutavaran keskittymä on kooltaan noin 18,4 x 7,6 metriä. Koko ja alueen muoto voisivat viitata hylkyyn, mitä pidetään tässä vaiheessa todennäköisimpänä vaihtoehtona. Huonon näkyvyyden vuoksi kohdetta ei pystytty visuaalisesti todentamaan. Kuvauksissa kuitenkin nähtiin työstettyjä puuosia, jotka voisivat olla laivan osia. Erityisesti pääkeskittymän itäpuolelle on levinnyt irtonaista puutavaraa. Yksittäiset puut ovat pisimmillään noin 9 metriä. Jäät ja potkurivirrat ovat todennäköisesti liikuttaneet ja hajottaneet puuainesta. Kohdetta 1 epäillään Museoviraston rekisterin kohteeksi 2385 sijaintinsa puolesta, mutta on mahdollista, että kyseessä on myös tämä alue. Rekisterin paikkatieto mahdolliselle hylylle on epätarkka.	

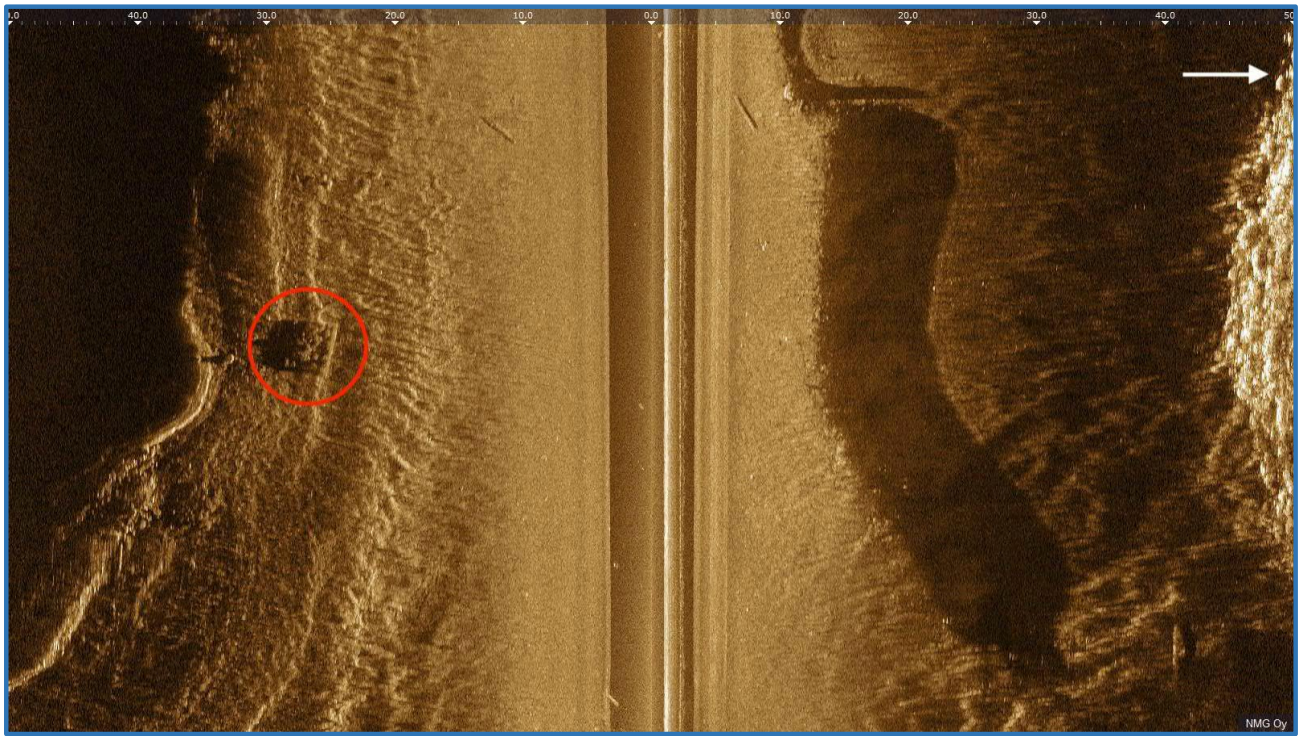


Kuva 7. Viistokaikuluotauskuva kohteesta 2. Puutavaraa noin 20 x 30 metrin alueella pohjassa.

KOHDE 3. HIRSIARKKU

Kohteen ID: Uusi kohde	
Nimi: Killingholma 1 (ehdotus)	Kunta: Helsinki
Laji: Muu kohde (ehdotus)	Vedenalainen: Kyllä
Tyyppi: Satamat ja lastauspaikat	Tyypin tarkenne: Laiturit
Lukumäärä: 1	
Ajoitus: Historiallinen	Ajoitustarkenne: Kuvissa vielä 1960-luvulla
Koordinaatit: WGS84 60°11.049' N, 25°02.153' E, TM35 6673540 N, 391066 E	
Syvyys max: 3,0 metriä	Syvyys min: 0,5 metriä
Koordinaattiselite: GPS mittaus kohteen keskipisteestä	
TM35 karttalehti: L4133D3	
Kuvaus: Killingholman oletetun höyrylaivalaiturin hirsiarkkuperustus. Arkku on kulmistaan ehjä ja kivet ovat pysyneet sen sisällä. Arkku on kooltaan noin 3 x 4 metriä. Viistokaikukuvassa näkyy arkusta luoteeseen kaksi irtopuuta pohjassa. Ne liittyvät mahdollisesti tähän laiturirakenteeseen tai laiturin länsipuolella sijainneeseen uimahuoneeseen. Rantakalliossa näkyy laiturin perustusten rautaisia kiinnityspisteitä koordinaateissa WGS84 60°11.041' N, 25°02.153' E. Ilmakuvista voidaan havaita, että Killingholman pohjoispään uimahuone ja laituri on purettu vuosien 1956 ja 1964 välisenä aikana. Rantavedessä havaittiin irrallinen veistetty hirsi. Hirsi otettiin lähemmäs rantaa ja dokumentoitiin. Se on 3,2 metriä pitkä, 21 cm leveä ja 12 cm paksu. Toisessa päässä on krustittunut rautatapin paikka. Krustin halkaisija on noin 8 cm. Hirsi on katkennut epäsäännöllisesti repeytymällä rautatapin vierestä, mikä viittaa kovalla voimalla tehtyyn purkutoimenpiteeseen.	

Mahdollisesti hirsi on tästä laiturirakenteesta tai vieressä sijainneesta uimahuoneesta. Puutavara ei vaikuta erityisen vanhalta. Arvio on, että sillä on ikää joitain vuosikymmeniä. Hirsi jätettiin lähelle rantaa ja se upposi pohjaan veden alle.



Kuva 8. Viistokaikuluotauskuva kohteesta 3. Kuvan perusteella hirsiarkun kulmat ovat ehjät ja sisällä olevat kivet ovat pysyneet paikoillaan.



Kuva 9. Rantavedessä havaittiin irtonainen hirsi, joka liittyy mahdollisesti laituriin tai sen länsipuolella sijainneeseen uimahuoneeseen.

KOHDE 4. LAITURIN KIVIPERUSTUS

Kohteen ID: Uusi kohde	
Nimi: Killingholma 2 (ehdotus)	Kunta: Helsinki
Laji: Muu kohde (ehdotus)	Vedenalainen: Ei
Tyyppi: Satamat ja lastauspaikat	Tyypin tarkenne: Laiturit
Lukumäärä: 1	
Ajoitus: Historiallinen	Ajoitustarkenne: Kuvissa vielä 1960-luvulla
Koordinaatit: WGS84 60°11.046' N, 25°02.133' E, TM35 6673523 N, 391048 E	
Syvyys max: 1,7 metriä	Syvyys min: 0 metriä
Koordinaattiselite: GPS mittaus kohteen keskipisteestä	
TM35 karttalehti: L4133D3	

Kuvaus:

Kiviperustus sijaitsee Killingholman pohjoisrannalla kohteeksi 3 merkityn hirsiarkun länsipuolella. Rannassa on havaittavissa laiturille johtaneiden portaiden betonijäänteitä ja luonnonkiviperustaa. Rannalla veteen johtaa kivijono, joka päättyy veden alla noin 1,7 metrin syvyyteen. Kivet ovat levinneet ympäristöön alkuperäisestä sijainnistaan. Veden alla ei havaittu merkkejä puisista rakenteista. Todennäköisesti ne on purkamisen yhteydessä poistettu tarkasti.

Kyseessä on Hougbergin huvilaan kuuluneen uimahuoneellisen laiturin jäänteet. Ilmakuvista voidaan havaita, että uimahuone ja laituri on purettu vuosien 1956 ja 1964 välisenä aikana.



Kuva 10. Uimahuoneelle johtaneiden betoniportaiden jäänteet rantapenkereessä.



Kuva 11. Laiturin ja uimahuoneen kiviperustus jatkuu veden alle 1,7 metrin syvyyteen. Kiviä on levinnyt ympäristöön alkuperäisestä sijainnistaan.

KOHDE 5. LAITURIN KIVIPERUSTUS

Kohteen ID: Uusi kohde	
Nimi: Killingholma 3 (ehdotus)	Kunta: Helsinki
Laji: Muu kohde(ehdotus)	Vedenalainen: Ei
Tyyppi: Satamat ja lastauspaikat	Tyypin tarkenne: Laiturit
Lukumäärä: 1	
Ajoitus: Historiallinen	Ajoitustarkenne: Kuvissa ainakin 1940-luvulla
Koordinaatit: WGS84 60°11.028' N, 25°02.188' E, TM35 6673495 N, 391095 E	
Koordinaattiselite: GPS mittaus kohteen keskipisteestä	
TM35 karttalehti: L4133D3	

Kuvaus:

Killingholman kärjen itäpuolella havaittiin laiturin perustuksen jäänteet rannalla. Jäljellä on muutamia muotoiltuja harkkokiviä reunustamassa luonnonkivillä täytettyä rakennetta. Kivirakenne jatkuu veden alle. Alueella ei havaittu puisia rakenteita. Todennäköisesti laiturin kansi on perustettu suoraan kivisen perustuksen päälle ilman hirsiarkkua tai puuosat on purettu kokonaan pois.

Kyseessä on ollut pienehkö, mutta harkkokivistä päätellen kestäväksi rakennettu laituri. Kiviperustus on rannalla noin metrin levyinen ja näkyvältä osin kolme metriä pitkä. Veden alla kivet ovat levinneet laajemmalle alkuperäisestä sijainnistaan.

Laituri näkyy hyvin vuoden 1943 ilmakuvassa. Se liittyy todennäköisesti Hougbergin huvilaan.



Kuva 12. Laiturista on jäljellä harkkokivistä ja luonnonkivistä muodostuva perustus, joka jatkuu veden alle.

KOHDE 6. KILLINGHOLMAN KIINNITYSRENKAAT

Kohteen ID: Uusi kohde	
Nimi: Killingholma 4 (ehdotus)	Kunta: Helsinki
Laji: Kiinteä muinaisjäännös (ehdotus)	Vedenalainen: Ei
Tyyppi: Satamat ja lastauspaikat	Tyypin tarkenne: Kiinnitysrenkaat
Lukumäärä: 7	
Ajoitus: Historiallinen	Ajoitustarkenne: ?
Koordinaatit: Koordinaatit on eritelty alla	
Koordinaattiselite: GPS mittaus kohteen keskipisteestä	
TM35 karttalehti: L4133D3	

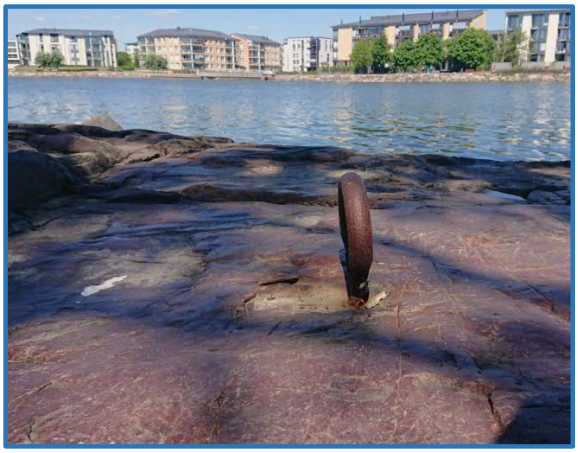
Kuvaus:

Killingholman pohjois- ja länsiosassa dokumentoitiin seitsemän rautaista kiinnitysrengasta. Kaikki renkaat ovat samantyyppisiä varren jatkona olevia kiinteitä renkaita. Renkaiden halkaisija on 16-18 cm. Renkaat vaikuttavat samanikäisiltä.

Renkaiden koordinaatit WGS84 ja kuvaukset:
1. 60°11.035' N, 25°02.116' E. Renkaan halkaisija on 16 cm. Varsi ohueksi ruostunut.
2. 60°11.033' N, 25°02.100' E. Renkaan halkaisija on 16 cm.
3. 60°11.025' N, 25°02.092' E. Renkaan halkaisija on suurimmillaan 18 cm. Soikeaksi vääntynyt.
4. 60°10.991' N, 25°02.074' E. Rengas katkennut irti ja tappi jäljellä kalliossa. Pituus 19 ja paksuus 3,2 cm.
5. 60°10.977' N, 25°02.050' E. Renkaan halkaisija on 17 cm.
6. 60°10.972' N, 25°02.049' E. Renkaan halkaisija on 16 cm. Rengas on vääntynyt.
7. 60°10.944' N, 25°02.044' E. Renkaan halkaisija on 16 cm. Rengas on vääntynyt ja ruosteinen.



Kuva 13. Rengas 1.



Kuva 14. Rengas 1 ja maisema kohti Herttoniemeä.



Kuva 15. Rengas 2.



Kuva 16. Rengas 3.



Kuva 17. Rengas 4.



Kuva 18. Rengas 5.



Kuva 19. Rengas 6.



Kuva 20. Rengas 7.

KOHDE 7. KALLIOHAKKAUS 4/H

Kohteen ID: Uusi kohde	
Nimi: Killingholma 5 (ehdotus)	Kunta: Helsinki
Laji: Mahdollinen muinaisjäännös (ehdotus)	Vedenalainen: Ei
Tyyppi: Satamat ja lastauspaikat	Tyypin tarkenne: Kalliohakkaus
Lukumäärä: 1	
Ajoitus: Historiallinen	Ajoitustarkenne: ?
Koordinaatit: WGS84 60°11.021' N, 25°02.097' E, TM35 6673490 N, 391013 E	
Koordinaattiselite: GPS mittaus kohteen keskipisteestä	
TM35 karttalehti: L4133D3	
Kuvaus: Killingholman länsirannalla havaittiin numeroa 4 tai keskeneräistä H-kirjainta muistuttava kalliopiirros, jonka molemmin puolin sen yläosassa on pisteet. Piirros sijaitsee silokalliossa melko jyrkässä kohdassa. Hakkauksen korkeus on 12 cm ja leveys 9 cm. Piirroksen edustalla on kalliossa rautaisia kiinnitysrenkaita. On mahdollista, että hakkaus on suhteellisen nuori. Työstöjäljet kalliossa ovat teräviä. Alue on suosittu ulkoilualue ja kallioissa on myös moderneja tekstejä.	



Kuva 21.

Kalliopiirros Killingholman länsirannalla. Pääkuvion korkeus on 12 senttiä ja leveys yhdeksän senttiä.

Piirros on terävä reunainen, mikä voi viitata sen nuoren ikään.

KOHDE 8. KALLIOHAKKAUS PER WECKMAN

Kohteen ID: Uusi kohde	
Nimi: Killingholma 6 (ehdotus)	Kunta: Helsinki
Laji: Mahdollinen muinaisjäännös (ehdotus)	Vedenalainen: Ei
Tyyppi: Satamat ja lastauspaikat	Tyypin tarkenne: Kalliohakkaus
Lukumäärä: 1	
Ajoitus: Historiallinen	Ajoitustarkenne: ?
Koordinaatit: WGS84 60°10.964' N, 25°02.053' E, TM35 6673385 N, 390969 E	
Koordinaattiselite: GPS mittaus kohteen keskipisteestä	
TM35 karttalehti: L4133D3	
Kuvaus: Killingholman länsirannalla havaittiin silokalliossa siististi kirjoitettu nimi PER WECKMAN. Kalliohakkauksen tekemiseen on käytetty kohtuullisen paljon aikaa. Tekstin leveys on 50 cm ja korkeus 5 cm. Piirroksen edustalla on kalliossa rautaisia kiinnitysrenkaita. On mahdollista, että hakkaus on suhteellisen nuori. Työstöjäljet kalliossa ovat teräviä. Alue on suosittu ulkoilualue ja kallioissa on myös moderneja tekstejä. Yksi merellinen yhteys nimeen Per Weckman löytyy Kotkan luotsipiirin vuosikertomuksesta vuodelta 1966, missä mainitaan Emäsalon kutterinhoitaja Per-Erik Weckman. Nimen muoto on tosin erilainen.	



Kuva 22. Kallioon on kaiverrettu nimi PER WECKMAN.

9. TULOSTEN TULKINTA

Tutkimuksessa havaittiin Killingholman huvilakulttuuriin liittyviä laitureiden perustuksia. Ne kaikki poistuvat käytöstä viimeistään 1960-luvulla, jolloin huvilatkin purettiin saaresta. Killingholma kuuluu RKY-alueeseen Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus.

Killingholman kallioisella länsirannalla ja osin pohjoisosassa havaittiin seitsemän rautaista kiinnitysrengasta kalliossa. Alue on hyvä rantautumispaikka suuremmallekin alukselle, koska vesi syvenee rannasta nopeasti. Renkaiden ikää on vaikea arvioida, mutta joissain yli 3 cm paksu varsi on ruostunut niin ohueksi, että renkaiden arvioidaan olevan yli sata vuotta vanhoja.

Tutkimuksessa ei pystytty määrittelemään kohteiden 1 ja 2 luonnetta tai ikää, koska samean veden vuoksi visuaalinen havainnointi oli lähes mahdotonta. Kohde 1 vaikuttaa uponneelta laiturin kappaleelta. Vanhoissa ilmakuvissa Yliskylänlahden pohjukassa on runsaasti laitureita, joten on hyvin todennäköistä, että se on yksi niistä. Ei kuitenkaan voida täysin sulkea pois mahdollisuutta, että kyseessä olisi hylky. Muinaisjäännösrekisterissä on lahden perukkaan merkitty mahdollinen hylkykohde (rek.tunnus 2385), mikä voisi myös olla tämä kyseinen löytö. Rannoilla ei havaittu hylkyjä, mutta tiheän kasvillisuuden vuoksi on mahdollista, että rannassa voisikin olla sedimenttiin ja kasvillisuuteen peittynyt hylky.

Kohde 2 on tutkimuksessa tehdyistä havainnoista mielenkiintoisin. Pohjassa on puutavaran keskittymä, jonka ydinalue on noin 18 x 8 metriä. Puutavaraa on levinnyt myös tätä aluetta laajemmalle. Kohteesta ei saatu kunnollista visuaalista varmistusta, mutta pohjassa havaittiin kuvauksissa työstettyjä puuosia. On todennäköistä, että kyseessä on hylky. Asian tarkastamiseksi alueelle täytyisi palata, kun vedessä on parempi näkyvyys ja erityisesti jos alueen käyttö tulee ajankohtaiseksi.

Yliskylänlahden alue on pehmeän pohjanlaadun ja matalan veden syvyyden vuoksi haasteellinen tutkittava, koska tämä yhdistelmä tarkoittaa sekä runsasta kasvillisuutta, että vanhempien jäänteiden hautautumista pohjasedimenttiin. Tämän vuoksi alueelle mahdollisesti kohdistuvat ruoppaustoimet voivat tuoda esiin sedimentin sisään hautautuneita ihmisen toiminnan jäänteitä, joita ei tässä tutkimuksessa havaittu. Mahdollisista ruoppauksenaikaisista havainnoista on välittömästi ilmoitettava Museovirastoon.

Museovirasto määrittelee mahdollisesti tarvittavat jatkotutkimukset tämän raportin perusteella.

LÄHTEET

PAINETUT LÄHTEET

Strang 2016 — Jan Strang, Saaristounelmia Helsingissä. Vartiosaaren ja Helsingin itäsaariston pienten saarten historia. Helsinki 2016.

ELEKTRONISET LÄHTEET

Museoviraston rekisterit:
https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2385.
http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1573.
https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000001683.
https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000001684.

Helsingin kaupunki ilmakuvat:
https://kartta.hel.fi.

KARTTALÄHTEET

Herttoniemen isojakokartta vuodelta 1795-1886.
Kansallisarkiston digitaaliarkisto http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13563065.
Maanmittaushallitus, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto, Helsingin kaupunki, Herttoniemi / Hertonäs; Isojako (Herttoniemen jakokunnassa ja Laivalahden kylä) 1795-1886 (B7Helsinki:5/14-23).

Herttoniemen ja Turholman rajankäyntikartta vuodelta 1764.
Kansallisarkiston digitaaliarkisto http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13563022.
Maanmittaushallitus, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto, Helsingin kaupunki, Herttoniemi / Hertonäs; Osittainen rajankäynti Herttoniemen ja Laajasalon sekä Herttoniemen ja Kulosaaren kylien välillä 1764-1764 (B7Helsinki:5/4).

Herttoniemen tiluskartta vuodelta 1779.
Kansallisarkiston digitaaliarkisto http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13563024.
Maanmittaushallitus, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto, Helsingin kaupunki, Herttoniemi / Hertonäs; Tiluskartta ja selitys 1779-1779 (B7Helsinki:5/6-8).

Degerön isojakokartta vuodelta 1778-1794.
Kansallisarkiston digitaaliarkisto http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13116537.
Maanmittaushallitus, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto, Helsingin kaupunki, Laajasalo / Degerö; Isojako 1778-1794 (B7Helsinki:12/1-10).

Turholman tiluskartta vuodelta 1795. Kansallisarkiston digitaaliarkisto
http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=13742893.

Maanmittaushallitus, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto, Helsingin kaupunki, Tullisaari / Turholm; Tiluskartta 1795-1795 (B7Helsinki:29/1-2).

Uppbyn vuoden 1956 lohkomiskartta. Kansallisarkiston digitaaliarkisto
http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=46183390
Maanmittaushallitus, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto, Helsingin kaupunki, Laajasalo / Degerö; RN:o 2:293 Uppby lohottu 2:294-295 1956-1956 (B7Helsinki:12/101-108).



Laajasalon opisto

Arkkitehti Jorma Järven vuonna 1953 suunnittelema Laajasalon Kristillisen kansanopiston päärakennus on edustavaa sodanjälkeistä arkkitehtuuria ja on rakennustyyppinsä tärkeimpiä esimerkkejä. Rakennus näyttäytyy maamerkkirakennuksena ympäristössään.

Laajasalon opiston päärakennukselle on kaavassa merkitty suojelumerkintä sr-2, määräyksellä; ”Rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus. Suojelu koskee rakennuksen julkisivuja ja vesikattoa sekä sen julkisia sisätiloja. Rakennuksessa tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Rakennusta ei saa purkaa.”



Vaaleanpunainen huvila

Huvila sijaitsee alueella, joka isojaossa osoitettiin Uppbyn tilalle. Huvilalle ei koskaan muodostettu omaa tilaa, vaan sen maa-alue kuului Uppbyn tilalle aina 1960-luvulle asti, jolloin se päätyi Helsingin kaupungin omistukseen. Huvila ja sitä ympäröivä puitoksi kaavoitettu alue on yhä Helsingin kaupungin omistuksessa. Huvila ja siihen liittyvät talousrakennukset ovat olleet vuokrattuina kesäkäyttöön.

Huvilan rakennushistoria on epäselvä. Rakennuttajasta tai suunnittelijasta ei ole löytynyt tietoja. Huvila lienee valmistunut 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä.

Huvilassa toimii kesäisin Kylämetsä ry:n kesäteatteri. Huvila oli purku-uhan alla, mutta kaupunki suostui vuokraamaan huvilan kesäteatterin käyttöön. Rakennukset on merkitty lainvoimaisessa kaavassa suojelumerkinnöillä s-2 (päärakennus) ja sr-3 (lisärakennukset) ja niille on merkitty pihapiiri. Rakennuksista on pidetty vuonna 2018 katselmus yhdessä rakennusvalvonnan kanssa.

Osa-alue

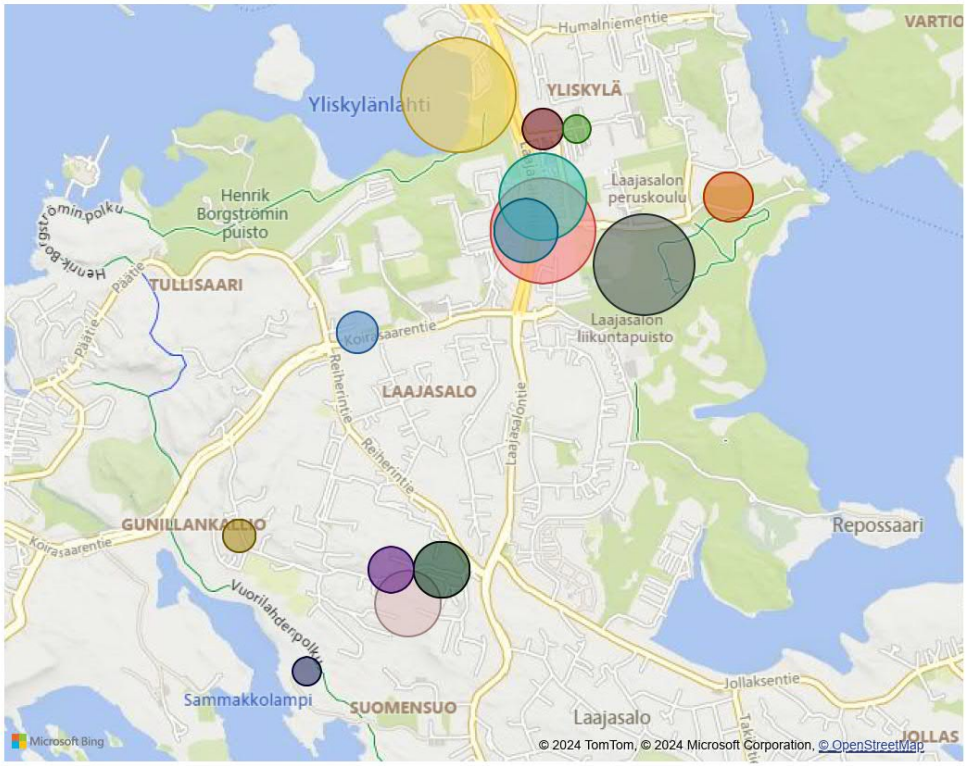
Yliskylä

Osa-aluetunnus

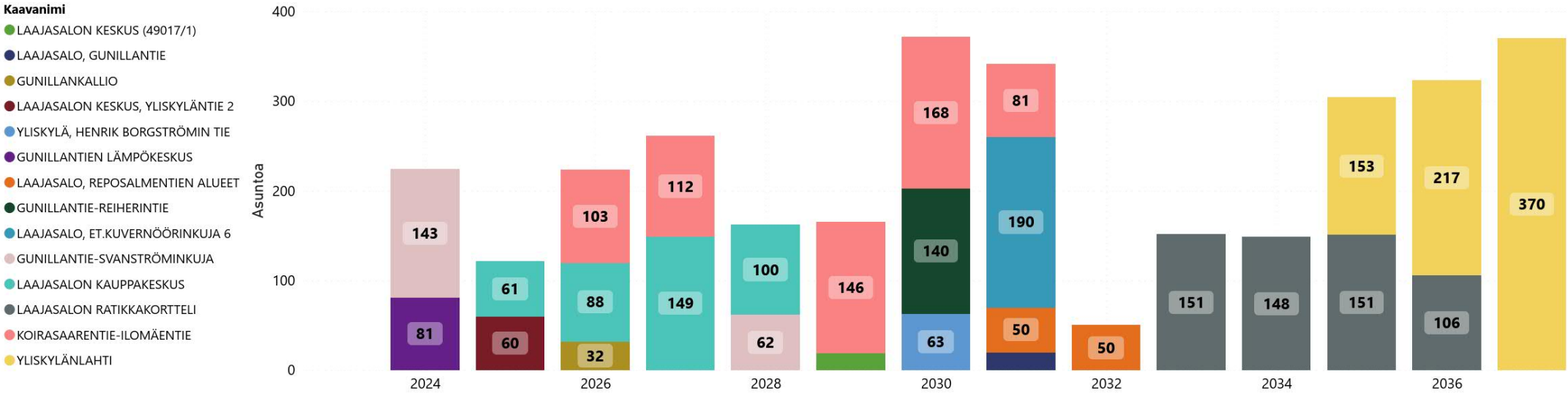
491

Ennustettu rakentaminen kaavoittain 2023-2037

Kaavanimi	Asuntoa	As. h. ala (k-m²)
YLISKYLÄNLAHTI	740	60000
KOIRASAARENTIE-ILOMÄENTIE	610	51000
LAAJASALON RATIKKAKORTTELI	556	42900
LAAJASALON KAUPPAKESKUS	398	29980
GUNILLANTIE-SVANSTRÖMINKUJA	205	13322
LAAJASALO, ET.KUVERNÖÖRINKUJA 6	190	11490
GUNILLANTIE-REIHERINTIE	140	11250
LAAJASALO, REPOSALMENTIEN ALUEET	100	8000
GUNILLANTIEN LÄMPÖKESKUS	81	5400
YLISKYLÄ, HENRIK BORGSTRÖMIN TIE	63	5000
LAAJASALON KESKUS, YLISKYLÄNTIE 2	60	2590
GUNILLANKALLIO	32	2100
LAAJASALO, GUNILLANTIE	20	2000
LAAJASALON KESKUS (49017/1)	19	1800
Yhteensä	**3214**	**246832**

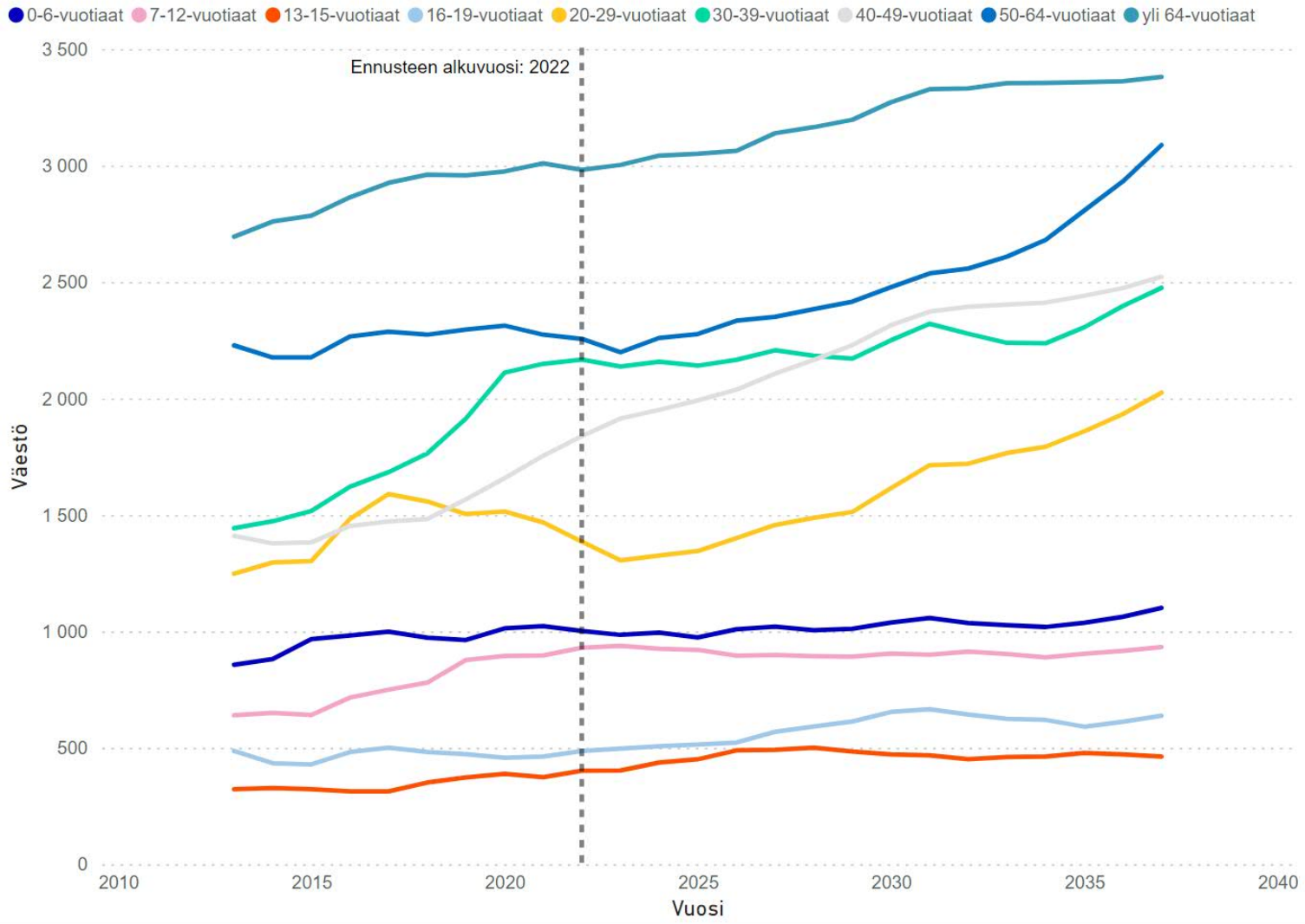


Valmistuvat asunnot kaavoittain ja vuosittain 2023-2037



Tiedot: Kanslia/Asuminen, Asuntotuotantoennuste 2023

Väestönkehitys osa-alueittain vuosina 2013 - 2037



Valitse osa-alue

Yliskylä

Ikäryhmä	2013	2017	2023	2027	2032	2037
0-6-vuotiaat	857	999	985	1 021	1 036	1 101
7-12-vuotiaat	640	750	938	899	913	933
13-15-vuotiaat	322	313	403	492	451	463
16-19-vuotiaat	487	501	497	569	643	638
20-29-vuotiaat	1 248	1 590	1 305	1 457	1 720	2 025
30-39-vuotiaat	1 443	1 684	2 137	2 207	2 278	2 475
40-49-vuotiaat	1 410	1 472	1 914	2 107	2 394	2 523
50-64-vuotiaat	2 228	2 287	2 199	2 351	2 558	3 088
yli 64-vuotiaat	2 695	2 926	3 003	3 139	3 331	3 381
Yhteensä	**11 330**	**12 522**	**13 383**	**14 242**	**15 325**	**16 623**



Laajasalon opisto

Tontinkäyttöluonnos

16.2.2023

futudesign

Sisällysluettelo

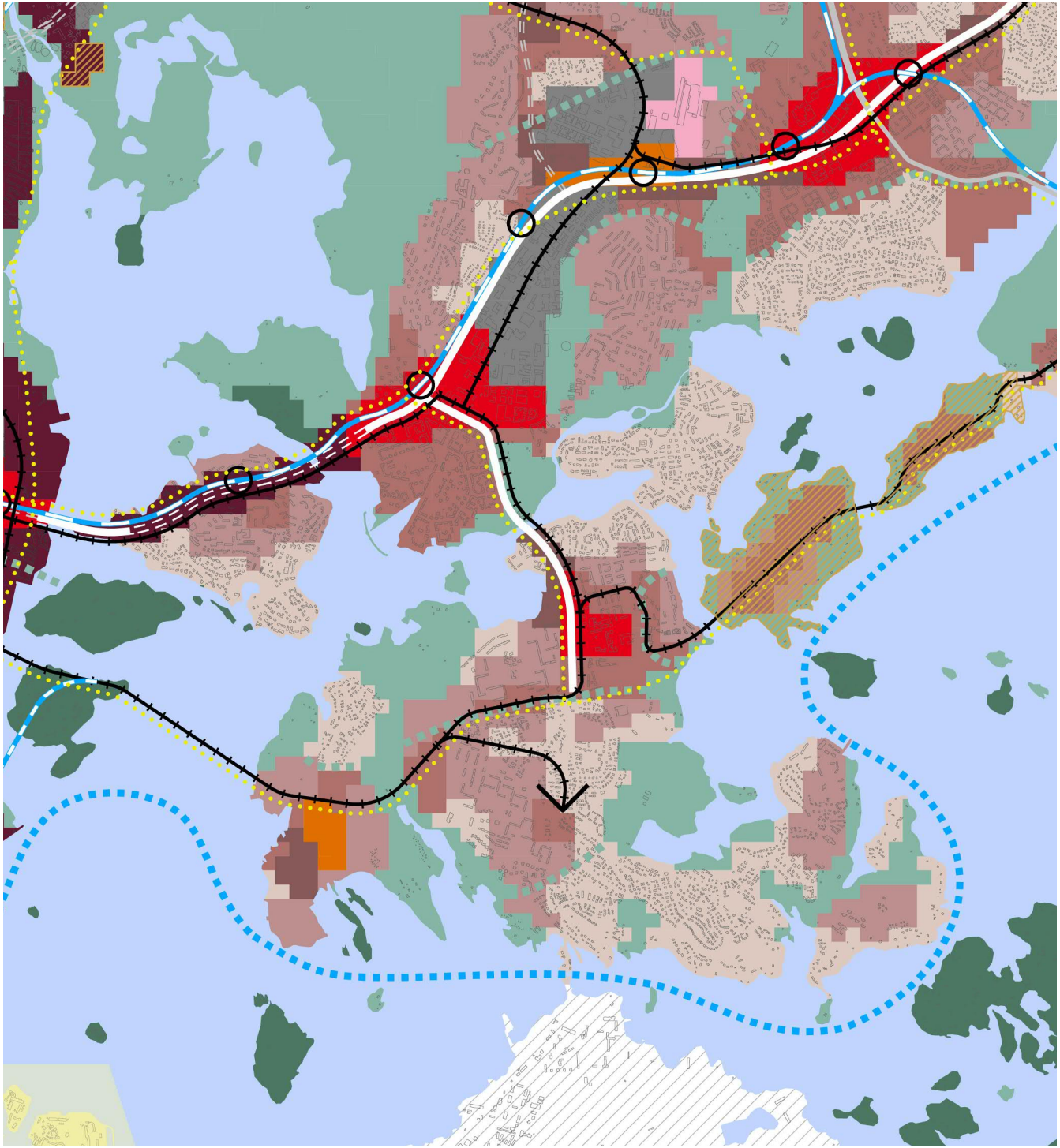
Yleiskaava ...3

Asemakaava ...5

Tontinkäyttöluonnos ...7

- Asemapiirros
- Aluejulkisivu
- Opistorakennus
- Asuinrakennus

Yleiskaava



HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

KAUPUNKIKAAVA

Liike- ja palvelukeskusta C1
Palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöään tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempana. Liike- ja toimitilan kokonaismäärää ei lähtökohtaisesti tule vähentää. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava keskustalle ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä aluselvitnen tarkastelu.

Kantakaupunki C2
Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asuinsen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava kantakaupungille ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen sekä liike- ja toimitilojen riittävä määrä. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä aluselinnen tarkastelu. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, ehdoilla. Kaupunkitulevaerdelhin rajatuvilla aluella korttelitehokkuus tulee olla pääsääntöisesti yl. 1,8 ja keskiselen katujen varsilla kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi.

Lähikeskusta C3
Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on keskeisillä paikoilla osoitettava pääsääntöisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöään tehokkaampana ja monipuolisempana. Lähikeskustan alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan myymälöitä. Tällä ei kuitenkaan tarkoiteta kivijalkamyymälöitä muodostuvaa kokonaisuutta.

Kaikissa keskustoissa:
Keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena. Keskustoja suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja katutunneliin. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on osoitettava riittävät alueet tarkoituksenmukaisille joukkoliikenteen vaihtopaikoille ja liityntäpysäköinnelle.

Vähittäiskaupan suuryksiköt on integroitava asumiseen, palveluihin tai sen luonteisiin muihin toimintoihin ja rakennusten maantasokerrosten tulee avautua katutilaan. Suuryksiköiden tulee tukeutua joukkoliikenteen runkoyhteyteen. Päävittäistavarakaupan suuryksiköiden mitoituksen lähtökohtana tulee olla paikallinen kysyntä. Pysäköintipaikkojen määrää rajoitetaan.

Asuntovaltainen alue A1
Aluetta kehitetään asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on rakennusten maantasokerroksin tulee varata liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta vähintään 65 % on korttelimaata.

Asuntovaltainen alue A2
Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perusteluisti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suuremmkin. 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. Perusteluisti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suuremmkin. 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 0,40. Alueen pinta-alasta keskimäärin 70 % tai enemmän on korttelimaata.

Suomenlinnan aluekokonaisuus
Unescon maailmanperintökohdetta tulee hoitaa ja kehittää asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen, matkailun sekä puolustusvoimien käyttöön niin, että alueen maailmanperintöarvo ei heikenny.

Toimitila-alue
Aluetta kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyksen käyttöön. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan Rochusetto-Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarlassa osoittaa asemakaavassa sellaisia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voivat perusteluista syystä sijoittua myös keskusta-alueen ulkoreunoille. Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei saa sijoittaa. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan asemakaavoittamalla riittävästi toimitilatontteja toimitila-alueille.

Yhdyskuntateknisen huollon alue
Aluetta kehitetään yhdyskuntateknisen huollon, tietoliikenteen ja liikenteen käyttöön. Alueelle saa rakentaa liikenteen hoidon ja yhdyskuntateknisen huollon kannalta tarpeellisia tiloja ja laitteita.

Satama
Aluetta kehitetään satama-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueena. Alueelle saa rakentaa sataman toiminnan kannalta tarpeellisia tiloja ja laitteita sekä yhdyskuntateknisen huollon tiloja.

Puolustusvoimien alue
Puolustusvoimien käytössä oleva alue, joka osoitetaan asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön, jos aluetta oleva toiminta siirtyy aluetta pois. Sortahaminan ampumatoiminnan metsäalueen rajaus tulee ottaa huomioon Uudenmaan maakuntakaavan mukaisena.

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

Merellisen virkistyksen ja matkailun alue
Aluetta kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy manteenen virkistys- ja viheralueisiin. Merkintä sisältää luna-asumisen ja matkailun aluetta.

HELSINGFORS NYA GENERALPLAN

DEN URBANA PLANEN

Affärs- och serviceområden C1
Centrum med tyngdpunkt på service-, affärs- och arbetslokaler. Området utvecklas som ett till funktionerna omvävärande område för kommersiell och offentlig service, arbetslokaler, förvaltning, boende, parker, rekreations- och motionsservice samt stadskultur. Våningar i gatuplanet och utrymmen som öppnar sig mot gatan ska i regel reserveras för affärslokaler. Området är inriktat på gångtrafik. Området avviker från omgivningen såsom mera effektivt och mångsidigt. Den totala mängden affärs- och arbetslokaler ska inte i första hand minskas. Vid ändring av användningsändamålet för en byggnad eller en del av byggnad ska tillses, att den för centrum typiska funktionsrikt mångsidiga och komplexa strukturen bevaras. I samband med ändring av användningsändamål ska göras en utredning för hela området. Området utvecklas med tyngdpunkt på hållbara färdsätt, särskilt gång- och cykeltrafik. På de områden, som gränsar till stadsbulevarder, ska kvartersexploateringstalet i regel vara över 1,8 och vid centrala gator ska de utrymmen, som vetter mot gatan i första hand reserveras för affärs- eller andra arbetslokaler.

Närcentrum C3
Centrum, som utvecklas som ett till funktionerna omvävärande område för kommersiell och offentlig service, arbetslokaler, förvaltning, boende, parker, rekreations- och motionsservice samt stadskultur. Våningar i markplanet och utrymmen mot gatan ska i första hand reserveras för affärs- eller andra arbetslokaler. Området är inriktat på gångtrafik. Området söker sig från omgivningen såsom mera effektivt och mångsidigt. I närcentret får inte placeras för regionen betydande affärer för minuthandel. Med detta avses dock inte sådan helhet som består av butiker i bottenvåningen.

I alla centra:
Centren ska förtätas och utvecklas som urban stadsstruktur. Vid centrens planering ska särskild uppmärksamhet fästas vid fotgängarnas skulle och vid att arrangemangen för fotgängar-, cykel-, service- och kollektivtrafik samt parkering fungerar. Parkeringen ska i första hand anvisas till parkeringsanläggningar och under gatorna. I detaljplaneringen ska tillräckliga områden anvisas för ändamålsenliga omstigningsstråken för kollektivtrafiken och för anslutningsparkering.

Stora detaljhandelsenheter ska integreras med boende, service, eller andra motsvarande funktioner och byggnadernas markplansvåningar ska öppna sig mot gaturummet. Stora enheter ska stödja sig på kollektivtrafikens stomlinjer. Den lokala efterfrågan ska utgöra utgångspunkt för dimensioneringen av stora dagligvaruhandelsenheter. Antalet parkeringsplatser begränsas.

Område A1 där boende dominerar
Området utvecklas för boende, handel och offentlig service, arbetslokaler, parker samt rekreations- och motionsservice. I regel är kvartersexploateringstalet över 1,8. Vid områdets centrala gator ska i byggnadernas markplansvåningar reserveras affärs- och arbetslokaler. Minst 60 % av områdets areal är kvartersmark.

Område A2 där boende dominerar
Området utvecklas främst för boende, parker, rekreations- och motionsservice samt närservice. I regel är kvartersexploateringstalet 1,0–2,0. Om möiv finns kan exploateringstalet kvartersvis vara större. Utmed områdets centrala gator ska beredas utrymmen för affärs- och övriga arbetslokaler. I genomsnitt 60 % eller mer av områdets areal är kvartersmark.

Område A3 där boende dominerar
Området utvecklas främst för boende, parker, rekreations- och motionsservice samt närservice. I regel är kvartersexploateringstalet 0,4–1,2. Om möiv finns kan exploateringstalet kvartersvis vara större. I genomsnitt 60 % eller mer av områdets areal är kvartersmark.

Område A4 där boende dominerar
Området utvecklas främst för boende, parker, rekreations- och motionsservice samt närservice. I regel är kvartersexploateringstalet mindre än 0,4. I genomsnitt 70 % eller mer av områdets areal är kvartersmark.

Svaaborgs områdeshelhet
Unescos världsarvsobjekt ska vårdas och utvecklas för boende, affärs- och offentlig service, arbetslokaler, parker, rekreation och motion, turism och för försvarsmaktens ändamål så, att områdets värde som världsarvsobjekt inte försvagas.

Område för arbetslokaler
Området utvecklas i första hand för arbetslokaler, produktion, lagring, hamnfunktioner, offentlig service och utbildning samt rekreation. På områden i Kalaker–Herttoniia, Kärsla och Skomakarbole med denna beteckning kan i detaljplanen anvisas sådana stora detaljhandelsenheter med regional betydelse som kan motiveras, med hänsyn till affärens art, att ligga utanför centrumområdet. Stora detaljhandelsenheter för dagligvaruhandel tillåts inte. Verksamhetsfunktionskrav för näringsidkt garanteras genom att man detaljplanerar tillräckligt med tomter för arbetslokaler.

Område för samhällsteknisk service
Området avsedas för samhällsteknisk service, datakommunikation och trafik. På området får byggas lokaler och utrustning som är nödvändiga för trafik och samhällsteknisk försörjning.

Hamnområde
Området utvecklas för hamn-, arbetsplats- och servicefunktioner. På området får byggas för hamnens funktion nödvändiga lokaler och utrustning samt lokaler för samhällsteknisk försörjning.

Försvarsmaktens område
Område som används av försvarsmakten och som anvisas för boende, handel och offentlig service, arbetslokaler, parker, rekreations- och motionsservice ifall nuvarande verksamhet flyttar från området. Gränsdragningen för Sandhamns skjutverksamhets bullerområde ska beaktas i enlighet med Nylands landskapsplan.

Rekreations- och grönområde
Området utvecklas som betydande rekreations-, friluftss-, motions-, natur- och kulturområde i anslutning till det regionala grönsystemet och den maritima rekreationszonen. Vid utvecklandet av rekreations- och grönområden beaktas det ekogeniskvrk som visas i generalplanens temakarta. Utgångspunkten är att bevara nätverkets ekogiga karaktär.

Område för maritim rekreation och turism
Området utvecklas som betydande rekreations-, friluftss-, motions-, natur- och kulturområde, i anslutning till rekreations- och grönområden på fastlandet. Beteckningen omfattar områden för fritidsbebyggelse och turism.

Sekä virkistys- ja viheralueilla että merellisen virkistyksen ja matkailun alueilla:
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.

Viheryhteys
Laajojen virkistysalueiden välinen, sijainniltaan ohjeellinen yhteys, viherakseli tai puistojen sarja, joka palvelee virkistys- ja/tai ekologisena yhteytenä. Alueiden suunnittelussa viheralueet tulee liittää luontevasti toisiinsa. Kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen säilyminen, viheryhteyksien yhtenäisyys ja jatkuvuus sekä ekologinen kytkeytyneisyys on otettava huomioon. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaisesn ja luonnonmukaiseen. Tarvittaessa rakenneteun vihersiltoja tai -alikulkuja.

Rantaraitti
Seudulla jatkuva rantavyöhykettä seuraileva koko kaupungin kattava rantaraitti.

Vesialue

Reitatio saemineen
Tallinnan suuntaukuvan rautatietunnelin ja suoran lentoasemaradan sijaimit ovat ohjeellisia.

Metro asemineen

Raidelikenteen runkoyhteys
Toteutetaan metrona tai pikaraitiotienä. Sijaimit on ohjeellinen.

Pikaraitiotie
Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna. Sijaimit on ohjeellinen.

Raidelikenteen yhteystarve
Yhteys voidaan toteuttaa pikaraitiotienä, metrona tai rautatienä. Varsaksen tarkoitaminen edellyttää maankäytön ja liikenteen selvityksiä.

Valtakunnallisesti/seudullisesti tärkeä tie tai katu eritasoliittymineen

Kaupunkibulevardi
Liikennevälä, jota kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistetävässä kaupunkirakenteessa. Kaupunkibulevardi palvelee autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Pituus ja liittymätiheys ovat ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Pääkatu

Valtakunnallisesti tai seudullisesti tärkeän tien tai kadun, kaupunkibulevardin tai pääkadun maanalainen tai katettu osuus
Sijaimit ja pituus ovat ohjeellisia.

Baanaverkko
Pyöräliikenteen nopea runkoverkko. Sijaimit on ohjeellinen.

Östersundom ei kuulu kaava-alueeseen

Yllä olevat kaavamerkinnät ja -määräykset koskevat Östersundomin osayleiskaavaa. Yleiskaavan kattaa kaupungin hallinnollisen alueen pohjoisen Östersundom.

Koko kaava-alueella:
Ruudusta muodostuvat alueet kuvaavat maankäytön pääkäyttötarkoitusta. Aluerilä ei ole tarkkaa rajaa. Viereikkäisten eri kaavamääräysten alueiden alueiden maankäyttö sovitetaan yhteen niin, että syntyy toimiva kaupunkirakenne. Viheraseimen ja muiden seudullisten viheralueiden sekä paikallisen viheralueverkoston jatkuvuus tulee turvata.

Yleiskaava-alue suunnitellaan kaikkialla toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys sekä terveellisyys ja turvallisuus, asumisen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen käyttäen hyväksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta.

Kävely- ja pyöräilyolosuhteita sekä joukkoliikennepalvelutasoa parannetaan koko kaupungin alueella.

Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt on otettava oleuusvalutteisina huomioon Kulttuuriympäristö-teemakartalla. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on soviteltava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

Natura 2000 -verkoston kuuluvat alueet, luonnonsuojelualueet ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015–2024 suojeltavat alueet on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kaupunkiluonto-teemakartalla.
Virkistyspalveluja ja ekosysteempalveluja kehitetään. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet ja turvattava arvojen säilyminen.

Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei saa rakentaa keskustojen ulkopuolelle.

Kehitän alueilla saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita. Kantakaupungissa saa sijaita myös suuria energiantuotantoon liittyviä laitoksia. Rakennettavien ja rakennettujen alueiden alueverauksiin sisältyvät seudulliset energia- ja vesihuoltoverkostot ja -laitokset suoja-alueineen.

Rantaviiva on ohjeellinen. Rannat suunnitellaan julkisina uusilla rakentamisalueilla.

Tulvin varautuminen tulee ottaa huomioon meren ja vesistöjen äärelle suunniteltaessa. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota hulevesien hallintaan. Merkittävä vaikutuksia aiheuttavien maankäytön muutosten yhteydessä tulee laatia hulevesien hallintasuunnitelma.

Tämä yleiskaava ei korvaa voimassa olevia Jätkäsaaren, Kesä-Pasilan, Stmälsatamanran ja Hermanninrannan, Kunnkaantammen, Pohjois-Haagan itäosan ja Koumuvuorenmaan osayleiskaavoja eikä Vartiosaaren, Meri-Rastilan länsiosanan, Koivusaaren ja Hemesaaren osayleiskaavoja, mikäli ne tulevat voimaan ennen tätä yleiskaava.

Oikeusvaikutteinen maanalainen yleiskaava on voimassa yleiskaava-alueella lukuunottamatta Katajaharjun tunnelia, Heli-ratas, Merikannonkiien–Mechelininkadun tunnelia, Kalasatamaan tunnelia, Marstontien tunnelia, Pitäjänmäenkaaren tunnelia sekä Packeiseankadun–Nordenskiöldinraidun tunnelia.

Yleiskaavan tulkinta on esitelty kaavaselostuksessa.

På både rekreations- och grönområden samt områden för maritim rekreation och turism:
Vid planeringen ska de kulturhistoriska och landskapsmässiga värdenas fortbestånd garanteras, samt viktiga områden för naturens mångfald, utvecklingen av ekosystemtjänster, naturskyddet och det ekologiska nätverket samt skogsnätverket beaktas och tryggas.

Grönförbindelse
Till sitt läge riktgivande förbindelse mellan stora rekreationsområden, grönsaet eller serie av parker, som fungerar som rekreations- ochvärler som ekologisk förbindelse. Vid planeringen av områdena ska grönområdena sammanknikas på ett naturligt sätt. Bevarandet av kultur-, landskaps- och naturvärden, grönförbindelsenas enhetlighet och kontinuitet samt deras ekologiska koppling ska beaktas. Förbindelsens karaktär kan variera från utbyggd till parkartad och naturenlig. Vid behov kan grönbroar eller -tunnlar byggas.

Strandpromenad
Regional strandpromenad som följer strandzonen och omfattar hela staden.

Vattenområde

Järnväg med stationer
Något för järnvägsutmnnin i riktning Tallinn och för den direkta banan till flygstationen är riktgivande.

Metro med stationer

Spårtrafikens stomförbindelse
Förverkligas som metro eller snabbspårväg. Läget är riktgivande.

Snabbspårväg
Snabb stomförbindelse för kollektivtrafiken, kan förverkligas som bussförbindelse. Läget är riktgivande.

Behov av spårtrafikförbindelse
Förbindelsen kan förverkligas som snabbspårväg, metro eller järnväg. Preciserin av reservningen kräver utredningar gällande markanvändning och trafik.

Väg eller gata av nationellt/regionalt intresse med planskild korsning

Stadsbulevard
Väg- eller gatuområde som utvecklas som en del av en höghlassig och urban stadmiljö där samhällsstrukturen förtätas. Stadsbulevarden betjänar bilister, kollektivtrafik, fotgängare och cyklister. Längd och korsningsavstånd avgörs i den mer detaljerade planeringen.

Huvudgata

Underjordisk eller täckt andel av en väg eller gata med nationellt eller regionalt intresse, stadsbulevard eller huvudgata
Läge och längd är riktgivande.

Nätverket Banan
Stommätt för snabb cykeltrafik. Läget är riktgivande.

Östersundom ett tillhör inte planområdet.

Linje 30 meter utanför det område, som beslutet gäller. Generalplanen omfattar stadens administrativa område utom Östersundom.

På hela planområdet:
Områden som bildas av rutor beskriver markanvändningens huvudsakliga ändamål. Gränsen mellan områden är inte exakt. Markanvändning av intill varandra liggande rutor med olika användningsändamål eqnassas till varandra så, att en fungerande stadsstruktur uppstår. Kontinuiteten i grönstråk och andra regionala grönområden samt i det lokala nätet av grönområden ska garanteras.

Generalplaneområdet planeras översiktt med beaktande av funktionalitet, ekonomi och ekologisk hållbarhet samt hälsosamhet och trygghet, boendets och näringslivets behov samt tillgänglighet till service, utgående från den existerande bebyggelsestrukturen.

Förhållandena för fotgängar- och cykeltrafiken samt näbarheten för kollektivtrafiken förbättras inom hela stadens område.

Nationellt värdefulla landskapsområden och bebyggda kulturmiljöer av riksintresse på temakartan Kulturmiljöer ska beaktas såsom miljöer med riättsverkan. Därtill ska i planeringen beaktas för landskapen och för de lokala områdena betydande landskapsområden och kulturmiljöer och deras särdrag samt de objekt, som skyddats i lagen om fornminnen. Vid planeringen ska anvisad markanvändning och landskaps- och kulturmiljövärden anpassas till varandra.

De områden, som hör till Natura 2000-nätverket, naturskyddsområden och områden som skyddas i Helsingfors naturskyddsprogram 2015–2024 på temakartan Stadsnaturen ska beaktas såsom områden med rättsverkan.
Rekreations- och ekosystemtjänster utvecklas. Vid planeringen ska beaktas naturskyddsområden och områden som är värdefulla med beaktande av naturens mångfald och garanteras att deras värde bevaras.

Dagligvaruhandelns stora enheter får inte byggas utanför centrumen.

Lokaler och anordningar som betjänar samhällsteknisk service får byggas på alla områden. I innerstaden får finnas också stora anläggningar för energiproduktion. Områdesreserveringen för områden som ska betyggas och för betyggda områden innefattar de regionala nätverken och anläggningarna för energi- och vattenförsörjning inklusive skyddszonerna.

Strandrinjen är riktgivande. På nya bebyggelseområden planeras strömmarna såsom offentliga.

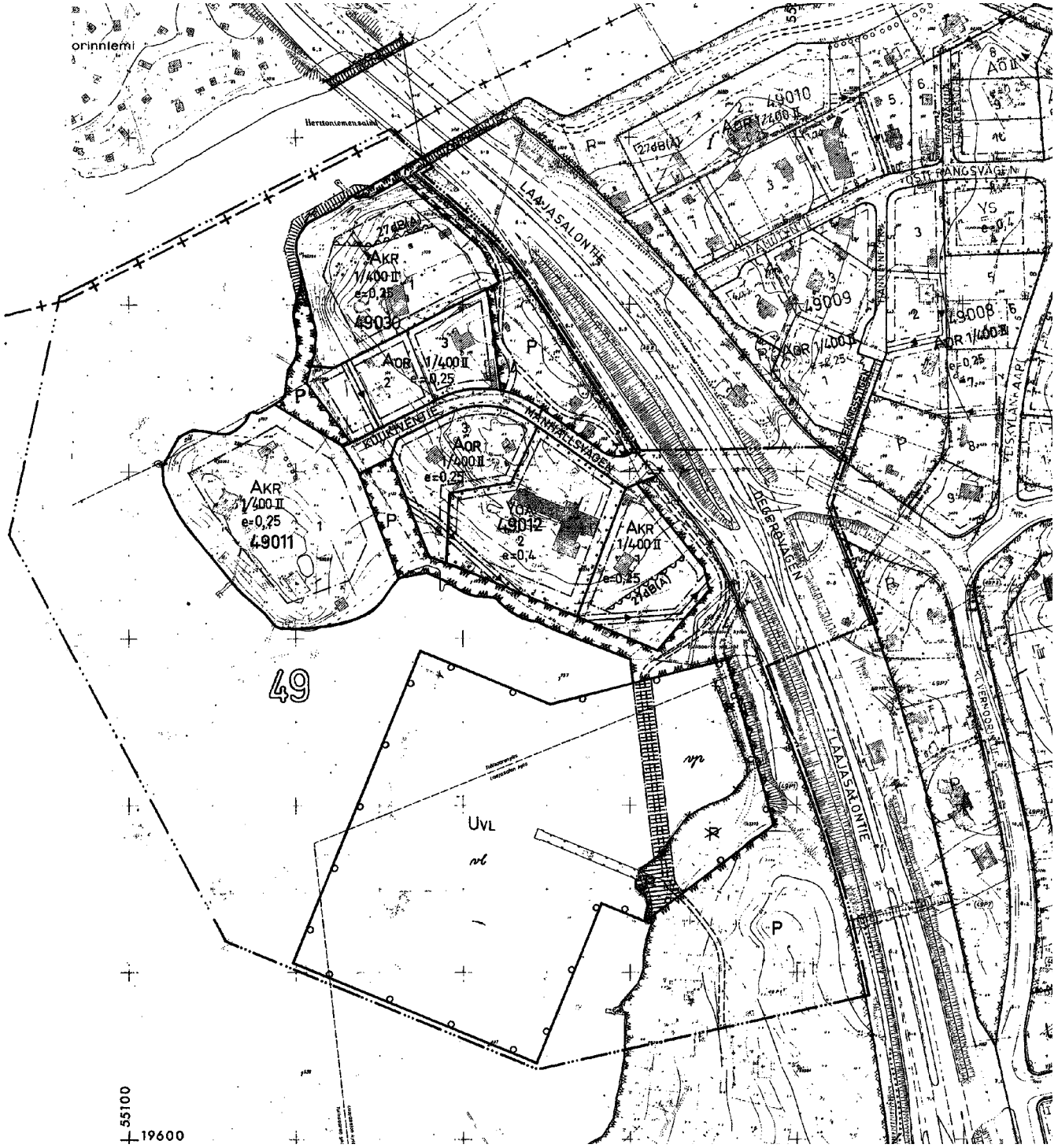
Vid planering nära havet eller vattenområden ska översvämningsrisken beaktas. Vid planeringen ska fästas vikt vid dagvattenhanteringen. I samband med förändringar i markanvändning, vilka har betydande konsekvenser ska en plan för dagvattenhanteringen uppgöras.

Den här generalplanen ersätter inte delgeneralplanerna för Busholmen, Mellersta Böle, Strmälsstranden och Hermanstadsstranden, Kungsholm, östra delen av Norra Haga samt Knoblespranden vilka har laga kraft, inte heller delgeneralplanerna för Vårdö, västra stranden av Hävsastsbile, Björnholmen och Ärtholmen, ifall dessa får laga kraft före denna generalplan.

Den underjordiska generalplanen med rättsverkan är i kraft på planområdet med undantag av områdena Enåsens tunnel, Heli-banan, Merikantovägens–Mechelingatans tunnel, Fiskehamnens tunnel, Marstonvägens tunnel, Sockenbackabågens tunnel samt Packaegatans–Nordenskiöldsgatans tunnel.

Tolkningen av generalplanen redovisas i planbeskrivningen.

Asemakaava



ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	STADSPLANERINGSBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
3 m sen asemakaava-alueen ulkopuolella oleva viiva, jota vahvistaminen koskee	Linje 3 m utanför det stadsplaneområde fastställelsen avser
Eri asemakaavamääräysten alaisten alueen osien välinen raja ja ulkoinen rakennusraja	Gräns mellan delar av område, för vilka olika stadsplanebestämmelser är gällande och yttre byggnadsgräns
Kaupunginosan raja	Stadsdelsgräns
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja	Gräns för kvarter, del av kvarter och område
Ohjeellinen tontin raja	Instruktiv gräns för tomt
Ohjeellinen ajoneuvo- tai jalankulkuliikenteelle varatun alueen osan raja	Instruktiv gräns för del av område, som reserverats för fordons- eller gångtrafik
49 Kaupunginosan numero	Stadsdelsnummer
49012 Korttelin numero	Kvartersnummer
3 Tontin numero	Tontnummer
KUUKIVENTIE Kadun nimi	Namn på gata
Yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varattu alueen osa	För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område
Alue, jolle saa rakentaa jalankululle varatun laiturirakennelman	Område, där gångtrafik får byggas
Ajoneuvoliikenteelle varattu pysäköintialueen osa	Del av parkområde som reserverats för körtrafik
Rajan osa, jonka poikki ajo alueelle ei ole sallittu	Del av gräns över vilken tillfart till område ej är tillåten
Tontin tai alueen osa, jolla ei saa suorittaa sellaisia rakennustoimenpiteitä, jotka haittaavat viemärin tai kaukolämmitys(vesi)-johtojen rakentamista	Del av tomt eller område, där ej sådan byggnadsverksamhet får förekomma, som försvårar byggandet av avlopp eller fjärrvärme(vatten)ledningar
II Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun	Romersk siffra anger byggnaders, byggnads eller byggnadsdels största tillåtna våningstal
e=0,25 Tonttitehokkuusluku eli tontin kerrosalan suhde tontin pinta-alaan	Tomtexploateringstal dvs. förhållandet mellan tomts våningsyta och tomtarealen
1/400 Merkintä osoittaa, että tontille saa rakentaa yhden asunnon kutakin tontin täyttä 400 m² kohti	Beteckningen anger, att på tomt får byggas en bostad per varje fulltalig 400 m² tomtareal
Rakennusala	Byggnadsområde
27dB(A) Korttelialueen osa, jolla dB(A)-merkinnän edessä oleva arabialainen luku osoittaa liikennemelulle alttiina olevan asuinhuoneen ikkunaseinän ääneneristävyyden vähimmäismäärän decibeleissä mitattuna	Del av kvartersområde, där arabiska talet framför beteckningen dB(A) anger huru många decibels ljudisoleringsförmåga fönstervägg i boningsrum, som är utsatt för trafikbuller, minst skall ha
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista	Överkorsning av beteckning anger, att beteckningen avlägsnats
AKR Asuntokerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialue	Kvartersområde för bostadsvåningshus, radhus och andra kopplade byggnader
AOR Omakotitalorakennusten, rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialue	Kvartersområde för egnahemshusbyggnader, radhus och andra kopplade byggnader
AKR- ja AOR -korttelialueella saa rakentaa: -autosuojia tai -katoksia, joita ei lasketa tontin kerrosalaan ja joiden yhteenlaskettu kerrosala on enintään 25 m² / asunto	På AKR- och AOR -kvartersområde får byggas: - garage eller bilplatser med skärmtak som ej medräknas i tomts våningsyta och vars sammanräknade våningsyta är högst 25 m² / bostad
AKR- ja AOR-korttelialueella rakennettaessa 6 m lähemmäksi naapuritontin rajaa ei asuinhuoneiden päämikkunoita saa sijoittaa rajan vastaiselle seinälle ilman naapurin suostumusta	På AKR- och AOR-kvartersområde får bostadsrums huvudfönster inte förläggas i vägg mot grannfastighetens gräns utan grannens samtycke, om han bygger närmare än 6 m från gränsen
YOA Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue, jolle saa rakentaa sisäoppilaitoksen henkilökunta-asuntoineen	Kvartersområde för byggnader för undervisningsverksamhet, på vilket får byggas internatskola jämte personalbostäder
Puistoalue	Parkområde
UVL Venelaituri- ja veneiden säilytysalue	Område för båthyggor och uppbevaring av båtar
Vesialue, jolle saa sijoittaa laitureita	Vattenområde på vilket får placeras båthyggor
Autojen pysäköinti- ja veneiden säilytysalue, jolle saa sijoittaa elintarvikekioski-, saniteetti- ja huoltotiloja enintään 150 kerrosalam² Vesialue	Område för bilparkering och uppbevaring av båtar, där högst 150 m² våningsyta för livsmedelskiosk-, sanitets- och serviceutrymmen får placeras Vattenområde

Autopaikkojen vähimmäismäärät tonteilla:		Miniantal bilplatser på tomterna:	
AKR- ja AOR -korttelialueilla	1 paikka / asunto	På AKR- och AOR -kvartersområde	1 plats / bostad
YOA-korttelialueella	Käyttötarkoituksen edellyttämä määrä	På YOA-kvartersområde	För ändamålet erfordrigt antal

Rakennusten enimmäiskorkeudet:		Byggnadernas maximihöjder:	
2-kerroksinen asuinrakennus	7 m	2-vånings bostadsbyggnad	7 m
1-kerroksinen asuinrakennus	5 m	1-vånings bostadsbyggnad	5 m
Yleisten rakennusten korttelialueella	12 m	På kvartersområde för allmänna byggnader	12 m
Talousrakennus	4 m	Ekonomibyggnad	4 m
Autotalli tai -katos	5 m	Garage eller bilplats med skärmtak	5 m

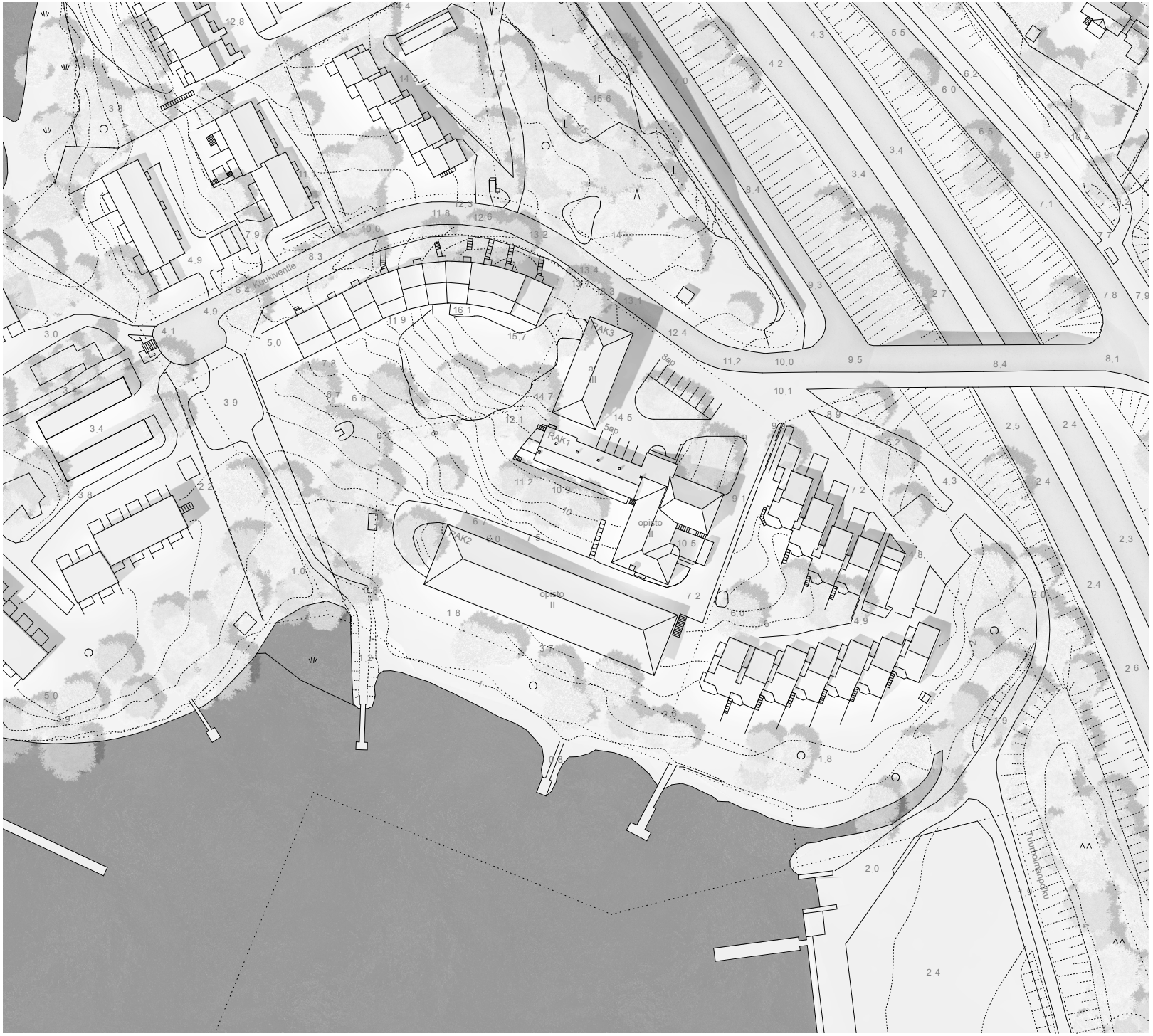
AKR- ja AOR-korttelialueiden tonteilla on varattava lasten leikkitiloiksi ja asukkaiden oleskelun sopivaa yhtenäistä aluetta, vähintään 30 % asuinhuoneistoalasta

På AKR- och AOR-kvartersområde bör på tomt för barnens lek och invånarnas utomhusvistelse reserveras lämpligt, enhetligt område minst 30 % av bostadslägenhetsytan

Rakentamattomat tontinosat, joita ei käytetä kulkuteinä on istutettava

Obebyggda tomtdelar som ej användas som väg bör förses med planteringar

Tontinkäyttöluonnos



Laajasalon opiston kaavamuutos

1907 perustetun Laajasalon opiston opiskelijamäärä on lähes kaksinkertaistunut vuodesta 2007. Oppilaitoksen toiminnalle on selkeästi tarvetta ja opiskelutiloja tarvitaan lisää. Kysyntää opiskelupaikoille olisi vielä nykyistäkin enemmän. Tällä hetkellä opisto joutuu vuokraamaan opiskelutiloja kiinteistön ulkopuolelta. Opistolla on tällä hetkellä noin 500 m² ulkopuolista tilaa (mm. Kauppakeskus Saari + Laajasalon VPK)

Lain mukaan opistolla tulee olla internaatti eli tontilla pitää olla opiskelija-asumista.

Nykyisessä rantarakennuksessa (RAK2) on opetustilojen lisäksi myös opiskelija-asumista jolloin rakennuksen iltakäyttö on hankalaa. Siirtämällä asuminen erilliseen uuteen rakennukseen mahdollistetaan opiston tilojen iltakäyttö alueen asukkaille.

Päärakennus (RAK1)

OPETUSTILOJA	
kerrokset	3
kerrosala	1574 kem²

Rakennus rannassa olevan tilalle (RAK2)

OPETUSTILOJA	
kerrokset	2
kerrosala	1 450 kem²

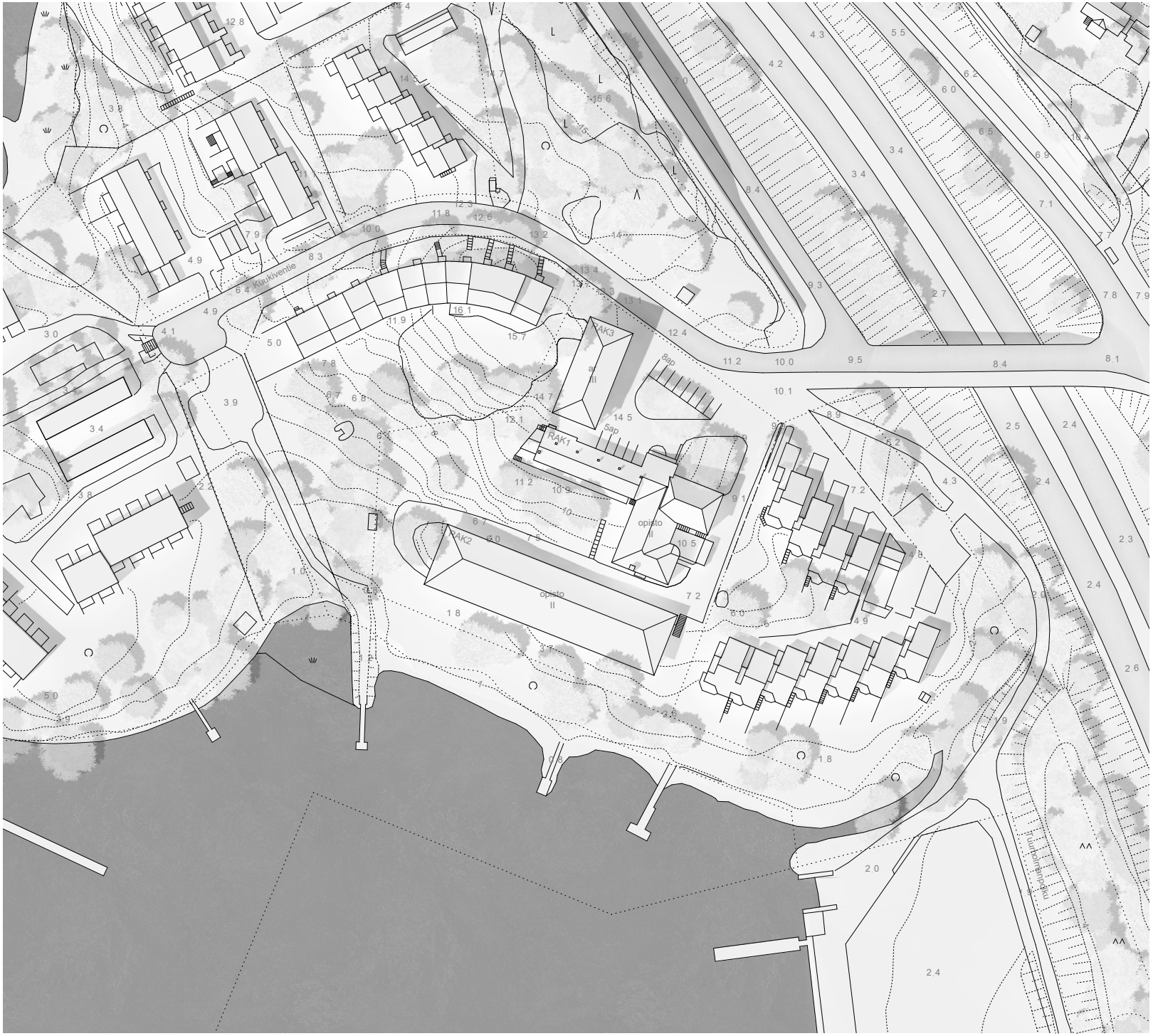
Rakennus Kuukiventien varrella (RAK3)

OPISKELIJA-ASUMISTA	
kerrokset	3 (18 kpl asuntoja)
kerrosala	660 kem²

Yhteensä

kerrosala	3 684 kem²
AP	toteutettavissa 13 kpl

Opetustiloille (ammattikoulu) 1/600 AP = 5,2 kpl
Opiskelija asuminen 1/400 AP = 2 kpl



Laajasalon opiston kaavamuutos

1907 perustetun Laajasalon opiston opiskelijamäärä on lähes kaksinkertaistunut vuodesta 2007. Oppilaitoksen toiminnalle on selkeästi tarvetta ja opiskelutiloja tarvitaan lisää. Kysyntää opiskelupaikoille olisi vielä nykyistäkin enemmän. Tällä hetkellä opisto joutuu vuokraamaan opiskelutiloja kiinteistön ulkopuolelta. Opistolla on tällä hetkellä noin 500 m² ulkopuolista tilaa (mm. Kauppakeskus Saari + Laajasalon VPK)

Lain mukaan opistolla tulee olla internaatti eli tontilla pitää olla opiskelija-asumista.

Nykyisessä rantarakennuksessa (RAK2) on opetustilojen lisäksi myös opiskelija-asumista jolloin rakennuksen iltakäyttö on hankalaa. Siirtämällä asuminen erilliseen uuteen rakennukseen mahdollistetaan opiston tilojen iltakäyttö alueen asukkaille.

Päärakennus (RAK1)

OPETUSTILOJA	
kerrokset	3
kerrosala	1574 kem²

Rakennus rannassa olevan tilalle (RAK2)

OPETUSTILOJA	
kerrokset	2
kerrosala	1 450 kem²

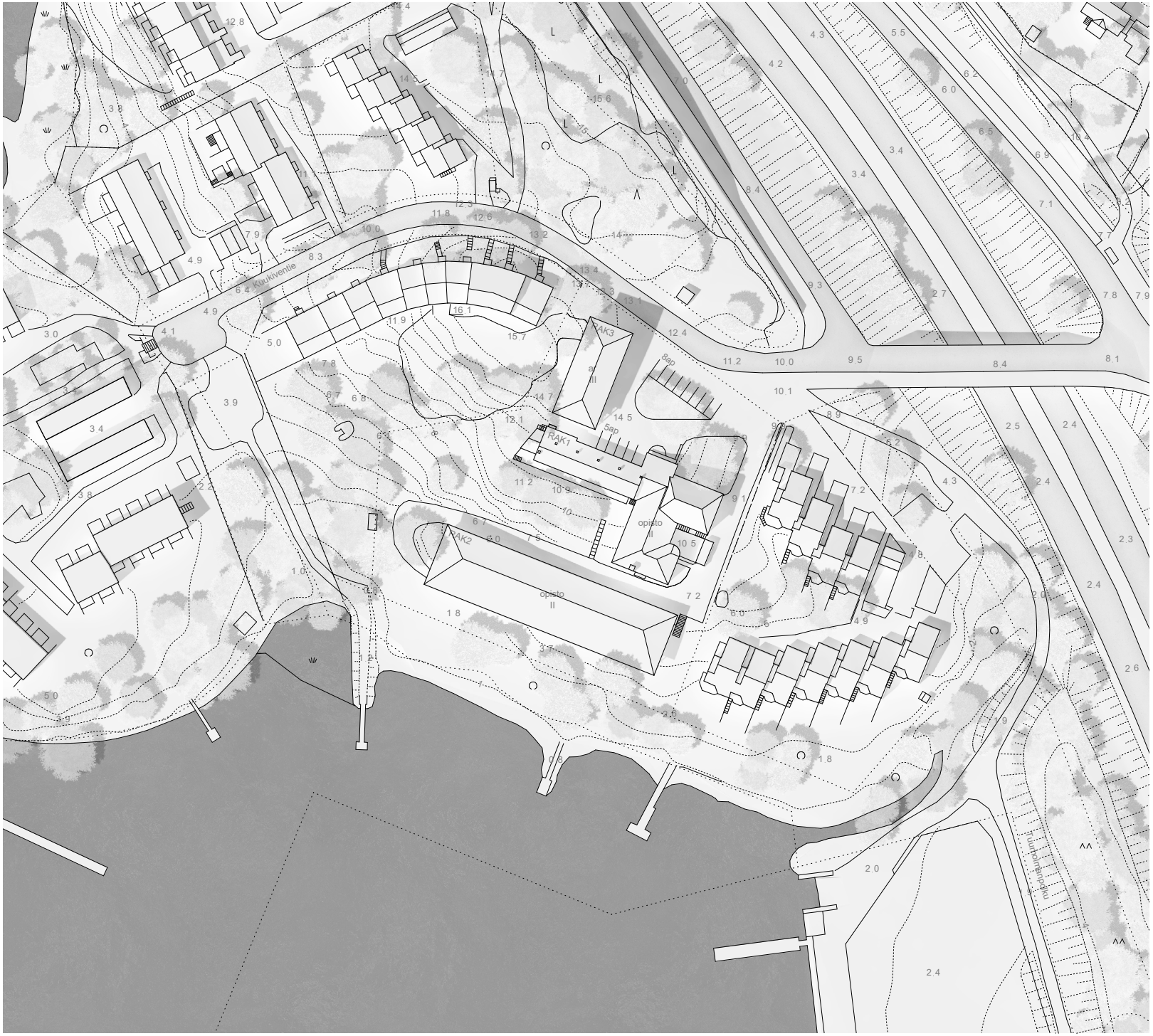
Rakennus Kuukiventien varrella (RAK3)

OPISKELIJA-ASUMISTA	
kerrokset	3 (18 kpl asuntoja)
kerrosala	660 kem²

Yhteensä

kerrosala	3 684 kem²
AP	toteutettavissa 13 kpl

Opetustiloille (ammattikoulu) 1/600 AP = 5,2 kpl
Opiskelija asuminen 1/400 AP = 2 kpl



Laajasalon opiston kaavamuutos

1907 perustetun Laajasalon opiston opiskelijamäärä on lähes kaksinkertaistunut vuodesta 2007. Oppilaitoksen toiminnalle on selkeästi tarvetta ja opiskelutiloja tarvitaan lisää. Kysyntää opiskelupaikoille olisi vielä nykyistäkin enemmän. Tällä hetkellä opisto joutuu vuokraamaan opiskelutiloja kiinteistön ulkopuolelta. Opistolla on tällä hetkellä noin 500 m² ulkopuolista tilaa (mm. Kauppakeskus Saari + Laajasalon VPK)

Lain mukaan opistolla tulee olla internaatti eli tontilla pitää olla opiskelija-asumista.

Nykyisessä rantarakennuksessa (RAK2) on opetustilojen lisäksi myös opiskelija-asumista jolloin rakennuksen iltakäyttö on hankalaa. Siirtämällä asuminen erilliseen uuteen rakennukseen mahdollistetaan opiston tilojen iltakäyttö alueen asukkaille.

Päärakennus (RAK1)

OPETUSTILOJA	
kerrokset	3
kerrosala	1574 kem²

Rakennus rannassa olevan tilalle (RAK2)

OPETUSTILOJA	
kerrokset	2
kerrosala	1 450 kem²

Rakennus Kuukiventien varrella (RAK3)

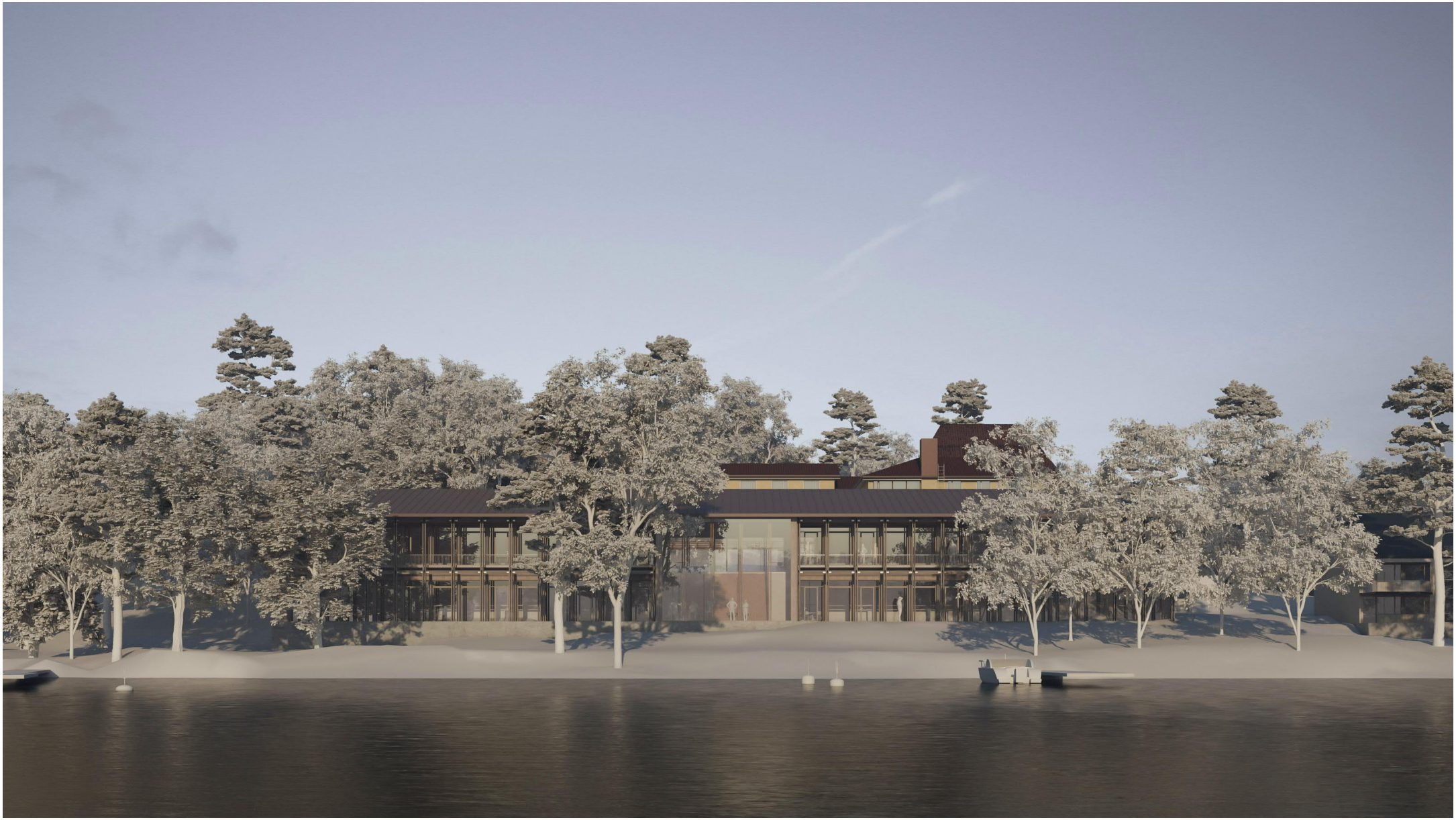
OPISKELIJA-ASUMISTA	
kerrokset	3 (18 kpl asuntoja)
kerrosala	660 kem²

Yhteensä

kerrosala	3 684 kem²
AP	toteutettavissa 13 kpl

Opetustiloille (ammattikoulu) 1/600 AP = 5,2 kpl
Opiskelija asuminen 1/400 AP = 2 kpl





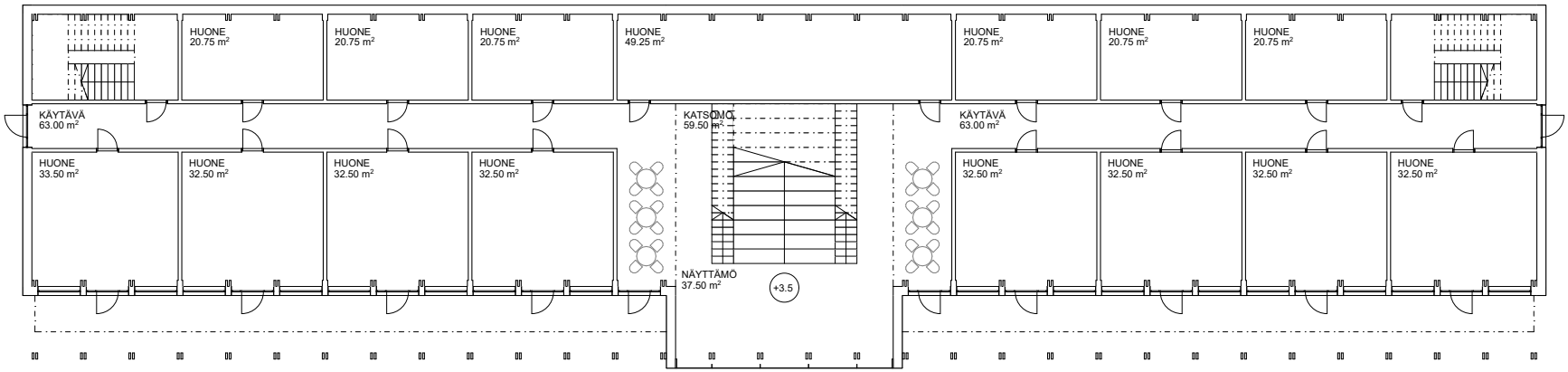


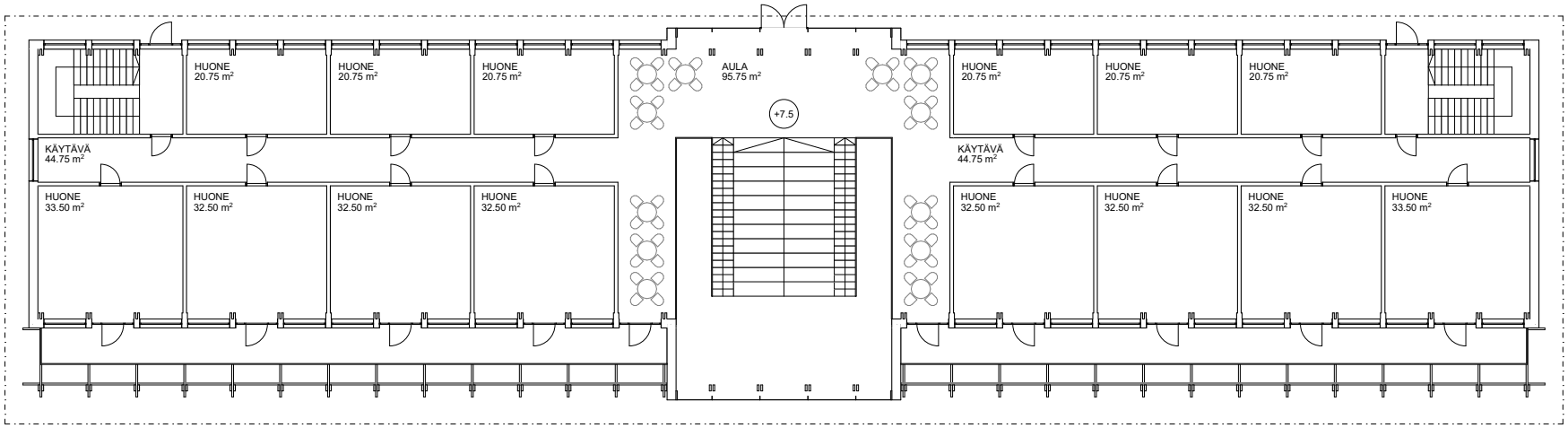
1. LASI
2. PUU
3. PELTI
4. SINKITTY TERÄS



1. LASI
2. PUU
3. PELTI
4. SINKITTY TERÄS

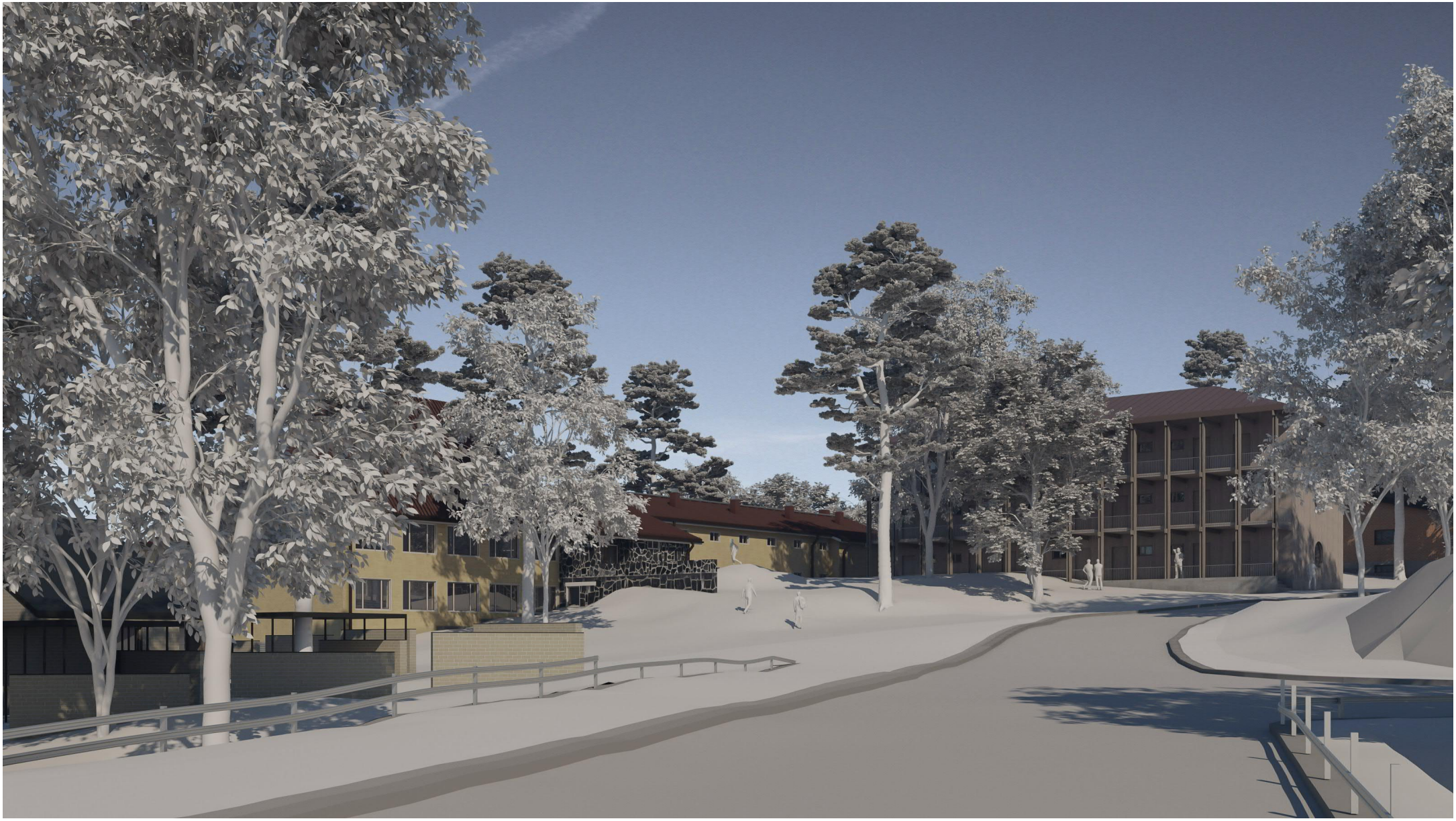


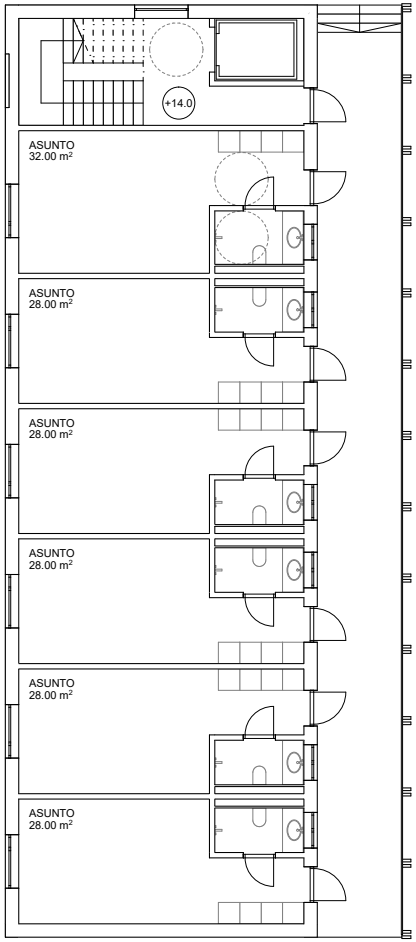

HUONE
20.75 m²
HUONE
20.75 m²
HUONE
20.75 m²
HUONE
49.25 m²
HUONE
20.75 m²
HUONE
20.75 m²
HUONE
20.75 m²
KÄYTÄVÄ
63.00 m²
KATSOMO
59.50 m²
KÄYTÄVÄ
63.00 m²
HUONE
33.50 m²
HUONE
32.50 m²
HUONE
32.50 m²
HUONE
32.50 m²
HUONE
32.50 m²
HUONE
32.50 m²
HUONE
32.50 m²
HUONE
32.50 m²
NÄYTTÄMÖ
37.50 m²
+3.5


HUONE
20.75 m²
HUONE
20.75 m²
HUONE
20.75 m²
AULA
95.75 m²
+7.5
HUONE
20.75 m²
HUONE
20.75 m²
HUONE
20.75 m²
KÄYTÄVÄ
44.75 m²
KÄYTÄVÄ
44.75 m²
HUONE
33.50 m²
HUONE
32.50 m²
HUONE
32.50 m²
HUONE
32.50 m²
HUONE
32.50 m²
HUONE
32.50 m²
HUONE
32.50 m²
HUONE
33.50 m²

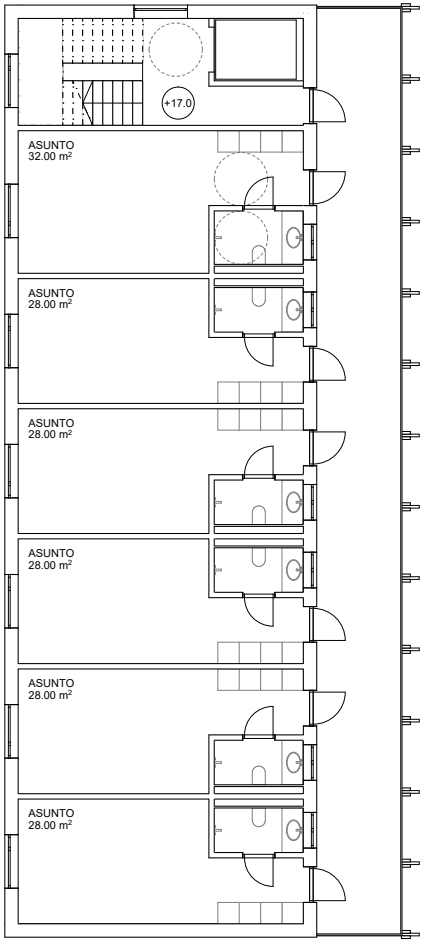

+15.7
+12.7
+13.9
+11.2
+11.2
+7.5
+3.5



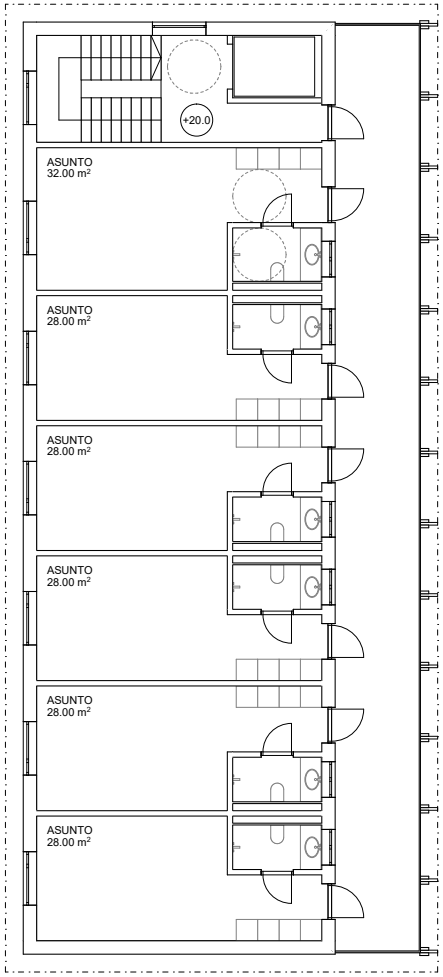




1krs



2krs



3krs


+25.5
+23.1
+23.1
+20.0
+17.0
+14.0





Kiitos

DATE 16.2.2023
WEB futudesign.com

ADDRESS Siltasaarenkatu 18–20, 9A
00530 Helsinki, Finland

futudesign



Laajasalon opisto

Tontinkäyttöluonnos: asuntolan sijoittelu

2.8.2024

futudesign

Uuden asuntolarakennuksen sijoitusvaihtoehtoja

Lähtötilanne

- ilmakuva vuodelta 2023



Asuntolan sijoitus V1

- Uusi asuntolarakennus opiston koordinaatistossa



X Kaadettava puu

? Mahdollisesti säilytettävissä oleva puu

Asuntolan sijoitus V2

- Uusi asuntolarakennus käännetty Kuukiventien suuntaiseksi.



X Kaadettava puu

? Mahdollisesti säilytettävissä oleva puu

Asuntolan sijoitusvaihtoehdot

Asuntola sijoitettuna Helsingin kaupungin 3d-verkkomalliin
havainnoillistaa rakennusmassan suhteen nykyiseen puustoon.

V1



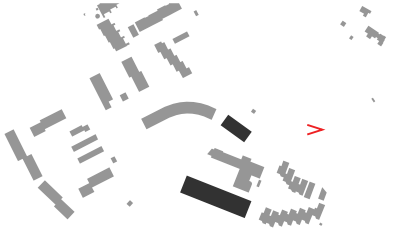
V2



Näkymiä

V1

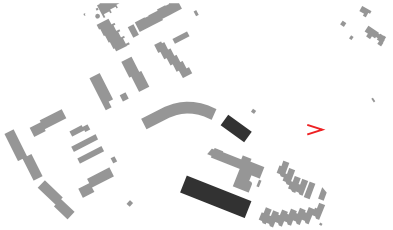
Näkymä Kuukiventieltä, saapuminen





V2

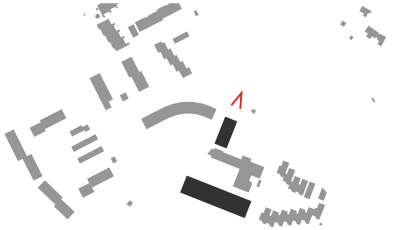
Näkymä Kuukiventieltä, saapuminen





V1

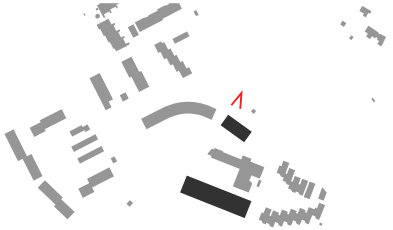
Näkymä Kuukiventieltä uudisrakennuksen kohdalta





V2

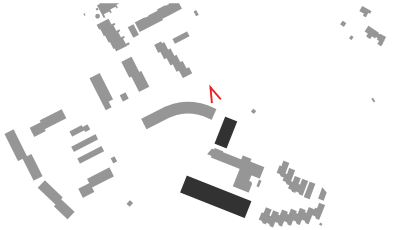
Näkymä Kuukiventieltä uudisrakennuksen kohdalta

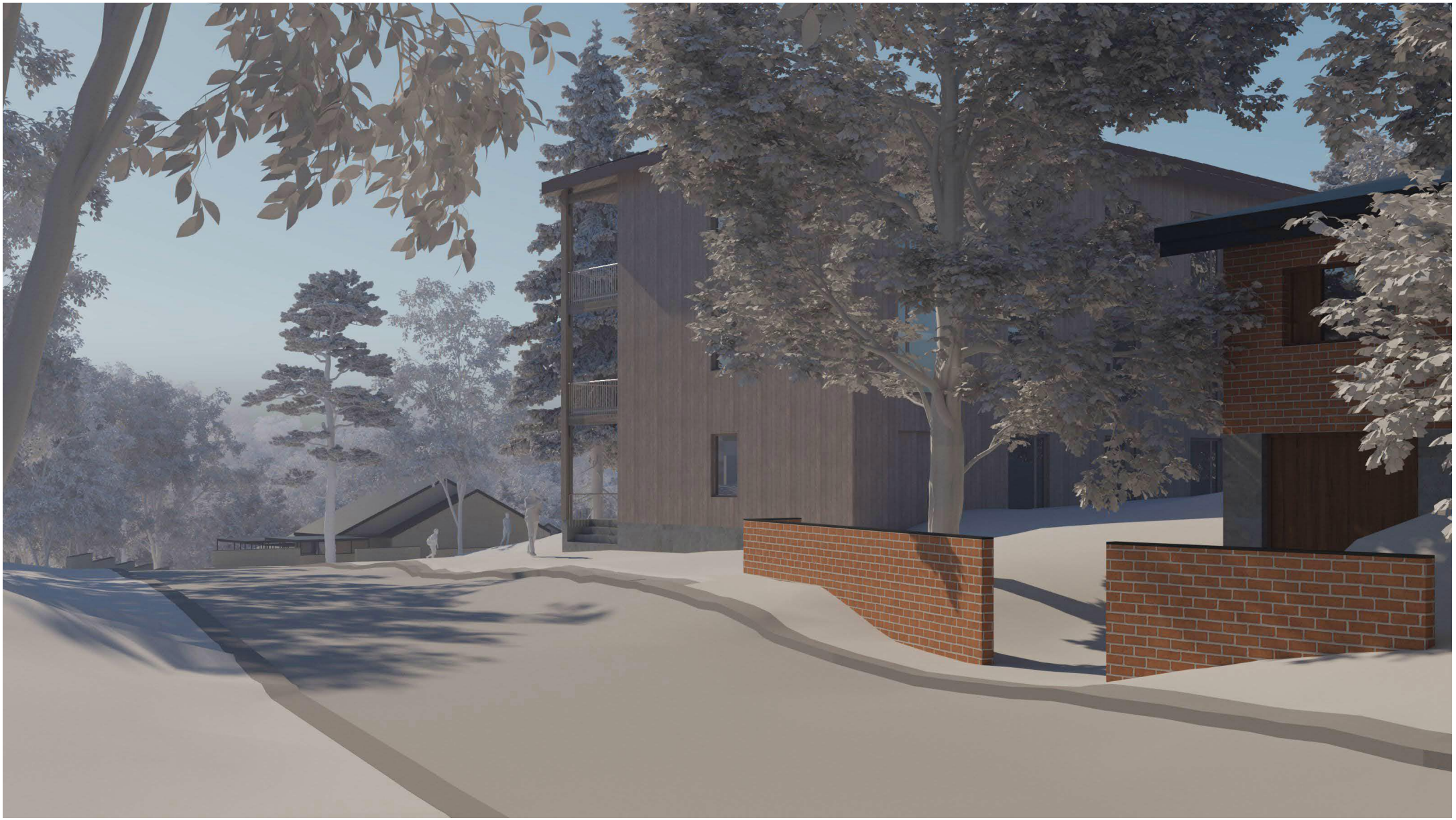




V1

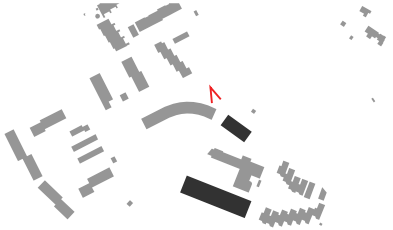
Näkymä Kuukiventieltä ylempää

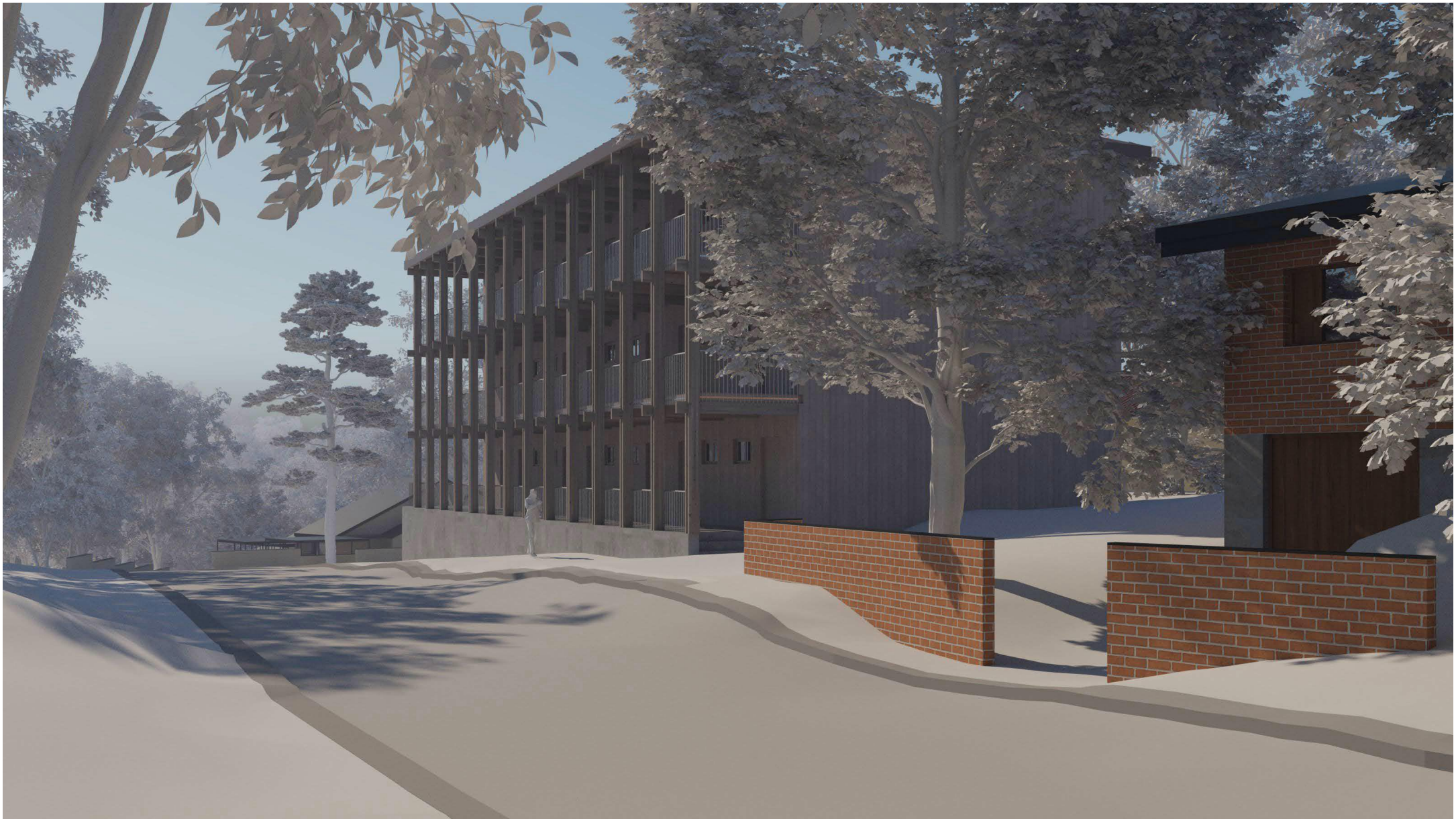




V2

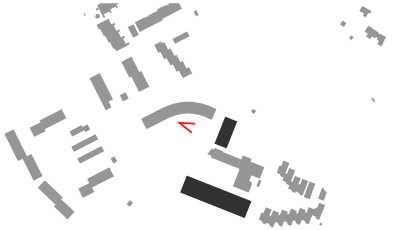
Näkymä Kuukiventieltä ylempää





V1

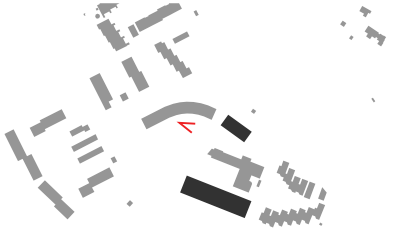
Näkymä naapuripihalta





V2

Näkymä naapuripihalta





Kiitos

DATE 2.8.2024
WEB futudesign.com

ADDRESS Meritullinkatu 11 C
00170 Helsinki, Finland

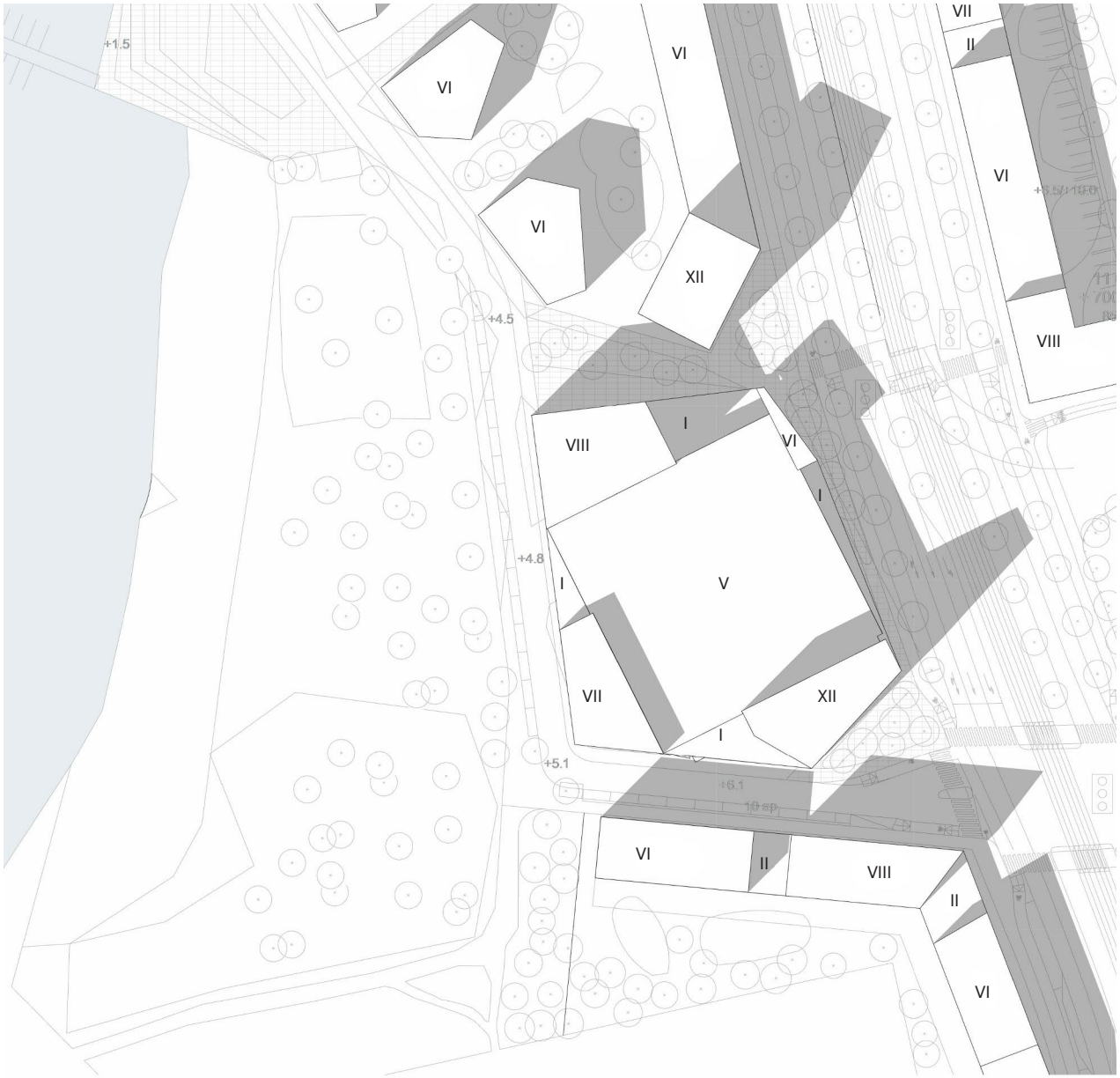
futudesign



Yliskylänlahden pysäköintitalo

Viitesuunnitelma
19.6.2023
Helsingin kaupunki

INARO | Pälkäneentie 19 A | 00510 Helsinki Finland | INARO.fi


+1.5
VI
VI
VI
XII
VII
II
VI
VIII
+4.5
VIII
I
VI
I
+4.8
I
V
VII
XII
I
+5.1
+6.1
VI
II
VIII
II
VI

Maantasokerros

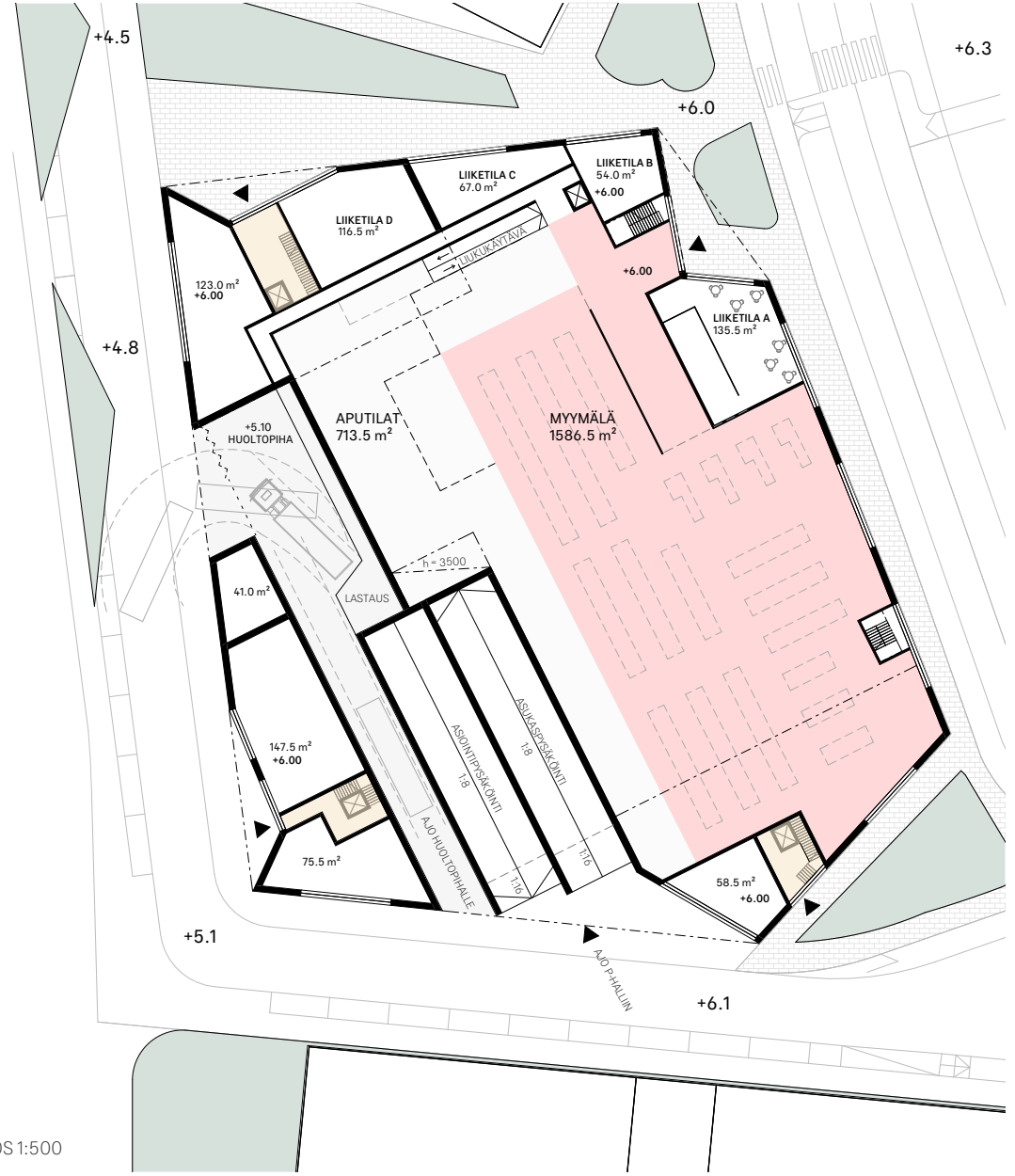
- Huoltopihalle ajo keula edellä pysäköintitalon huoltoyhteyden kautta.
- Huoltopiha mitoitettu yhdelle 12 metriä pitkälle kuorma-autolle.
- Asukaspysäköinti sijoittuu myymälän yläpuolelle (P2-P5), asiointipysäköinti kellarikerrokseen (P1)

Tilat

Myymälä	1586.5 m²
Aputilat	713.5 m²
	yht= 2300 m²
Liiketila A	135.5 m²
Liiketila B	54.0 m²
Liiketila C	67.0 m²
Liiketila D	116.5 m²
	yht= 373.0 m²

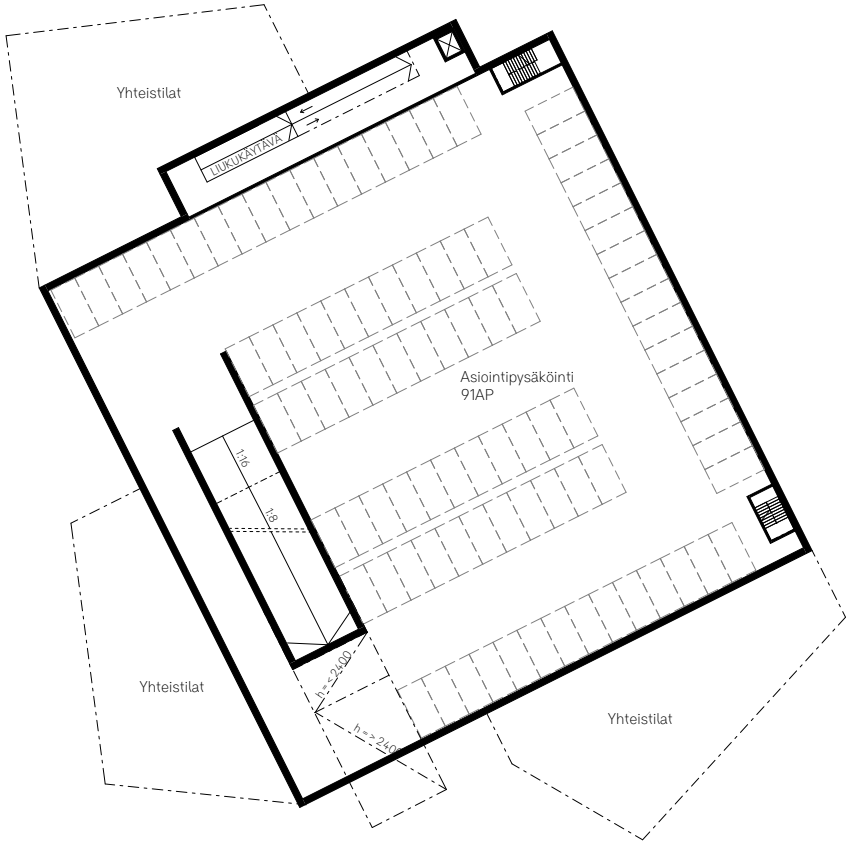
Autopaikat

Asiointipysäköinti = 91AP
Asukaspysäköinti = 376AP

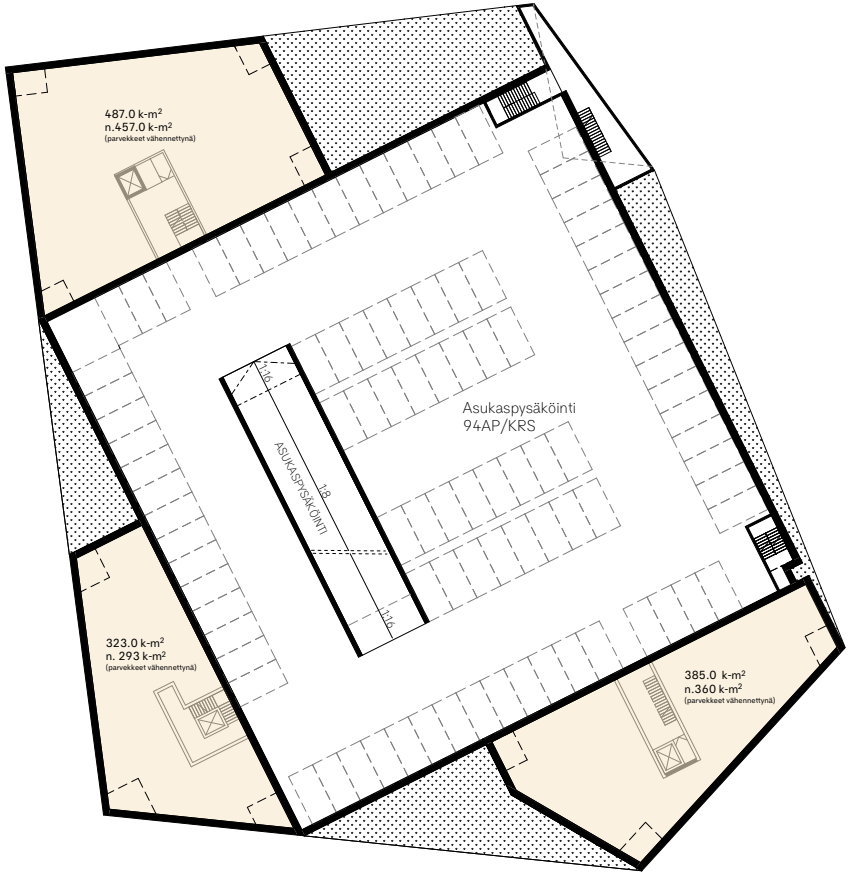


MAANTASOKERROS 1:500

Pysäköintikerrokset

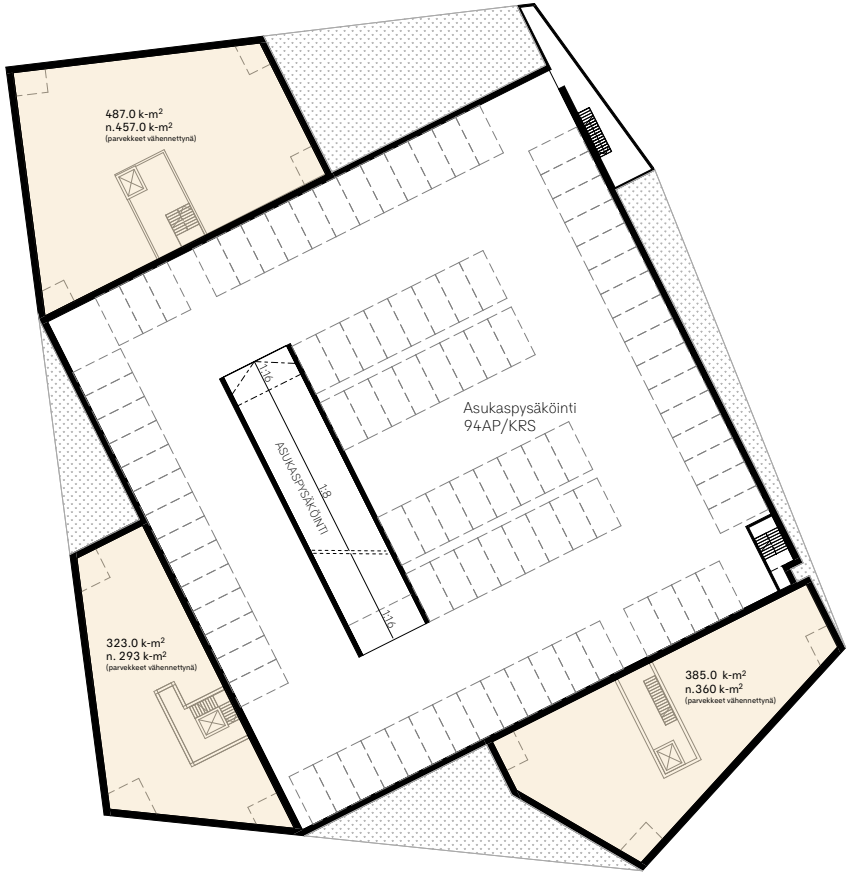


ASIOINTIPYSÄKÖINTI P1 1:500



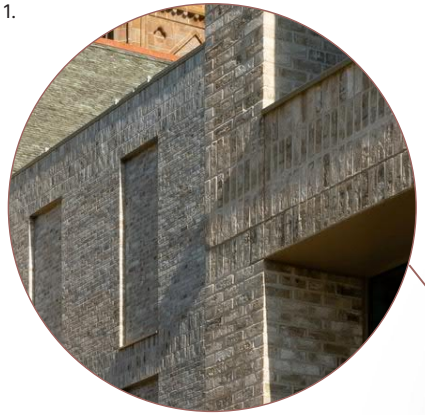
ASUKASPYSÄKÖINTI P2 1:500

Pysäköintikerrokset



ASUKASPYSÄKÖINTI P3-P5 1:500

1.

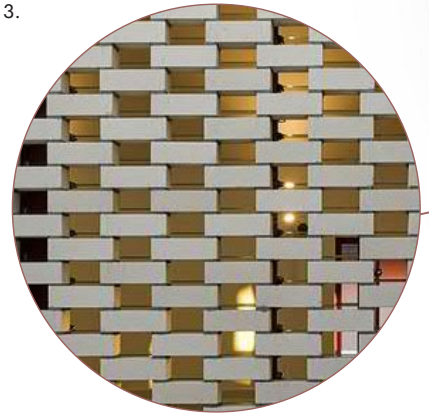


2.

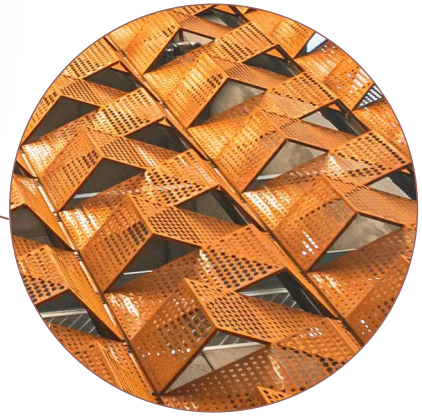




3.



4.



Massoittelu ja julkisivumateriaalit

- Julkisivun vaihtelevat tiililadonnat aukotusten osana

- Jalustan tasaisesti rytmitetyt aukotukset ja sisäänvedot, joiden päällä esim. pystyladonta

- Valoa suodattava pitsimuuraus sisäänkäynnin yläpuolisessa porrasseinässä

- Elävä vaikutelma perforoidulla corten-teräksellä pysäköintilaitoksen julkisivuissa

1. 16 Church Street / Keppie
2. Daenen, Berchem / KOMAAN! architecten
3. Casuarina House / Vokes and Peters
4. Pööli / INARO

1.

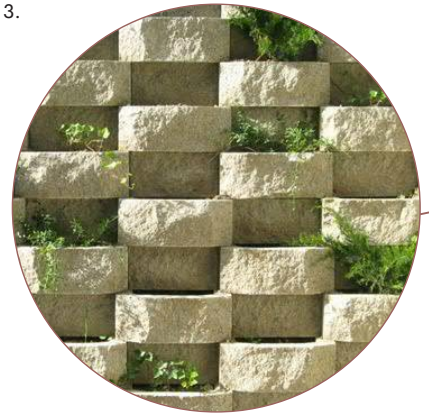


2.





3.



4.



Porras osana hulevesijärjestelmää

- Yhteisöllinen tila esim. yhteisöpuutarhana tai kasvi-installaatioina

- Mahdollisuus kaupunkivihreän lisäämiseen ja hulevesien hallintaan

1. Stacking green / VTN Architects
2. Bardolph Gardens / Breathe Architecture
3. Residences & Theatre / Doxiadisplus
4. Park 'n' Play / JAJA Architects



HAVAINNEKUVA KOILLISESTA



HAVAINNEKUVA KOILLISESTA



HAVAINNEKUVA IDÄSTÄ



HAVAINNEKUVA LOUNAASTA



HAVAINNEKUVA LOUNAASTA



HAVAINNEKUVA POHJOISESTA