

Itäisen bulevardikaupungin itäosan suunnitteluperiaatteet

SELOSTUS

9.5.2023



Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala / Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus

Asemakaavoitus

arkkitehti Maria Isotupa
arkkitehti yo Laura Virkki
suunnitteluavustaja Katri Ruut
yksikön päällikkö Hanna Pikkarainen

Liikenne- ja katusuunnittelu

liikenneinsinööri Jussi Jääskä
tiimipäällikkö Johanna Iivonen

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

johtava maisema-arkkitehti Pihla Sillanpää
johtava maisema-arkkitehti Marko Ahola

Maankäytön yleissuunnittelu

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

Maomaisuuden kehittäminen ja tontit

tiimipäällikkö Peter Haaparinne
tonttiasiamies Arto Korkeila

Kaupunkiympäristön toimiala / Palvelut ja luvat / Ympäristöpalvelut

ympäristötarkastaja Juha Korhonen

Kaupunkiympäristön toimiala / Hallinto- ja tukipalvelut / Viestintäpalvelut

vuorovaikutusasiantuntija Annika Alén



SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	4
TAVOITTEET	5
ALUE	6
KAUPUNKIBULEVARDI	7
TEEMAT	8
1. TAVOITELTAVA MUUTOS	8
2. MITOITUS, RAKENNE JA KAUPUNKIYMPÄRISTÖ	10
3. ILMASTOVIISAUS	24
4. LUONTO JA VIHERRAKENNE	28
5. LIIKENNE JA KATUYMPÄRISTÖ	29
6. ILMANLAATU JA MELU	35
7. TOIMITILA-ALUE	38
8. PALVELUT JA KAUPALLISET PERIAATTEET	39
9. SUUNNITTELUN AIKAJÄNNE JA RAKENTAMISEN OHJAUS	40
10. MAANKÄYTÖN KEHITTÄMINEN ALUEITTAIN	43
VAIKUTUKSET	49
KUVALÄHTEITÄ	50
LÄHTEITÄ	51

JOHDANTO

Itäväylän vartta ja sitä ympäröivää aluetta Puotilan metroasemalta koilliseen Kallvikintien risteykseen kehitetään ns. bulevardikaupungin periaatteiden mukaisesti asuin-, virkistys ja työpaikka-alueeksi vahvistaen sen elinvoimaisuutta osana tiivistyvää kaupunkia. Suunnitteluperiaatteiden kautta on tutkittu alueen kehittämispotentiaali ja maankäytön uudistaminen. Niissä on määritelty muun muassa täydennysrakentamisen, virkistysalueiden, kaupunkitilojen, liikkumisen ja palvelurakenteen keskeiset tavoitteet.

Itäväylän molemmille puolille levittyvä suunnittelualue on yhteensä n. 160 hehtaarin laajuinen ja kolmen kilometrin pituinen.

Suunnittelun aikajänne on erittäin pitkä – puhutaan 10 – 50 vuoden aikajänteellä tapahtuvista muutoksista - mahdollisesti pidemmästäkin ajanjaksosta. Itäisen bulevardikaupungin itäosan muutoksen suhteen keskeisenä tekijänä on koko Itä-Helsingin sekä Östersundomin alueen kehittyminen. Östersundomin alueelle laaditaan oikeusvaikutteinen yleiskaava ohjaamaan alueen maankäyttöä ja rakentamista sekä turvaamaan alueen luontoarvot. Alueen kehittyminen täyteen mittaansa on pitkällä tulevaisuudessa sisältäen monia epävarmuustekijöitä.

Itäisen bulevardikaupungin itäosan suunnitteluperiaatteet tarkentavat Helsingin yleiskaavaa 2016, jossa on esitetty Itäväylän varteen runsaasti lisää- ja täydennysrakentamista. Suunnitteluperiaatteiden alue on esitetty yleiskaavan toteuttamishjelmassa ensimmäisen vaiheen suunnittelun painopisteen alueeksi v. 2018– n. 2035 (Yleiskaavan toteuttamishjelma 2022 / Kaupunkiympäristön aineistoja

2021:17). Suunnitteluperiaatteita ohjaa Helsingin kaupunkistrategia 2021 – 2025 ”Kasvun paikka”, ja lisäksi Helsingin kaupungilla on voimassa useita muita ohjelmia ja linjauksia, joihin suunnittelu pohjautuu. Näitä ovat mm. Hiilineutraali Helsinki 2030, Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma (AM-ohjelma), Ilmastonmuutokseen sopeutumisen linjaukset 2019 – 2025, liikkumisen kehittämissuunnitelma, pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma ja kävelyn edistämishjelma sekä Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma (Vistra).

Itäväylän lähtökohdista (maanomistus, ympäröivän alueen luonne ja tilan rajallisuus väylän varrella, valtion omistama väylä) johtuen suunnitteluperiaatteet toimivat mahdollistajana tulevalle ympäristön kehittämiselle, jonka muuttumiseen ja kehittymiseen vaikuttavat mm. itäisen Helsingin tulevaisuuden näkymät sekä maanomistajien näkemykset maaomaisuutensa kehittämisen suhteen. Suunnitteluperiaatteita käytetään myös vuorovaikutuksen välineenä ja niiden avulla tuodaan tiedoksi muutoksen mahdollisuus.

Suunnitteluperiaatteet toimivat tulevien asemakaavahankkeiden, liikennesuunnittelun ja alueen kehittämisen tukena. Suunnitteluperiaatteet eivät ole oikeusvaikutteinen kaavatase yleiskaavan ja asemakaavan tavoin, vaan ne ohjaavat kaupungin sisäisenä ohjeena alueen asemakaavoitusta ja kehittämistä. Suunnitteluperiaatteiden valmistelu on tullut vireille kaupungin aloitteesta. Suunnitteluperiaatteista päättää kaupunkiympäristölautakunta.

Vaikka Itäisen bulevardikaupungin itäosan kehittämisessä on erilaisia haasteita verrattuna muihin bulevardikaupunkeihin, sen ns. omintakeisuuden voi



Itäväylän ja Linnanväenpolun omakotialueen välinen alue.



Itäväylän meluseinää Vehkalahdentien ja Itäväylän risteyksestä länteen.

nähdä myös vahvuutena. Bulevardikaupunkien ei tarvitse sopia samaan muottiin, ja alueelle voidaan soveltaa myös uusia, erilaisia ja jopa ennennäkemättömiä ratkaisuja.

TAVOITTEET

Tavoitteena on suunnitella ja kehittää aluetta kaupunkibulevardiperiaatteiden mukaisesti kaupunkimaisemmaksi, toimivammaksi ja viihtyisämmäksi urbaaniksi ympäristöksi ja turvata Helsingin laajeneminen ja kasvu.

Suunnitteluperiaatteet edesauttavat kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista osoittamalla alueen vahvuuksiin perustuvia kaupungin kasvun mahdollisuuksia. Kaupunkibulevardia kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa ja suunnitellaan raideliikenteen verkostoon tukeutuvaksi. Se mahdollistaa joukkoliikenteen nopean runkoyhteyden, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna.

Suunnitteluperiaatteet asettavat tavoitteita, jotka ohjaavat tarkempaa suunnittelua. Niissä tuodaan näkyväksi tuleviin hankkeisiin liittyvät suunnittelukysymykset, joista tulee keskustella jo ennen kuin suunnittelu saatetaan tarkemmalle tasolle ja varsinaisista suunnitteluratkaisuista päätetään.

Periaatteilla ohjataan mm. rakentamisen volyymiä, katuverkoston luonnetta, alueen liittymistä ympäröivään kaupunkirakenteeseen, tärkeimpien yhteyksien likimääräistä sijaintia sekä kaupunkiympäristön laatua. Niillä pyritään myös hahmottelemaan alueen uutta identiteettiä ja valottamaan suunnittelualueeseen liittyviä ominaisuuksia ja reunaehtoja.



Näkymä Itäväylälle Länsimäentien kohdalla.

Suunnitteluperiaatteet nostavat esiin kaupunkibulevardin alueen toteuttamisen edellytyksenä olevia infra- liikenne ja viherverkostohankkeita, jotka vaativat investointipäätöksiä sekä laajemman kokonaisuuden tarkastelua, yhteensovittamista ja yhteistyötä. Suunnittelualueen maankäytön kehittämistavoitteet on sovitettava ympäröivään rakenteeseen siten, että uusi maankäyttö ja viher- ja katuverkosto kiinnittyvät luontevasti viereisiin kaupunginosaan sekä seudullisiin verkostoihin ja alueet muodostavat yhdessä toimivan, eheän ja monimuotoisen kaupunkirakenteen, jossa liikenne on sujuvaa kaikilla kulkumuodoilla.

Tavoitteena on löytää alueelle ominainen identiteetti, joka huomioi ympäröivän alueen nykyisen luonteen, korostaa sen vahvuuksia ja etenkin on tarpeeksi rohkea katsomaan tulevaisuuteen. Pääasiallisena suuntana on ekologisesti, sosiaalisesti, taloudellisesti ja kulttuurisesti kestävä ympäristö sekä viihtyisämpi ja ihmisen mittakaavainen elämyksellinen kaupunkitila Itäväylän varrella sen pääkatumainen luonne säilyttäen. Sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyuden määrittelyssä hyödynnetään nykyisten asukkaiden ja alueella toimivien eri tahojen näkemyksiä. Asumisen edellytyksiä ja kaupunkimaisemman ympäristön kulkuyhteyksiä parannetaan sekä palveluita kehitetään ja monipuolistetaan. Luonto- ja virkistysalueiden arvot ja alueelle identiteettiä luovat rakennetun ympäristön ominaispiirteet otetaan huomioon.

Suunnitteluperiaatteiden kautta tutkitaan alueen kehittämispotentiaali sekä maankäytön uudistamisen ja kehittämisen periaatteelliset ratkaisut. Asemakaavoituksen myötä itäiseen Helsinkiin syntyy enemmän laadukasta kaupunkitilaa, jossa on asumista, toimitilaa, liiketiloja ja palveluita sekä uusia katujärjestelyjä.



Näkymä Itäväylää pitkin itään Karhulantien kohdalla.

ALUE

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

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

Suunnitteluperiaatteiden aluerajaus. © Kympp / Kami



KAUPUNKIBULEVARDI

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

Helsingin kaupunki päätti bulevardeista yleiskaavan yhteydessä vuonna 2016. Kaavan kolme kantavaa ajatusta ovat olleet Helsingin kasvattaminen, tiivistäminen ja liikennejärjestelmän muuttaminen raideliikenteen verkostokaupungiksi.

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

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

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

Alueen kehittämisessä on kuitenkin toisenlaisia haasteita: maan omistajuus on pitkälti yksityistä, tila valtion omistaman väylän varrella on rajallinen, pikaraitiotien tulevaisuus on epätodennäköistä lukuisten raidehakkeiden ollen priorisointijärjestyksessä edellä, Östersundomin tulevaisuus on ratkaisematta ja aluetta ympäröi vahvasti pientalopainotteinen Vartioharjun alue, jonka kanssa uuden rakentamisen yhteensovittamiseen tulee kiinnittää aivan erityistä huomiota.



TEEMAT

TAVOITELTAVA MUUTOS

Suunnitteluperiaatteiden mahdollistama muutos vastaa kaupungin kasvun tavoitteisiin ja toimii veturina kehittämisen suunnalle, jossa kyseisestä osasta Itäväylän ympäristöä muodostuu osa kasvavaa kaupunkia. Tämän myötä sillä on edellytykset kehittyä aluettaan paremmin palvelevaksi keskukseksi.

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

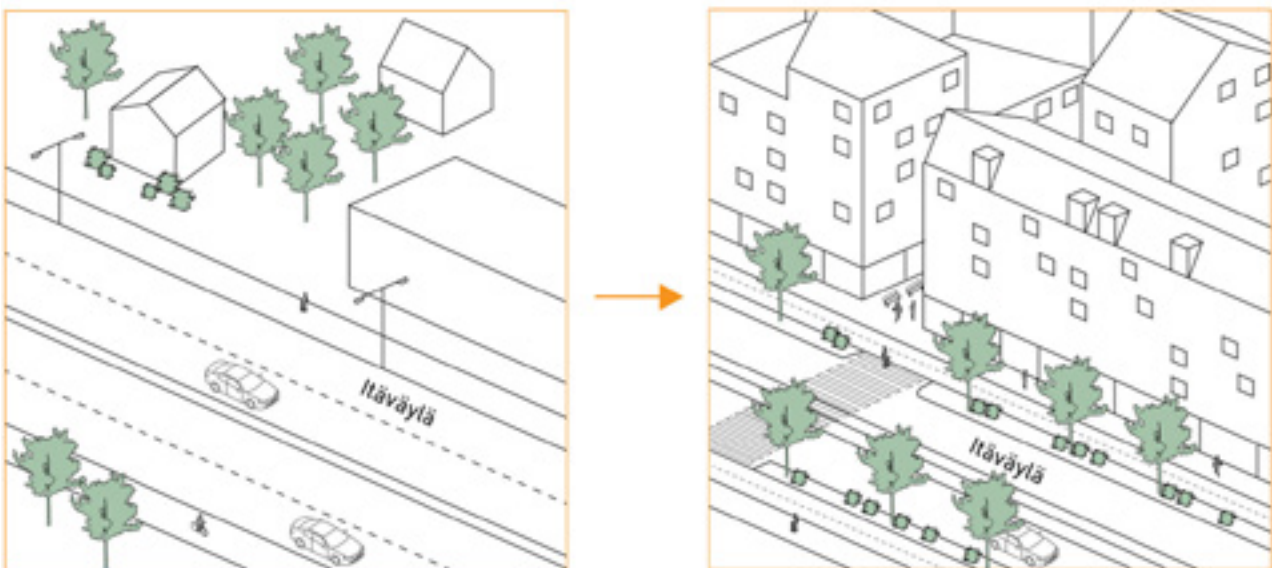
Alueen nykyinen jäsentymättömyys on sekä haaste että mahdollisuus luoda uusi-ilmeinen alue, joka vastaa hiiliviisaan ja vihreän kasvun tavoitteisiin. Toisaalta alue on pääasiallinen linkki Itä-Helsingin ja Östersundomin välillä ja siten varsin keskeinen suunnittelun paikka. Sen sijainti kolmen kehittyvän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

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

Itäväylällä on aluetta jakava estevaikutus. Koska se toimii liikkumisen väylänä pitkälti läpiajoliikennettä palvelen, korostuu aluetta kahtia jakava vaikutus. Keskeisimpänä tavoitteena on löytää kaupunkisuunnittelun keinoja yhdistää Itäväylän halkoma Vartiokylän kaupunginosan yhtenäisemmäksi.

Uuden rakentamisen integrointi onnistuneesti nykyiseen kaupunginosaan edellyttää paikallisten olosuhteiden ja nykyidentiteetin huomioimista. Alueen olevia arvoja tuetaan ja vahvistetaan – näistä mainittakoon lähimetsät sekä virkistys- ja niittyverkosto. Muutoksessa on tärkeää kunnioittaa alueen historiaa ja omaleimaisuutta ja huomioidaan Itä-Helsingin vahvuudet. Nykyinen Vartiokylän pientaloalue koostui aiemmin suurelta osin rintamamiestaloista, jotka ovat osaltaan luoneet alueelle kylämäisen tunnelman, ja alueella on myös selkeä pientaloalueen identiteetti.

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



Aksonometria Itäväylän muutoksesta.

Suunnittelualan mahdollisuudet

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

Alueella on hyvät lähtökohdat joukkoliikenteen kehittämiseksi: pohjalla on valmis järjestelmä, jonka ympäristössä on tehostamispotentiaalia.

Verrattain hyvät perustamisolosuhteet mahdollistavat pienemmän esirakentamisen ja siten myös vähemmän rakentamisesta aiheutuvat päästöt kuin monella muulla alueella. Bulevardihankkeet ovat kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisia ja niillä on vahva poliittinen tuki.

Täällä on hyvät mahdollisuudet ottaa ekologisuus ja vähähiilisyys tärkeiksi teemaksi – tulee siis löytää johdonmukainen tapa tehdä ekologista kaupunkia ja kehittää aluetta suunnitelmallisesti.

Poikittaisia viher- ja virkistysyhteyksiä on mahdollista vahvistaa, erityisenä nostona Uussillanpuiston kohta, jonka verkostollista statusta on vahvistettava. Puro- ja niittymaisemien voidaan hyödyntää paremmin alueen viihtyvyystekijöinä. Mustavuoren saavutettavuuden parantaminen julkisella liikenteellä palvelee laajemminkin helsinkiläisiä, ja antaa täten myös alueellista lisäarvoa.



Identiteetti

Suunnittelualan luonne nykyisin on verrattain jäsentymätön liikenneväylän varsi melusteineen ja valo-ohjattuine risteyksineen rakennuskannan vaihdellen pientaloista kerrostaloihin ja toimitilarakennuksiin ja puistoalueiden reunamiin.

Identiteetti tulee kehittämisen myötä muuttumaan bulevardimaiseksi kaupunkirakenteeksi hajanaisen väylämäisen ympäristön sijaan.

Ominaista on verrattain vahva pientaloalueen identiteetti ja siellä on keskenään hyvinkin eri ikäistä rakennuskantaa. Pientaloalueen identiteetti tulee säilymään – suurin muutos keskittyy väylän varrelle. Itäväylän varren muuttuminen kaupunkibulevardimaiseksi katu ympäristöksi ei välttämättä mene ristiin 'kylämäisten' arvojen kanssa, vaan tulevassa kaupunkiympäristössä on mm. paremmat palvelut, paremmat pyörä- ja kävelytie ja yhteydet sekä liikennejärjestelyjen myötä vähemmän melua.

Yksi alueen vahvuus on Vartiokylänlahti eli merenlahti ja sen tuoma topografia. Viheryhteyden kautta (Vistra) on myös painotettu meren saavutettavuuden parantamista. Alueen arvostus ja viihtyvyys toteutuvat myös säilyvien lähimetsien, virkistysalueiden ja kulttuuriympäristöjen kautta. Erityistä identiteettiä alueelle luovat säilyvät ja kehitettävät kaupunkipurot, uusi luonnonsuojelualue sekä toisaalta arvokkaat kulttuuriympäristöt, muinaisjäänökset ja linnoituslaitteet.

Kaupungin sisäisissä suunnittelutyöpajoissa vuoden 2021 aikana on noussut esiin alueen suunnittelu kokonaisuudessaan puurakentamisen puiseksi bulevardiksi – työnimellä "Puupulevartti" - jossa tavoitteena on ilmastopäästöjen aktiivinen vähentäminen. Puu voisi näkyä ja tuntua sekä rakentamisessa että ympäristössä: puustoa säästetään mahdollisuuksien mukaan ja jokaiselle kaadettavalle puulle istutetaan korvaava puu ja ilme on puutarhainen.

Viheralueita luonnollisesti säästyy, kun rakennetaan tiiviimmin korkeampaa. Linkittyminen olemassa oleviin alueisiin sekä arkkitehtonisesti että demografisesti on täydennysrakentamisen onnistumisen näkökulmasta oleellista.

MITOITUS, RAKENNE JA KAUPUNKIYM- PÄRISTÖ

Mitoituksen lähtökohtana toimii yleiskaava 2016. Olevaa rakennuskantaa on n. 592 000 k-m² ja n. 5 500 asukasta. Suunnitteluperiaatteilla voisi mahdollistaa uutta rakentamista n. 200 000 – 250 000 k-m² ja 4 000 - 5000 asukasta 10 - 50 vuoden aikajännteelle sijoittuen -mahdollisesti pidemmällekin.

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

Suurin muutos tulee lähtemään maanomistajien ja vuokranhaltijoiden aloitteesta. Koska yksityisten ja vuokratonttien määrä suunnittelualueella on suuri, tapahtuu täydentyminen todennäköisesti satunnaisesti ja ns. pistemäisesti. Kaupungin omistamatkin tontit ovat alueella usein pinta-alaltaan pienikokoisia ja vuokratontteja on paljon. Alueen poikki kulkee myös tärkeä itäinen viheryhteys ja yleiskaavassa määritelty toimitila-alue.

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

Luontevimmassa rakentamisen mallissa Itävälän molemmin puolin uusi rakennuskanta madaltuisi kerros kerrokselta pientaloalueelle päin. Mallin ongelmallisuus suunnittelualueella on kuitenkin rakennusalan puute, eikä kyseinen vaiheittainen madaltuminen onnistu laajentamatta pientaloalueelle.

Alueellisia haasteita ja rakentamisen mahdollisia paikkoja on tarkasteltu lähemmin aluekohtaisissa analyyseissä.



MITÄ KAIKKEA BULEVARDI VOI OLLA?



Havainnekuvia, rakennustypologiaa ja referenssikuvia

Seuraavilla sivuilla on esitetty havainnekuvia, rakennustypologiaa ja referenssikuvia eli näkemyksiä siitä, millaista kaupunkiympäristö tunnelmaltaan ja mittakaavaltaan Itäisen bulevardikaupungin itäosan alueella voisi näyttää. Näkemyksissä on otettu taiteellinen vapaus, ja ne pyrkivät ennemminkin antamaan osviittaa tulevasta suunnasta ja muutoksen luonteesta kehittyvällä alueella kuin osoittamaan juuri tietyn tyyppistä

Havainnekuvia



Yksi visio kaupunkibulevardista.



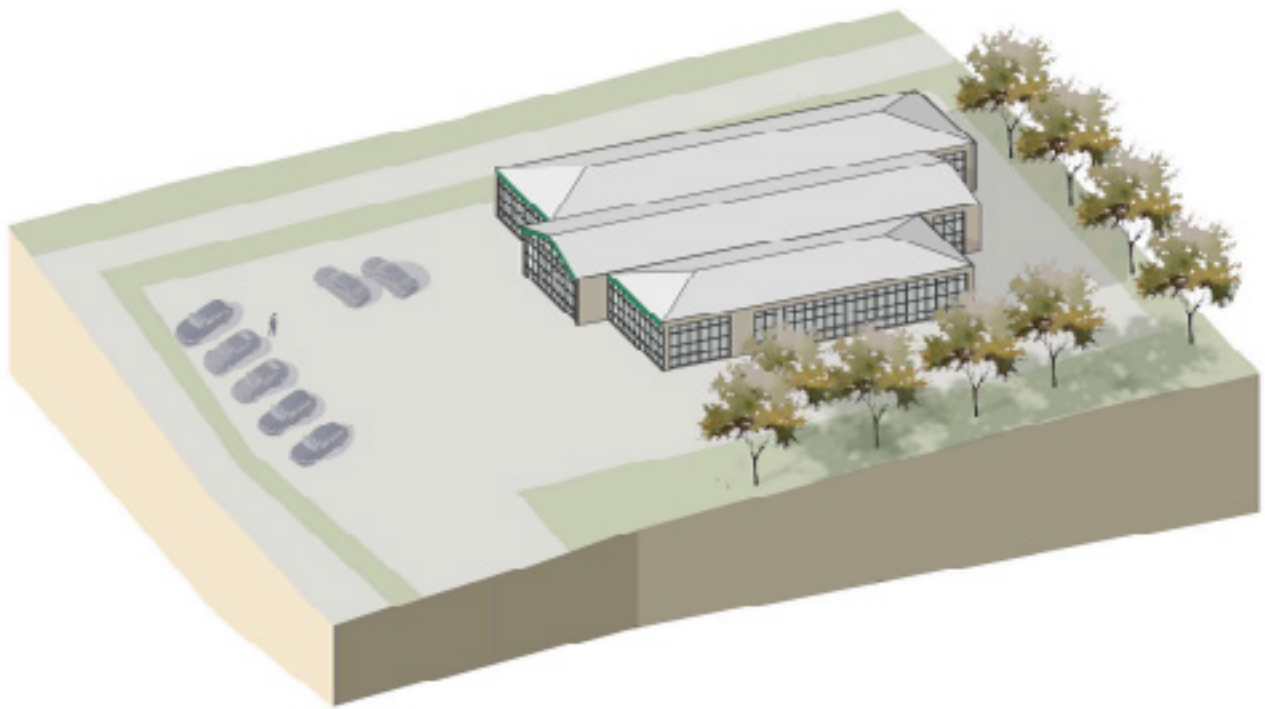
Käveltävä ympäristö ja yhteydet Vartiokylänlahdelle. Näkymä Uussillanpuiston kohdalta.



Yhteisöllinen kaupunkipiha.



Yksi visio toimitila-alueen muutoksesta.



Rakentamisen kiertotalous. Esimerkkinä Plantagenin tontti ja mm. rakennusosien ja materiaalien uudelleenkäyttö ja kierrätys.



Asuintaloja puiston laidalla.

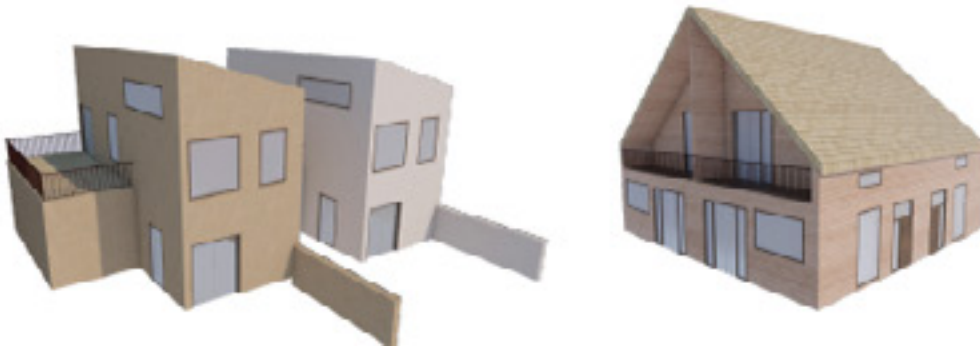




Tiivistyvää Vartiokylää.



Rakennustypologiaa



Rakennustypologiaa.



Periaatteellinen poikkaisleikkaus Itäväylältä. "Tulivuorimalli". Rakentaminen madaltuu Itäväylältä omakotialueelle päin.



Periaatteellinen pitkittäisleikkaus Itäväylällä.



Eräs visio täydennysrakentamisesta Vartiokylässä.



Eräs visio Itävälän varrelta. Pitkittäisleikkaus.

Referenssikuvia

Referenssikuvat toimivat inspiraationa suunnittelussa pohdittaessa kaupunkitilan mittakaavaa, värimaailmaa, rakennusten massoitteua, rakennusten ja katutilan välisiä suhteita yms. Ne eivät ole suoraan mo-
nistettavissa alueelle eivätkä ota kantaa arkkitehtuuriin, vaan on tarkoitettu keskustelun virittäjäksi ja
pohjaksi jatkosuunnitteluvaiheessa.



Aallonportin asuinkortteli, Jyväskylä.





Poikkileikkauksia Itäväylältä



Katunäkymä



Leikkaus

Katunäkymä



Leikkaus



Katunäkymä Aiepan kulesta



Leikkaus

Kaupunkibulevardeja



Munkkiniemen puistotie. Kuva: Kaisa Rautaheimo / HS



Munkkiniemen puistotie Kuva: Tuomas Kukko

- Kaistat 1+1
- Raitiolinja keskellä, jonka toisella puolella väylä pyöräilylle ja toisella puolella kävelytie
- Pituudeltaan noin 400m, leveydeltään 40m
- Puistotien länsipäädystä Laajalahden aukio: istumapaikkoja, Munkkiniemen Puukioski ja pyörätelineet



Sender Boulevard, Tanska

Esimerkki eritavalla hyödyntää bulevardin keskittilaa, ei sinällään voida hyödyntää Itävälän bulevardisoinnissa.



Ranska. Esimerkki pienemmän kaupungin risteyksestä, jota ympäröi korkeintaan 4-kerroksinen rakennuskanta. Kaistoja on useampia, mutta ilme on silti bulevardimainen.



Godthåbsvej, Tanska

Vähemmän katuvihreää, rakentamisen mittakaava pääasiassa pienempää ja "pikkukaupunkimaisempaa".





ILMASTOVIISAUS

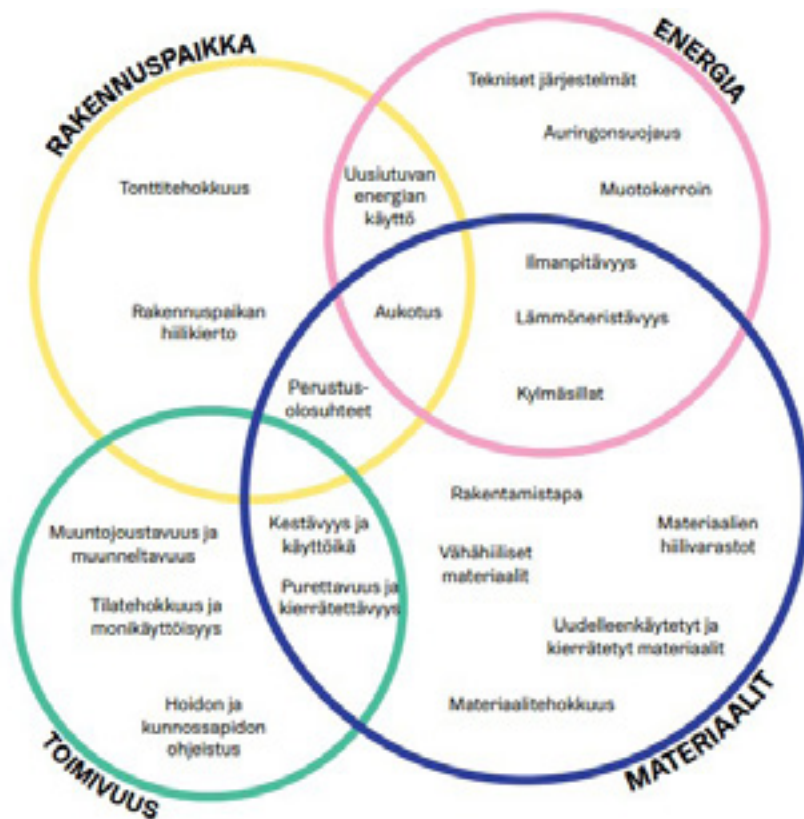
Itäväylän varresta suunnitellaan ilmastoviisas, laajasti Helsingin asettamia ilmastotavoitteita toteutettava alue sekä ilmastomuutoksen hillinnän että sopeutumisen kannalta. Itäväylän bulevardisoinnissa sitoudutaan vastaamaan hiilineutraalin Helsingin toteuttamisen tavoitteisiin, joka uusien rakentamisalueiden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

Helsingin kaupunkistrategiassa vuosille 2021–25 suunnitteluperiaatteita ohjaa Helsingin kaupunkistrategia ”Kasvun paikka”, jossa kaupungin kasvun tavoitteen lisäksi keskeisinä tavoitteina ovat kunnianhimoinen ilmastovastuu ja luonnonsuojelu. Tavoitteena on Helsingin hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä, hiilinolla vuoteen 2040 mennessä ja tämän jälkeen hiilnegatiivisuus. Itäisen bulevardikaupungin itäosan suunnittelussa kaupunkistrategiassa linjatut ilmastotavoitteet otetaan vahvoiksi suunnittelun lähtökohdiksi. Ilmastoviisauden osalta painopisteet kohdistetaan vaikuttaviin keinoihin, joilla edistetään erityisesti kestävästä liikkumisesta, vähähiilistä rakentamista, paikallisia energiaratkaisuja, hiilinielujen säilyttämistä ja vahvistamista sekä luonnonmukaisia hulevesiratkaisuja.

Liikenne

Liikenteeseen liittyvät teemat ovat luonteva osa Itäisen bulevardikaupungin periaatteissa, mutta koska tähtäimessä on alueen toteutuminen ajassa, jolloin Helsingin tulee olla hiilineutraali, tulee ilmastotavoitteisiin liittyvät teemat sisällyttää itäisen bulevardikaupungin suunnitelmiin erittäin vahvasti jo aivan alkuvaiheessa ja pelkkää liikennetarkastelua laajemmin.

Liikenteen vähäpäästöisyyden osalta keskeisin ratkaisu on suunnitella alueesta kestävällä liikennemuodoilla helposti saavutettava, jolloin yksityisautoilu ei ole välttämätöntä. Erityisesti kävelyn ja pyöräilyn verkoston jatkuvuuteen, sujuvuuteen ja viihtyisyyteen panostetaan. Alueen pyöräliikenteen verkosto on jo nykytilanteessa melko kattava, mutta suurin osa nykyisistä pyöräteistä on yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä, joissa kulkumuotoja ei ole eroteltu. Jalankulku- ja pyöräilyliikenteen verkosto on puutteellinen, sillä esimerkiksi Linnavuorentien ja Itäväylän risteyksessä niille tarkoitettu väylä loppuu ja jatkuu ainoastaan toisella puolella tietä. Yksipuoleinen väylä jatkuu 700 metriä Itäväylää pitkin koilliseen.



”Vähähiilisen rakentamisen osatekijät” pohjalta: Häkkinen, T. & Kuittinen, M. (2020). Kohti vähähiilistä rakentamista: opas arviointiin ja suunnitteluun. Rakennustieto.

Alueen pysäköintiratkaisu ja pysäköinnin mitoitus suunnitellaan tavoitteellisesti. Tavoitteena myös se, että alueen rakentuminen lisää mahdollisimman vähän henkilöautoilun liikennesuoritetta.

Esirakentaminen ja rakentaminen

Liikenteen lisäksi merkittävimmät aiemmin tunnistetut alueelliset päästölähteet ovat esirakentaminen, rakentaminen ja käytön aikainen energiankulutus. Uudisrakentaminen suunnitellaan rakentamisaikana voimassa olevan rakentamisen hiilijalanjäljen raja-arvon mukaisesti. Rakentamisen kiertotalouden osalta painotetaan ratkaisuja, jotka vähentävät päästöjä jo rakentamisvaiheessa. Lisäksi uudisrakentamisessa edistetään muuntojoustavuutta, mikä vähentää pitkällä tähtäimellä purkavan saneeraus- ja rakentamisen kokonaistarvetta ylipäättään kiertotalouden periaatteiden mukaisesti. Uudisrakentamisessa tulee lisäksi esittää tiedot materiaalien sateen ja paahteen kestävydestä, uudelleen käytettävyydestä ja uudelleen käytön mahdollisuuksista ensisijaisen käyttötärpeen muuttuessa.

Vaihtoehtoisia tapoja rakentamisvaiheen hiilipiikin pienentämiseksi voidaan useimmissa tapauksissa vaatia. Tavoitteena on käyttää materiaaleja, joiden rakentamisaikainen hiilijalanjälki on mahdollisimman pieni ja muodostuva hiilikädenjälki vastaavasti mahdollisimman suuri.

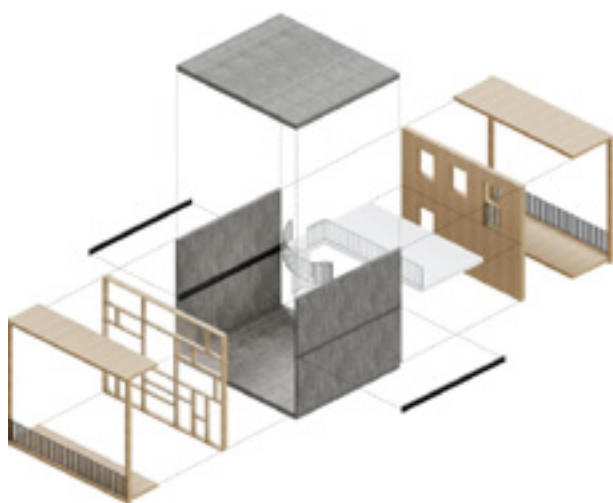
Purkavan uusrakentamisen mahdollisuus tutkitaan asemakaavatyössä aina erikseen. Mikäli rakennuk-

sia puretaan, on tutkittava purkumateriaalien ja rakennusosien uudelleen käyttö- ja kierrätysmahdollisuudet.

Täydennysrakennettaessa olemassa olevia kortteleita tullaan tutkimaan myös säilyttäviä vaihtoehtoja etenkin, jos nykyisten rakennusten betonirungot voivat olla hyödynnettävissä. Täydennysrakennushankkeissa kannustetaan olemassa olevan rakennuskannan energiaremontteihin.

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

Kaikessa alueen rakentamisessa tulee tutkia mahdollisuudet säästää mahdollisimman paljon olemassa olevaa maaperää ja kasvillisuutta hiilinielun ja –varaston näkökulmasta. Suunnittelussa huomioidaan maastonmuodot ja avokalliot, turhia leikkauksia ja täyttöjä vältetään. Suunnittelussa varataan tilaa hulevesien viivyttämiseksi ja puhdistamiseksi ja suositaan hulevesien käsittelyn luonnonmukaisia ratkaisuja. Viihtyisät ja vehreät ulkotilat auttavat konkreettisesti hillitsemään ilmastomuutosta ja helpottavat siihen sopeutumista. Ympäristön laajat viheralueet auttavat hallitsemaan hulevesiä ja tukemaan luonnon monimuotoisuutta.



Yle Uutiset, 2021.

Betonielementin hiilijalanjälki on 3–7 prosenttia uuden elementin hiilijalanjäljestä.

Vuonna 2021 Aalto yliopiston opiskelijakilpailun voittaneessa työssä ideoitiin loft-asuntoja purkukuntoisen 1970-luvun kerrostalon betonielementeistä: välipohja- ja väliseinäelementit vanhasta rakennuksesta.

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

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

Energiajärjestelmä

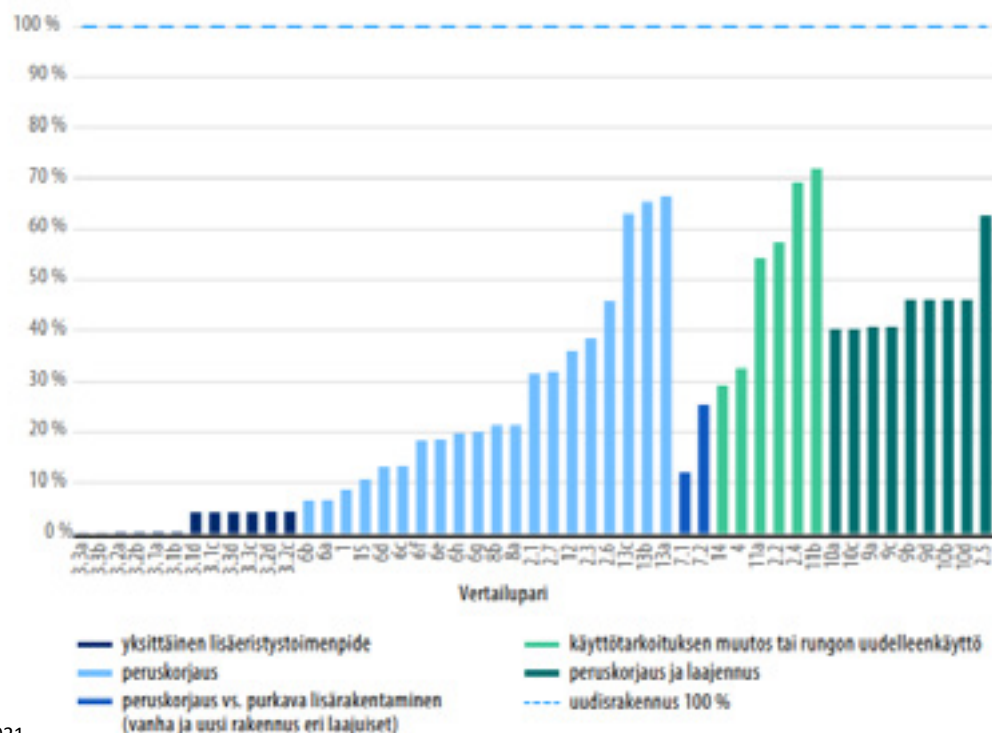
Alueellisella energiasaneeraustoiminnalla on keskeinen rooli HNH 2030 -tavoitteen toteutumisessa. Kaupungin omistaman rakennuskannan energiatehokkuutta parannetaan peruskorjausten yhteydessä, mutta myös yksityisesti omistetussa rakennuskannassa energiasaneerausta tuetaan. Itäbulevardin osalta tullaan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

Itäisen bulevardikaupungin alueella voidaan hyödyntää myös erilaisia alueellisia energiatuotannon mahdollisuuksia erityisesti lämpöpumpputekniikkaan perustuen. Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi maanalaisen yleiskaavan kesäkuussa 2021 ja kaavan tueksi on tehty taustaselvitystä sekä linjattu periaatteita, joiden mukaan maalämpökaivoja voidaan jatkossa suunnitella Helsingin alueelle osana muuta maankäytön suunnittelua. Uudisrakentamishankkeissa, erityisesti julkisten rakennusten tonteilla ja pysäköintilaitoksissa on huomattava potentiaali maalämmön tuottamiseen.

Alueellinen lämpöpumpputekniikkaan perustuva energiajärjestelmä on potentiaalinen tapa uusien rakentamisalueiden elinkaaren aikaisen ilmastopäästön pienentämiseksi. Toisaalta myös monet haasteet alueellisen energiajärjestelmän toteuttamiseksi ovat myös tulleet selvästi esiin. Näin ollen energiajärjestelmäsuunnittelua tullaan Itäbulevardin alueella käynnistämään aivan suunnittelun alussa, jotta tilatarpeet, tarvittava sitoutuminen ja ymmärrys teknisistä ratkaisuista voidaan ottaa riittävällä tavalla huomioon kaavaratkaisussa.

Pidemmän aikajänteen (2040 ->) kaupunkitasoinen ilmastotavoite edellyttää sitä, että kaupunki sitoo alueellaan enemmän päästöjä kuin tuottaa ilmakehään. Alueellisella uusiutuvaan tuotantoon perustuvan energiajärjestelmän ylimitoituksella olisi mahdollisuus saavuttaa jopa alueellinen hiilinegatiivisuus ja tuottaa hiilineutraalia energiaa myös viereisten kaupunginosien tarpeisiin.

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



Ympäristöministeriö, 2021.



Vehreyttä julkisivuissa: Milano "Bosco Verticale" (pystysuora metsä)

LUONTO JA VIHERRAKENNE

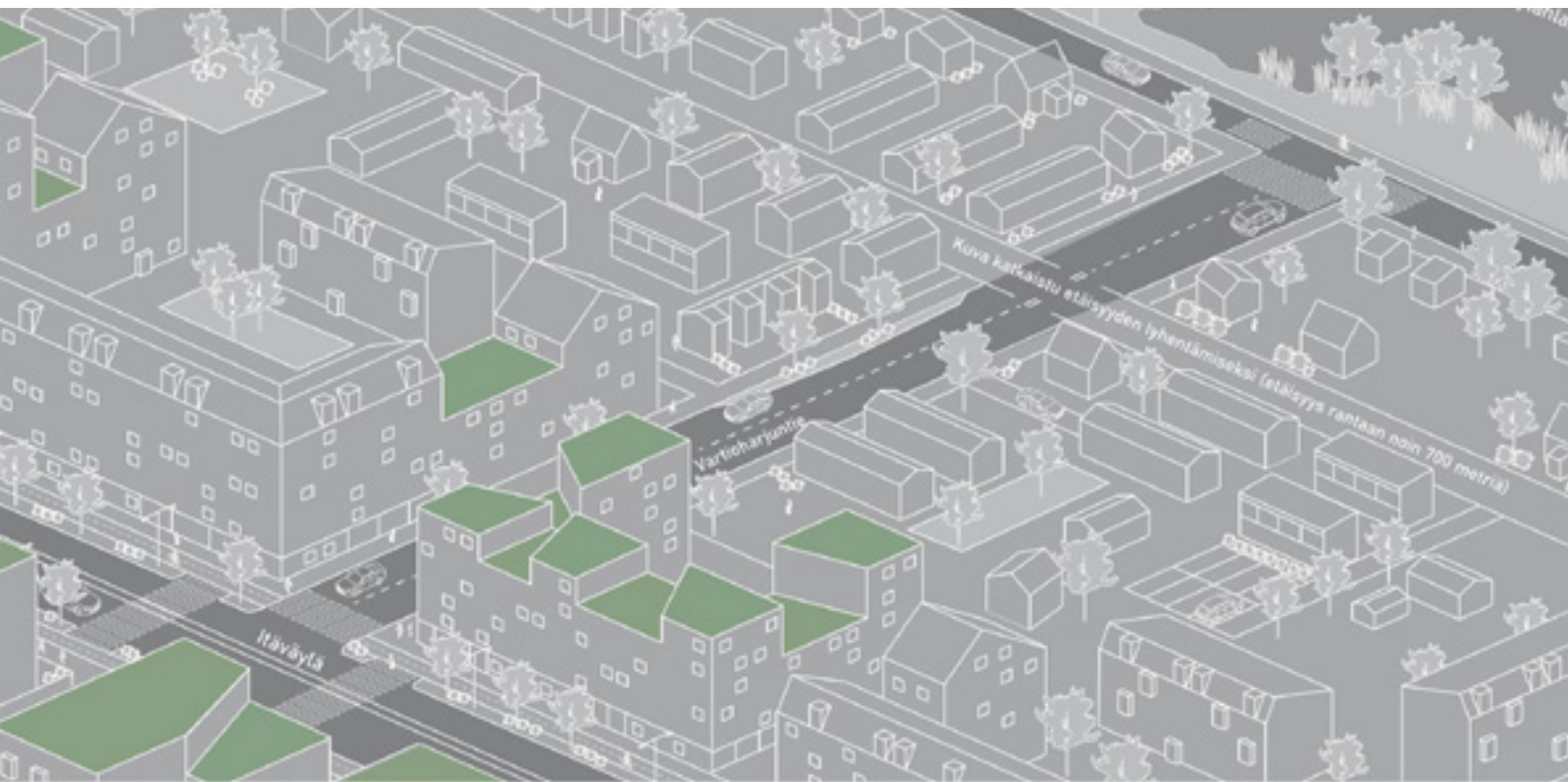
Merkittävimmät luontoalueet ja ekologiset verkostot turvataan. Virkistys- ja ekologisten yhteyksien kytkeytyneisyyttä ja jatkuvuutta Itäväylän kohdalla parannetaan. Teemakartalla on esitetty metsä- ja niittyverkoston osat ja yhteydet yksinkertaisten nuolilla. Helsingin niittyverkostonselvityksen yhteydessä Mellunmäki – Vartioharjun alueelta on laadittu ideasuunnitelma niittyverkoston kehittämisestä ja huomioimisesta maankäytön suunnittelussa. Keinovalikoimassa on erityisesti olevien niittyjen ja tukialueiden ekologisen laadun kehittäminen sekä uusien niittyjen perustaminen. Kulttuuriympäristöjen ominaispiirteet ja tärkeät näkymät otetaan huomioon jatkosuunnittelussa.

Lähivirkistysalueiden ja -palveluiden tilavaraukset mitoitetaan vastaamaan tulevaa asukasmäärää sekä kehitetään rakennettujen alueiden läpi kulkevia viheryhteyksiä laajemmille viheralueille ja merenrantaan. Tarve leikkipalvelujen täydentämiselle

alueella on tunnistettu useasta näkökulmasta kuten leikkipalvelujen järjestämisperiaatteissa. Lyhyellä aikavälillä nykyisten Riskupuiston tai Linnanlahdenpuiston leikkialueiden laajentaminen tai toimintojen monipuolistaminen on ensimmäiseksi toteutettava vaihtoehto. Pitkällä aikavälillä on mahdollista tutkia uuden leikkipaikan rakentamista asemakaavan muutoksissa suunnitteluperiaatteiden tavoitteiden mukaisesti.

Tiivistämisen yhteydessä julkisen ulkotilan laatua parannetaan. Kaupunkibulevardille suunnitellaan katupuita ja muuta kasvillisuutta sekä luontopohjaisia hulevesiratkaisuja. Uudella ja kehitettävällä viherrakenteella pyritään edistämään kunnianhimoisesti ilmastokestäviä ja luonnonmonimuotoisuutta lisääviä ratkaisuja. Esimerkiksi niittyverkostossa tunnistetun kehittämisalueen uudet suunnitteluratkaisut pyritään tarkastelemaan kokonaisuutena niittyteeman kautta ja puiden istuttamista tutkitaan hankekohtaisesti myös metsäverkoston vahvistamisen näkökulmasta.

Yhteys Vartiokylänlahdelle.



LIIKENNE JA KATUYMPÄRISTÖ

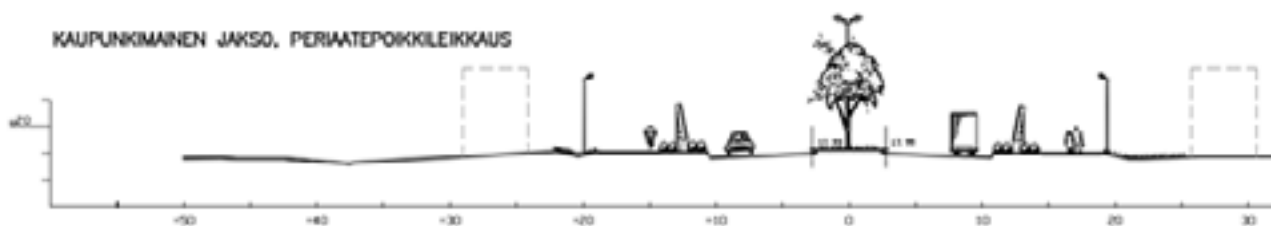
Itäväylällä on hyvät lähtökohdat kaupunkibulevardimaiselle ympäristölle liikennemäärien ollessa valmiiksi kohtuulliset. Tavoitteena on muuttaa nykyinen Itäväylä maantiemaisesta ympäristöstä kaupunkimaisemmaksi. Itäväylän kehittämiselvityksessä V. 2002 esitetty periaatteellinen poikkileikkaus tavoitteista maantienä ei olennaisesti poikkea kaupunkibulevardista. Periaatteellinen poikkileikkaus sisältää tosin maantielle ja tuolle ajankohdalle tyyppillisiä ratkaisuja, kuten meluaidat ja yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät sekä sivuojakuivatuksen. Kehittämiselvityksen tavoitteet kiteytettyinä ovat seuraavat: Itäväylä säilyy likimain nykyisessä sijainnissaan ja se levennetään Kehä III:lle saakka 2+2 kaistaiseksi liikennevalo-ohjatuin risteyksin varustetuksi väyläksi, jolla on jalkakäytävät ja pyörätiet molemmin puolin ajorataa sekä tarvittavat joukkoliikennejärjestelyt. Nopeusrajoitukseksi on ehdotettu koko osuudelle 60 km/h.

Valtio on yhdessä alueen kuntien kanssa tarkentanut myös liikenteellisiä tavoitteita "Helsingin seudun tieverkon luokitus- ja palvelutasotavoitteet" -työn yhteydessä (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018, raportti, Kehä I ja Itäväylä. Päivitetty 04/21: Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040). Raportin mukaan Itäväylä on kaupunkimaisena kehitettävä tie- tai katujakso. Kehitettävät tie- tai katujaksot omaavat merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia, mutta jaksolla on myös seudullista merkitystä. Näiden jaksosten liikenneympäristöä kehitetään maankäytön kehit-

tämisen ja lähiliikkumisen lähtökohdista. Henkilöautojen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää, jos se ei uhkaa seudullisesti merkittävien tiejaksojen toimintavarmuutta. Lähin seudullinen tai valtakunnallinen tie- ja katujakso on Kehä III ja Itäväylä Kehä III:n itäpuolella. Helsingin kaupungin ja valtion tavoitteet liikennevälityskyvyn osalta ovat yhtenevät ja osaltaan tukevat Itäväylän muuttamista bulevardiksi. Kehä III on suunnittelualueesta niin kaukana, että on varsin epätodennäköistä, että liikenteen ruuhkat ulottuvat sinne saakka. Pääkatumaisen luonteen takia Helsingille on tärkeää, että välityskyky on riittävä, eikä autoliikenne ryhdy käyttämään asuntoalueiden katuverkkoa läpikulkuun. Asukaspalautteen perusteella tästä on hiukan viitteitä.

Itäväylä on ainoa Vuosaaren satamaan ja keskustan suuntaan johtava erikoiskuljetusten reitti, joten sen turvaaminen on tärkeää. Kuljetuksen kooksi on määritelty seuraavat mitat: leveys 7 m, korkeus 7 m ja kuljetuksen kokonaispituus 40 m. Yhteys on myös osa suurmuuntajien kuljetusreittiä. Käytännössä tämä edellyttää kahden tavanomaisen ajokaistan levyistä vapaata tilaa.

Tämän lisäksi yleiskaavan mukaisen raitiotieverauksen säilyttäminen edellyttää, että katupoikkileikkauksessa on noin 8 metrin vapaa tila, johon raitiotie voidaan rakentaa Östersundomin maankäytön lisääntyttyä niin paljon, että bussiliikenteellä ei voida kysyntää tyydyttää. Nykyisin Itäväylällä on suunnittelualueen kohdalla likimain bussin runko-



V. 2002 kehittämiselvityksen mukainen periaatteellinen poikkileikkaus.



Itäisen bulevardikaupungin itäosan suunnitteluperiaatetason liikennesuunnitelma.

— Pääkatu

— Alueellinen kokoojakatu

— Paikallinen kokoojakatu

Autoliikenne

- Turvataan autoliikenteen riittävä välityskyky
- Itäväylän risteykset varustetaan liikennevaloin ja muut väylät tarpeen mukaan
- suonia tonttiliittymiä kaduille ei sallita
- Länsimäentietä lukuun ottamatta pääkaduilla varaudutaan suurin erikoiskuljetuksiin (kuljetuksen mitat 7 m * 7m * 40 m) sekä suurmuuntaja kuljetuksiin
- Itäväylän itäpää ja Kalvikintie on osa Vuosaaren sataman varareittiä

Joukkoliikenne

- linja-autopysäkit toteutetaan pysäkkisyvennyksiin

Pyöräliikenne ja jalankulku

- väylä varustetaan molemmin puolin kaksisuuntaisin pyörätein
- Itäväylän eteläreunalla baana pyörätie
- pyöräliikenne erotetaan jalankulusta

Autoliikenne

- Yhdistää asuntokatuja pääväyliin
- Tonttiliittymät sallittuja lukuun ottamatta pääkatujen risteyksien läheisyydessä

Joukkoliikenne

- linja-autopysäkit toteutetaan ajoratapysäkkeinä

Pyöräliikenne ja jalankulku

- pyöräliikenne pääsääntöisesti ajoradalla ellei autoliikenteen määrä tai liikenneturvallisuus edellytä eroteltua ratkaisua
- kerrostaloalueilla ajorata varustetaan molemmin puolin jalkakäytävän. Pientaloalueilla arviointi liikennemäärän tai liikenneturvallisuuden perusteella.

— Raitiotie

- - - - Suunnitelmaraja



Ilmakuva alueelta Itäväylää pitkin itään ©Bentley Systems Incorporated

linjan vuoromäärää vastaava bussitarjonta. Koska linjasto koostuu erillisistä eri pituisista linjoista, bussien tasavälinen tahdistaminen on jokseenkin mahdotonta. Oletettavaa on, että ensivaiheessa nuokorvataan runkolinjalla, kunhan Östersundomissa on riittävän suuri keskus, jonne voidaan rakentaa runkolinjan päätepysäkki. Itäväylän raitiolinja on siis riippuvainen Östersundomin alueen tulevaisuudesta. Raide-Jokeri 2 ja Itäväylän raitiolinja ovat mahdollisesti suunnitelmassa vasta 2030-luvun jälkeen. Raide-Jokeri 2 liikennöisi todennäköisesti Itäväylän yli itäisen bulevardikaupungin suunnittelualueen pohjoisosassa Kallvikintietä pitkin.

Pyöräilyn osalta jo kehittämisselvityksessä on tunnistettu pyöräliikenteen reittien jatkuvuuden parantamistarve Itäväylän varressa. Tavoiteverkossa pyöräliikenne toteutetaan kaksisuuntaisin pyörätein. Pyörätiet ovat osa pääpyörätieverkkoa. Näistä Itäväylän eteläpuolella oleva pyörätie on osa pyöräilyn laatukäytäväksi määriteltyä Itäbaanaa. Pyöräliikenteen järjestämisperiaatteiden mukaises-

ti yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet muutetaan erotelluiksi. Pyörätien rinnalle rakennetaan jalkakäytävät. Nykyisillä pyöräteillä on sallittu mopolla ajo. Jotta voitaisiin harkita mopolla ajon siirtämistä ajoradalle, pitäisi Itäväylän nopeusrajoitus laskea 50 km/h.

Liikenteellisten seikkojen lisäksi väyläympäristöä halutaan viihtyisämmäksi ja vehreämmäksi varaamalla katutilaan tilaa katupuille. Tämä tilavaraus mahdollistaa myös hulevesien viivyttämisen.

Bulevardikaupungin suunnittelussa priorisoidaan kestävä kehityksen mukaisia kulkumuotoja parantamalla jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien jatkuvuutta ja laatutasoa Itäväylän varressa. Tämä osaltaan tekee autoriippumattomasta elämästä houkuttelevaa, kun palvelut ovat paremmin saatavissa. Jotta liikkumisympäristö olisi myös miellyttävää bulevardille suunnitellaan katupuita ja muuta kasvillisuutta.



Kaupunkibulevardin periaateleikkaus.

Valtion maantiestä kaupungin kaduksi

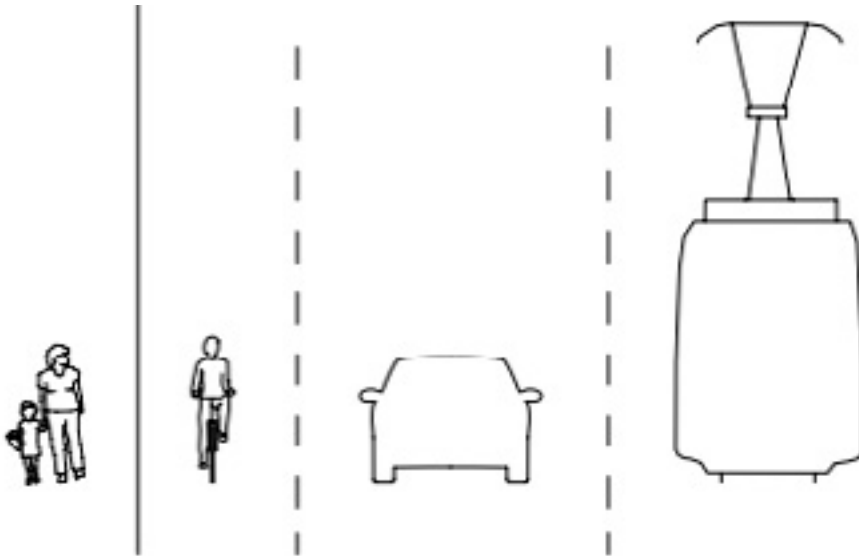
Itäväylä on valtion omistuksessa oleva maantie, mutta kokonaisvaltaisen bulevardisoinnin mahdollistamiseksi Itäväylän tulisi olla Helsingin kaupungin omistuksessa oleva katu. Tämänhetkisen käsityksen mukaan raitiotien rakentaminen edellyttää, että Itäväylä on katu.

Itäväylän varteen on aiemmin kaavoitettu Fallpakan ja Tankovainion asuntoalueet. Näiden yhteydessä Itäväylään on tehty tarvittavia muutoksia yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa. Kaupunki on pyytänyt suunnitteluluvan ELY-keskukselta tiealueelle suunnitteluttanut ja toteuttanut tarvittavat järjestelyt tieviranomaisen ohjauksessa ja valvonnassa. Muutosten jälkeen alueet ovat palautuneet valtion ylläpitoon. Muutokset ovat noudatelleet Itäväylän tilavaraussuunnitelman mukaisia periaatteita.

Käynnissä olevissa asemakaavoissa (Puotilan metroasema, Vartiokyläntie, Bredbackan asuntoalue) on tunnistettu hyvin samankaltaisia muutostarpeita Itäväylän tiealueelle kuin aiemmissa asemakaavois-

sa. Siinä mielessä tiealueen muuttaminen kaduksi ei tässä vaiheessa ole tarvetta edellyttäen, että tieviranomaisen omalla myötävaikutuksellaan sallii tarvittavat muutokset tiealueella. Toki muutokset joudutaan tekemään maanteitä koskevien prosessien mukaisesti eli katusuunnitelman sijaan tehdään joko tie- tai parantamissuunnitelma. Tämä riippuu muutoksen laajuudesta tai merkittävydestä. Tie-suunnitelma on prosessina hiukan monimutkaisempi ja hitaampi tehdä kuin katusuunnitelma.

ELY:n kanssa on käynnistetty alustavat keskustelut mahdollisesta maantiealueiden muuttamisesta kaduksi. Maantien muuttaminen kaduksi edellyttää riittävän laajasti ja yhteisohjauksessa tehtävää liikenteellisten vaikutusten selvittämistä ja yleissuunnittelua asemakaavatyön pohjaksi. Maankäytön kehittämisedellytykset ovat sitä paremmat mitä pienempi on tiejakson rooli valtakunnallisen liikenteen välittäjänä. Lyhyttä tiejaksoa ei ole mahdollista muuttaa kaduksi, vaan muutettavan jakson tulee muodostaa selkeä kokonaisuus.



Kaupunkibulevardi. Materiaaleja.

ELY:n alustava kanta jatkosuunnittelua varten on tässä vaiheessa ollut, että maantiejaksot Kehä I Lahdenväylästä itään sekä Itäväylä tulisi tarkastella kokonaisuutena ja varautua ottamaan mukaan muutokseen selvityksen mukaisesti. Molemmilla väylillä on huomattava investointitarve, mikäli ne halutaan saattaa laadukkaaseen kuntoon ja vastaamaan nykyisiä suunnittelustandardeja.

Voimassa olevassa yleiskaavassa on useita kaupunkibulevardeja, joten kaupungin pitää huolellisesti selvittää kaupungille tulevat kustannusvaikutukset

maanteiden muuttamisesta kaduiksi ennen asemakaavaprosessien käynnistämistä. Sinänsä prosessi ei poikkea tavanomaisesta asemakaavoituksesta. Asemakaavoituksen jälkeen tehdään kadunpitopäätös, jolla kaupunki ottaa tien hoitoonsa ja maantie lakkaa. Maantien lakkaamisen jälkeen kaupunki vastaa kaikista yhteyttä koskevista investointi- ja ylläpitokustannuksista. Menettelyprosessi on tarkoituksellista kaikkien muidenkin bulevardihankkeiden kanssa eli etenemistapa ja aikataulu tarkentuvat neuvottelujen kautta.



ILMANLAATU JA MELU

Bulevardikaupungin suunnittelun päämääränä on taata terveelliset ja turvalliset olosuhteet asumiselle ja oleskelulle. Terveellinen ja viihtyisä asuin- ja elinympäristö edellyttää toimenpiteitä laajalla rintamalla sisältäen muun muassa ohjauksen ja säätelyn, liikennejärjestelmän sekä maankäytön ja korttelirakenteen mahdollistamat keinot.

Vilkkaan liikenneväylän läheisyyteen sijoittuvilla alueilla liikenteestä aiheutuvat melu- ja ilmanlaatuvaikutukset korostuvat ja lisääntyvät, jolloin suunnittelussa tulee asettaa painoarvoa ympäristöterveydellisten ja viihtyvyysolosuhteiden arviointiin. Liikenneympäristöön suunniteltaessa asumista tai muita liikenteen aiheuttamille ympäristöhäiriöille herkkiä toimintoja, tulee maankäyttöä ja rakentamista ohjaavissa tulevilla suunnitteluvaiheissa painottaa voimakkaasti sellaisia suunnitteluratkaisuja, joilla melu-, tärinä- ja ilmanlaatuhaittoja saadaan lievennettyä ja varmistettua elinympäristön terveellisyyttä sekä viihtyisyyttä.

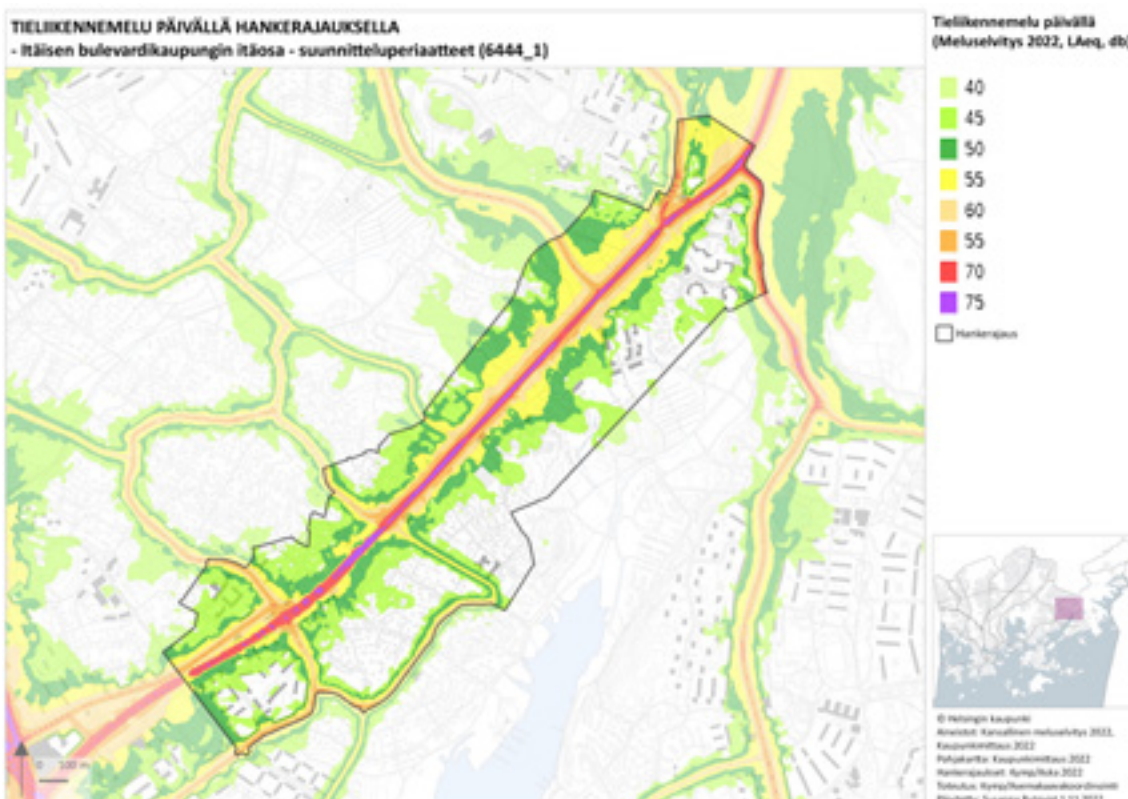
Suunnittelun taustalla ja tukena ovat yleiskaavan ja sen toteuttamishojelman laatimisen yhteydessä tehdyt selvitykset. Suunnittelun tarkentuessa tarkennetaan myös melu-, tärinä ja ilmanlaatuvaikutusten arviointia.

Ilmanlaatu

Kaupunkirakenteen tiivistymisellä on vaikutuksia ilmanlaatuun. Keskeisimmät ilmanlaatua heikentävät tekijät ovat liikenteestä aiheutuvat hengitettävät ja pienhiukkaset sekä pakokaasusta peräisin oleva typpidioksidi. Vaikka uudet tekniikat ja tiukemmat päästörajat vähentävät autoliikenteen päästöjä tulevaisuudessa, arvioidaan ilmanlaadun paranevan hitaasti. Viimeisen kymmenen vuoden aikana autoliikenteen päästöt ovat vähentyneet huomattavasti, mutta ilmanlaadun epäpuhtauspitoisuudet eivät ole kuitenkaan laskeneet samassa suhteessa, vaan ilmanlaatu on parantunut vain vähän.

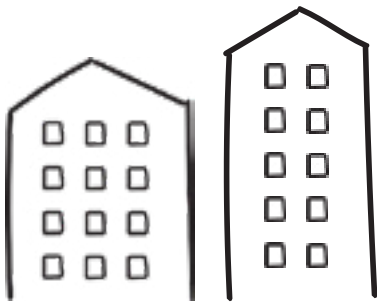
Itäisen bulevardikaupungin suunnittelun edetessä ilmanlaatua arvioidaan tarvittavassa laajuudessa ja tarkoituksen mukaisella tavalla. Kaupunkibulevardien ilmanlaatua on selvitetty viimeisimmän Helsingin yleiskaavan laadinnan yhteydessä ja ilmanlaadun kannalta korttelirakenteiden suunnittelussa voidaan ottaa huomioon esimerkiksi seuraavia tekijöitä:

- Kaupunkibulevardien korttelirakenteilla ja rakennusten sijoittelulla ja korkeudella on merkittävä vaikutus ilmanlaatuun. Suositeltavaa on suunnitella hyvin tuulettuvia, monimuotoisia korttelirakenteita, jotka edistävät ilmanvaihtuvuutta ja parantavat sekoittumisolosuhteita.
- Yhtenäistä katukuilurakennetta tulee välttää. Monimuotoiset korttelirakenteet ovat ilmanlaatu-



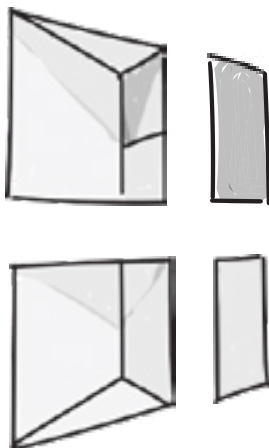
Melutaso Itäväylän varressa on 70-73 dBA katutasossa, joten se tulee ottaa huomioon julkisivun ja korttelityypin suunnittelussa.

Melun estämisen keinoja



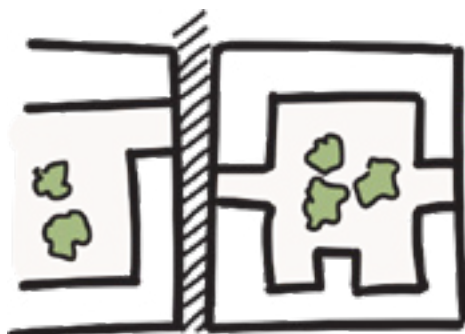
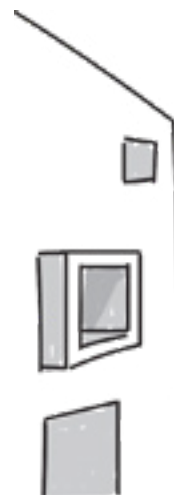
Oletettavissa oleva melutaso Vartiokylän bulevardin reunalla on 70-73 dBA (katutasossa). Jotta kortteleiden sisäpihoilla päästään alle 50 dB:n äänitasoon, tulee kortteleiden olla vähintään 4 kerrosta korkeita bulevardin puolelta.

- Pehmeät ja epätasaiset julkisivumateriaalit hajottavat melua.
- Viherseinällä voidaan pehmentää katutilan akustiikkaa



- Ikkunoiden koko ja ikkunatyypit
- Ikkunoiden suuntaaminen vähentää asuntoon kulkeutuvaa liikennemelua
- Parvekkeiden avautuminen rakennusten sisäpihoille

- Massiivijulkisivu (usein kiviaineista)
- Vähäinen aukotus
- Riittävän paksu seinärakenne
- Ulkonevat rakennusosat (esim. erkkerit) ja julkisivupintaa rikkovat rakenteet estävät ääniaaltoja heijastumasta katutilassa eteenpäin



- Katuverkko: sivukatujen määrä
- Korttelityyppi: rakennusmassojen korkeus ja avautuminen > liika umpinaisuus heikentää katujen ilmanlaatua

TOIMITILA-ALUE

Helsingin yleiskaavassa 2016 on osoitettu Itäväylän varrelle toimitila-alue, joka rajoittuu virkistys- ja viherväylään sekä asuntovaltaiseen A4 ja A3. Yritysalueena nykyisin toimivaa toimitila-aluetta kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistykseen käyttöön.

Yleiskaavassa on osoitettu useita laajuudeltaan vaihtelevia toimitila-alueita. Itäväylän varren toimitila-alue on kooltaan kohtuullisen pieni, mutta sillä voi kuitenkin katsoa olevan paikallista merkitystä.

Alueelta on noussut kiinnostusta sen kehittämiseen ja uudistamiseen. Toimitila-alueen yritystoiminnan tulevaisuutta pohditaan yhteistyössä kiinteistönomistajien ja toimijoiden kanssa sekä tutkitaan toimitila-alueen kehittämismahdollisuudet muuttuvassa ympäristössä. Huomionarvoista on, että kyse on niin pitkän aikavälin kehityksestä, että yritystoiminta

ja sen toimintaympäristö ehtivät muuttua moneen kertaan.

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

Linnavuorenpuisto.



PALVELUT JA KAUPALLISET PERIAATTEET

Väestönkasvun myötä tarve palveluille kasvaa, ja niiden sijoittuminen tulee turvata uudessa kehityksessä. Palveluiden sijainti parhaimmillaan on pääkadun eli bulevardin varrella. Kierto- ja jakamistalous, lähitekeminen ja lähipalvelut, etätyömahdollisuudet sekä tuotannon ja asumisen yhdistäminen luovat osaltaan paikallisen toimivan kaupunginosan mitta-kaavaa ja monipuolistavat lähiympäristöä tarjoten vaihtoehtoja. Toimintojen syntyminen turvataan suunnittelemalla niille sopivia tiloja.

Alueen päiväkotit- ja kouluverkkoja sekä sote-, kulttuurin ja vapaa-ajan palveluverkkoja kehitetään asuinrakentamisen ja kaavoituksen yhteydessä, eli asukasluvun kasvun myötä osoitetaan tarvittavat maankäytön tilavaraukset tila- ja toimintatarpeisiin.

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

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

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

Itäisen bulevardikaupungin itäosan alueella on kaksi pientä päivittäistavarakauppaa alueen molemmissa päissä sekä kaksi kaupallisten palveluiden keskittymää Linnavuorentien ja Linnavuorenkujan sekä Linnanpajantien alueilla (yleiskaavan toimitila-alue). Alueilla on erityisesti autohuoltoon ja katsastukseen liittyviä toimintoja, varastotilaa sekä pienteollisuutta.

Koko itäisen Helsingin maankäyttö- ja liikennetarkoituksilla, esimerkiksi tulevalle joukkoliikennejärjestelmällä ja sen pysäkki- ja solmukohtien muodostumisella on merkittävä vaikutus maankäytön tulevaan tehokkuuteen sekä kaupan toimintaedellytyksiin ja rooliin. Väestömäärän merkittävä kasvu sekä mahdollinen uusi joukkoliikennetarkoituksena paranta-

ITÄISEN BULEVARDIKAUPUNGIN ALUE

Kaavoitus ja liikenne

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

Kaupallinen profiili nykyisin

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

Kehityshaasteet ja -mahdollisuudet

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



vat kaupallisten palveluiden toimintaedellytyksiä varsinkin joukko- ja autoliikenteen solmukohdissa näkyvillä sijainneilla.

Kauppa ja palvelut sijoittuvat luontevimmin vilkkaiden asiointivirtojen ääreen. Itäväylän varrella kaupallisten toimintoja sijoittuminen osoitetaan erityisesti joukkoliikenteen pysäkkien tuntumaan tarjoten alueen asukkaille lähipalveluita. Kaupunkirakennetta koskevilla päätöksillä on vaikutusta kaupallisen ympäristön toimivuuteen ja kaupan sijoittumisedellytyksiin esimerkiksi kivijalkaliiketilaisa. Kivijalkaliiketilojen elävyyteen vaikuttaa merkittävästi jalankulkuympäristön toimivuus ja se, miten potentiaalisia asiointivirtoja ohjataan kaupunkirakenteessa; myös kivijalkaliiketilojen osalta on tarkoituksenmukaista keskittää tiloja houkuttelevimmille paikoille esim. kävelypainotteisten katujen varteen ja lähelle joukkoliikennepysäkkejä. Asiointipysäköinnin, jakelun ja lastauksen tilavaraukset liiketilojen yhteydessä edesauttavat liiketilojen menestymistä nouto-/pakettipalveluiden tarjonnan kasvaessa.

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

Palvelut ja taloudellinen kestävyys

Muun muassa jakamistalous ja arjen palveluiden keskittyminen edistävät taloudellista kestävyttä.

Yhteisöllisyyttä tukevat ja osallistavat tilat ovat tärkeä osa viihtyisyyttä luovaa sosiaalista kestävyttä. Julkisia tiloja ja taloyhtiöiden yhteistilat voidaan suunnitella nykyistä monikäyttöisemmiksi niin, että ne huomioivat avoimesti eri käyttäjäryhmien tarpeet.

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

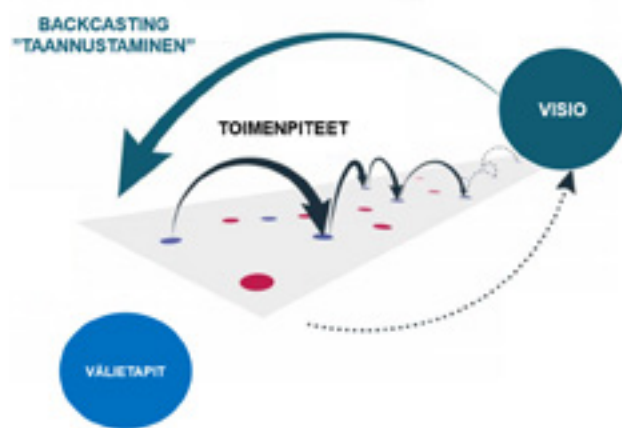
Pakettiautomaatit ja ostoskassien noutopisteet sekä kestävä liikunnan erilaiset palvelut kutsupalveluista ja yhteiskyydeistä robottibusseihin vähentävät henkilöautoriippuvaista päivittäisasiointia.

SUUNNITTELUN AIKAJÄNNE JA RAKENTAMISEN OHJAUS

Suunnitteluperiaatteissa pyritään huomioimaan tulevaisuuden eri kehityssuunnat riittävästi ennakkoiden ja niiden kautta tutkitaan alueen mahdollistama kehittämispotentiaali jättäen riittävästi tilaa muutoksille.

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

Suunnittelun aikajänne ja tulevaisuuden kehityksen on hyvin pitkä, ja alueen kehittyminen ja muutos sisältää erilaisia epävarmuustekijöitä. Suunnitteluperiaatteet ovat siten ennemminkin mahdollisuuksia ja vaihtoehtoisia kehityskulkuja esittelevä.



Tulevaisuustutkimusesta tuttu Backcasting-menetelmä voisi soveltua ekologisesti kestävä kaupunkikehittämisen apuvälineeksi, jossa edetään halutusta tulevaisuudentilasta kohti nykypäivää.

Se on varteenotettava työskentelymalli suunnittelussa, kun tunnistetaan kaupunkikehittämisen päämäärä ja sen saavuttamiseksi pyritään määrittämään keinoja ja ajallisia toimenpiteitä ekologisesti kestävämmän kaupunkitulevaisuuden saavuttamiseksi.

Östersundomin tulevaisuus - suuntana itäinen Helsinki

Itäisen bulevardikaupungin itäosan kehittyminen on vahvasti kytköksissä Östersundomin alueen kehittämiseen ja päätökseen sen tulevasta pääasiallisesta kulkumuodosta. Syy rakentaa raitiolinja Itäväylälle on raideyhteys Östersundomiin.

Östersundomin alueelle laaditaan oikeusvaikutteinen osayleiskaava ohjaamaan alueen maankäyttöä ja rakentamista sekä turvaamaan alueen luontoarvot. Osayleiskaavalla varaudutaan osaltaan Helsingin väestönkasvuun pitkällä aikavälillä sekä ratkaistaan alueen muut maankäyttötarpeet. Sillä mahdollistetaan monipuolisen asuntotarjonnan lisääminen ja rakennuspaikkojen tarjoaminen Helsingissä sekä pääkaupunkiseudun aluerakenteen tasapainottaminen idän suuntaan.

Suunnittelua ohjaa Östersundomin maakuntakaava, jossa uusi taajamarakenne on sidottu raideliikenneyhteyden toteuttamiseen. Valmisteluvaiheessa tutkitaan erilaisia vaihtoehtoja raideliikenne-ratkaisun ja maankäytön osalta. Metrovaihtoehdon lisäksi selvitetään pikaraitiotieyhteyden mahdollisuudet. Tavoitteita tarkennetaan kaavatyön edetessä. On odotettavissa, että alueen laajamittainen toteutuminen tapahtuu vasta pitkällä aikavälillä ja vaiheittain.

Itäisen bulevardikaupungin tarjoamat mahdollisuudet maanomistajille ja kaupungin asuntonttien vuokralaisille

Kaupunkibulevardi on liikennejärjestelyjen lisäksi tärkeä täydennysrakentamisen lisäämiseen tähtäävä väline. Tavoitteena on tämän myötä kasvaa ”sisään-päin” luontoalueita säästämällä ja julkisen liikenteen palvelukykyä parantaen. Samalla bulevardihanke voi tarjota maanomistajille ja asuintonttien vuokralaisille mahdollisuuksia saada taloudellista hyötyä siitä, että heidän tonteilleen yhteistyössä kaupungin kanssa kaavoitetaan uutta rakennusoikeutta. Useamman maanomistajan, vuokralaisen ja taloyhtiön yhteistyö avaa enemmän mahdollisuuksia kuin tonttikohteisesti toimimalla.

Tarkempaa tietoa täydennysrakentamisen menetelmistä löytyy kaupungin nettisivuilta osoitteesta <https://taydennysrakentaminen.hel.fi/> (jatkolinkit ”Maankäyttösopimukset” ja ”Täydennysrakentaminen kaupungin vuokraamilla tonteilla”). Maankäyttösopimuksen tarve koskee vain asuintonttien omistajia, joiden kiinteistöjen arvo uudessa kaavas-

sa olisi yli 1 000 000 euroa korkeampi kuin vanhassa kaavassa.

Huomionarvoista tässäkin on, että itäisen bulevardikaupungin itäosan suunnittelu on vasta alkutekijöissä, eikä päätöksiä laajemmasta määrin tulevasta asemakaavoista tai niiden toteutusaikataulusta ei vielä ole tehty, laajemman toteuttamisen vaatimista rahoituspäätöksistä puhumattakaan.

Vuokratonttien jatkamismahdollisuudet

Kaupunki ei voi yksipuolisesti päättää voimassa olevia maanvuokrasopimuksia. Maanvuokrasopimukseen on kirjattu vuokralaisen oikeus jatkaa vuokrasopimusta:

2 § Vuokramiehellä on etuoikeus vuokrakauden päättyessä saada tontti uudelleen vuokralle, sikäli kun se uudestaan luovutetaan vuokralle samanlaiseen asuntotarkoitukseen. Jos vuokramies haluaa käyttää mainittua etuoikeutta, on hänen siitä tehtävä viimeistään yhtä vuotta ennen vuokrakauden päättymistä kaupungille kirjallinen ilmoitus sillä uhalla, että hän muutoin voi menettää tämän oikeutensa.

Tilanteessa, jossa vuokratontin käyttötarkoitus asemakaavamuutoksen myötä olisi muuttumassa nykyisestä toiseen käyttötarkoitukseen (hyvin poikkeava tilanne kaavoitetuilla asuinalueilla), on kaupunki valmis ostamaan kyseisen kiinteistön sen markkina-arvosta ennen vuokra-ajan päättymistä. Markkina-arvon määrittämisessä kaupunki käyttää apunaan ulkopuolisia kiinteistöarvioinnin ammattilaisia. Markkina-arvo määritetään oletuksella, että maanvuokrasopimus olisi jatkettavissa. On hyvä tiedostaa, että uuden asemakaavan alkuvaiheessa kiinteistökehittäjät ja rakennuttajat voivat olla hyvinkin kiinnostuneita tekemään esisopimuksen kiinteistön kaupasta tasolla, joka ylittää kiinteistön nykykäytön mukaisen markkina-arvon. Tuossa tilanteessa kaupungin kannalta tärkeintä on uuden asemakaavan toteutuminen, eikä sillä ole merkitystä toteuttaako kaavan kaupunki vai ostaja, jolle vuokralainen on kiinteistönsä myynyt.

Kaupungilla on tällä hetkellä vireillä satakunta kerrostalojen täydennysrakentamisen kaavamuu-toshanketta vuokratonteilla. Eri puolilla kaupunkia sijaitsevien hankkeiden vuokralaisilla on pääosin mukanaan kumppani, joka ostaa vuokralaisen vuokraoikeuden täydennysrakentamista mahdollistavaan osaan tonttia. Yleensä he ovat aloittaneet yhteistyönsä keskenään ja kaupungin kanssa jo ennen varsinaisen kaavaprosessin alkamista.

Vuokratontin täydennysrakentaminen



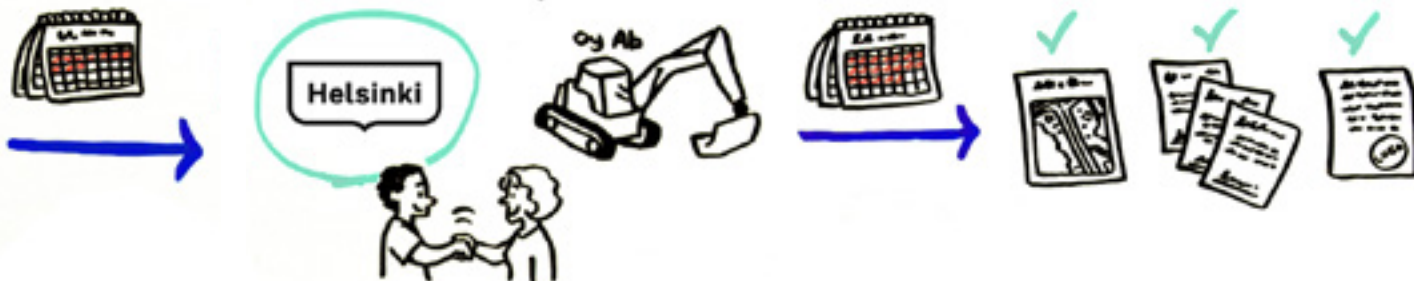
VUOKRATONTIN TÄYDENNYSRAKENTAMISEN PROSESSI

1. Yhteydenotto Helsingin kaupunkiin. Tonttityksikkö hoitaa täydennysrakentamishankkeiden aloituksen.
2. Palaveri kaupungin kanssa, jossa käydään hankkeen reunaehdot, toivomukset ja ajatukset yhdessä läpi
3. Suunnittelu asemakaavoituksen kanssa alkaa
4. Yhteinen kaavamuutoshakemus /sovitaan tärkeimmät asiat mm. am-ehdot

Kaavamuutoshakemus



toteuttamissopimus



6. Tehdään toteuttamissopimus, jossa vuokralainen päättää myykö vuokraoikeuden kumppanille vai kaupungille

7. Kaavan hyväksyminen

8. Kaavan lainvoimaistuminen

9. Rakennuslupa ja sopimuksen viimeistely

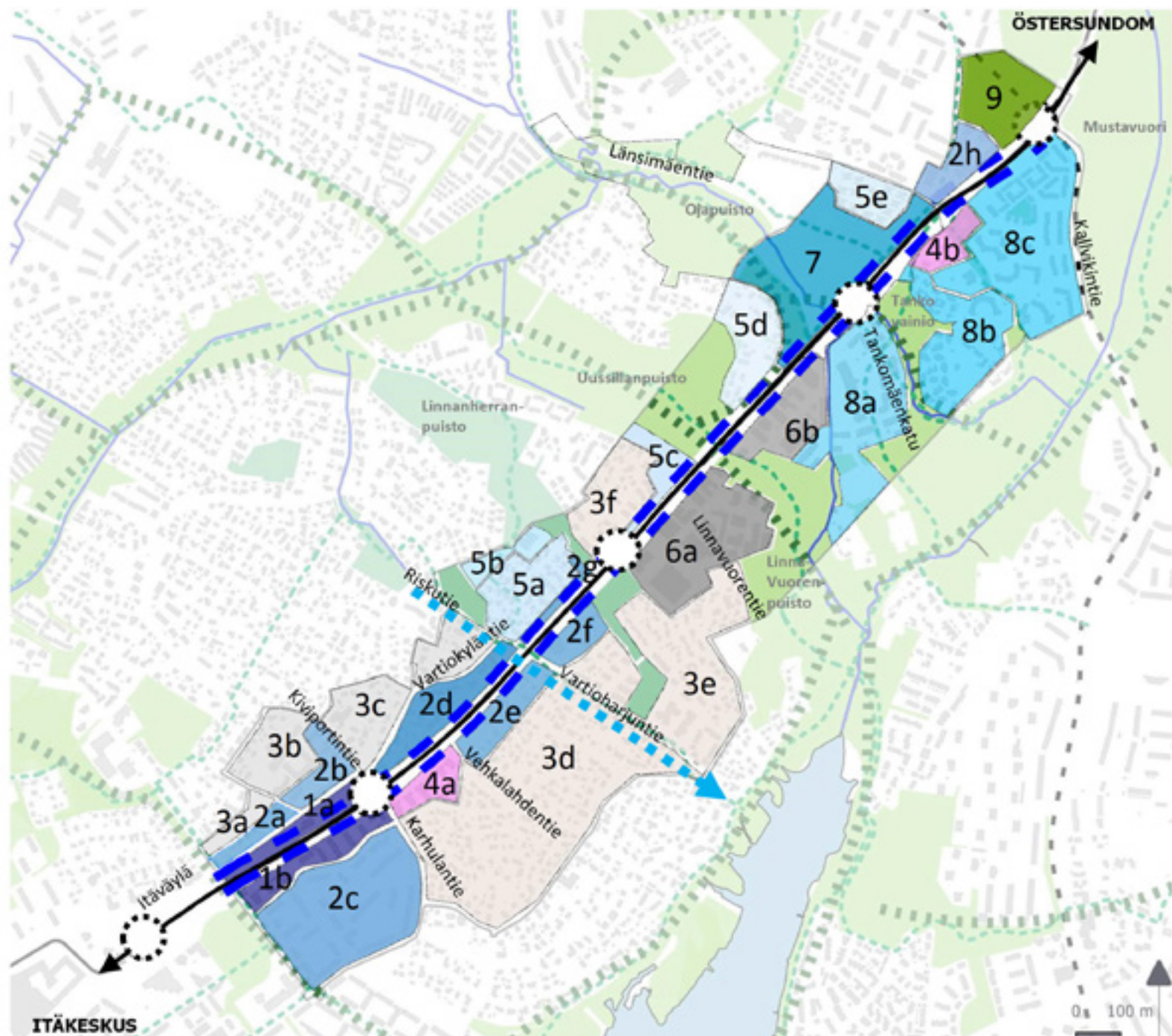
10. Rakentaminen voi alkaa



Täydennysrakentamisen prosessia. Kymp / Maka / Make

MAANKÄYTÖN KEHITTÄMINEN ALUEITTAIN

Aluekohtaisissa analyyseissä suunnittelualue on jaettu pienemmiksi vyöhykkeiksi, joissa kuvataan aluekohtaisia kehittämisen ja täydennysrakentamisen tavoitteita, lähtökohtia ja reunaehtoja. Maankäytön kehittäminen alueittain (1-9) kuvaa maankäytön pääkäyttötarkoitusta. Ne sisältävät alueiden sisäiset viher- ja virkistyspalvelut. Alueilla ei ole tarkkaa rajaa, vaan alueiden maankäyttöpotentiaali tutkitaan tarkemmassa suunnittelussa. Vierekkäisten alueiden maankäyttö sovitetaan yhteen olemassa olevaan niin, että syntyy toimiva ja miellyttävä kaupunkirakenne. Erityisesti pientaloalueiden vieressä yhteensovittaminen on tehtävä erityisellä tarkkuudella. Jatkosuunnittelussa huomioidaan seudulliset ja paikalliset viher- ja virkistysverkot sekä turvataan näiden jatkuvuus myös maankäyttöalueiden läpi. Luonto- ja kulttuuriympäristöarvot huomioidaan.



1 Itäväylän varrella tiivistyvä korttelitehokkuus pääasiassa yli 1,8. Kerroskorkeus pääasiassa 5-7. Katutasoon tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Pikaraitiotiepysäkin vaikutusalueita.

1a Välittävä kaupunkirakenne Itäkeskuksesta idän suuntaan mentäessä. Tehokkaat tonttiratkaisut vaativat rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. EV- eli suojaviiheralueella on kaksi vuokratonttia, joiden vuokrasopimukset päättyvät 2030 ja 2031, muu osa on kaupungin omistuksessa. Kapea, maankäytöllisesti haastava alue on syntynyt, kun Itäväylältä poistettiin tonttiliittymät ja Vartiokyläntien rakennettiin rinnakkaiskaduksi.

1b Täydennysrakentaminen kaupunkibulevardiperiaatteiden mukaisesti edellyttää kokonaissuunnitelmaa ja melusteiden purkamista sekä alueen yhteistoteutusta. Matalan, 1960- ja 2000-lukujen alussa rakennetun kerrostaloalueen muutos tontti kerrallaan nykyisen meluesteen takana on mahdollinen, mutta se ei tulisi muodostamaan tavoitteiden mukaista urbaania kaupunkitilaa kivijalan toimitiloineen.

2 Rakennustypologisesti ja mittakaavaltaan välittävää kaupunkirakennetta Itäväylän ja pientaloalueen välissä. Korttelitehokkuus pääasiassa 1,0–2,0. Kerroskorkeus pääasiassa 4-6. Itäväylän varrella katutasoon tulee varata liike- ja muuta toimitilaa.

2a Kerrosluku pääosin kaksi. Vartiokyläntien varrella mahdollisuus rakentaa rivi- tai pienkerrostaloja.

2b Tontin täydennysrakentaminen mahdollista 5-kerroksisella kerrostalolla. Tontinomistaja ilmaissut kiinnostuksensa asemakaavamuutokseen.

2c Alueella on matalia asuinkerrostaloja 1960- ja 2000-lukujen alusta. Pääasiallisena tavoitteena on kokonaissuunnitelma, mutta tonttien täydennysrakentaminen mahdollista myös yksittäisten kiinteistönhaltijoiden/taloyhtiöiden aloitteesta.

2d Alue pitkälti yksityisomistuksessa. Osa alueen maanomistajista on ilmaissut kiinnostuksensa kaavamuutokseen. Yleiskaavan ja bulevardisoinnin tavoitteiden saavuttaminen edellyttää nykyisen ra-



EV-kiila Itäväylän ja Vartiokyläntien välissä kohti Itäkeskusta.

kennuskannan purkamista valtaosin. Tavoitteellinen kehittäminen ja tiivistäminen mahdollistuu laajemmin, jos alueelta nousee laajempaa mielenkiintoa muutokseen. Vartiokyläntien ja Kiviportintien risteyksessä sijaitsevan Vartiokylän Alepan tontilla on potentiaalia monipuolisempaan ja laajempaan rakentamiseen. Muutokseen tulee lähteä mukaan kaikki Itäväylään rajoittuvat tontit, jotta valtion hallinnoiman Itäväylän meluesteitä voi purkaa.

2e Tontit yksityisomistuksessa olevia pientalotontteja 1930-luvulta 2000-luvulle. Osa tonttien rakennusoikeudesta edelleen toteutumatta. Jos maanomistajat haluavat asemakaavamuutosta, tulee muutokseen lähteä kaikki Itäväylään rajoittuvat vierekkäiset tontit.

2f Yleiskaavan mahdollistaman tehokkuuden ja bulevardimaisen kaupunkitilan saavuttaminen edellyttäisi nykyisen rakennuskannan purkamista valtaosin ja puiston Itäväylään rajoittuvan osan rakentamista. Jos puisto säilyy mahdollisimman koskemattomana, tilaa uudisrakentamiselle ei juurikaan ole. Toiminnallisesti hybridisellä alueella on Plantagenin myymälä, pientalotontteja ja 2-kerroksinen asuin-kerrostalo 1960-luvulta. Plantagenia lukuun ottamatta alueen neljä tonttia on yksityisomistuksessa. Tontit on rakennettu poikkeuksellisen tehottomasti.

Sippolankuja 1.



Alueella on lisäksi Itäväylään rajoittuva Linnanlahdenpuisto, joka kytkeytyy ulkoilureittien verkostoon. Puiston alueella on jopa 3,5 metrin korkeuserot.

2g Itäväylän ja nykyisten tonttien väliin mahdollista suunnitella Itäväylän suuntaista rakentamista. Huomioitava, että bulevardisointi ja sen liikennetarkaisu leventävät nykyistä liikenteelle varattua aluetta verrattain paljon. Tonttien ja varsinaisen liikennealueen välissä on noin 35 m leveä suojaviheralue, josta puolet sijaitsee valtion tiealueen puolella. Tilaa jää noin 20 m leveälle tonttikaistaleelle.

2h 2000-luvun alussa rakentunut asuin- ja liiketilan korttelialue paikoitustaloinen. Kehittyy Itäväylän ja tulevien raideyhteyksien yhteydessä.

3 Pientaloalueen luonne säilytetään. Tonttien tehostamista mahdollista tutkia pääsääntöisesti enintään $e=0.4$ korttelitehokkuudella. Kerrosluku pääasiassa kaksi. Pien-, rivitalo- ja townhousetypologia. Lähempänä Itäväylää mahdollista tutkia tiiviimpää rakentamista.

3a Lähempänä Itäväylää korttelitehokkuus pääasiassa yli 1,8. Maanomistajien tai vuokranhaltijoiden niin halutessa kaavamuutokseen tulee lähteä useampi vierekkäinen tontti.

Vartiokyläntien ja Riskutien risteys.



3b Vartiokylän uuden peruskoulun ja päiväkodin rakentaminen arvioidaan valmistuvaksi v. 2026. Pientaloalueen luonne säilytetään.

3c Tonttien tehostamista on mahdollista tutkia enintään $e = 0,4$ korttelitehokkuudella. Lähempänä Itäväylää korttelitehokkuus pääasiassa 1,0–2,0. Maanomistajien tai vuokranhaltijoiden niin halutessa kaavamuutokseen tulee lähteä useampi vierekkäinen tontti.

3d Verkostollisesti tunnistettu tarve uudelle leikkipaikalle Vartioharjun alueella. Tarkempi sijainti selviää myöhemmin asemakaavavaiheessa. Maanomistajien tai vuokranhaltijoiden niin halutessa kaavamuutokseen tulee lähteä useampi vierekkäinen tontti.

3e Pientaloalueen luonne säilytetään. Alueella pääasiassa vuokratontteja. Maanomistajien tai vuokranhaltijoiden niin halutessa kaavamuutokseen tulee lähteä useampi vierekkäinen tontti.

3f Pientaloalueen luonne säilytetään. Tonttien tehostamista on mahdollista tutkia enintään $e = 0,4$ tonttitehokkuudella. Rajautuu Linnanherran- ja Uussillanpuistoon. Maanomistajien tai vuokranhaltijoiden niin halutessa kaavamuutokseen tulee lähteä useampi vierekkäinen tontti.

4 Alueet, jotka lähivuosina rakennettu tai suojeluarvot estävät tiivistämisen. Säily lähestulkoon nykyisellään.

4a Asuinkerrostaloja varten v. 2013 ja 2018 kaavoitettu alue, jossa rakentaminen vastikään toteutettu.

4b Fallpakanpuiston alue, jolla kulttuurihistoriallista arvoa. Rakennukset on suojeltu v. 2004 hyväksytyssä asemakaavassa.

5 Pientalovaltaiseen ympäristöön rakentamisen sovittamista alueen typologia ja arvot huomioiden. Korttelitehokkuus pääasiassa 0,4 - 1,2, jonka mahdollistama tiiviimpi rakentaminen sijoittuu pääsääntöisesti lähemmäs Itäväylää.

5a Lähempänä Itäväylää korttelitehokkuus pääasiassa 1,0–2,0. Alueella on pientaloja enimmäkseen 1980- ja 1990-luvuilta. Pientaloalueella on monta erillistä vuokratonttia sekä yksityisomisteisia tontteja. Yleiskaavan mahdollistaman tehokkuuden ja bulevardimaisemman kaupunkitilan saavuttaminen edellyttää vähintään korttelien laajuista muutosprosessia. Maanomistajien tai vuokranhaltijoiden niin halutessa kaavamuutokseen tulee lähteä useampi vierekkäinen tontti.



Plantagenin risteys Vartioharjuntietä pitkin.

5b Aluetta käyttöä on mahdollista tutkia monipuolisempaan rakentamiseen virkistysalueen äärellä.

5c Itäväylän ja nykyisten tonttien väliin mahdollista suunnitella Itäväylän suuntaista rakentamista, mutta huomiotava, että bulevardisointi ja sen liikenne-ratkaisu leventävät nykyistä liikenteelle varattua aluetta verrattain paljon. Alueella kiinteä muinaisjäännös. Lisäksi alue tukee alueellista metsä- ja puustoverkoston yhteyttä ja on osa Mellunkylän niittykeskittymää. Rajautuu Uussillanpuiston luonnonsuojelualueeseen.

5d Topografisesti haastava alue. Alue rajautuu Uussillan puistoon sekä Bredbackan asemakaavamuutosalueeseen. Kiinnitettävä huomiota alueellisen metsä- ja puustoverkoston yhteyden säilymiseen.

5e 1980-luvun lopulla valmistunut Naulakallionpolun eteläpuolinen asuinalue, jossa $e=0.3$. Rajautuu Bredbackan asemakaavamuutosalueeseen.

6 Toimitila-alue. Kehitettävä toimitilojen ja julkisten palvelujen alueena. Mahdollinen muutos alueen laajempaan käyttötarkoitukseen vaatii yleiskaavatasoista tarkastelua.

Alueen tulevaisuus liittyy teollisuusrakennusten tarpeeseen Itäväylän varrella sekä kyseisen kaltaisen toimitila-alueiden tulevaisuudennäkymiin laajemmin koko Helsingissä. Viimeistään pikaraitiotiehankkeen lähestyessä on syytä käydä läpi tarkemmin teollisuusrakennusten ajanmukaisuus Itäväylän varressa. Mikäli yritystoiminnalle sopivia tiloja poistuisi, tulee vahvasti ennakoiden varmistaa kysyntää vastaavien tilojen syntyminen muualle Helsinkiin.

6a Yritysalueen tontit ovat pääosin yksityisomistuksessa Linnavuorenpuiston lounaisosassa Linnanherrankujan ympäristössä. Rakennukset ovat valmistuneet vuosien 1950 ja 1979 välillä. Alueen nykyinen korttelitehokkuus on matala ($e=0,5$). Yritysalueen koillispuolella on tärkeä viheryhteys. Osa alueen kiinteistöjen omistajista esittäneet toiveita

Vartioharjun yritysalueetta Linnanherrantien ja Itäväylän risteyksessä.



alueen kehittämisestä. Suunnitteluperiaatteiden myötä käydään keskustelua yrittäjien kanssa alueen tulevaisuudesta ja tarpeista.

6b Osa yritysalueen vuokrasopimuksista päättyy v. 2027–2029, mutta rakennukset ovat valmistuneet v. 1990–2019 välillä. Suunnitteluperiaatteiden myötä käydään keskustelua yrittäjien kanssa alueen tulevaisuudesta ja tarpeista.

7 Bredbackan asemakaavamuutosalue. kerrostalokortteleita ja puistoa. Kaava-alueelle suunnitellaan asuntoja noin 2000 uudelle asukkaalle.

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

8 Korttelitehokkuus pääasiassa 0,4 -1,2. Mahdollista tiivistää alueen rakennustypologiaa kunnioittaen taloyhtiöiden aloitteesta.

8a Pelastusaseman ja asuinpien- ja kerrostalojen alueen kaavamuutos v. 2012 ja Tankomäentien varren asemakaavamuutos v. 2015. Tankovainion puisto uudelleenrakennettiin puistoalueen supistuessa ja Itäväylän varren hulevesijärjestelyiden muuttuessa v. 2019.

8b V. 1987 asemakaava, jossa pääsääntöisesti 2-kerroksisia 1990-luvulla valmistuneita asuinrakennuksia. Mahdollista tiivistää alueen rakennustypologiaa kunnioittaen.

8c 1990- , 2010- ja 2020-luvuilla rakennettujen asuintalojen alue. Alueen potentiaalia mahdollista tutkia tehokkaampaan rakentamiseen, jos tontinomistajat ja -vuokranhaltijat niin haluavat. LPA-alueet Itäväylän varressa haastavia bulevardisoinnin kannalta.

9 Selvitysalue. Alue osa Mellunkylän arvokkaita metsäkohteita. Alueen suunnittelu tulee ajankohtaiseksi Jokeri 2 linjauksen myötä. Maankäytön maisema- ja luontovaikutuksiin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Maaston korkeuserot jopa 12 metriä.

Suunnittelualueen koillisosa Itäväylän ja Mellunmäentien risteyksessä.



VAIKUTUKSET JA TOTEUTTAMINEN

Itäisen bulevardikaupungin itäosan kehitys osaksi tiivistyvää kaupunkia tapahtuu vaihteittain ja eri toimijoiden toimesta. Suunnittelun ja tulevaisuuden kehityksen aikajänne on hyvin pitkä, ja alueen kehittyminen ja muutos sisältää erilaisia epävarmuustekijöitä. Suunnitteluperiaatteet ovat ennemminkin mahdollisuuksia ja vaihtoehtoisia kehityskulkuja esittelevä, ja siten niillä on melko vähän suoria vaikutuksia.

Suunnitteluperiaatteiden mukaisten muutosten toteutuminen edellyttää asemakaavojen muuttamista. Suurin osa vaikutuksista realisoituu vasta asemakaavojen muutosten toteutuessa, ja varsinaisia vaikutuksia voidaan kattavasti arvioida suunnitteluperiaatteiden jälkeisissä suunnitteluvaiheissa. Vaikutusten arviointia syvennetään asemakaavoituksen yhteydessä. Alueelle tullaan laatimaan lukuisia erillisiä asemakaavamuutoksia vaihteittain pitkän ajanjakson kuluessa.

Suunnitteluperiaatteiden tavoitteissa on kuvattu periaatteiden mukaisen kehityksen toivottuja vaikutuksia. Lisäksi vaikutuksia ilmastotavoitteisiin, liikenteeseen, katu ympäristöön, luontoon ja viherakenteeseen, palveluihin sekä ympäristöhäiriöiden osalta on kuvattu osana selostuksen em. lukuja.

Uusi asuinrakentaminen ja muut suunnitteluperiaatteiden mukaiset muutos- ja kehityshankkeet voivat toimia kannustavina esimerkkeinä muille toimijoille, ja sitä kautta vauhdittaa alueen kehitystä. Mikäli suunnitteluperiaatteet konkretisoituvat hankkeiksi, on tällä vaikutusta alueen identiteettiin sekä tavoitettavuuteen sekä alueen sisällä että suhteessa ympäristöön. Maankäytön tehostaminen ja julkisen ympäristön laadun parantaminen voivat toteutessaan nostaa alueen arvostusta, vetovoimaisuutta ja sitä kautta myös kiinteistöjen arvoa. Yhtenä päätavoitteena on myös, että alueen sisäinen ja alueelta ulospäin suuntautuva liikkuminen helpottuu.

Yksityisessä omistuksessa ja kaupungin vuokratonteilla olevien kiinteistöjen kehittämishankkeet käynnistetään kiinteistönomistajan tai tontin vuokranhaltijan aloitteesta. Usean kiinteistön yhteiskehittämishankkeet, joissa voidaan suunnitella kerralla yhtenäistä kokonaisuutta, mahdollistavat bulevardikaupungin tavoitteiden toteutumista selkeämmin kuin yksittäisten tonttien muutokset. Kehittämisessä huomioidaan alueen kiinteistönomistajien tasavertainen kohtelu.

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

Jatkosuunnittelussa tulee arvioida maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisen ja muutosten vaikutuksia kaupungin talouteen, kehittämishankkeen yleistä kannattavuutta sekä toteuttamiskelpoisuutta erityisesti liikennejärjestelmän osalta (pikaraitiotie). Lisäksi tulee arvioida vaikutuksia kaupungin palveluverkon ja muiden palvelujen osalta. Katualueiden, aukoiden ja puistojen rakentaminen sekä johtosiirrot aiheuttavat kaupungille kustannuksia, samoin muutos valtion väylästä katualueeksi. Toisaalta merkittävillä kaupunkiympäristön kehittämishankkeilla ja investoinneilla on myös kaupunkitaloudellisesta ja sosioekonomisesta näkökulmasta myönteisiä vaikutuksia. Ympäristö- ja taloudellisten näkökulmien lisäksi vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida mm. sosiaaliset, liikenteelliset sekä elinkeino- ja yritysvaikutukset.

Yritysvaikutusten arvioinnin osalta voidaan todeta, että suunnitteluperiaatteet ohjaavat alueen asemakaavoitusta ja muuta suunnittelua, eikä suunnitteluperiaatteilla ole suoria vaikutuksia alueen nykyisiin yrityksiin. Alueen toimitilat säilyvät ja muutokset yritysgeografian sisällä riippuvat kiinteistönomistajien kehittämistavoitteista. Asemakaavoituksen myötä ensimmäisen kerroksen toimitilarakenne Itäväylän varressa voi monipuolistaa yrityksille tarjottavia tiloja ja sitä kautta luoda mahdollisuuksia uusille yrityksille. Käynnistyvistä hankkeista tulee muiden vaikutusten arvioinnin lisäksi tehdä tarvittaessa yritysvaikutusten arviointi, jossa arvioidaan yksittäisen muutoksen vaikutuksia myös alueen yritysten toiminnan kannalta.

Kaavatalous

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

KUVALÄHTEITÄ

Valokuvat suunnittelualueelta / Laura Virkki ja Maria Isotupa

Valokuvat referenssikohteista / Maria Isotupa

s. 20 kuvat Google Maps

s. 21 alimmat kuvat Google Maps

s. 23 alin kuva Google Maps

s. 8, 9, 15, 28, 34 Aksonometriat / Laura Virkki

s. 1 Kansikuva / Laura Virkki

s. 7 ja 10 Kaupunkibulevardikollaasit / Laura Virkki

s. 11, 12 ja 13 Havainnekuvat / Laura Virkki

s. 14 (ylin) Havainnekuva / Ella Aho

s. 14 (alin) Havainnekuva / Erika Kukkonen

s. 15 Havainnekuva / Ella Aho

s. 16 Rakennustypologia / Ella Aho

s. 16 Periaatteellinen poikittaisleikkaus Itäväylällä / Maria Isotupa

s. 16 Periaatteellinen pitkittäisleikkaus Itäväylältä / Laura Virkki

s. 17 Eräs visio täydennysrakentamisesta Vartiokylässä / Krista Pihlava

s. 17 Pitkittäisleikkaus Itäväylän varrelta / Laura Virkki

s. 17 Aallonportti, Jyväskylä / <https://arkkitehtipalvelu.fi/blogi/>

s. 20 Leikkaukset / Laura Virkki

s. 21 Leikkaukset / Laura Virkki

s. 29 Poikkileikkaus. Itäväylä (Mt 170) välillä Kehä I (mt 101) -Länsisalmi Kehittämisselvitys Helsinki, Vantaa 2002 / Tiehallinto

s. 32 Periaateleikkaus / Laura Virkki

s. 33 Kaupunkibulevardin materiaaleja / Karolína Hustá

s. 37 Melun estämisen keinoja / Laura Virkki

s. 52 Takakansi; visio / Laura Virkki



LÄHTEITÄ

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

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

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

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

Yleiskaavan toteuttamishjelma 2022 / Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:17

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

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

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

Vihreät ratkaisut ääniympäristön parantamiseksi. Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:11.

Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040. Anne Herneoja, Anna-Sofia Hyvönen ja Hannu Pesonen / ELY-keskus

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

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

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

Urban Design Studio 2022 “Rensponsive city / Resilience in planning neighbourhoods in Vartiokylä / Helsinki” / Aalto University

Lisäksi mm. noin 20 kpl monialaisen työryhmän suunnittelukokousta v. 2021-22, keskusteluja eri asiantuntijoiden kanssa sekä skenaariopaja 17.6.2021

