



Pihlajiston suunnitteluperiaatteet

Selostus

Helsinki

9.4.2024

Lukijalle

Pihlajisto on omaleimainen aluerakentamisen ajan asuinalue Lahdenväylän ja Vantaanjoen välissä. Nopean rakentamisen seurauksena Pihlajistosta tuli poikkeuksellisen yhtenäinen alue, ja se on muuttunut hyvin vähän vuodesta 1975.

Pikaraitiotie 15 aloitti syksyllä 2023 liikennöinnin Pihlajiston kautta, ja Lahdenväylän varteen suunnitellaan parhaillaan Viikin-Malmin pikaraitiotietä (Viima). Nämä uudet joukkoliikenneyhteydet muuttavat Pihlajiston asemaa kaupunkirakenteessa, kun alue on selvästi aiempaa keskeisempi ja helpompi saavuttaa.

Tällä hetkellä Pihlajistossa on noin 2 700 asukasta. Alueen asukasluku on vähentynyt 1970-luvulta noin kolmanneksen. Palvelut ovat vähentyneet, ja alueen yleisilme on paikoin epäsiisti ja kulu-
nut.

Vaikka suuri osa asukkaista viihtyy Pihlajistossa erinomaisesti, on alueen kehittämiseksi ja orastavaan eriytymiskehitykseen puuttumiselle selkeä tarve. Keskeisiä keinoja elinvoimaisuuden ja palveluiden palauttamiseksi sekä vetovoiman kasvattamiseksi ovat uusi rakentaminen ja sen myötä alueen asukasmäärän kasvu, sekä julkisen tilan kehittäminen.

Täydennysrakentaminen on Helsingissä strategisesti tärkeää, sillä sen avulla edistetään asuntotuotantoa, tehostetaan olemassa olevan infrastruktuurin ja yhdyskuntatekniikan hyödyntämistä ja mahdollistetaan vanhojen asuinalueiden uudistuminen myös sosiaaliselta rakenteeltaan. Olemassa olevan kaupunkirakenteen täydentäminen joukkoliikenteen äärellä on kestävää myös ilmaston ja luonnon monipuolisuuden näkökulmasta. Helsingin kaupunkistrategian 2021-2025 yhtenä keskeisenä tavoitteena on,

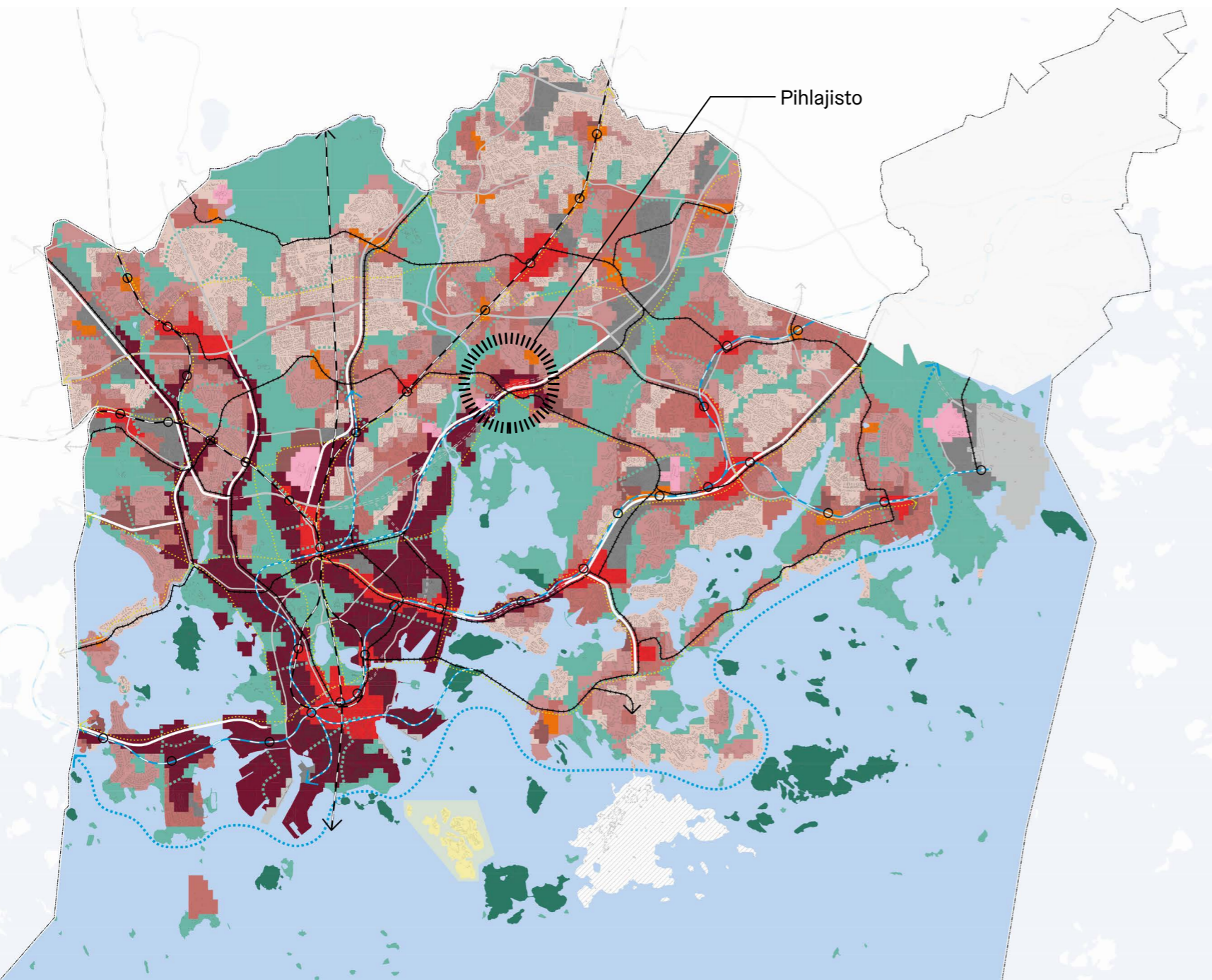
että täydennysrakentamisen tulee olla tasapainossa lähiluonnon kanssa. Yleiskaavan tavoittelemalla merkittävällä täydennysrakentamisen ja lähiluonnon arvojen yhteensovittaminen on suunnitteluperiaatteiden keskeisiä kysymyksiä. Lisäksi kaupunkiympäristön laatu, palvelut ja koettu turvallisuus on tunnistettu keskeisiksi tekijöiksi, joiden avulla voidaan parantaa alueen viihtyisyyttä ja arvostusta, sekä vähentää alueellista eriarvoistumista.

Suunnitteluperiaatteet tulkitsevat ja tarkentavat Helsingin yleiskaavaa. Ne luovat suuntaviivat alueen tulevalle kehitykselle ja kokonaisvaltaiselle kehittämiselle. Suunnitteluperiaatteet ohjaavat kaupungin sisäisenä ohjeena alueen asemakaavoitusta, liikenne- ja katusuunnittelua, aukio- ja puistosuunnittelua sekä muuta alueen kehittämistä. Suunnitteluperiaatteiden yksi tarkoitus on olla vuorovaikutuksen väline, jossa tehdään näkyväksi ja tuodaan keskusteluun alueeseen liittyviä suunnittelukysymyksiä ennen varsinaista asemakaavoitusta ja muuta suunnittelua.

Kun suunnitteluperiaatteet valmistuvat, on kiinteistönomistajilla ja taloyhtiöillä mahdollisuus hakea asemakaavamuutosta periaatteiden mukaisin reunaehdoin. Suunnitteluperiaatteet itsessään eivät muuta rakennusoikeutta, eivätkä vaikuta kiinteistövero-
on. Asemakaavamuutos tehdään vain, jos tontin omistaja sitä haluaa.

Pihlajiston kehittämiseen viihtyisänä ja elinvoimaisena osana kaupunkia on olemassa hyvät edellytykset. Alueen kehitys toteutuu pitkällä aikavälillä. Tärkeää on pyrkiä varmistamaan, että eriaikaisesti toteutuvat palaset sopivat isoon kuvaan ja vievät alueen kehitystä oikeaan suuntaan. Alueen jatkosuunnittelussa on myös tärkeä kiinnittää huomiota siihen, että nykyisiä ja uusia kortteli-
alueita kehitetään tasapainoisesti rinnakkain.

Pihlajiston suunnitteluperiaatteiden ytimessä on kysymys: ”Onko Pihlajisto hyvä nyt? Tarvitseeko sen muuttua? Jos, niin miten?”

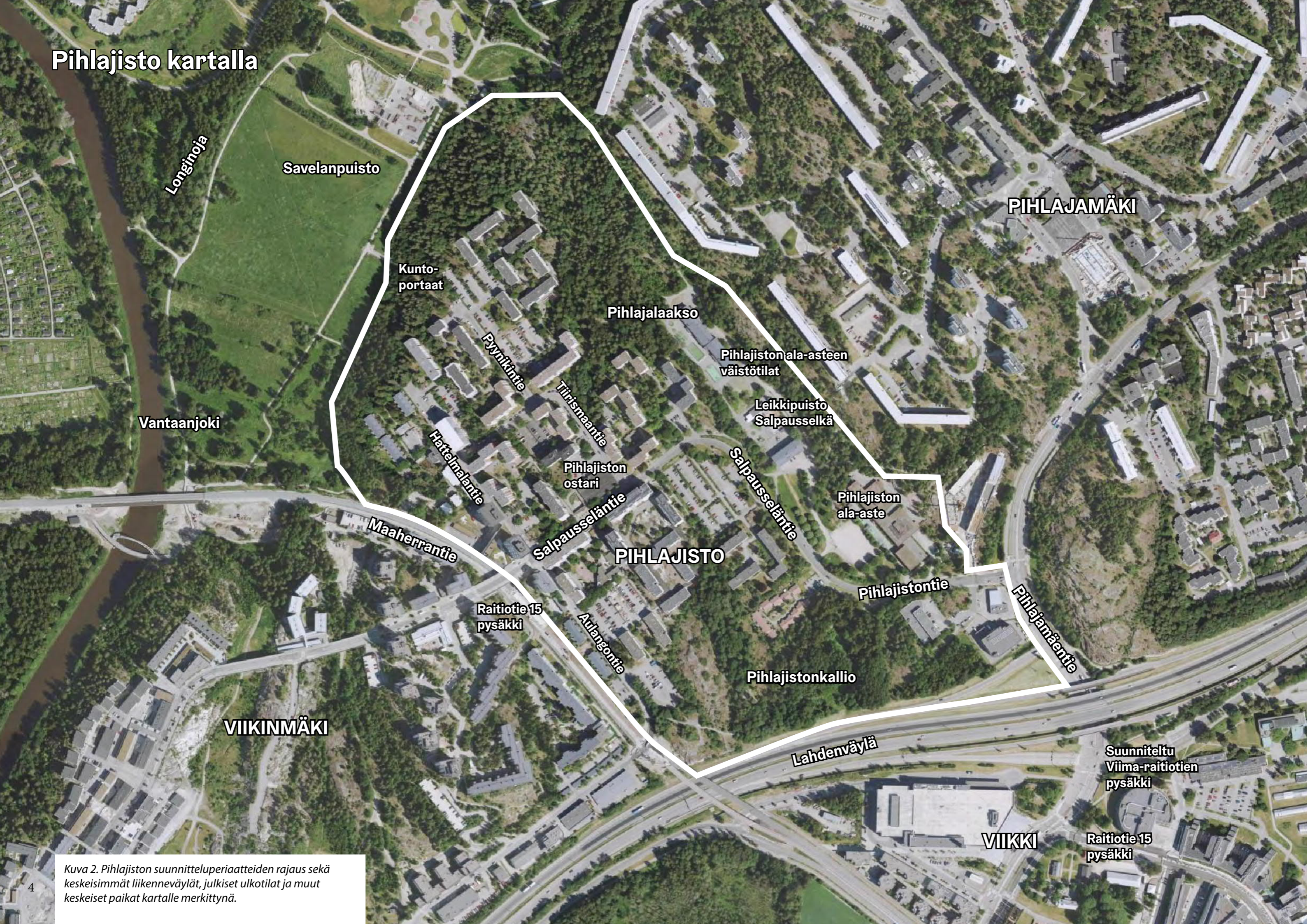


Kuva 1. Helsingin yleiskaavassa 2016 Pihlajisto on laajojen viher- ja virkistysalueiden keskellä sijaitseva kompakti ja tehokas asuinalue. Pihlajistoa sivuavat kaksi pikaraitiotietä yhdistävät alueen tehokkaasti ympäröivään kaupunkirakenteeseen.

Sisällysluettelo

	JOHDANTO	
	Lukijalle	2
	Sisällysluettelo	3
	Pihlajisto kartalla	4
	Tiivistelmä	5
	LÄHTÖKOHDAT JA PROSESSI	6
	Sijainti ja rajaus	7
	Historia ja nykytilanne	7
	Suunnittelun lähtökohdat	9
	Yhteistyö, vuorovaikutus ja selvitykset	10
	SUUNNITTELUPERIAATTEET	11
	Yleiset periaatteet	12
	Suunnitteluperiaatekartta	13
	Karttamerkintöjen selitteet	14
	KUVAUS	16
	Kaupunkirakenne	17
	Palvelut	25
	Luonto, maisema ja virkistys	33
	Julkiset ulkotilat	38
	Liikenne ja pysäköinti	48
	MITÄ TÄMÄ VOISI TARKOITTA	54
	Toteutuminen	55
	Lahdenväylän varsi	56
	Nykyinen kaupunkirakenne	58
	Toteutumisen skenaario	65
	Pihlajiston muutos	66
	Asiantuntijat, liitteet ja kuvalähteet	68

Pihlajisto kartalla



Longinoja

Savelanpuisto

PIHLAJAMÄKI

Kunto-
portaat

Pihlajalaakso

Pihlajiston ala-asteen
väistötilat

Vantaanjoki

Leikkipuisto
Salpausselkä

Pynnäntie

Tiirismaantie

Hattelmalantie

Pihlajiston
ostari

Salpausseläntie

Pihlajiston
ala-aste

Maaherrantie

Salpausseläntie

PIHLAJISTO

Pihlajistontie

Pihlajamäentie

Raitiotie 15
pysäkki

Aulanontie

Pihlajistonkallio

VIIKINMÄKI

Lahdenväylä

Suunniteltu
Viima-raitiotien
pysäkki

VIIKKI

Raitiotie 15
pysäkki

Kuva 2. Pihlajiston suunnitteluperiaatteiden rajausta sekä keskeisimmät liikenneväylät, julkiset ulkotilat ja muut keskeiset paikat kartalle merkittynä.

Tiivistelmä

Tässä kappaleessa selostetaan tiivistetyistä suunnitteluperiaatteiden keskeiset linjaukset ja vaikutukset. Sisältöä ja vaikutuksia on avattu laajemmin selostuksen Kuvaus-osiossa, sivulta 16 alkaen.

Suunnitteluperiaatteet

Kaikilla Pihlajiston korttelialueilla on mahdollista tutkia täydennysrakentamista. Lahdenväylän varrelle voi suunnitella uusia korttelialueita, mutta muilta osin kaupunkirakenne tiivistyy sisäänpäin. Lahdenväylän melu ja mahdollisesti muuttuvat ajonopeudet vaikuttavat siihen, voiko väylän reunaan rakentaa asuntoja vai toimitilaa. Asuinrakentamisen tulee painottua perheasuntoihin, ja hallintamuotojen ja asuntotyyppien monipuolisuutta tulee lisätä.

Salpausseläntien ympäristö säilyy jatkossakin Pihlajiston keskustana, ja alueen kaupalliset palvelut keskitetään tämän uudistuvan keskusta-akselin varrelle. Päivittäistavarakaupan tarjontaa tulee lisätä ensisijaisesti nykyisillä sijainneilla, osana pikaraitiotiehen liittyvää lähikeskustaa. Asukasmäärän kasvaessa tulee tarkastella alueen julkisten palveluiden tarjonnan täydentämistä.

Vaihteleva luonto ja topografia ovat Pihlajiston keskeinen ominaispiirre ja vetovoimatekijä. Valtaosa viheralueista säilyy rakentamattomina. Lahdenväylän varren viheralueille sallitaan rakentamista, mutta alueen avokallio ja vaahteralehto säilytetään.

Pihlajiston julkisia ulkotiloja tulee kehittää, ja eri käyttäjäryhmiä samanaikaisesti palvelevaa julkista kaupunkitilaa tulee lisätä alueella. Pihlajalaakson puisto, ostariin liittyvä ”monttu” ympäristöineen sekä uusi aukio nyt rakentamattomalla lähipalvelurakennusten tontilla on merkitty ”ykköskohteiksi”, joita tulee priorisoida yleisten alueiden uudistamisessa.

Nykyisiä katutiloja ja liikenneyhteyksiä tulee kehittää ympäröivien kortteleiden täydennysrakentamisen yhteydessä. Alueen pysäköinti tulee toteuttaa keskitettyihin pysäköintilaitoksiin, ja kadunvarren pysäköintipaikat tulee muuttaa aikarajoitetuiksi.

Vaikutukset

Helsingin yleiskaava 2016 mahdollistaa jo nyt lisää- ja täydennysrakentamisen sallivat asemakaavamuutokset suunnittelualueella. Periaatteissa linjataan siitä, miltä osin nykyistä kaupunkirakennetta voi laajentaa, ja miten eri toiminnot sijoittuvat. Samalla suunnitteluperiaatteet tulkitsevat ja tarkentavat yleiskaavaa tilanteessa, jossa lähtökohdat ovat osin muuttuneet.

Suunnitteluperiaatteiden mukainen täydennysrakentaminen toisi alueelle noin 1 500–3 000 uutta asukasta. Täydennysrakentamisen ja uusien asukkaiden määrä on osin riippuvainen nykyisistä taloyhtiöistä. Lisäksi autopaikkanormilla, nykyisten asukkaiden autopaikkatarpeella ja pysäköintilaitosten kustannuksilla on merkittävä vaikutus siihen, kuinka laajasti täydennysrakentaminen alueella toteutuu.

Uusi rakentaminen ja julkisen ympäristön laadun parantaminen nostavat alueen arvoa. Kaupunki ja taloyhtiöt saavat täydennysrakentamisesta tuloja, toisaalta täydennysrakentamisen vaatima pysäköinnin uudelleenjärjestäminen aiheuttaa kustannuksia. Lisäksi kaupungille aiheutuu kustannuksia katualueiden, aukoiden ja puistojen rakentamisesta sekä johtosiiirroista.

Salpausseläntien bulevardimaisella kadulla on rakenteeltaan vahva potentiaali kehittyä elävänä, kävelypainotteisena lähikeskustana, mutta ympäristön muutoksista riippuen alueen kehitys voi lähteä kallistumaan eri suuntiin. Supermarkettasoinen ruoka-kauppa vaatisi hyvää sijaintia sekä joukkoliikenteen että autosäilytettävyyden kannalta, mitä on Pihlajistossa vaikea yhdistää.

Arvokkaiden metsäalueiden säilyminen turvaa niiden ekologiset, virkistykelliset ja maisemalliset arvot. Lahdenväylän varrella viheralueen määrä vähenee. Riski luontoalueiden kulumiselle lisääntyy, kun nykyisille ja uusille asukkaille on vähemmän viheralueita ulkoiluun. Rakentaminen vähentää melua sekä nykyisillä korttelialueilla että säilyvillä luontoalueilla.

Turvattomuutta ja epäviihtyisyyttä aiheuttavan häiriökäyttäytymisen juurisyyhin on suunnitteluperiaatteilla vaikea puuttua. Sen sijaan kaupunkisuunnittelun keinoin voidaan vaikuttaa siihen, miten tilassa liikkuminen ja oleskelu koetaan. Tuomalla alueelle lisää julkista tilaa ja parantamalla nykyisten tilojen ja reittien väljyyttä, voivat useat käyttäjäryhmät käyttää alueita samanaikaisesti, ilman että yksi ryhmä dominoi yhteistä tilaa.

Pihlajiston tasapainoisen kehityksen ja alueellisen eriytymisen ehkäisyn kannalta on tärkeää, että nykyistä kaupunkiympäristöä uudistetaan. Laadukkaat ja toimivat julkiset puistot ja kaupunkitilat parantavat asukkaiden viihtyvyyttä, yhteisöllisyyttä ja alueen vetovoimaa. Pihlajistossa tulee välttää tilannetta, jossa nykyisen alueen laidalle syntyy uutta, viihtyisää kaupunkitilaa ja uusia palveluita, samalla kun olemassa olevassa kaupunkirakenteessa ei tapahdu mitään.



Kuva 3. Helsingin kaupunki / Tengbom Oy

LÄHTÖKOHDAT JA PROSESSI

Tässä kappaleessa kerrotaan tiivistetysti suunnittelualan nykytilanteesta ja suunnittelun lähtökohdista. Kattavammin lähtökohdista on avattu liitteessä *"Pihlajiston suunnitteluperiaatteet, Lähtötietoja"*.

Sijainti ja rajaus

Suunnittelualue on laajuudeltaan 40 hehtaaria, josta noin 15,5 hehtaaria on nykytilanteessa erilaisia viheralueita ja noin 3 hehtaaria rakentamatonta asemakaavoitettua aluetta. Suunnittelualue rajautuu idässä Pihlajamäkeen ja lännessä Viikinmäkeen. Etelässä aluetta rajaa Lahdenväylä. Alun perin suunnittelualueeseen kuului myös osa Savelanpuistoa. Suunnitteluperiaatetyön edetessä todettiin kuitenkin, että Savelanpuistoa on syytä tarkastella omana kokonaisuutenaan, ja Pihlajiston suunnitteluperiaatteet rajattiin Pihlajiston läntisen selännerinteen alareunaan.

Pihlajiston suunnitteluperiaatteiden vaikutukset ulottuvat myös suunnitteluperiaatteita ympäröiville alueille.



Kuva 4. Pihlajisto vuonna 1978, kuva Sky-Foto Möller. HKM

Historia ja nykytilanne

Tässä kappaleessa kerrotaan lyhyesti pääkohdat Pihlajiston taustoista ja nykytilanteesta. Laajempi historiallinen tarkastelu ja nykytilanteen kartta-aineistoa löytyy liitteestä ”Pihlajiston suunnitteluperiaatteet, Lähtötietoja”.

Historia

Pihlajisto rakennettiin Pihlajamäen viereiselle viheralueelle vuosina 1969-1975. Suunnittelu ja toteutus tehtiin kaupungin asuntotavoitteiden takia kovalla kiireellä. Kaupunkikuvallisten ja perustamisteknisten seikkojen takia Pihlajiston asutus keskitettiin hieman erilleen Pihlajamäestä, ja alueiden välinen laakso suunniteltiin näitä toisiinsa yhdistäväksi aktiiviseksi yhteistoiminta-alueeksi.

Alueen halkaisevasta Salpausseläntiestä tehtiin Pihlajiston keskeinen katuyhteys. Rakennukset ovat korkeampia ja rakentaminen tiiviimpää kuin aikakaudelle tyypillistä, mihin vaikutti kerrosalavoite ja topografialtaan vaikea maasto. Asemakaavassa kiinnitettiin kuitenkin erityistä huomiota asuntojen näkymiin ja valoisuuteen. Rakennukset sijoitettiin tuulimylykortteli-periaatteella puoliavoimiin kortteliratkaisuihin, laajojen sisäpihojen ympärille. Jotta rakennusaikataulussa pysyttiin, käytettiin rakentamisessa Saton valmiita lamellityyppejä.

Pihlajistoa kaavoitettaessa pyrkimyksenä oli välttää suuria keskitettyjä pysäköintialueratkaisuja. Vaikean maaston takia suuria, monen taloyhtiön käytössä olevia pysäköintikenttiä jouduttiin kuitenkin tekemään. Alueen liikenteellinen ajatus perustui jalankulun ja autoliikenteen erotteluun.

Pihlajistosta tuli aluerakentamisen ajan kompaktikaupungin pisimmälle vietyjä esimerkkejä. Nopean rakentamisen seurauksena siitä tuli poikkeuksellisen yhtenäinen alue, jossa aluerakentamiselle ominaista kaksitasoisuutta toteutettiin erityisen kokonaisvaltaisesti. Pihlajisto toteutti monella tavoin modernismin unelmaa nopeudesta ja esivalmistukseen perustuvasta rakentamisesta.

Nykytilanne

Pihlajisto on muuttunut hyvin vähän vuodesta 1975. Täydennysrakentamista on tehty pienimuotoisesti alueen reunoille 1990-luvusta lähtien. Alueen asukasluku on ollut enimmillään noin 3 900, nykyään asukkaita on noin 2 700. Palvelut alueella ovat vähentyneet, ja ympäristö on paikoin ränsistynyttä.

Lahdenväylän varsi on nykyisin pääosin metsäinen ja rakentamaton. Alue toimii lähivirkistysalueena, mutta sen viihtyisyyttä vähentää Lahdenväylän kova melu. Parhaillaan käynnissä olevassa Viikinrannan ja Lahdenväylän osayleiskaavatyössä selvitetään, voisiko Lahdenväylän nopeusrajoitusta laskea Kehä I:n sisäpuolella.

Palvelut

Pihlajiston nykyiset palvelut ovat keskittyneet Salpausseläntien varrelle. Pihlajiston ostari on pieni yhden rakennuksen kokonaisuus, jonka yleisilme on nykyään rapistunut.

Pihlajistossa ja sen lähialueella erikoiskaupan ja kaupallisten palveluiden tarjonta on vähäistä verrattuna vastaavan tyyppisiin paikalliskeskuksiin Helsingissä. Tarjonta on myös vähäistä suhteessa laskennalliseen liiketilatarpeeseen.

Pihlajiston ala-asteella on parhaillaan käynnissä perusparannus, jonka yhteydessä nykyiseen koulurakennukseen sijoitetaan myös päiväkotit. Tavoitteena on, että peruskorjaus valmistuu joulukuussa 2025. Helsingin kaupungin nuorisopalveluilla ei ole Pihlajiston alueella omia toimitiloja.

Luonto, maisema ja virkistys

Laajat ja monipuoliset viheralueet ympäröivät Pihlajiston tiiviitä korttelialueita, ja tarjoavat erinomaisia virkistysmahdollisuuksia alueen asukkaille. Pihlajiston länsireunan metsä on alueen arvokkain luontoalue. Tämän lisäksi Pihlajalaaksossa ja muutamalla kuviolla alueen eteläosassa Lahdenväylän varressa on kohtalaisen arvokkaita metsäalueita.

Läntinen selännerinne muodostaa reunan Vantaanjoen laaksole, ja on siksi myös maisemallisesti arvokas. Pihlajiston eteläpuolella Pihlajistonkallion laelta aukeaa laaja näköala Viikin peltojen ja Vanhankaupunginlahden suuntaan.

Julkiset ulkotilat ja taide

Pihlajiston keskeisin julkinen ulkotila on ostarin viereinen, katutason alapuolella oleva aukio. Aukiolla ei ole virallista nimeä, ainoastaan kutsumanimi: monttu. Alun perin viihtyisä julkinen

tila rapistui ajan myötä. 1990-luvulla Pihlajistoa kehitettiin aktiivisten asukkaiden ja lähiöprojektin avulla. Silloin myös monttua ehostettiin, ja siihen liittyvä jalankulkutunneli suljettiin. Nyt tästä viimeisimmästä korjauksesta on kulunut jo aikaa. Pikaraitiotien ja uuden päivittäistavarakaupan myötä Pihlajiston keskustan painopiste on siirtynyt lännemmäksi.

Pihlajisto on vuosikymmenien saatossa ollut aktiivinen yhteisöllisyyden ja yhteisötaiteen näyttämö. Eri puolilla Pihlajistoa voi törmätä niin julkisiin veistoksiin kuin talkootyönä tehtyihin mosaiikki-teoksiin.

Liikenne ja pysäköinti

Pikaraitiotie 15:n myötä Pihlajiston asema kaupunkirakenteessa on muuttunut merkittävästi, ja Viima-pikaraitiotien rakentumisen jälkeen Pihlajisto tulee sijaitsemaan kahden pikaraitiotien risteyskohdassa.

Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ovat paikoitellen heikkolaatuisia, ja monet alueen alikuluista ovat huonossa kunnossa ja korjauksen tarpeessa.

Lahdenväylä erottaa Pihlajiston Viikistä. Jalan ja pyörällä Pihlajistosta pääsee Viikin keskukseen joko idässä Lahdenväylän ali, tai lännessä väylän ylittävän sillan kautta. Pihlajamäen ja Savelanpuiston suuntaan jyrkkä maasto hankaloittaa jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä.

Alueen pysäköinti sijoittuu pääosin laajoille pysäköintialueille, joille on osoitettu usean eri tontin autopaikkoja. Kadunvarsipysäköinti on pääosin rajoittamatonta.



Pihlajisto nyt

- Pihlajistossa on 1550 asuntoa, joista 95% on rakennettu 1970-luvulla ja 97% on kerrostaloasuntoja (2019).
- 41% omistusasuntoja, 30% Arava-vuokra-asuntoja, 21% muita vuokra-asuntoja, 8% muita
- 16% yksiöitä, 41% kaksioita, 30% kolmioita, 13% suurempia perhe-asuntoja
- Rakennuskanta: 58 rakennusta, n. 130 000 k-m²

Kuva 5. Budapestin kaupungin Helsingille lahjoittama teos "Alkumuna". Taustalla neljää taloyhtiötä palveleva pysäköintikenttä osoitteessa Salpausseläntie 10.

Suunnittelun lähtökohdat

Strategia

Pihlajiston suunnittelu pohjautuu useaan Helsingin kaupungin kehittämistä koskevaan strategiseen tavoitteeseen.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 13.10.2021 uuden Kasvun paikka – Helsingin kaupunkistrategian 2021–2025. Strategiassa todetaan muun muassa, että Helsinkiä kehitetään raideliikenteen verkosto-kaupunkina ja että täydennysrakentamista toteutetaan erityisesti raideliikenteen varrella ja asemien ympäristöissä. Strategiassa todetaan myös, että Helsingin tavoitteena on olla kaupunki, jossa asuinalueet eivät eriydy ja kaikkialla on mahdollista elää turvallis- ta ja viihtyisää elämää positiivisesti omaleimaisissa kaupungino- sissa.

Suunnitteluperiaatteiden mukainen kehitys edesauttaa kaupun- kistrategian tavoitteiden toteutumista. Taloudellista, sosiaalista ja ekologista kestävyttä kasvatetaan rakentamalla uusia asun- toja ja työpaikkoja tiiviiseen kaupunkirakenteeseen, jossa kaikki tärkeimmät palvelut voidaan saavuttaa kestävällä liikkumisella. Tehokkaalla ja tiiviillä kaupunkirakenteella voidaan myös turvata merkittävimmät ja arvokkaimmat luontoalueet.

Yleiskaava

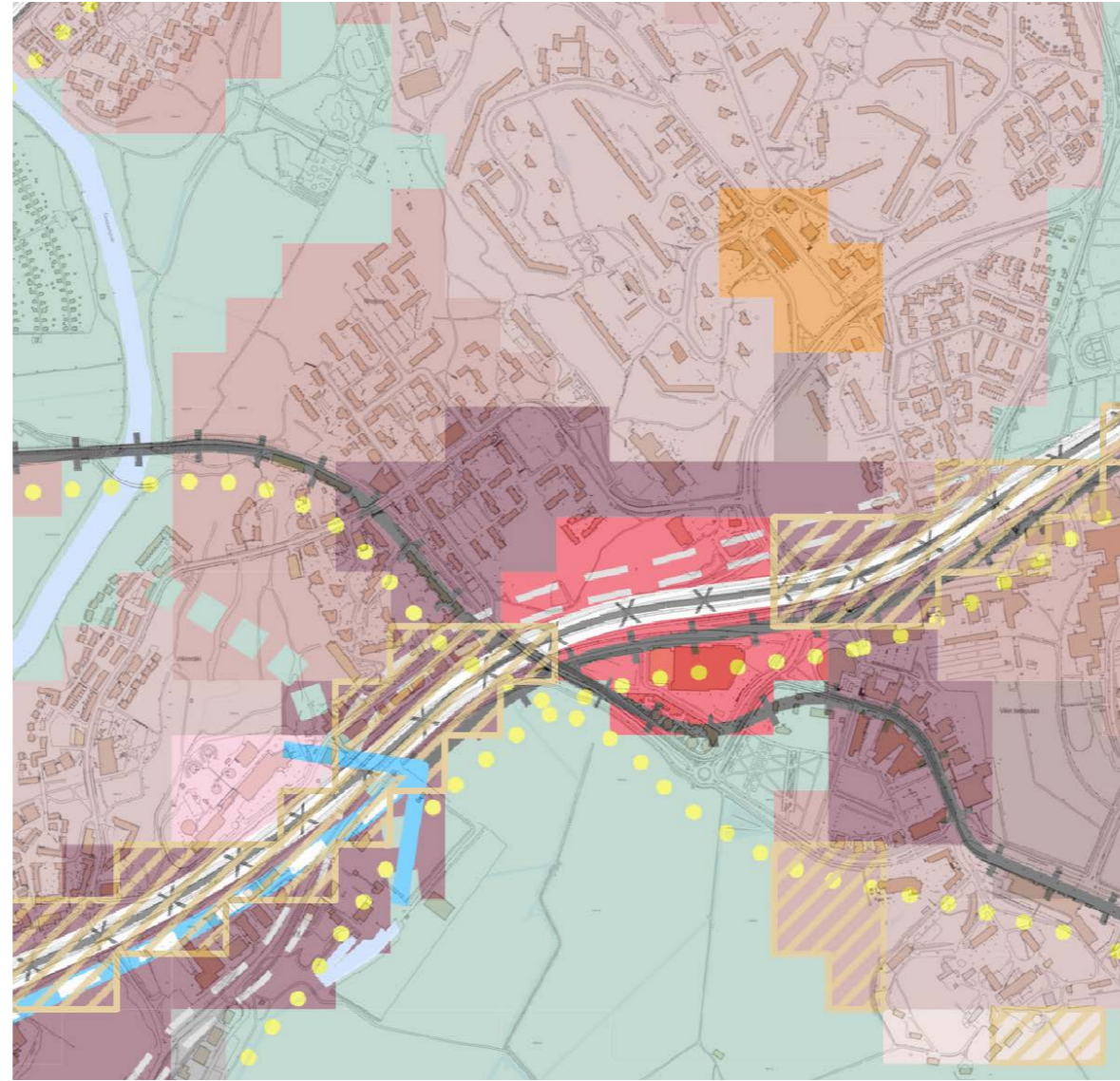
Helsingin yleiskaava 2016 tuli voimaan 5.12.2018. Yleiskaavan lii- kennejärjestelmä perustuu koko kaupungin kattavaan pikaraitio- tieverkkoon, moottoritien sisääntuloväylien muuttamiseen pääkaduiksi sekä kestävien kulkumuotojen, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden priorisointiin. Yleiskaava ohjaa tiivistämään kaupun- kirakennetta pikaraitiotien varrella.

Yleiskaavassa Salpausseläntie ja sen eteläpuoli on merkitty kan- takaupungiksi. Pihlajiston pohjoiset korttelit on merkitty asunto- valtaiseksi alueeksi A2, ja merkintä ulottuu läntisen selännerin- teen yli Savelanpuistoon.

Lahdenväylän varsi on merkitty liike- ja palvelukeskustan alueeksi. Yleiskaavassa Viikin Prisman ympäristö ja Pihlajiston rakentama- ton eteläreuna muodostavat Lahdenväylän kaupunkibulevardiin liittyvän yhtenäisen keskusta-alueen. Kaupunkibulevardimerkin- tä kumottiin korkeimmassa hallinto-oikeudessa Lahdenväylän kohdalta, mutta keskusta-alueen C1-merkinnät jätettiin voimaan. Lahdenväylän estevaikutuksen säilyessä ja kaupunkibulevardin jäädessä toteutumatta, on keskusta-alueen merkinnän toteutta- misedellytyksiä ollut tarve tarkastella tarkemmin. Lahdenväylän kehittämistä kaupunkimaisena moottoritienä ja väylän ympäristö- vaikutusten lieventämistä tutkitaan vireillä olevassa Viikinrannan ja Lahdenväylän osayleiskaavassa.

Helsingin tavoitteellisessa viher- ja virkistysverkostossa (Vistra 2021) Pihlajamäntien, Pihlajistontien ja Pihlajalaakson kautta on merkitty kulkemaan viherverkostorunkoa täydentävä yhteys. Pih- lajalaakso ja osa Savelanpuistoa on merkitty kaupunginosapuis- toksi.

Helsingin Viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelmassa



Kuva 6. Ote Helsingin yleiskaavasta 2016

(VISTRA osa II, 2016) todetaan, että Suutarila-Malmi-Viikki alueen kaupunkiaukioista ja kaupunginosapuistoista kehitetään asukkai- den olohuoneita. Asuinalueiden keskeisten aukoiden kehittämi- sen lisäksi alueen kehittämiskohteiksi on mainittu täydennysra- kennettävien alueiden käyttöpuistojen rakentaminen ja viher- ja metsäverkostoyhteyden eheyden parantaminen.

Asemakaavat

1970-luvulla laadittu, ja vuonna 1997 päivitetty asemakaava kattaa edelleen pääosan Pihlajistosta. Alueen reunoihin, Hattelmalantien, Aulangontien ja Pihlajistontien varrelle on tehty myöhemmin pie- nempiä asemakaavamuutoksia, lähinnä rivitaloille ja muutamalle asuinkerrostalolle. Lahdenväylän varrella on voimassa asemakaa- va vuodelta 2003, joka sallii yrityspuiston rakentamisen.

Pihlajiston alueen viimeisimmän asemakaavan mukainen päi- vittäistavarakauppa ja asuinkerrostalo valmistui pikaraitiotien pysäkin yhteyteen vuonna 2020. Alueella ei ole toteutumatonta kaavavarantoa.

Liike- ja palvelukeskusta (C1)

Helsingin yleiskaavan 2016 liike- ja palvelukeskusta-alueen (C1) kuvaus:

Palvelu-, liike- ja toimitilapainotteistakeskustaa kehitetään toi- minnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikun- tapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maan- tasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöönsä tehokkaampana ja toiminnallisesti moni- puolisempänä. Liike- ja toimitilan kokonaismäärää ei lähtökoh- taisesti tule vähentää. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoi- tuksen muutoksissa on varmistettava keskustalle ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säily- minen. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu.

Kantakaupunki (C2)

Helsingin yleiskaavan 2016 kantakaupunkialueen (C2) kuvaus:

Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumi- sen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puis- tojen, 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 alueellinen tarkastelu. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, ehdoilla. Kaupunkibulevardeihin rajautuvilla alueilla korttelite- hokkuus tulee olla pääsääntöisesti yli 1,8 ja keskeisten katujen varsilla kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi.

Asuntovaltainen alue (A2)

Helsingin yleiskaavan 2016 asuntovaltaisen alueen (A2) ku- vaus:

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

Asemakaavat

- Alkuperäinen asemakaava 1970
- Pihlajiston asemakaava 1997 (pysäköinnin päivitys)
- Aulangontien ja Hattelmalantien korttelit 1997
- Pihlajalaakso 2004
- Lahdenväylän varren toimitilakorttelit 2004, ei toteutunut
- Asuinkortteli koulun itäpuolella 2013
- K-marketin kortteli 2019

Yhteistyö, vuorovaikutus ja selvitykset

Suunnitteluperiaatetyön aikana on keskusteltu kaupunkiympäristön toimialan ja muiden Helsingin kaupungin asiantuntijoiden sekä eri viranomaisten kanssa. Työn lähtökohdista, tavoitteista ja sisällöstä on keskusteltu muun muassa sosiaali-, terveys- ja pelustus-, kasvatuksen ja koulutuksen-, sekä kulttuurin ja vapaa-ajan toimialojen, Helsingin taidemuseon HAM, Helsingin seudun liikenteen, Kaupunkiliikenne Oy:n sekä Helsingin poliisin kanssa.

Vuoropuhelu asukkaiden ja muiden osallisten kanssa on tärkeä osa Pihlajiston suunnitteluperiaatteiden prosessia, ja vuorovaikutusta on tehty tiiviissä yhteistyössä Pihlajiston-Viikinmäen asukasyhdistyksen ja Taloyhtiöklubin kanssa.

Hankkeen vuorovaikutus jakautui kahteen vaiheeseen. Ensimmäisessä vaiheessa viestittiin suunnitteluperiaatetyön käynnistymisestä sekä työn lähtökohdista ja tavoitteista. Lisäksi kerättiin asukailta tietoa alueesta. Kolmen suunnitteluhankkeen yhteiseen karttakyselyyn vastasi 111 Pihlajistossa asuvaa ja 13 siellä työskentelevää. Yhteensä Pihlajiston ympäristöön merkittiin noin 1 100 vastauspistettä. Karttakyselystä ja asukkaiden kanssa käytyä keskustelua saatiin paljon lisätietoa alueesta sekä siihen liittyvistä toiveista ja tarpeista. Koko kyselystä laadittu analyysiraportti löytyy suunnitteluperiaatteiden liiteaineistosta. Lisäksi tässä selostusta on nostettu esiin vastauksen tuloksia Pihlajiston osalta.

Vuorovaikutuksen toisessa vaiheessa tavoitteena oli esitellä suunnitteluperiaatteiden luonnosaineistoa verkossa ja paikan päällä Pihlajistossa. Tavoitteena oli kertoa suunnitteluperiaatteissa esitettävistä linjauksista, vuorovaikutuksen ensimmäisessä vaiheessa saadusta palautteesta ja siitä, miten palaute oli vaikuttanut luonnoksiin, sekä aikaansaada keskustelua sekä suunnittelijoiden kanssa, että asukkaiden kesken. Suunnitteluperiaatteiden luonnosaineistoa sai kommentoida verkossa Kerrokantasi-palvelussa, ja aineisto oli esillä Pihlajistossa asukastalo Mestassa 11.1.–8.2.2024. Tammikuun puolella välissä järjestettiin kolmen päivän pop up -päivystys paikan päällä Pihlajistossa. Pop up:issa asukkaiden ja muiden osallisten oli mahdollisuus tulla pistäytymään silloin, kun heille parhaiten sopi, ja kävijöitä oli yhteensä 117. Paikalla sai tutustua suunnitteluaineistoon, keskustella suunnittelijan kanssa, saada lisätietoa ja antaa palautetta.

Luonnosvaiheen vuorovaikutuksen lopuksi järjestettiin keskustelutilaisuus Pihlajiston ala-asteen väistötiloissa. Tilaisuus järjestettiin yhteistyössä Pihlajiston-Viikinmäen asukasyhdistyksen ja alueella aktiivisesti toimivan Taloyhtiöklubin kanssa.

Jatkosuunnittelun, selvitysten ja saadun palautteen pohjalta suunnitteluperiaatteita muokattiin. Vuorovaikutuksesta ja sen huomioimisesta kerrotaan tarkemmin vuorovaikutusraportissa ja sen liitteissä.

Työn pohjaksi on teetetty seuraavat selvitykset:

- Pihlajistonkallion vähittäiskaupan vaikutukset, WSP Finland Oy, 19.5.2023
- Pihlajiston pysäköintiselvitys, Sitowise Oy, 30.6.2023
- Pukimäenrannan ja Pihlajiston metsäalueiden monimuotoisuuden selvitys, Faunatica Oy, 2.11.2023
- Pihlajistonkallio, Alustava liikennemelutarkastelu, Sitowise, 10.11.2023

Vuorovaikutus, vaihe I, 2022–2023

Tavoite: viestiä suunnittelun käynnistymisestä, työn lähtökohdista ja tavoitteista sekä kerätä asukailta tietoa alueesta ja asukkaiden tarpeista.

- Puheenvuoro Pihlajiston syysjuhlassa
- Viikin ja Pihlajiston alueen kaavoituskysely (kolmen suunnitteluhankkeen yhteinen karttakysely)
- Taloyhtiöklubit (kaksi keskustelutilaisuutta)
- Nuorten työpaja ja karttakysely (osa Kansallisteatterin Helsingin mallin toimintaa)
- Pormestarin asukastilaisuus
- Artikkelit Pihlajisto-Viikinmäki -lehdessä
- Uutta Koillis-Helsinkiä verkkotilaisuudet
- Alustus asukasyhdistyksen vuosikokouksessa

Vuorovaikutus, vaihe II, 2024

Tavoite: kertoa suunnitteluperiaatteissa esitettävistä linjauksista, vuorovaikutuksen ensimmäisessä vaiheessa saadusta palautteesta ja siitä, miten palaute oli vaikuttanut luonnoksiin, sekä aikaansaada keskustelua.

- Luonnosten esittely taloyhtiöiden edustajille 9.1. (Taloyhtiöklubi)
- Kerro kantasi -kysely 11.1.–8.2.
- Kolmen päivän Pop up -läsnäolo Pihlajiston keskustassa 16.–18.1.
- Keskustelutilaisuus Pihlajiston ala-asteella 24.1., yhteistyössä asukasyhdistyksen ja Taloyhtiöklubin kanssa

Karttakysely

Helsingin kaupunki järjesti kolmen kaavoitushankkeen (Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaava, Keski-Viikin kaavarunko ja Pihlajiston suunnitteluperiaatteet) yhteisen karttakyselyn marraskuussa 2022.

Iso osa kyselystä oli karttapohjaisia kysymyksiä, joissa vastaajien toivottiin merkitsevän kartalle nykytilanteen mieluisia ja epämieluisia tai vaarallisia paikkoja. Lisäksi kysyttiin rakentamismahdollisuuksista, palveluista ja yhteystarpeista. Karttapohjaisten kysymysten lisäksi kyselyssä oli avoimia tekstikysymyksiä sekä monivalintakysymyksiä alueen palveluista ja raideliikenteen kehityksestä.

Tässä selostuksessa on nostettu teemakohtaisesti esille karttakyselyssä saatuja tuloksia.

TAVOITTEET, mm.

- Yleiskaava
- VISTRA
- Kaupungin strategia

REUNAEDOT, mm.

- Luontoarvot
- Kaupunkikuva
- Autopaikkamäärät
- Melu ja ilmanlaatu
- Toteutettavuus

PALAUTE, mm.

- Asukkaat
- Viranomaiset
- Muut toimijat

Kuva 7. Suunnitteluperiaatteissa huomioidaan monet eri asiat. Näitä ovat muun muassa kaupungin tavoitteet, erilaiset reunaehdot sekä eri toimijoilta saatu palaute.



Kuvat 8 ja 9. Kolmen päivän pop up -päivystys järjestettiin K-market Pihlajiston yhteydessä olevassa liiketilassa. Paikalla kävi 117 ihmistä.

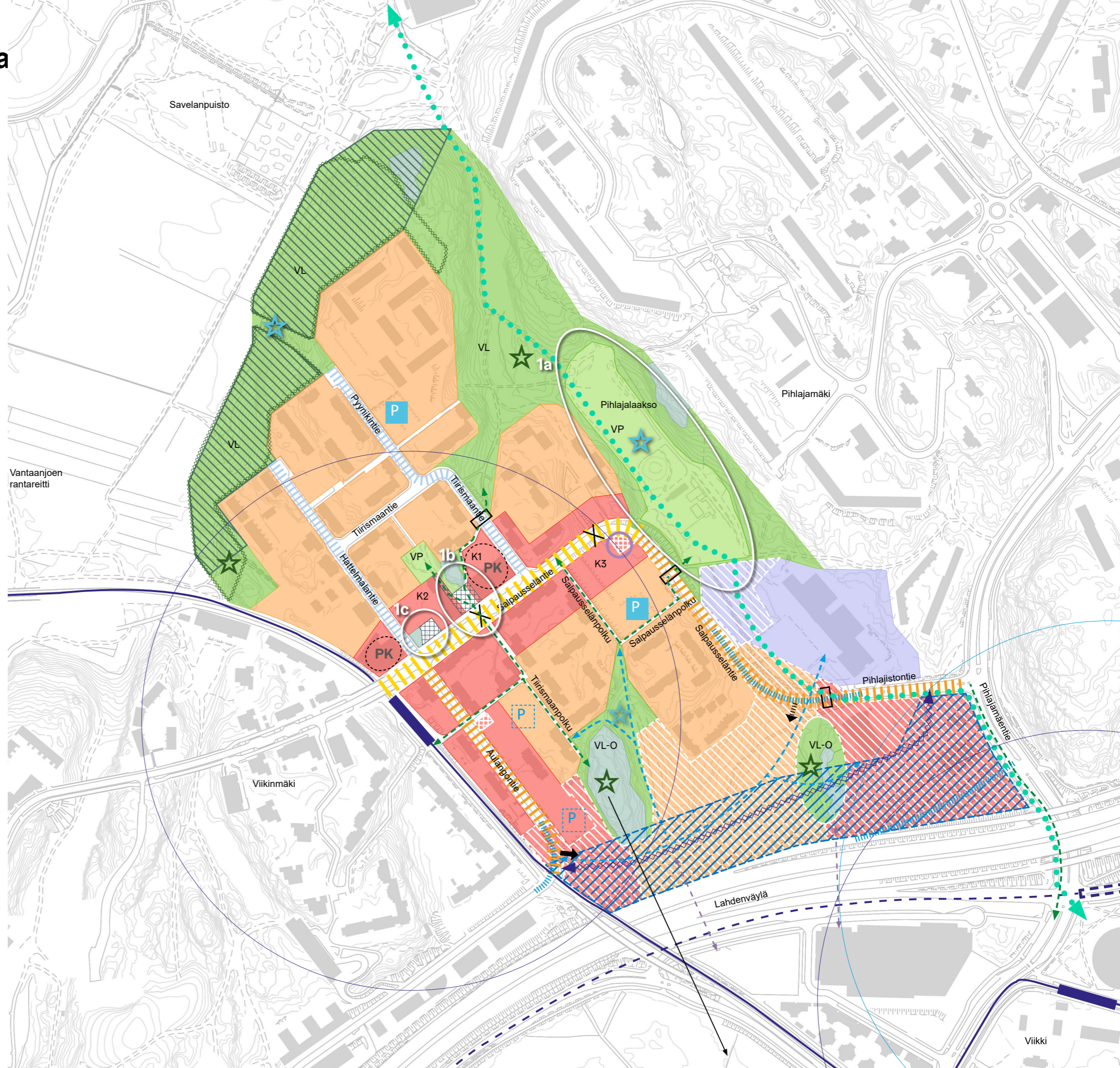
SUUNNITTELUPERIAATTEET

Seuraavilla sivuilla esitellään Pihlajiston suunnitteluperiaatteet, jotka koostuvat kartasta, karttamerkintöjen selityksistä sekä yleisistä määräyksistä.

Yleiset periaatteet

- 1 OMINAISPIIRTEET** - Pihlajisto on omaleimainen aluerakentamisen ajan asuinalue, jossa ulkoasultaan yhtenäinen ja kompakti, mutta näkymiltään avara kaupunkirakenne asettuu vaihtelevaan ja jyrkkäpiirteiseen maastoon.
- 2 TÄYDENNYSRAKENTAMINEN** - Täydennysrakentaminen on jo Yleiskaavan 2016 puitteissa lähtökohtaisesti mahdollista suunnitteluperiaatteissa esitetyllä korttelialueella. Keskeisin täydennysrakentamisen potentiaali sijoittuu nykyisille pysäköintikentille ja Lahdenväylän varrelle. Lisäksi voi tarkastella rakennusten korottamista tai lisärakentamista nykyisillä tonteilla. Kaupunki kannustaa taloyhtiöitä selvittämään yhteisomisteisten pysäköintikenttien täydennysrakentamista, ja pyrkii osaltaan löytämään keinoja pysäköinnin uudelleenjärjestämiseksi.
- 3 ASUMINEN** - Asuntorakentamisen tulee painottua perheasuntoihin, ja hallintamuotojen ja asuntotyyppien monipuolisuutta tulee lisätä alueella. Luonto ja vaihtelevat maastonmuodot ovat asumisen vetovoimatekijä, ja kallioita, puita, kasvillisuutta ja maaperää tulee säilyttää myös osana korttelipihoja. Pientalojen tai tiiviin ja matalan korttelirakenteen soveltuvuutta alueelle voi tarkastella erityisesti paikoissa, joissa vaihteleva maasto mahdollistaa luontevat kolmikerosratkaisut.
- 4 PALVELUT** - Kaupallisten palvelujen määrää on mahdollista lisätä Pihlajiston alueella. Päivittäistavarakaupat tulee sijoittaa rakennusten kivijalkoihin tai toiminnallisesti monipuolisiin hybridikortteleihin, ja niille tulee järjestää hyvät jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteydet. Lisäksi muissa kuin ensisijaisiksi merkityissä sijainneissa tulee arvioida päivittäistavarakaupan vaikutukset liikenteeseen ja alueen kaupallisten palvelujen toimintaedellytyksiin. Vaikutukset tulee arvioida sekä pikaraitiotien pysäkkiin tukeutuvassa Pihlajiston nykyisessä keskustassa, että ympäröivillä asuinalueilla. Asukasmäärän kasvaessa tulee tarkastella alueen julkisten palveluiden tarjonnan täydentämistä.
- 5 KAUPUNKIKUVA** - Täydennysrakentamisen tulee tukea alueen arvokkaita ominaispiirteitä. Rakentaminen tulee sovittaa maastoon ja maisemaan, huomioiden Pihlajamäen suojeltu kaupunkikuva sekä Pihlajiston yhtenäinen maisemallinen luonne. Lahdenväylän varren uudet korttelit voivat muodostaa oman kaupunkikuvallisen kokonaisuutensa, kuitenkin Pihlajiston ominaispiirteitä tukien ja tulkiten.
- 6 JULKISET TILAT JA TAIDE** - Pihlajiston julkisia ulkotiloja ja puistoja tulee kehittää. Kaikessa suunnittelussa tulee huomioida koettu turvallisuus, huomioiden erityisesti kulkuväylien ja julkisen tilan riittävä määrä ja mitoitus. Eri käyttäjäryhmiä samanaikaisesti palvelevaa julkista kaupunkitilaa tulee lisätä alueella, ja erityisesti lasten ja nuorten tarpeet tulee huomioida. Ulkotiloihin tulee sijoittaa katettuja oleskelupaikkoja, ja levähtäminen jalankulkureiteillä ja viheralueilla tulee mahdollistaa riittävällä määrällä penkkejä. Nykyisiä julkisia- ja yhteisötaideteoksia tulee vaalia alueen kehittämisen yhteydessä, ja mahdollisuuksien mukaan lisätä taidetta alueella.
- 7 LUONTO JA VIRKISTYS** - Monipuoliset viheralueet ovat Pihlajiston keskeinen ominaispiirre ja vetovoimatekijä. Viheralueiden virkistyskäyttö tulee sovittaa yhteen luontoarvojen kanssa etupainotteisesti, asukasmäärän kasvu ennakoiden. Metsäalueiden kytkeytyvyyttä tulee tukea, eikä metsille tärkeään reunapuustoon tule tarpeettomasti kajota. Maaperää tulee säilyttää korttelialueilla ja puistoissa.
- 8 YMPÄRISTÖHÄIRIÖT JA YMPÄRISTÖTEKNIikka** - Lahdenväylän melun ja muiden haittavaikutusten leviämistä Pihlajistoon on pyrittävä vähentämään. Hulevesien käsittelyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota. Täydennysrakentamisen yhteydessä tulee turvata nykyisten tulvareittien toimivuus, sekä selvittää hulevesien nykyiset reitit, ja esittää suunnitelmat vesien ohjaamiseksi ja/tai viivyttämiseksi. Täydennysrakentamisen yhteydessä tulee tarkastella mahdollisuutta alueellisiin energiaratkaisuihin.
- 9 LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI** - Pihlajiston kehittämisen yhteydessä tulee parantaa alueen liikennejärjestelyjä ja turvallisuutta. Pysäköinti tulee toteuttaa lähtökohtaisesti keskitettyihin pysäköintilaitoksiin. Kadun varren pysäköintipaikat muutetaan päivällä aikarajoitetuiksi. Pysäköintiratkaisuja suunniteltaessa ja mitoitettaessa tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida myös kortteleiden myöhempi lisä- ja täydennysrakentaminen.
- 10 YHTEISÖLLISYYS JA OSALLISUUS** - Yhdessä tekemisellä, taiteella ja tapahtumilla on Pihlajistossa vahva perinne. Asukkaita ja muita sidosryhmiä tulee osallistaa alueen jatkosuunnitteluun aktiivisesti. Erityisesti julkisten tilojen ja puistojen teemoja ja toteutusta tulee ideoida yhdessä asukkaiden, yrittäjien ja muiden osallisten kanssa.

Suunnitteluperiaatekartta



Karttamerkintöjen selitteet

Keskusta-akseli

Salpausseläntien roolia Pihlajiston keskustana ja pikaraitiotien pysäkkiin liittyvänä urbaanina, bulevardimaisena katuna vahvistetaan. Katupuuviviot tulee säilyttää, katu ympäristön viihtyisyyttä parantaa ja liikennettä rauhoittaa, käyttäen keinoina muun muassa laadukkaita, erottuvia pintamateriaaleja, vihersuunnittelua, valaistusta ja mahdollisia rakenteellisia muutoksia. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien laatua ja jatkuvuutta tulee parantaa, ja keskusta-akseli tulee liittää sekä toiminnallisesti että visuaalisesti pikaraitiotien pysäkkiin ja ympäröiviin viheralueisiin. Katuun liittyvien julkisten ulkotilojen laatua ja toimivuutta tulee parantaa, ja kaikille avointa julkista ulkotilaa tulee lisätä. Keskusta-akselin varrella sijaitsevien palvelujen toimintaedellytyksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Keskeinen kehitettävä katutila

Ympäröivien korttelien täydennysrakentamisen yhteydessä katuyhteyttä tulee kehittää. Katutilaa tulee muuttaa nykyistä kaupunkimaisemmaksi ja liikennejärjestelyjä tulee parantaa. Eri-tyisesti tulee huomioida jalankulun sujuvuus ja turvallisuus sekä pyöräilyn yhteyksien jatkuvuus.

Asuinkadut

Keskusta-akselilta viheralueille johtavat kadut, joiden varrella rakentamisen mittakaava vaihtelee ja vaihtelee, ja jossa täydennysrakentamisella voidaan selkeyttää katutilaa.

Keskustavyöhyke

Keskeiset korttelialueet, jotka sijoittuvat pikaraitiotien pysäkkien ja Pihlajiston ja Viikin keskusta-alueiden yhteyteen.

Keskustavyöhykkeellä:

- korttelialueet tulee rakentaa ympäröivää rakennetta tehokkaampana, mahdollisuuksien mukaan toiminnallisesti sekoittuneena rakenteena.
- rakennukset ovat pääasiassa 6-8 kerroksisia.
- rakennusten tulee rajata katutilaa ja yleisiä jalankulun reittejä.
- katujen ja aukoiden varrella maantasokerrosten tulee olla pääsääntöisesti liike- tai muuta toimitilaa. Keskeisten jalankulureittien varrella maantasokerrosten tulee olla pääasiassa käytetään monipuolista muuntojoustavaa tilaa, jota voi käyttää liike- tai työtilana tai asukkaiden yhteistilana.

Lisäksi:

- K1 Nykyisen liikerakennuksen voi purkaa ja korvata uudisrakennuksella. Asemakaavan muutoksen yhteydessä tulee varmistaa nykyistä suuremman päivittäistavarakaupan toimintamahdollisuus korttelissa, ja kortteliin tulee sijoittaa myös muuta kaupunkilaisille avointa liike- ja palvelutilaa. Kortteli ja sitä ympäröivät julkiset ulkotilat ja kulkureitit tulee suunnitella kokonaisuutena, ja maanalaisten tilojen ulottamista katualueen alle voi tutkia jatkosuunnittelussa.

K2 Korttelialue, jonka kautta kulkee keskeinen, Salpausseläntieltä Tiirispuistoon johtava yleinen jalankulku-yhteys. Yhteys muodostaa tärkeän osan Pihlajiston keskeistä jalankulkureittiä ja ostariini liittyy julkista kaupunkitilaa. Kulkuyhteyden laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota, ja sitä tulee mahdollisuuksien mukaan kehittää samassa yhteydessä viereisten julkisten ulkotilojen kehittämisen kanssa.

K3 Korttelialue, jolla on erityisen paljon potentiaalia täydennysrakentamiselle. Uuden rakentamisen tulee toimia porttina tai välittävänä vyöhykkeenä Pihlajiston keskusta-akselin ja Pihlajalaaakson puistoalueen välillä.

Asuinkorttelit

Keskustavyöhykkeen ja viheralueiden väliin sijoittuvat asuinkorttelit.

Kaikissa asuinkortteleissa:

- uudet rakennukset tulee sijoittaa osittain suljettuun korttelirakenteeseen ja rajaamaan katutilaa aina kun mahdollista.
- rakentamisen mittakaava on vaihtelevaa. Kerrosluku on pääsääntöisesti 4-8 kerrosta, kaupunkirakenne muuttuu kantakaupunkimaisemmaksi keskustavyöhykkeen suuntaan. Paikoittain rakennetta voi täydentää pientalomittakaavaisella rakentamisella. Uudisrakentaminen tulee sovittaa maastoon, ja Pihlajiston pohjoisia kortteleita täydennettäessä tulee huomioida vaikutukset Vantaanjoen maisematiilaan.
- Katujen ja yleisten jalankulureittien varrella maantasokerroksiin tulee sijoittaa käytöltään monipuolista muuntojoustavaa tilaa, jota voi käyttää liike- tai työtilana tai asukkaiden yhteistilana.

Julkisten palveluiden kortteli / ohjeellinen uusi julkisten palveluiden korttelialue

Korttelialue, joka on varattu julkisille palveluille. Alueelle saa sijoittaa koulun ja päiväkodin lisäksi muita julkisia palveluita. Korttelia voi täydentää lisärakentamisella. Uuden rakentamisen tulee rajata katutilaa. Salpausselän- / Pihlajistontien mahdollinen katulinjauksen muutos voi vaikuttaa korttelialueen rajaukseen kadun puolella.

Eri-tyistä huomiota on kiinnitettävä turvallisiin ja sujuviin jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin alueelle. Korttelialueen läpi on lisäksi mahdollistettava sujuva jalankulun ja pyöräilyn yhteys Pihlajistontien ja Pihlajalaaakson välillä, osana Viikistä Savelanpuistoon kulkevaa alueellista viheryhteyttä.

Lahdenväylän uudet tai toistaiseksi rakentamattomat korttelialueet, ohjeellinen rajaus

Kaupunkirakennetta täydennetään uudella korttelirakenteella Lahdenväylän varrella. Viheralueiden ja rakennettujen korttelialueiden rajaus tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Keskustavyöhykkeillä:

- rakentamisen tulee muodostaa kadun puolelle yhtenäistä, kaupunkimaista korttelijulkisivua.
- rakennukset ovat keskimäärin 6-8 kerroksisia. Pihlajistoon saapumista on mahdollista korostaa ympäristöä korkeammalla rakentamisella, huomioiden kuitenkin Pihlajamäen suojeltu kaupunkikuva ja Pihlajiston yhtenäinen maisemallinen luonne.

Asuinkortteleissa:

- rakennukset ovat keskimäärin 4-8 kerroksisia. Alueelle voi sijoittaa myös tiivis ja matala -tyyppistä 2-3 kerroksista rakentamista.

Koko alueella:

- uudisrakentamisen typologia ja korkeudet sovitetaan maastoon, nykyiseen korttelirakenteeseen ja maisemaan. Vaihteleva topografia nostetaan alueen keskeiseksi vetovoimatekijäksi ja kallioita säilytetään mahdollisimman paljon.
- nykyistä puustoa, erityisesti kookkaita vuorijalavia ja vaahteroita, tulee säästää kortteleissa ja katualueilla.
- alueen kautta kulkeva keskeinen jalankulun ja pyöräilyn yhteys Aulangontien ja Pihlajistontien välillä tulee säilyttää, mutta sen linjausta voi muuttaa.
- erityistä huomiota tulee kiinnittää hulevesien ohjaamiseen alueella. Nykyisten tulvareittien toimivuus tulee turvata.

Ympäristöhäiriövyöhyke, rajaus ohjeellinen

Vyöhyke, jolla Lahdenväylän melu- ja ilmanlaatuvaikutus on merkittävä. Alueen rajaus on muuttuva, riippuen muun muassa väylän nopeusrajoituksesta, liikennemäärien kehityksestä, kulkuneuvoteknologian kehittymisestä sekä väylän varren melusuojuuksista. Myös alueen rakentaminen itsessään vaikuttaa liikenteen ympäristöhäiriöiltä suojautumisen edellytyksiin.

Lahdenväylän nopeusrajoituksen ollessa vyöhykkeen kohdalla 100 tai 80 km/h vyöhykkeelle saa rakentaa liike-, toimisto-, urheilu- ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia tuotantorakennuksia sekä opetus-, tutkimus- sekä näihin verrattavaa toimintaa palvelevia rakennuksia, herkät toiminnot pois lukien. Jos Lahdenväylän nopeusrajoitus jatkossa on 60 km/h, voidaan tutkia vyöhykkeen muuttamista asuinkäyttöön.

Asemakaavamuutoksen yhteydessä tulee tehdä uudet melu- ja ilmanlaatu- ja ympäristövaikutus selvitykset. Asemakaavatuotoksen meluselvityksessä tulee tarkastella vaiheittain toteutumista erityisesti niillä alueilla, joissa osa rakennuksista suojaa toisia, ja määrittää tarvittaessa rakennusten toteuttamisjärjestys kaavaan. Myös viheralueiden melusuojaus tulee huomioida, ja lisätä tarvittaessa melusuojausta väylän varteen.

Lahdenväylän suuntaan tulee melusuojuuksesta huolimatta luoda vaihtelevaa kaupunkikuvaa.

Ensisijainen päivittäistavarakaupan sijainti

Päivittäistavarakaupan tarjontaa tulee lisätä ensisijaisesti nykyisillä sijainneilla, osana pikaraitiotiehen liittyvää keskusta-akselia.

Avoimen maisematilan yli avautuva tärkeä näkymälinja

Pihlajistonkalliolta Viikin suuntaan avautuva pitkä näkymä tulee huomioida uudisrakentamisen sijoittumisessa ja korkeuksissa.

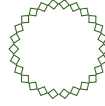
Maisemallisesti arvokas selännerinne

Jyrkkäpiirteisen selänneen ja havupuuvaltaisen metsän muodostama poikkeuksellisen voimakas maisemaelementti, jolla on tärkeä asema Vantaanjokeen liittyvän avoimen maisematilan itäisenä reunana ja pitkien näkymien päätteenä.



Viheralueet: metsät / kalliot / puistot

Viheralueiden kulumista tulee vähentää ohjaamalla kulku rakennetuille kulkureiteille. Uudet kulkureitit tulee toteuttaa etupainotteisesti, ennen uutta rakentamista ja alueen asukasmäärän kasvua. Avokallioita tulee säästää osana alueen puistoja ja aukioita. Myös viheralueilla on huomioitava melusuojaus.



Erityisen arvokas metsäalue

Monien luontoarvojen keskittymä, joka on tunnustettu tärkeäksi niin kasviston, eläimistön, luontotyyppien kuin ekologisten yhteyksien kannalta. Alueen etelä- ja pohjoispäässä on liito-oravan elinpiiriin ydinaluetta, muilta osin liito-oravan elinaluetta. Olosuhteisiin sopeutuneen reunapuuston tärkeys tulee huomioida ympäristössä tapahtuvien muutosten yhteydessä, eikä reunapuustoon tule tarpeettomasti kajota.

VL / VL-O

Lähivirkistysalue / Lähivirkistysalue, rajaus ohjeellinen

Asukkaiden virkistystä palveleva viheralue. Virkistyskäyttö on sovitettava yhteen luontoarvojen kanssa. Mahdolliset uudet tai parannettavat kulkuväylät tulee pitää kapeana, jotta ne eivät tarpeettomasti pirsto metsäalueita.

Korttelirakenteen keskellä olevien metsiköiden kytkeytyneisyyttä muihin metsäisiin alueisiin tulee mahdollisuuksien mukaan edistää ympäröivillä alueilla säilytettävän puuston ja muun kasvillisuuden avulla.

VP

Puisto

Oleskelua, leikkiä ja liikkumista palvelevat rakennetummat viheralueet, joille on keskitetty virkistystä palvelevia toimintoja.



Tähtikohde - luonto

Erityinen luontokohde: vesiputous, muinaisranta, vaahteralehto, näköalakallio.



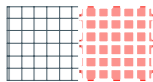
Tähtikohde - virkistyspalvelut nykyinen / uusi

Erityinen virkistyspalvelukohde: kaupunginosapuisto, leikkipuisto, kuntoportaat, uudet virkistyspalvelut.



Taideteos

Teoksen säilyminen tulee turvata joko nykyisellä paikalla tai uudessa sijainnissa. Veistoksen luokse tulee järjestää kulkuyhteys ja sen valaisemista tulee selvittää.



Aukio / Aukio, ohjeellinen

Aukioksi rakennettava alueen osa.



Ykköskohde

Yleisten alueiden uudistamisessa priorisoitava ja kokonaisuutena kehitettävä julkinen ulkotila, jonka viihtyisyyteen ja kunnossapitoon tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Alueen asukkaat tulee ottaa mukaan kohteen toiminnalliseen ja tilalliseen suunnitteluun jo ideointivaiheessa.

1a Pihlajalaakso

Osa Savelanpuistoon ulottuvaa kaupunginosapuistoa. Puistoa ja

leikkipuistoa kehitetään Pihlajiston ja Pihlajamäen asukkaiden keskeisenä kohtaamisen ja yhteisöllisyyden paikkana.

Paviljonkikoulun ja -päiväkodin poistuessa leikkipuiston piha-alue, puiston pallokentät ja oleskelunurmi palautetaan. Samalla puistoa kehitetään toiminnallisesti ja ekologisesti aiempaa monipuolisemmaksi, mahdollisesti erityisen teeman tai toiminnallinen ajatuksen pohjalta.

1b ”Monttu” ja entinen alikulku

Pihlajiston keskeisin julkinen tila, jolla on ja on ollut erityinen merkitys alueen kohtaamispaikkana. 1990-luvulla suljetun alikulkutunnelin, tunneliin johtaneen porrastetun ulkotilan, sekä tunnelin eteläpuolisen rampin ympäristöä tarkastellaan kokonaisuutena. Aluetta tulee kehittää kaikille avoimena julkisena tilana, ja alueen kulkuyhteyksiä ja koettua turvallisuutta tulee parantaa. Yhtenä keinona on mahdollista tarkastella tilan nostamista muun ka-tualueen tasoon tai lähelle sitä.

Alueen tulee palvella niin liikkumisen, oleskelun, kohtaamisen, tapahtumien kuin kaupunkikulttuurin tarpeita.

Visio ”uudesta Montusta” tulee luoda yhteistyössä asukkaiden ja muiden osallisten kanssa.

1c Rakentamaton lähipalvelurakennuksen tontti

Alun perin liikerakennusten, nykyinen julkisten lähipalvelurakennusten rakentamaton korttelialue muutetaan aukioksi.

Alueen tulee palvella kohtaamisen, tapahtumien, kaupunkikulttuurin ja oleskelun tarpeita. Alueella sijaitseva Pihlajiston asukasyhdistyksen istuttama kuusi tulee säilyttää osana aukiota.

Alueellisen viherverkoston täydentävä yhteys

Tavoitteellisen viher- ja virkistysverkoston (VISTRA) mukainen viherverkoston runkoa täydentävä yhteys. Linjaus tarkentuu korttelialueiden ja puiston jatkosuunnittelun yhteydessä.

Keskeinen kehitettävä jalankulun yhteys

Alueella tehtävien muutosten yhteydessä jalankulun reittien laadua ja turvallisuutta tulee parantaa.

Tiirismaanpolun viihtyisyyttä ja turvallisuutta tulee parantaa ostarin ympäristössä ja Tiirismaanpolun eteläpäästä tulee järjestää jalankulun yhteys Pihlajistonkalliolle.

Salpausselänpolkua tulee kehittää keskeisenä jalankulun yhteytenä Pihlajiston keskustan, Pihlajalaakson puistoalueen ja Lahdenväylän varren uusien korttelialueiden välillä. Polun varrelle tulee istuttaa puita ja muuta kasvillisuutta. Reitin kehittämisessä tulee huomioida koettu turvallisuus, erityisesti kalliojyrkänteen ja uuden rakentamisen välissä.

Jalankulun yhteyttä Lahdenväylän alitse Viikkiin tulee kehittää viihtyisämmäksi ja jalankulkijoille houkuttelevammaksi.

Uusi tai muutettava jalankulun yhteys, linjaus ohjeellinen

Lahdenväylän varrella jalankulun reitit sovitetaan tulevaan korttelirakenteeseen. Alueelta tulee järjestää luontevat ja viihtyisät jalankulun yhteydet Pihlajiston keskustaan, pikaraitiotien pysäkeille, Aulangontielle, Pihlajistontielle sekä Salpausselänpolun kautta Pihlajalaaksoon ja Pihlajiston pohjoisosiin.



Mahdollinen ylikulun yhteystarve

Lahdenväylän varren kehittämisen yhteydessä tulee selvittää mahdollisuus uudelle jalankulun yhteydelle Lahdenväylän yli.



Kehitettävä tai peruskorjattava alikulku

Alikulkujen peruskorjauksissa ja muutoksissa tulee kiinnittää huomiota viihtyisyyteen ja koettuun turvallisuuteen. Korjaustöiden yhteydessä tulee säilyttää ja tarpeen mukaan korjata yhteisöllisesti toteutetut mosaiikkiteokset.



Mahdollisesti poistuva alikulku

Alikulku, jonka tarve on epäselvä, tai jonka tarve poistuu täydennysrakentamisen tai alueen muiden muutosten myötä.



Uusi pyöräliikenteen yhteys, ohjeellinen linjaus

Kortteliratkaisusta riippuen yhteys voidaan toteuttaa eroteltuna tai ajoradalla. Pyöräliikenteen yhteyden tulee liittyä sujuvasti nykyiseen ja tulevaan korttelirakenteeseen sekä ympäröivään pyöräliikenneverkkoon.

Pikaraitiotien pysäkki

Pikaraitiotie 15:n pysäkki.

Etäisyys pikaraitiotien pysäkestä

300 m etäisyys pikaraitiotie 15:n pysäkestä.



Tuleva pikaraitiotien pysäkki, ohjeellinen

Tulevan Viima-pikaraitiotien pysäkki. Sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Etäisyys pikaraitiotien pysäkestä

300 m etäisyys Viima-pikaraitiotien ohjeellisesta pysäkestä.



Katuosuus, jolla voi tarkastella linjauksen muutamista

Katuosuus, jolla linjauksen muutos voi parantaa ympäristön täydennysrakentamisen edellytyksiä. Aulangontielle tulee varmistaa Viikin suuntaan kulkevan erikoiskuljetusreittein toimivuus.



Uusi ajoliittymä / uusi ajoliittymä, ohjeellinen

Aulangontielle ajoneuvoliittymän sijoittelussa on huomioitava pikaraitiotien liittymän sujuvuus ja turvallisuus.

Pysäköintilaitos, ohjeellinen

Useamman tontin pysäköintiä palvelevan pysäköintilaitoksen mahdollinen sijainti. Laitoksen toteuttamismahdollisuudet tulee tutkia täydennysrakentamisen jatkosuunnittelun yhteydessä.



Pysäköintilaitos, vaihtoehtoinen

Useamman tontin pysäköintiä palvelevan pysäköintilaitoksen vaihtoehtoinen sijainti. Laitoksen sijoittuminen suhteessa muuhun täydennysrakentamiseen ja toimintoihin tarkentuu jatkosuunnittelussa.

KUVAUS

Tässä osiossa käydään teemakohtaisesti läpi suunnitteluperiaatteiden tavoitteet, sisältö ja vaikutukset.

KAUPUNKIRAKENNE

Nykytilanne

Alkuperäinen asemakaava ja rakentuminen

Pihlajisto suunniteltiin ja rakennettiin nopealla aikataululla 1960-1970-luvun vaihteessa. Alun perin tavoitteena oli Pihlajiston liittäminen toiminnallisesti mahdollisimman hyvin Pihlajamäen keskuksen vaikutuspiiriin. Kaupunkikuvallisten ja perustamisteknisten seikkojen takia uusi asutus keskitettiin kuitenkin hieman erilleen Pihlajamäestä. Rakentaminen keskitettiin uuden lähialuealueen ympärille, ja keskeiset korttelit suunniteltiin aikaansa nähden erittäin tiiviiksi. Keskeisimmät korttelit ovat 6-9 -kerroksisia, kauempana sijaitsevat korttelit 3-4-kerroksisia.

Rakennukset sijoitettiin nousevaan maastoon siten, että Pihlajiston kaupunkikuva näyttäytyy eri korkuisista rakennuksista huolimatta yhtenäisenä. Samalla Pihlajamäen kaupunkikuvallinen yleisluonne pystyttiin säilyttämään.

Asemakaavassa kiinnitettiin erityistä huomiota asuntojen näkymiin ja valoisuuteen. Rakennukset sijoitettiin tuulimyllykortteli-periaatteella puoliavoimiin kortteliratkaisuihin laajojen sisäpihojen ympärille. Jotta rakennusaikataulussa pysyttiin, käytettiin rakentamisessa Saton valmiita lamellityyppejä. Pyrkimyksenä oli välttää suuria keskitettyjä pysäköintialueratkaisuja. Vaikean maaston takia autot päädyttiin kuitenkin sijoittamaan keskitetysti usean tontin käytössä oleville pysäköintikentille.

Kehitys 1970-luvun jälkeen

Pihlajisto on muuttunut hyvin vähän vuodesta 1975. Täydennysrakentamista on tehty pienimuotoisesti 1990-luvusta lähtien. Alueen reunoille on rakennettu muutama rivitaloyhtiö, ja Maaherrantien varrelle muutama pienempi pistetalo.

Lahdenväylän varteen hyväksyttiin vuonna 2003 asemakaavamuutos yrityspuistolalle, mutta hanke ei toteutunut. Vuonna 2020 Salpausseläntien ja Hattelmalantien kulmaan, tulevan pikaraitiotiepysäkin yläpuolelle, valmistui kahdeksankerroksinen pistetalo, jonka pohjakerrokseen avattiin uusi päivittäistavarakauppa.

Nykytilanne

Pihlajisto oli aluksi oma erillinen saarekkeensa kukkulalla luonnon keskellä Pihlajamäen tavoin. Nyt se on tullut yhä enenevästi osaksi kaupunkia Viikin keskuksen ja Viikinmäen, sekä uusien liikenneyhteyksien myötä. Pihlajiston asukasluku oli 1970-luvulla enimmillään noin 3 900. Nykyään asukkaita on noin 2 700, ja väestöennuste nykyisillä rakennetuilla alueilla on laskeva. Asukkaiden vähenemisen ja palvelurakenteen muutoksen myötä palvelut alueella ovat vähentyneet, ja ympäristö on paikoin ränsistynyt. Lahdenväylän varsi pääosin rakentamatonta. Metsäinen ja kallioinen alue toimii lähivirkistysalueena, mutta viihtyisyyttä vähentävät Lahdenväylän liikenteen aiheuttamat korkeat melutasot ja huono ilmanlaatu.

Parhaillaan käynnissä olevassa Viikinrannan ja Lahdenväylän osayleiskaavatyössä selvitetään, voisiko Lahdenväylän nopeusrajoitusta laskea Kehä I:n sisäpuolella. Nopeusrajoituksella on merkittävä vaikutus Pihlajiston eteläisten korttelialueiden asumisviihtyvyyteen ja terveellisyteen, sekä alueen täydennysrakentamismahdollisuuksiin.

Alueen omaleimaisuus ja kulttuuriympäristö

Nopean rakentamisen seurauksena Pihlajistosta tuli poikkeuksellisen yhtenäinen alue. Vähäisestä uudisrakentamisesta ja joidenkin kerrostalojen julkisivuremonteista huolimatta alue on säilyttänyt yhtenäisen ilmeensä. Myös alueen maisemallinen yhtenäisyys kaukonäkymässä on säilynyt hyvin.

Pihlajisto on yksi aluerakentamisen ajan pisimmälle vietyjä esimerkkejä, jossa aluerakentamiselle ominaista kaksitasoisuutta on toteutettu kokonaisvaltaisesti. Alue edustaa monella tavoin modernismin unelmaa nopeudesta ja esivalmistukseen perustavasta rakentamisesta.

Tavoitteet

- Pihlajiston asukasmäärä kasvaa, asuntokanta monipuolistuu ja omistusjakauma tasapainottuu.
- Täydennysrakentaminen eheyttää nykyistä kaupunkirakennetta, painopisteenä erityisesti nykyiset pysäköintialueet.
- Laadukas kerrostaloasuminen viheralueiden läheisyydessä sekä mahdolliset pientalot houkuttelevat alueelle lapsiperheitä.
- Täydennysrakentaminen vähentää Lahdenväylän meluhaittoja Pihlajiston alueella.



Kuva 10. Näkymä Tiirismaantieltä ostarin suuntaan. Pihlajiston keskeiset korttelit suunniteltiin aikaansa nähden erittäin tiiviiksi.



Kuva 11. Pihlajisto vuonna 1973, kuva Sky-Foto Möller. HKM

”Pihlajistossa on paljon isoja parkkialueita, joista osalle voisi rakentaa asuntoja ja tuottaa saman parkkeerauskapasiteetin esim. parkkihalleilla.”

Vastaus Viikin, Viiknrannan ja Pihlajiston karttakyselystä, marraskuu 2022.

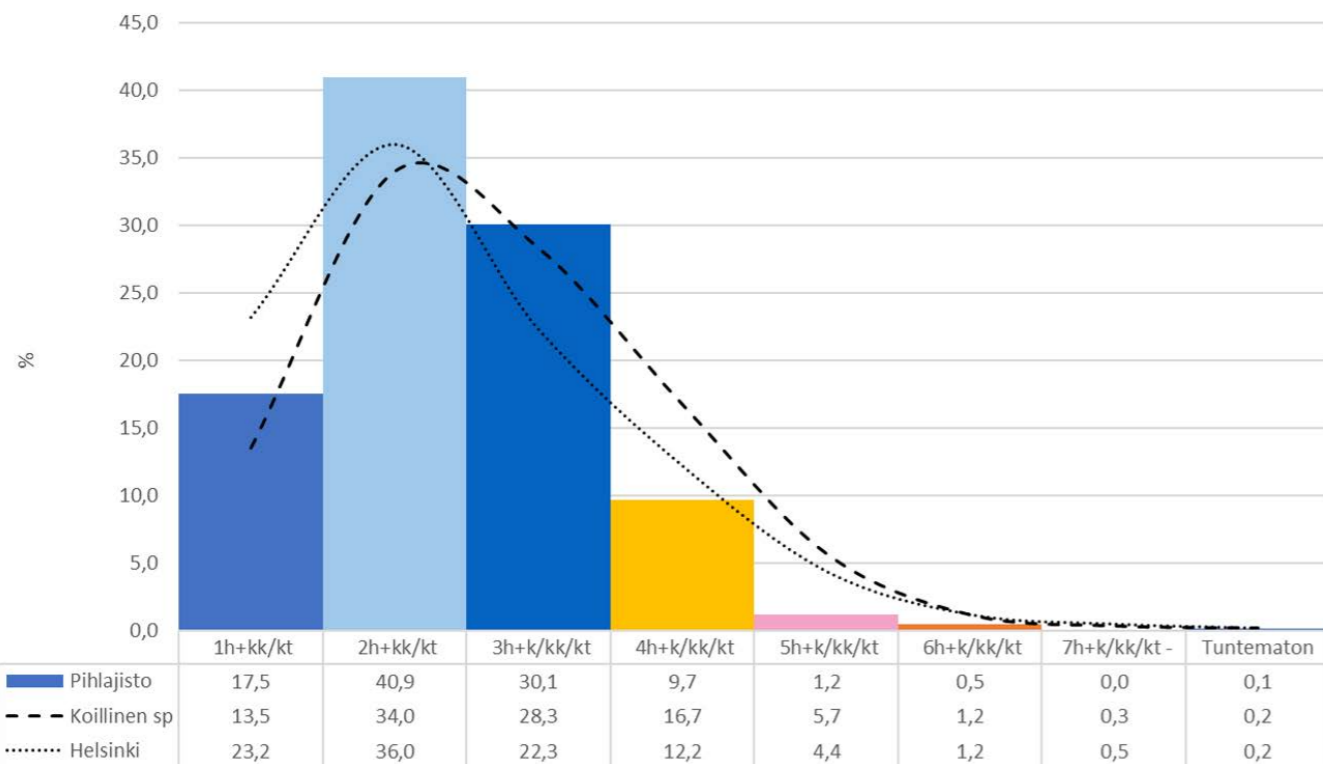
”Jos nykyisen Pihlajiston alueella ei tapahdu mitään, se näivetty ja muuttuu koko ajan epäviihtyisämmäksi asuin- ja asiointialueeksi. Asukasmäärä on laskenut parhaista vuosista ja palveluja kadonnut. Tämä trendi ei varmasti käänny, jos mitään ei tehdä. Pihlajistossa on kuitenkin valtava potentiaali olla siisti, rauhallinen ja viihtyisä asuin- ja asiointialue.”

Vastaus suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheen Kerrokantasi-kyselystä, tammikuu 2024.

Asuinrakennusten julkisivujen välisen kohtisuoran etäisyyden tulee olla				
3-	kerroksisten rakennusten osalta vähintään	25	metriä	
4-5-	"	"	"	30 "
6-	"	"	"	35 "
7-	"	"	"	40 "
8-	"	"	"	45 "
9-	"	"	"	50 "

Sen estämättä, mitä edellä on määrätty, saadaan kaksi rakennusta sijoittaa enintään 15 metrin julkisivun pituudelta vähintään 10 metrin etäisyydelle toisistaan, mikäli toisen rakennuksen sivuun ei tälle osin sijoiteta muita kuin vaate- ja kylpyhuoneiden tai muiden aputilojen ikkunoita.

Edellä olevien määräysten estämättä saadaan kuitenkin kaksi rakennusta sijoittaa 10 metriä lähemmäksi toisiaan, mikäli kummassakaan rakennuksen sivuun ei tälle osin sijoiteta muita kuin vaate- ja kylpyhuoneiden tai muiden aputilojen ikkunoita.



Kuva 12. Pihlajiston huoneistotyyppijakauma 31.12.2021. Suurin osa asunnoista on kaksioita, suurempia perheasuntoja on vähän. Lähde: Helsingin seudun aluesarjat.

Kuva 13. Ote Pihlajiston alkuperäisestä asemakaavasta vuodelta 1970, jossa ohjattiin rakennusten sijoittumista toisiinsa nähden.



*Kuva14.
Nopean rakentamisen seurauksena Pihlajistosta tuli poikkeuksellisen yhtenäinen alue. Salpausseläntien pohjoispuolella julkisivuissa on käytetty värejä.*

Asemakaavassa kiinnitettiin erityistä huomiota asuntojen näkymiin ja valoisuuteen, ja rakennukset sijoitettiin tuulimylykortteliperiaatteella puoliavoimiin kortteliratkaisuihin laajojen sisäpihojen ympärille. Rakentamisajankohdalle tyypillisesti matalampi liikerakennus rytmittää kaupunkirakennetta.

Alue edustaa monella tavoin modernismin unelmaa nopeudesta ja esivalmistukseen perustuvasta rakentamisesta.



*Kuva 15.
Pihlajiston rakennukset on sijoitettu nousevaan maastoon siten, että kaupunkikuva näyttäytyy eri korkuisista rakennuksista huolimatta yhtenäisenä.*

Jotta rakennusaikataulussa pysyttiin, käytettiin rakentamisessa Saton valmiita lamellityyppejä.

Pyrkimyksenä oli välttää suuria keskitettyjä pysäköintialueratkaisuja, mutta vaikean maaston takia autot päädyttiin kuitenkin sijoittamaan keskitetysti usean tontin käytössä oleville pysäköintikentille.



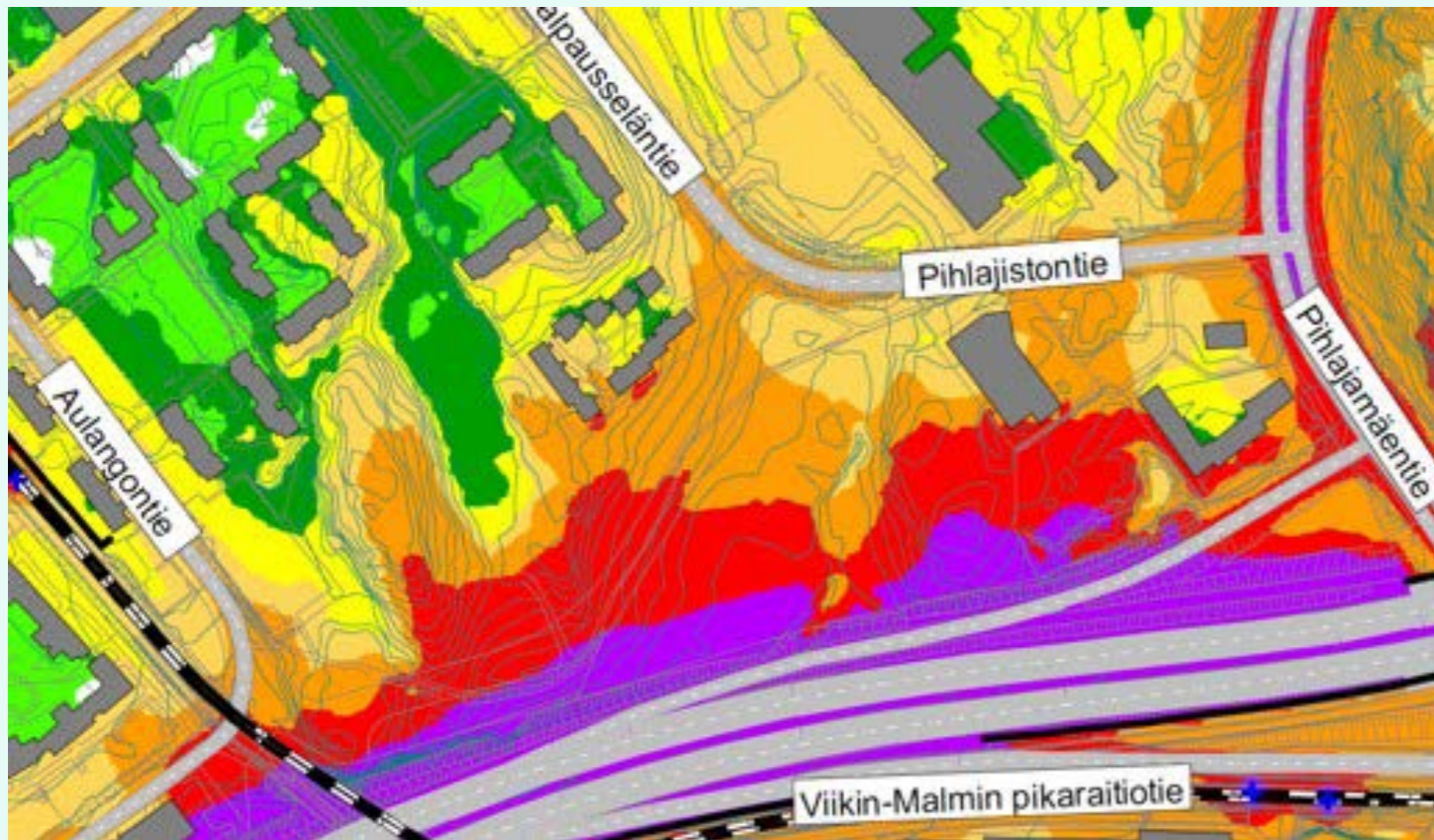
*Kuva 16.
Pihlajisto on muuttunut hyvin vähän vuodesta 1975. Radan varrella, Hattelmalan- ja Aulangontiellä uusi rakentaminen on jossain määrin muuttanut alkuperäistä kaupunkikuvaa.*



*Kuva 17.
Pihlajistossa aluerakentamiselle ominaista kaksitasoisuutta on toteutettu kokonaisvaltaisesti. Alikulkutunneleiden avulla suurimasta osasta asuntoja oli risteyksetön jalankulkuyhteys kouluihin, myymälöihin, puistoihin ja bussipysäkeille.*

Kallioinen ja jyrkkäpiirteinen maasto on kuitenkin aiheuttanut haasteita esteettömyydelle, ja monin paikoin jalankulun yhteydet tonteilta kaduille ja ympäröiville alueille on ratkaistu portailla.

Yhteisöllisesti toteutettu Väinämöisen matka -mosaiikkiteos levittäytyy koko Pihlajiston alueelle.



Kuva 18. Melutasot ennusteliikennemäärällä 2050 ja nykyisellä maankäytöllä päivällä. Ilman uutta maankäyttöä, nopeustason muutosta tai meluntorjuntaa melutasot kasvavat alueella ja ohjearvot ylittyvät nykyistä suuremmalla osalla asuinpihoja. Kuva: Sitowise.



Kuva 19. Lahdenväylän varrella on voimassa asemakaava vuodelta 2004, joka sallii yrityspuiston rakentamisen.

Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaava

Viikinrannan-Lahdenväylän alueelle valmistellaan osayleiskaavaa. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 7.3.2023 osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet, joiden mukaan Lahdenväylää kehitetään kaupunkimaisena moottoritienä vähentäen sen ympäristövaikutuksia.

Lue lisää: hel.fi/viikinranta-lahdenvayla

Melu

Lahdenväylän skenaariovaiheen meluselvityksessä havaittiin, että uudella täydennysrakentamisella on merkittävä positiivinen vaikutus nykyisiin asuinalueisiin, vaikka Lahdenväylän nopeustaso pysyisi ennallaan.

Kaikissa tarkastelluissa vaihtoehdoissa nykyisten asuinrakennusten piha-alueilla melutilanne paranee merkittävästi ja ohjearvot toteutuvat. Nykytilanteessa Salpausseläntie 2:n rivitalojen pihoilla melutasot ovat osin jopa yli 65 dB.

Alueen keskiosien kerrostalojen pihoilla ohjearvo 55 dB ylittyy osittain nykytilanteessa, mutta ennustetilanteessa talojen ympäristössä melutasot ovat alle 50 dB ja muutos on noin 5–10 dB.

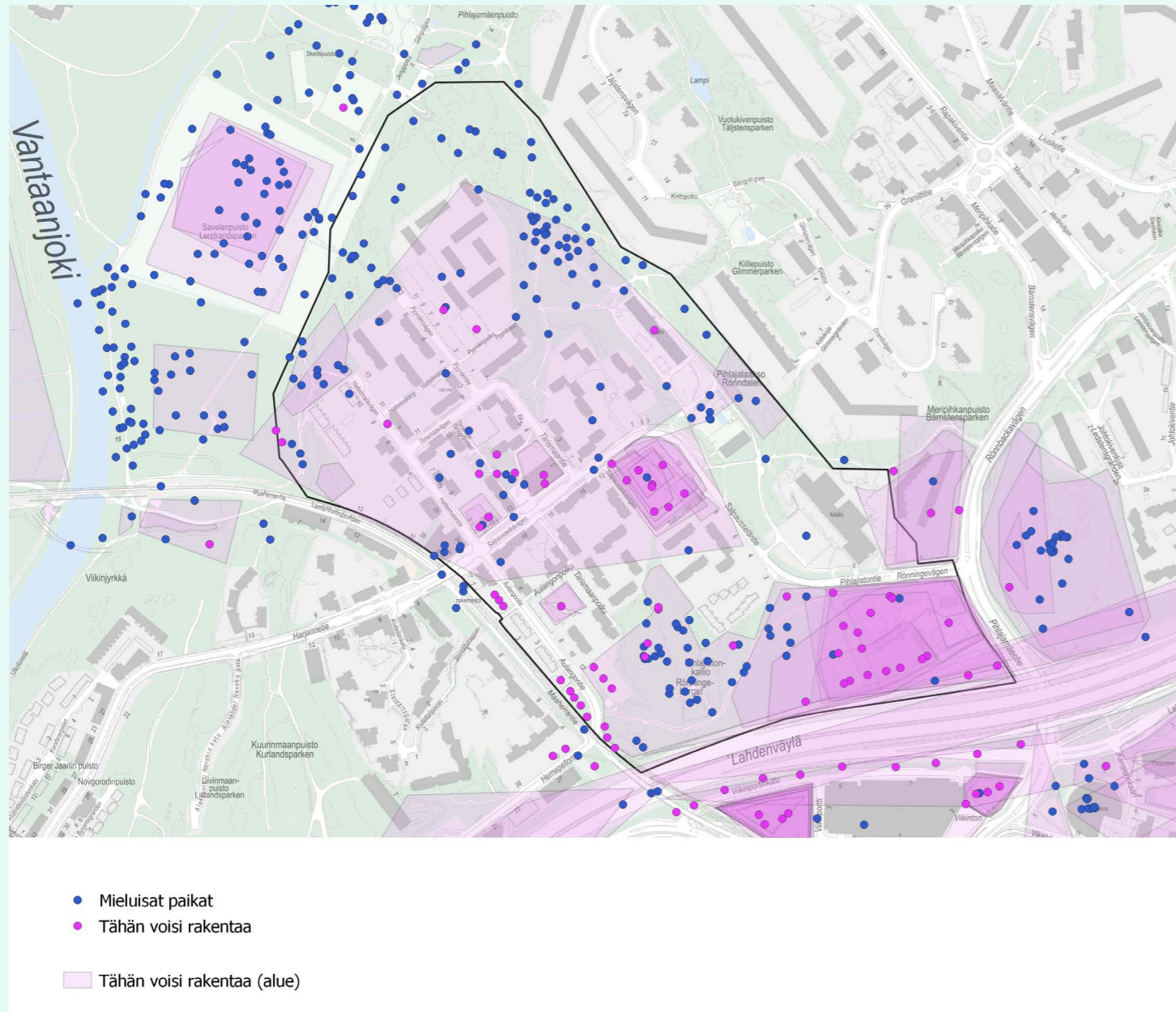
Muutokset melutasoissa nykyisillä asuinpihoilla ovat erittäin merkittäviä.

”Lahdenväylän varrelle rakentaminen vaikuttaa järkevältä alueen vetovoimaa ajatellen. Muuten kannatan, että luontoalueita tulisi kunnioittaa ja ehostaa mahdollisimman paljon jotta alueelle ominainen luonnonläheisyys pysyy ennallaan.”

Vastaus suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheen Kerrokantasi-kyselystä, tammikuu 2024.



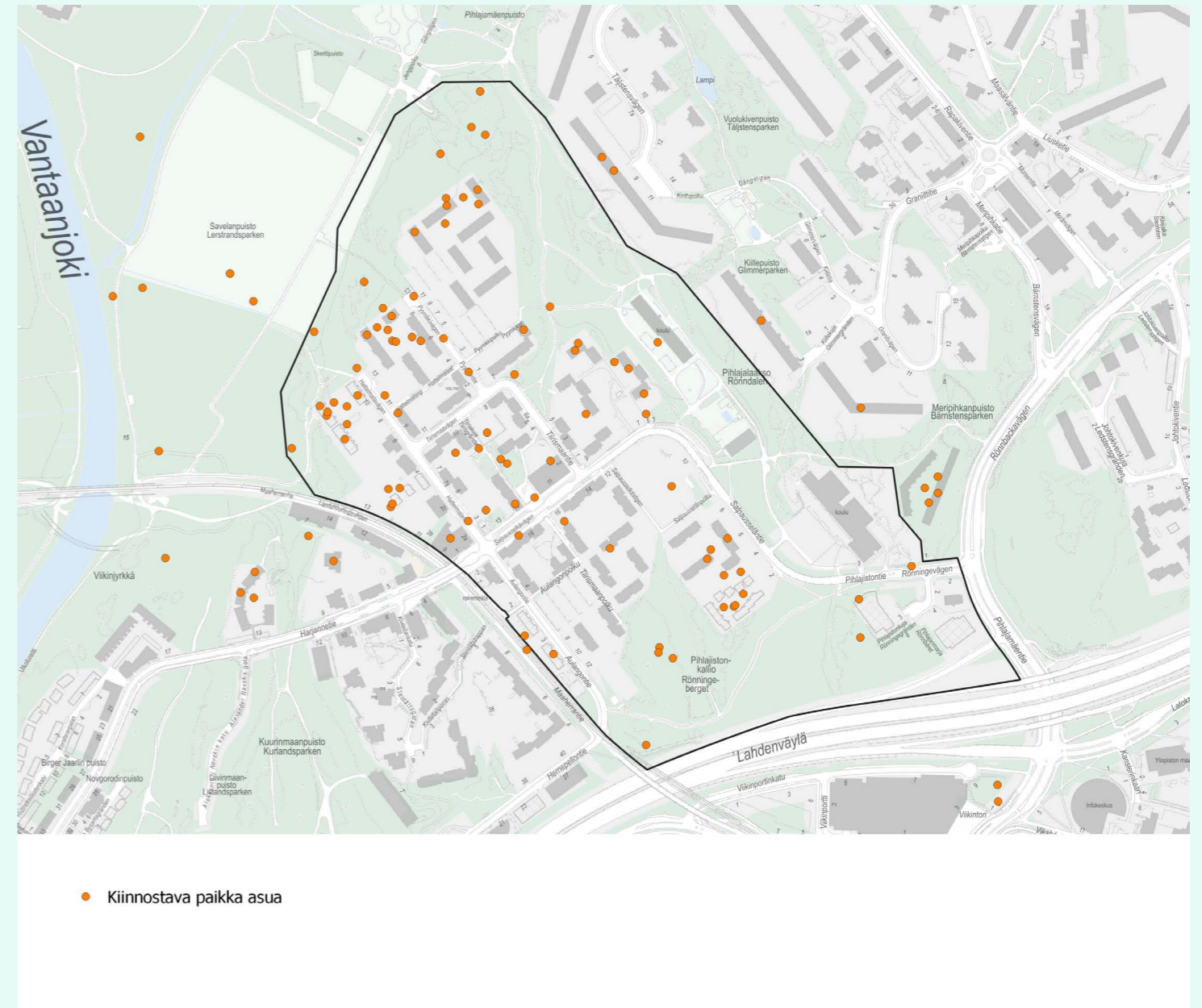
Kuva 20. Lahdenväylän varsi pikaraitiotie 15:n sillalta nähtynä.



Kuva 21. Mieluisat paikat ja paikat, johon voisi vastaajan mielestä rakentaa. Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakysely, marraskuu 2022.

”Eteläosan metsäiset ja kallioiset maisemat rauhoittavat ja virkistävät, kun kulkee kävelytieta pitkin niiden läpi. Samalla voi kokea myönteisesti, että metsä tarjoaa suojaa niin ihmisille kuin monille muille lajeille. Läheiseltä Lahdenväylältä kantautuva liikennemelu ei estä sitä. Näitä metsiä tarvitaan myös hellejaksoina, koska metsässä ilman lämpötila on Pihlajiston katuja, pihoja ja asuntoja viileämpää.”

Vastaus suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheen Kerrokantasi-kyselystä, tammikuu 2024.



Kuva 22. Paikat, joissa vastaajat mielellään asuisivat. Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakysely, marraskuu 2022.

”Paremmat liikenneyhteydet, täydennysrakentamista, lisää asukkaita ja kehittyviä palveluja... jos rakennetaan sillä oletuksella, että alueella pärjää myös ilman omaa autoa, eivätkä parkkipaikat vie tuhattomasti tilaa, niin lähiluonto toivottavasti säilyy. Näkisin, että alueesta voisi kehittyä eläväinen ja viihtyisä lähiö, josta pääse helposti liikkeelle, mutta peruspalvelut löytyisivät ihan vierestä. Myös alueen asuntojen arvonnousu olisi ihan kiva muutos.”

Vastaus Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakyselystä, marraskuu 2022.

Suunnitteluperiaatteet

Suunnitteluperiaatteissa todetaan, että Pihlajisto on omaleimainen aluerakentamisen ajan asuinalue, jossa ulkoasultaan yhtenäinen ja kompakti, mutta näkymiltään avara kaupunkirakenne asettuu vaihtelevaan ja jyrkkäpiirteiseen maastoon. Täydennysrakentamisen tulee tukea näitä alueen arvokkaita ominaispiirteitä.

Nykyisten korttelialueiden keskeisin täydennysrakentamisen potentiaali sijoittuu pysäköintikentille, ja uutta korttelirakennetta on mahdollista tehdä Lahdenväylän varteen. Lisäksi voi tarkastella rakennusten korottamista tai lisärakentamista nykyisillä tonteilla. Rakentaminen tulee sovittaa maastoon ja maisemaan, huomioiden Pihlajamäen suojeltu kaupunkikuva sekä Pihlajiston yhtenäisen maisemallinen luonne.

Asuinrakentamisen tulee painottua perheasuntoihin, ja hallintamuotojen ja asuntotyyppien monipuolisuutta tulee lisätä. Pientalojen tai tiiviin ja matalan korttelirakenteen soveltuvuutta alueelle voi tarkastella erityisesti paikoissa, joissa vaihteleva maasto mahdollistaa luontevat kolmikerrosratkaisut.

Suunnitteluperiaatteiden keskustavyöhyke- ja asuinkorttelimerkinnöillä määrätään pääasiassa liiketilojen ja palveluiden sijoitumisesta sekä rakentamisen keskimääräisestä korkeudesta. Keskustavyöhykkeet sijoittuvat Pihlajiston nykyisen lähipalvelukeskustan ja pikaraitiotie 15:n pysäkin ympäristöön, sekä Pihlajistontien ja Pihlajamäentien varrelle.

Keskustavyöhykkeellä katujen ja aukioiden varrella maantasokerrosten tulee olla pääsääntöisesti liike- tai muuta toimitilaa. Keskeisten jalankulkureittien varrella maantasokerrosten tulee olla pääasiassa käytöltään monipuolista muuntojoustavaa tilaa, jota voi käyttää liike- tai työtilana tai asukkaiden yhteistilana. Rakennukset ovat pääasiassa 6-8 -kerroksisia.

Kolmelle keskustavyöhykkeen korttelille on annettu tarkennettuja määräyksiä, joissa muun muassa sallitaan nykyisen ostarirakennuksen purkaminen ja korvaaminen uudisrakennuksella.

Keskustavyöhykkeen ja viheralueiden väliin sijoittuvissa asuin-kortteleissa rakentamisen mittakaava voi olla vaihtelevaa. Kerros-luku on pääsääntöisesti 4-8 kerrosta, ja kaupunkirakenne muuttuu kantakaupunkimaisemmaksi keskustavyöhykkeen suuntaan. Koulun korttelia voi laajentaa, ja sitä voi täydentää uudisrakentamisella kadun varrella.

Pihlajiston nykyistä kaupunkirakennetta täydennetään uusilla kortteleilla Lahdenväylän varrella. Suunnitteluperiaatteissa rakentamisalueet on esitetty ohjeellisina. Rakennettujen korttelialueiden ja viheralueiden raja-
aus tarkentuu suunnitteluperiaatteiden jälkeen jatkosuunnittelussa.

Uusille korttelialueille annetaan suunnitteluperiaatteissa yleisiä reunaehtoja. Rakentamisen tulee muodostaa kadun puolelle yhtenäistä, kaupunkimaista korttelijulkisivua. Pihlajistoon saapumista on mahdollista korostaa ympäristöä korkeammalla rakentamisella, huomioiden kuitenkin Pihlajamäen suojeltu kaupunkikuva. Alueelle voi tutkia myös tiivis ja matala -tyyppistä 2-3 kerroksista rakentamista. Pihlajistonkallion laelta Viikin suuntaan avautuvat pitkät näkymät tulee huomioida uudisrakentamisen sijoittumisessa ja korkeuksissa.

Suunnitteluperiaatteisiin merkityllä ympäristöhäiriövyöhykellä Lahdenväylä melu- ja ilmanlaatuvaikutus on merkittävä. Alueen raja-
aus on muuttuva, riippuen muun muassa väylän nopeusrajoituksesta, liikennemäärien kehityksestä, kulkuneuvoteknologian kehittymisestä sekä väylän varren melusuojuuksista.

Lahdenväylän nopeusrajoituksen ollessa Pihlajiston kohdalla 100

tai 80 km/h vyöhykkeelle saa rakentaa liike-, toimisto-, urheilu- ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia tuotantorakennuksia sekä opetus-, tutkimus- sekä näihin verrattavaa toimintaa palvelevia rakennuksia, herkät toiminnot pois lukien. Jos Lahdenväylän nopeusrajoitus jatkossa on 60 km/h, voidaan tutkia vyöhykkeen muuttamista asuinkäyttöön. Asemakaavamuutoksen yhteydessä tulee tehdä uudet melu- ja ilmanlaatutarkastelut. Asemakaavoituksen meluselvityksessä tulee tarkastella vaiheittain toteutumista erityisesti niillä alueilla, joissa osa rakennuksista suojaa toisia, ja määrittää tarvittaessa rakennusten toteuttamisjärjestys kaavaan. Lahdenväylän suuntaan tulee melusuojuuksesta huolimatta luoda vaihtelevaa kaupunkikuvaa.

Perustelut ja vaikutukset

Helsingin yleiskaava 2016 mahdollistaa jo nyt lisä- ja täydennysrakentamisen sallivat asemakaavamuutokset suunnittelualueella. Suunnitteluperiaatteisiin merkityt keskustavyöhykkeet ja asuin-korttelit eivät ole suoraan verrannollisia yleiskaavan merkintöjen kanssa. Suunnitteluperiaatteissa linjataan lähinnä siitä, miltä osin nykyistä kaupunkirakennetta voi laajentaa, ja miten eri toiminnot sijoittuvat.

Suunnitteluperiaatteisiin merkittyjen keskustavyöhykkeiden väliin jää asuinkorttelivyöhyke, joka sijoittuu yleiskaavan kantakaupunki- ja C1-keskusta-alueelle. Vyöhykettä voi suunnitteluperiaatteiden merkinnän pohjalta kehittää kantakaupunkimaisena, mutta sillä ei liikenteellisten ratkaisujen ja maastonmuotojen takia ole perusteltua vaatia maantasokerrosten osoittamista pääosin liiketilaksi.

Nykyisessä korttelirakenteessa täydennysrakentamispotentiaali on noin 30 000 – 50 000 k-m². Täydennysrakentaminen ensisijaisesti nykyisille pysäköintialueille olisi järkevää sekä kaupunkirakenteellisesti, että luonnon ja ilmaston näkökulmasta. Toteutuminen riippuu kuitenkin osin taloyhtiöiden päätöksistä ja

pysäköintijärjestelyjen kustannuksista, ja hankkeiden onkin oltava nykyisille asukkaille kustannuksiltaan ja järjestelyiltään houkuttelevia. Suurin osa pysäköintialueista on taloyhtiöiden yhteisesti omistamia, ja niiden täydennysrakentaminen vaatii yhteisymmärrystä usean osapuolen kesken. Kaupungin autopaikkatarpeella on toisaalta myös nykyisten asukkaiden autopaikkatarpeella on merkittävä vaikutus täydennysrakentamisen toteutumiseen. Lisäksi vaikutusta on pysäköintilaitosten kustannuksilla, joihin vaikuttavat muun muassa laitoksen koko, muoto ja perustamisolosuhteet. Pihlajiston nykyisillä korttelialueilla perustamisolosuhteet ovat lähtökohtaisesti hyvät.

Korottaminen voisi usealla tontilla olla luonteva tapa täydentää korttelirakennetta, ja Pihlajisto olisi myös perustamisolosuhteiltaan hyvää aluetta tähän. Toistaiseksi korottamista on kuitenkin usein perinteisiä lisärakennushankkeita vaikeampi saada taloudellisesti kannattaviksi. Pysäköinnin mitoituksessa on kuitenkin hyvä varautua siihen, että korotushankkeita voi syntyä pidemmällä aikavälillä, kun alueen hintataso nousee.

Toistaiseksi Pihlajiston korttelialueet ovat säilyneet ilmeeltään hyvin yhtenäisinä, ja lähinnä Hattelmalantien ja Aulangontien varrella uusi rakentaminen on jossain määrin muuttanut alkuperäistä kaupunkikuvaa. Nykyisten pysäköintialueiden täydennysrakentaminen eheyttäisi kaupunkikuvaa enemmän alkuperäisen asemakaavallisen ajatuksen mukaiseksi, mutta täydennysrakentaminen nykyisillä asuintonteilla, esimerkiksi puoliavoimien kortteleiden kulmissa tai ostarin tontilla muuttaisi kaupunkikuvaa enemmän. Yhtenä ratkaisuna olisi mahdollista käyttää täydennysrakentamisessa nykyisestä rakenteesta poikkeavaa väritystä, materiaaleja tai rakennustyyppiä, kuten pienehköjä pistetaloja (esimerkiksi

Helsingin kaupungin mallikerrostalo Make), jolloin alkuperäinen asemakaavallinen kokonaisuus on edelleen luettavissa kaupunkikuvassa.

Mahdollisella korkeammalla rakentamisella voi olla vaikutuksia Pihlajiston yhtenäiseen maisemalliseen rakenteeseen sekä Pihlajamäen suojeltuun kaupunkikuvaan, ja tästä syystä korkeampi rakentaminen tulee tutkia ja suunnitella erityisen huolellisesti.

Paikoittain myös matalampi rivi- tai kaupunkipientalotypologia voi olla toimiva ratkaisu, erityisesti paikoissa, joissa korkeampi rakenne heikentäisi nykyisten asukkaiden näkymiä siinä määrin, että hanketta ei saisi taloyhtiössä vietyä läpi. Pienimittakaavainen asuminen voisi myös monipuolistaa alueen asukasrakennetta.

Nykyiset asukkaat hyötyvät täydennysrakentamisesta ja autopaikan sijoittamisesta pysäköintilaitokseen rakennusoikeuden myynnistä (omistustontti) tai täydennysrakentamiskorvauksesta (vuokratontti) saatavilla tuloilla (mahdollistaa esimerkiksi energiaremontit), sähköautojen latauspisteillä, käyttömukavuudeltaan paremmalla pysäköintipaikalla (lumettomuus), alueen palveluiden paranemisella (kun asukasmäärä kasvaa) sekä alueen yleisen ilmeen kohentumisella. Lisäksi täydennysrakentamisella voidaan tarjota asukkaille kuhunkin elämäntilanteeseen sopivia asumisen ratkaisuja, kuten ikääntyville asukkaille uusia esteettömiä asuntoja hissillisissä rakennuksissa tutulla alueella. Pihlajiston alueella tarvetta on myös suuremmille perheasunnoille.

Haittapuolina joidenkin asukkaiden näkymät saattavat heikentyä tai kävelymatka pysäköintipaikalle pidentyä, ja rakentaminen voi aiheuttaa häiriöitä asukasmukavuuteen. Jatkosuunnittelussa

tulee huomioida myös nykyisten pysäköintipaikkojen korvaava sijainti rakentamisen aikana.

Liikenteen ympäristövaikutukset asettavat reunaehdot Lahdenväylän varteen sijoitettaville toiminnoille, rakentamisen laajuudelle ja suunnitteluratkaisuille. Lisäksi väylän varrella joudutaan mahdollisesti määrittämään rakennusten toteutusjärjestys kaavaan niillä alueilla, joissa osa rakennuksista suojaa toisia ympärisöhäiriöitä. Tällöin tulee huomioida myös mahdolliset riskit sille, että suojaksi tarkoitettut rakennukset eivät rakennu ajallaan tai ollenkaan, ja määrittää riittävät reunaehdot meluntorjunnalle myös näitä tapauksia varten.

Väylän varteen voisi rakentaa arviolta 60 000 – 85 000 k-m². Eri muuttujista riippuen Pihlajiston alueelle voisi tulla yhteensä noin 1 500–3 400 uutta asukasta.

Muita tutkittuja vaihtoehtoja

Suunnitteluperiaatetyössä tutkittiin täydennysrakentamista myös läntisen selän metsän yläosaan, nykyisen korttelialueen jatkoksi. Metsäselvityksen pohjalta todettiin kuitenkin, että arvokkaan metsän kaventaminen heikentäisi sen arvoja.

Suunnitteluperiaatteiden luonnoksessa sallittiin korttelin 38301 laajentaminen korttelin pohjoiskulmassa, Pihlajalaakson puolella. Jatkotarkastelussa tästä luovuttiin, sillä alueelle ei ole mahdollista järjestää ajoyhteyttä korttelialueelta, vaan pienen täydennysrakentamiskohteen ajoyhteys olisi toteuttava pitkän matkan päästä puistoalueen läpi.

”Mikäli Pihlajiston ostoskeskusta lähdetään purkamaan ja sen tonttia uudelleen käyttämään, pitäisin uudisrakentamisen myös matalana. Ei toki välttämättä yhtä matalana, kuin nyt, mutta niin, että kohdassa säilyy avoin ja ilmava keskeellisen paikan tunnelma. Ehkä siihen voisi lisätä myös jotain puistomaista virkistysaluetta, ja tehdä siitä oikeasti viihtyisän oleskeluympäristön. Korkea rakentaminen söisi mielestäni Pihlajiston luonnetta.”

Vastaus Viikin, Viiknannan ja Pihlajiston karttakyselystä, marraskuu 2022.

PALVELUT

Nykytilanne

Taustaa

Kun Pihlajistoa alun perin suunniteltiin, oli tavoitteena sen liittäminen toiminnallisesti mahdollisimman hyvin Pihlajamäkeen ja sen keskukseen. Eri tekijöistä johtuen uusi asuinalue kuitenkin rakennettiin erilleen Pihlajamäestä. Toiminnallisesti ratkaisu perustui uuden, alueen läpi johtavan tieyhteyden luomiseen. Liiketilat sijoitettiin Salpausseläntien varrelle; kahdelle erilliselle liiketontille ja yhden asuinrakennuksen pohjakerrokseen. Lisäksi kaikille asuintonteille osoitettiin pieni määrä ylimääräistä kerrosalaa, joka oli tarkoitettu helpottamaan kortteleissa syntyvien pienimittaisten työ-, palvelu- ja vapaa-ajantoimintojen tilaongelmia. Koko alueelle tätä kerrosalaa sallittiin yhteensä 6 000 m².

Julkisista palveluista Pihlajistoon oli tavoitteena sijoittaa kaksi lastentarhaa, alueeläkäriin vastaanotto, nuorisotiloja, sekä ala-asteen koulu ja uimahalli Pihlajiston ja Pihlajamäen väliin. Näistä muut toteutuivatkin, osa tosin viiveellä, mutta uimahalli jäi rakentamatta.

Pihlajiston ostarin on pieni yhden rakennuksen kokonaisuus. Alun perin ostarilla toimi kaksi elintarvikemyymälää ja ravintola. Ominakeista ostarissa on sen viereinen 'monttu', jossa oli aikoinaan suihkulähde istutuksineen. Ostarin viereisen kerrostalon alin kerros on kokonaisuudessaan liiketilaa, ja talossa on toiminut ainakin kukkakauppa, kioski, apteekki, pizzeria ja ompelimo.

Kaupalliset palvelut nyt

Pihlajiston lähikaupat ja -palvelut keskittyvät Salpausseläntielle, ostarin ja pikaraitiotiepysäkin väliselle katuosuudelle. Alueella on kaksi päivittäistavarakauppaa: ostarilla toimiva Alepa, ja vuonna 2021 kerrostalon kivijalkaan avattu K-kauppa.

Ostarin yleisilme on nykyään rapistunut, ja sen ympäristöön on keskittynyt päihteen väärinkäytöstä johtuvaa häiriökäyttäytymistä. Vuonna 2022 tehdyssä karttakyselyssä alueen tyhjillään oleviin kivijalkatiloihin kaivattiin uusia toimijoita, ja ostarin kiinteistön kehittämistä ja palvelujen parantamista toivottiin laajalti. Asukkaat toivoivat Pihlajistoon erityisesti kahvilaa, kioskia ja apteekkia. Lisäksi toivottiin erikoisliikkeitä, leipomoa ja ruokaravintolaa. Luonnosvaiheen vuorovaikutuksessa moni vastaaja piti helposti kävellen saavutettavia lähikauppoja alueen vahvuutena.

Pihlajistossa ja sen lähialueella erikoiskaupan ja kaupallisten palveluiden tarjonta on vähäistä verrattuna vastaavan tyyppiisiin paikalliskeskukseen Helsingissä. Tarjonta on myös vähäistä suhteessa laskennalliseen liiketilatarpeeseen. Kaupan ja kaupallisten palveluiden liiketilaa on Pihlajistossa noin 3 000 k-m², josta noin kolmasosa on päivittäistavarakauppaa.

Palvelurakenteen muutoksen ja väestön vähenemisen myötä osa erikoiskaupasta ja muista palveluista on kadonnut alueelta, ja osa liiketiloista on tyhjillään.

Päivittäistavarakaupan verkko Pihlajiston lähialueella on varsin kattava, ja alueelta löytyy monipuolista tarjontaa. Pihlajamäessä on kaksi supermarketkoon päivittäistavarakauppaa sekä muita palveluja, Viikissä on hypermarket ja Viikinmäessä lähikauppa. Lisäksi sekä Latokartanon puolella että Pukinmäessä on supermarket ja pari lähikauppaa. Karttakyselyn vastausten perusteella Pihlajiston alueelta asioidaan myös Itäkeskuksen, Arabianrannan ja Kalasataman Redin päivittäistavara- ja erikoiskaupoissa.

Päivittäistavarakaupan suurin keskittymä on Viikin Prisma-keskus, jossa asioidaan laajalta alueelta ja paljon myös autolla. Lahdenväylän varteen Hernepellontielle on sijoittunut autokaupan palveluita. Suunnitteluperiaatetyön tueksi laaditussa kaupallisessa selvityksessä todetaan, että Pihlajiston, Pihlajamäen ja Viikin alueella päivittäistavarakaupan tarjonta on vahvasti painottunut yhteen hypermarkettiin ja kilpailun mahdollistaminen sekä palvelutarjonnan monipuolistaminen olisi toivottavaa. Alueella olisi varsinkin asukasmäärän kasvun myötä kysyntää supermarketta-soiselle päivittäistavarakaupalle.

Toimitilamarkkinoiden näkökulmasta alueella olisi kysyntää myös mm. pienimuotoiselle tilaa vaativalle kaupalle, autoalan palveluille tai muulle pienyrityspainotteiselle toimitilalle. Kysyntää edistää mm. Viikinrannan muuttuminen työpaikka-alueesta asumiselle. Sen sijaan toimistoille ei tämän tyyppisessä sijainnissa ole kysyntää.

Alueen kehitys laajemmin

Kaupunkikuvasta ja maaperästä johtuen Pihlajamäkeen ja Pihlajistoon on muodostunut kaksi linnuntietä lähekkäin sijaitsevaa, mutta maastonmuotojen ja kaupunkirakenteen takia erillistä lähipalvelukeskusta.

Helsingin yleiskaavan 2016 tavoitteena on ollut yhdistää Pihlajisto Viikin suuntaan yhtenäisen, kaupunkibulevardin ja hypermarketin ympärille rakentuvan liike- ja palvelukeskustan kautta. Pikaraitiotiepysäkkiin liittyvä nykyinen lähipalvelukeskus on yleiskaavassa merkitty kantakaupungiksi C2. Lahdenväylän kaupunkibulevardi kuitenkin kumoutui korkeimmassa hallinto-oikeudessa, ja alueelle



Kuva 23. Näkymä Salpausseläntieltä. Kahden päivittäistavarakaupan välissä sijaitsevan kerrostalon alin kerron on kokonaisuudessaan liiketilaa.

valmistellaan parhaillaan osayleiskaavaa, jossa tavoitteena on kehittää Lahdenväylää kaupunkimaisena moottoritienä. Pohjoisen suunnasta ei ole tulossa liittymää Pihlajistoon. Lisäksi osayleiskaavassa tarkastellaan Viikinrannan toimitila-alueen muuttamista asuinkäyttöön.

Syksyllä 2023 hyväksytyn kaavarungon myötä Keski-Viikin aluetta kehitetään kaksinapaisena keskustana. Lahdenväylään liittyvä keskusta palvelee hybridi- ja kampuskeskuksena laajempaa asiakaskuntaa, ja uusi itäinen keskusta Latokartanon ratikkapysäkin ympärillä tulee kivijalkaliikkeen palvelemaan pääosin paikallisia asukkaita. Uusi paikalliskeskusta on tunnistettu päivittäistavara-kaupan toimijoiden näkökulmasta houkuttelevaksi.

Julkiset palvelut

Pihlajiston ala-asteella on käynnissä perusparannus sekä toiminnallinen muutos, jossa nykyiseen koulurakennukseen sijoitetaan myös päiväkotit. Samalla piha peruskorjataan. Suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan koulun tilojen ja piha-alueen tavoitel-

tava iltakäyttö erityisesti taiteen perusopetuksen sekä liikunnan mahdollistajana. Tavoitteena on, että peruskorjaus valmistuu joulukuussa 2025.

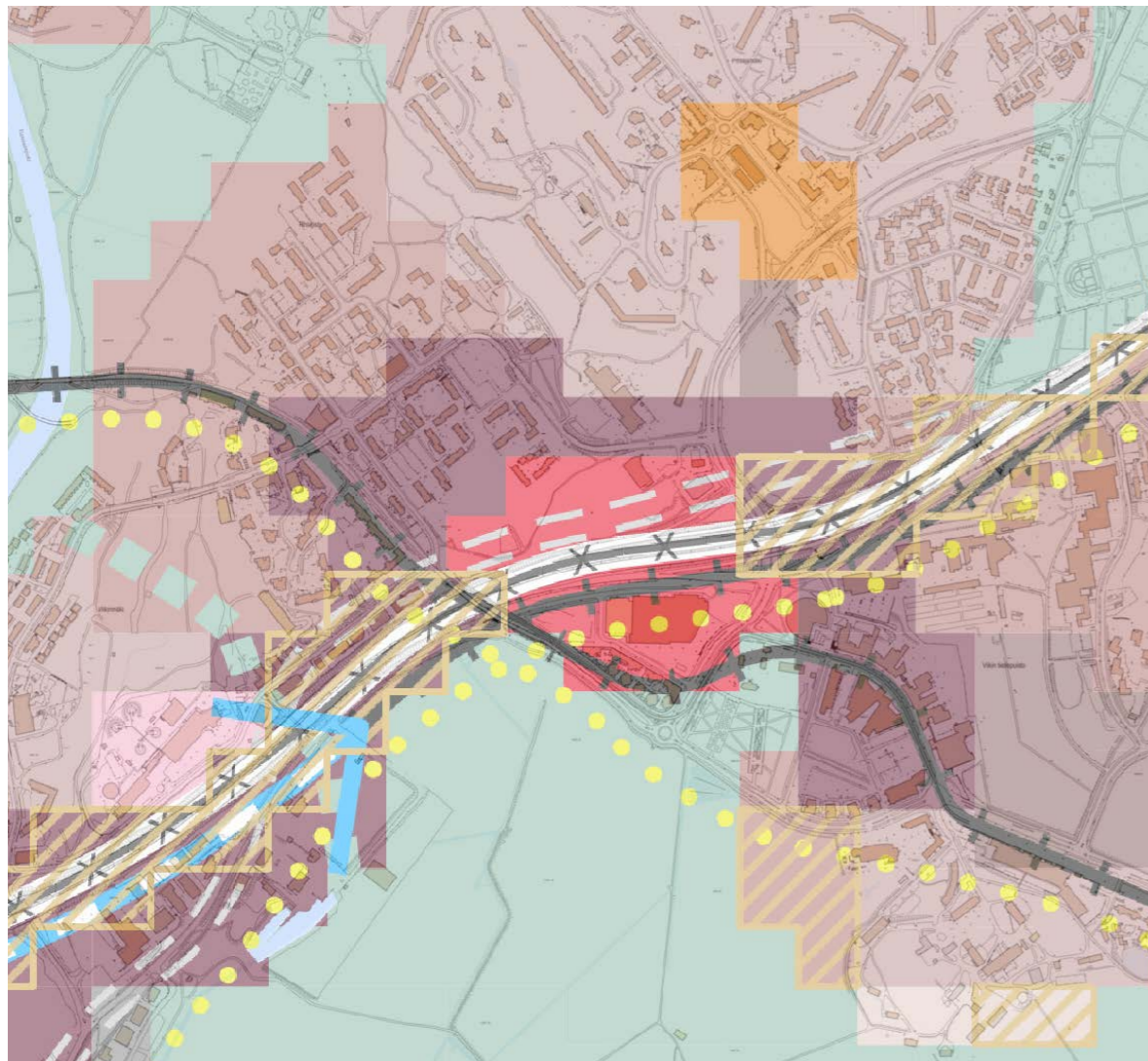
Perusparannus siirtyi eteenpäin alkuperäisestä tavoiteaikataulusta, koska vuonna 2020 kaupungin suorittamassa urakkakilpailuksessa ei saatu yhtään urakkatarjousta. Samalla lähialueiden väestöennusteet edellyttivät alueellista tarkastelua, jonka myötä päädyttiin päivittämään oppilaspaikkamäärät, esittämään koulun yhteyteen päiväkotitoimintaa sekä varautumaan koulun tontilla mahdolliseen asemakaavamuutoksen ja laajennuksen toteuttamiseen 2030-luvulla. Pihlajiston ala-aste ja Päiväkotit Aulanko ovat toimineet väistötiloissa Pihlajalaakson puistoon sijoitetuissa paviljonkirakennuksissa vuodesta 2020 lähtien.

Helsingin kaupungin nuorisopalveluilla ei ole Pihlajiston alueella omia toimitiloja, vaan alueellista nuorisotyötä tehdään Pihlajisto-Viikinmäki-asukasyhdistyksen toimitiloissa. Pihlajiston asukastalo Mestan toiminta kohdentuu ala-asteikäisiin, vanhemmille nuorille

toimintaa järjestävät Pihlajamäen ja Viikin nuorisotalot. Alueen nuoret toivovat alueelle oleskelupaikkoja, kuten katettuja ulko-oleskelupaikkoja, nuorisotaloa ja kahvilaa. Alueen lähin kirjasto sijaitsee Viikissä Lahdenväylän toisella puolella ja lähin terveysasema on tällä hetkellä Pihlajamäessä.

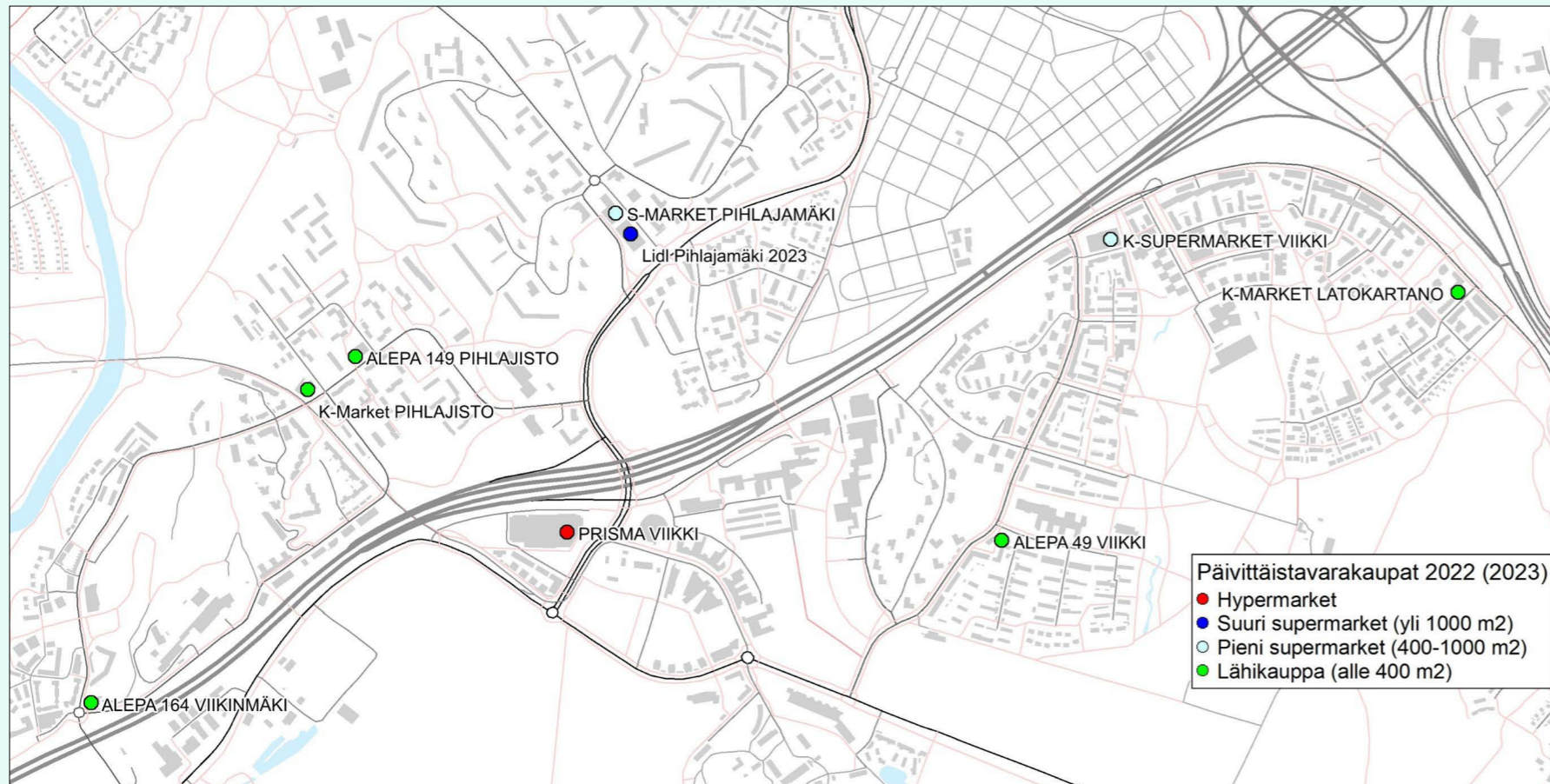
Tavoitteet

- Pihlajiston kaupalliset palvelut paranevat ja täydentyvät.
- Uusien palvelujen sijoittuminen tukee Pihlajiston nykyisen keskustan toimintaedellytyksiä ja koko alueen kehittymistä tasapainoisena kokonaisuutena.
- Kaupunkirakenne mahdollistaa julkisten palvelujen lisäämisen alueella.



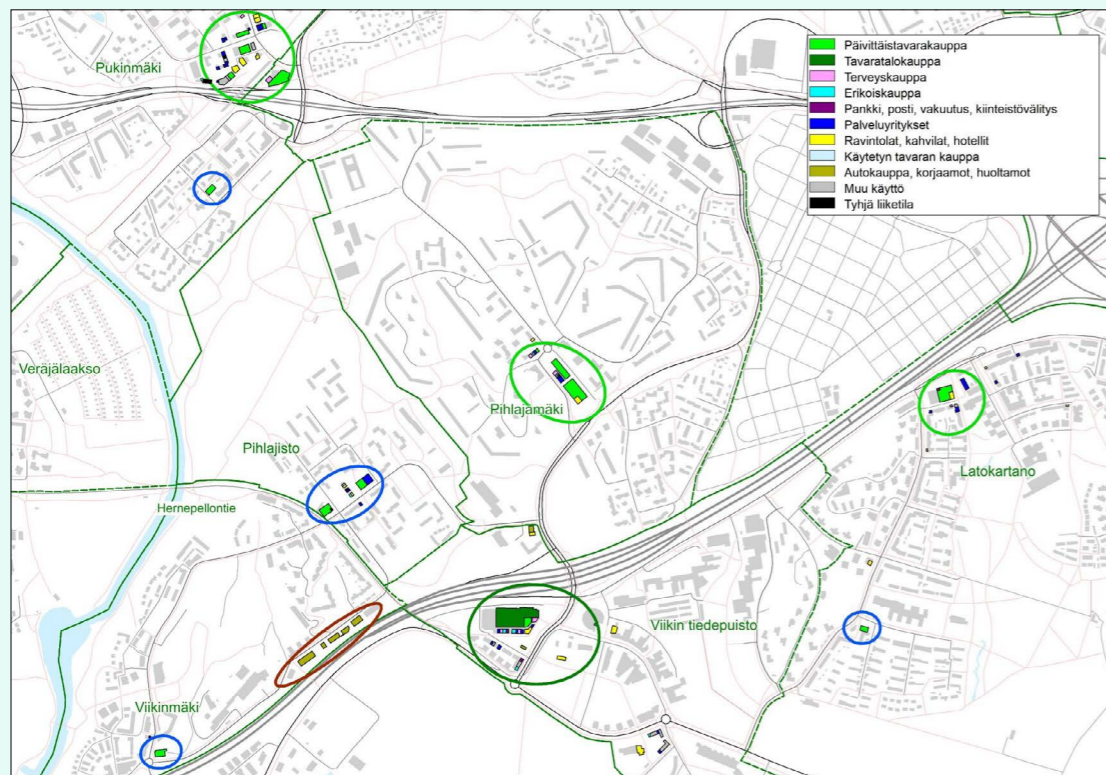
Kuva 25. Viikin uutta itäistä keskustaa Latokartanon ratikkapysäkin ympärillä suunnitellaan urbaanina kaupunkikeskustana kivijalkapalveluineen.

Kuva 24. Yleiskaavan tavoitteena on ollut yhdistää Pihlajisto Viikin suuntaan yhtenäisen, kaupunkibulevardin ja hypermarketin ympärille rakentuvan liike- ja palvelukeskustan kautta. Lahdenväylän kaupunkibulevardi kuitenkin kumoutui korkeimmassa hallinto-oikeudessa, ja Lahdenväylää kehitetään nyt kaupunkimaisena moottoritienä.



Kuva 26. Päivittäistavarakaupat Pihlajiston lähialueella 2022.

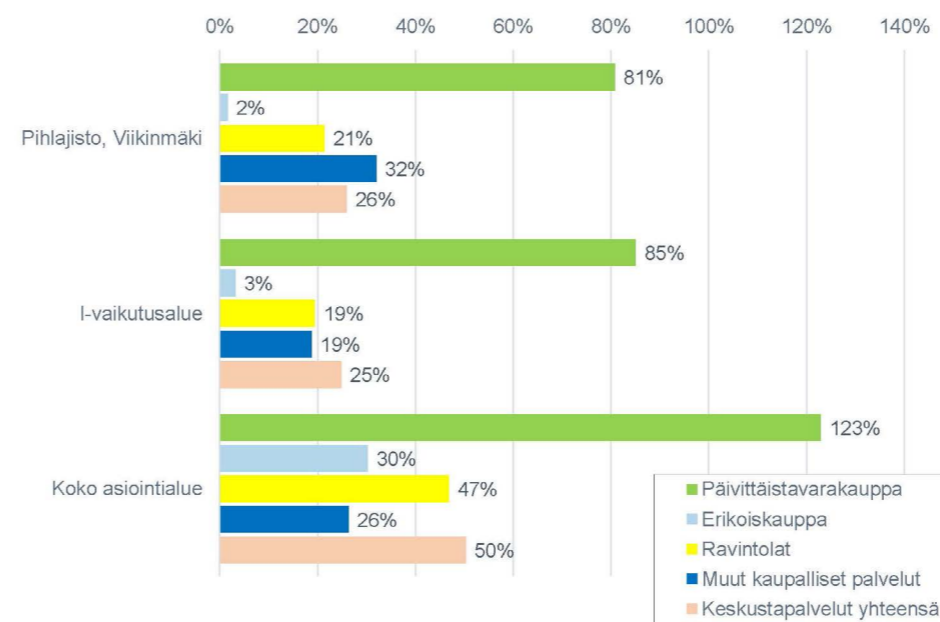
Lähde: A.C Nielsen 2020, WSP kartoitus 2022 Pohjakartat © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020, Helsingin kaupunki Pihlajistonkallion vähittäiskaupan vaikutukset, WSP Finland Oy, 19.5.2023



Kuva 27. Kaupan palveluverkko Pihlajiston lähialueella.

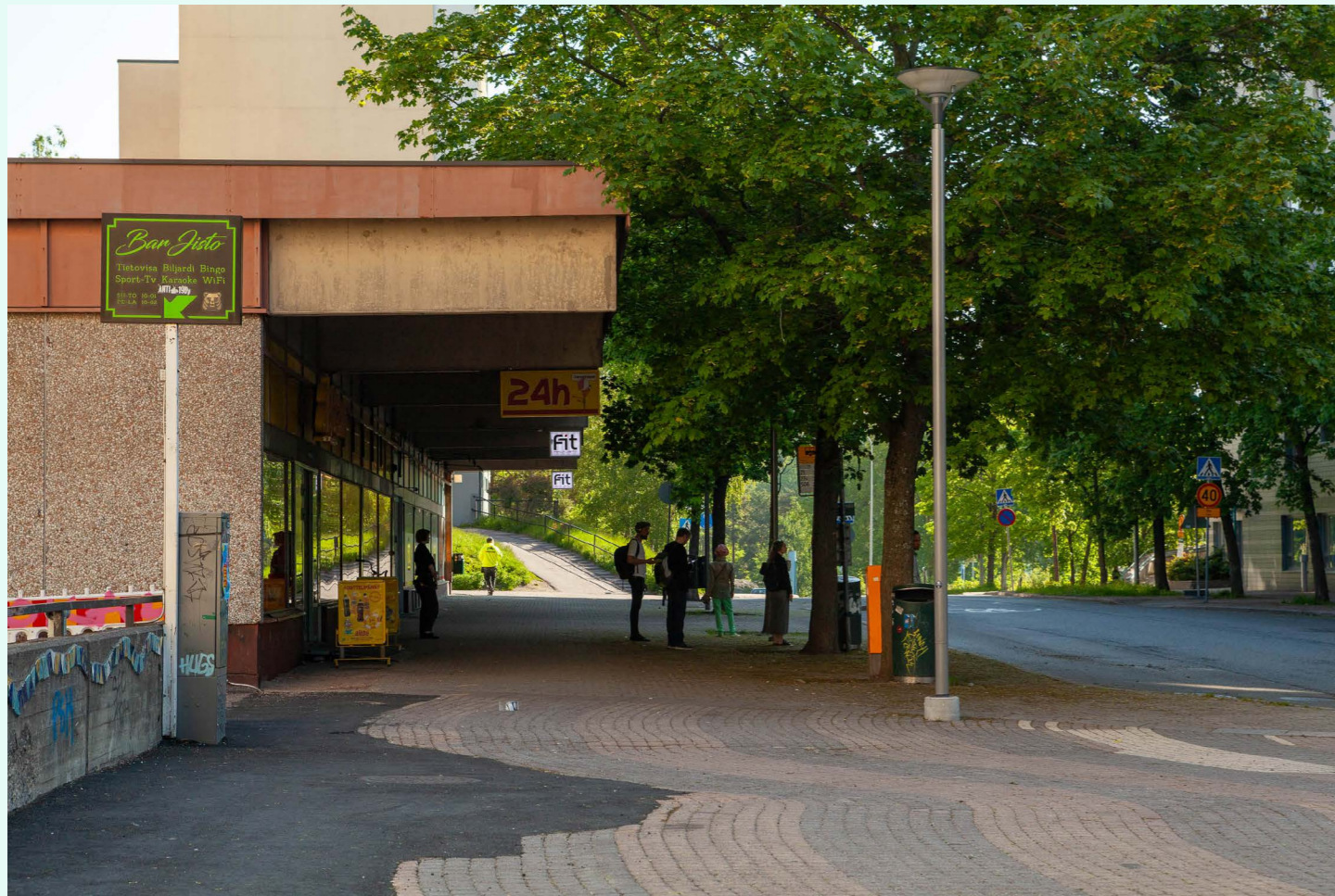
Lähde: WSP kartoitus 2022/2023 Pohjakartat © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020. Pihlajistonkallion vähittäiskaupan vaikutukset, WSP Finland Oy, 19.5.2023

Nykyiset liiketilat vs. nykyinen laskennallinen kysyntä



Kuva 28. Liiketilatarpeen toteutuminen Pihlajiston vaikutusalueella.

Lähivaikutusalue: Pihlajisto, Viikimäki, I-vaikutusalue: Pihlajisto, Viikimäki, Pihlajamäki, Viikinjärvi, Viikinjärvenranta, Viikin tiedepuisto, Latokartano
Koko vaikutusalue: Pihlajisto, Viikimäki, Pihlajamäki, Viikinjärvi, Viikinjärvenranta, Viikin tiedepuisto, Latokartano
Pihlajistonkallion vähittäiskaupan vaikutukset, WSP Finland Oy, 19.5.2023



Kuva 24. Pihlajiston ostoskeskuksessa oli alun perin kaksi päivittäistavara kauppa. Nykyään toisen kaupan tilalla toimii kuntosali.



Kuva 30. Uusiin palveluihin liittyvät karttakyselyn avovastukset koostettuna sanapilveksi. Mitä useammin sana on mainittu, sen suuremalla se näkyy. Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakysely, marraskuu 2022.

Pihlajiston ostari

Pihlajiston ostari on pieni yhden rakennuksen kokonaisuus, jonka ympärillä Salpausseläntien varrella on muita kivijalkaliikkeitä. Se ei oikeastaan tunnu ostarilta, sillä siinä ei ole muille aikakauden ostareille tyypillistä sisäpiharakennetta tai rakennusten väliin jäävää kauppakujan tunnelmaa.

Ostarin on suunnitellut arkkitehtitoimisto Erkki Pasanen ja siinä on alunperin ollut kaksi elintarvikemyymälää. Alkuperäisessä pohjapiirroksessa katutilan ylle on suunniteltu markiisirullia, mutta kadun kattaminen on toteutettu palkkien varaan kattoa jatkamalla. Tästä katoksesta syntyy ostarin eteen kadulle suojaista tunnelmaa. Nykyisin ostarilla katutasolla toimii Alepa ja kuntosali Ole Fit Pihlajisto ja alhaalla Bar Jisto.

Omintakeista ostarissa on 'monttu', jossa on aikoinaan ollut myös suihkulähde istutuksineen ja jossa nykyisin toimii Bar Jiston terassi. Alunperin montusta on kulkenut alikulku Salpausseläntien ali. Vuonna 1995 monttua uudistettiin asukkaiden toimesta.

Lähde: www.ostaritutkimuksia.net/ostarit/pihlajisto

”Pihlajiston palvelut ovat karsituneet ja rakennusten kunto rapistunut laajasti”

Vastaus Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakyselystä, marraskuu 2022.

“Alepa ja kuntosalin paikalle voisi rakentaa uutta ja korkeampaa, samalla mahdollistaes uusia palveluita alueelle (esim. Isompi Ruokakauppa, Apteekki, tms.)”

Vastaus Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakyselystä, marraskuu 2022.



K-marketin avautuminen alueelle sai minutkin jäämään tänne. **Kauppa on viihtyisä.** Ilman sitä alueen ruokakauppojen tarjonta olisi jäänyt todella vajaaksi.

Hattelmalantien 70-luvun betonitalojen punaiset, vihrät ja keltaiset julkisivuvärit ovat mielestäni sympaattisia ja **tällaista väritystä toivoisin lisää** erityisesti korkeaksi rakennettuihin lähiöihin.

Tämä tyhjiällä oleva tontti mietityttää, saisiko tätä tehokkaammin käyttöön. **Olisiko tähän mahdollista saada esim. oleskelualue tai pieni liikerakennus?** Tai edes kesäkahvila?

Uusi kauppa on mukava ja tyylikäs.

Tähän esim. **ravintola tai apteekki.**

Kahvila, leipomo, ravintola, baari tmv.

Vaarallinen suojatie, lähellä olevan talon kulma muodostaa näkemä-esteen, kun autot tulevat Aulangontietä pohjoiseen ja kevyt liikenne Salpausseläntietä länteen.

Tasa-arvoinen risteys täysin epäloogisessa paikassa. Bussilinja kulkee Salpausseläntietä ja sekä Hattelmalantie että Tiirismaantie ovat pieniä teitä vain asuintalojen pihaan. Miksi nämä ovat tasa-arvoisia?

Kuva 31. Poimintoja karttakyselyn vastauksista Salpausseläntien, Hattelmalantien ja Aulangontien risteyksestä. Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakysely, marraskuu 2022.

Suunnitteluperiaatteet

Salpausseläntien roolia Pihlajiston keskustana ja pikaraitiotien pysäkkiin liittyvänä urbaanina, bulevardimaisena katuna vahvistetaan. Keskusta-akselin varrella sijaitsevien palvelujen toimintaedellytyksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Kaupallisten palvelujen määrää on mahdollista lisätä Pihlajiston alueella. Päivittäistavarakaupat tulee sijoittaa rakennusten kivijalkoihin tai toiminnallisesti monipuolisiin hybridikortteleihin, ja niille tulee järjestää hyvät jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteydet. Päivittäistavarakaupan tarjontaa tulee lisätä ensisijaisesti nykyisillä sijainneilla, osana pikaraitiotiehen liittyvää keskusta-akselia.

Muissa kuin ensisijaisiksi merkityissä sijainneissa tulee arvioida päivittäistavarakaupan vaikutukset liikenteeseen ja alueen kaupallisten palvelujen toimintaedellytyksiin. Vaikutukset tulee arvioida sekä pikaraitiotien pysäkkiin tukeutuvaan Pihlajiston nykyiseen keskustaan, että ympäröiviin asuinalueisiin.

Keskustavyöhykkeellä katujen ja aukoiden varrella maantasokerosten tulee olla pääsääntöisesti liike- tai muuta toimitilaa. Asuinkortteleissa maantasokeroksiin tulee sijoittaa käytöltään monipuolista muuntojoustavaa tilaa, jota voi käyttää liike- tai työtilana tai asukkaiden yhteistilana.

Jos Lahdenväylän nopeusrajoitus on Pihlajiston kohdalla 100 tai 80 km/h saa suunnitteluperiaatekartan mukaiselle ohjeelliselle ympäristöhäiriövyöhykkeelle rakentaa liike-, toimisto-, urheilu- ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia tuotantorakennuksia sekä opetus-, tutkimus- sekä näihin verrattavaa toimintaa palvelevia rakennuksia. Vyöhykkeelle ei voi sijoittaa herkkiä opetustoimintoja. Jos Lahdenväylän nopeusrajoitus jatkossa on 60 km/h, voidaan tutkia vyöhykkeen muuttamista asuinkäyttöön.

Asukasmäärän kasvaessa tulee tarkastella alueen julkisten palveluiden tarjonnan täydentämistä. Koulun tonttia voi laajentaa, ja kadun varteen voi sijoittaa uuden rakennuksen päiväkodille ja muille julkisille palveluille.

Perustelut ja tutkitut vaihtoehdot

Suunnitteluperiaatetyön alussa lähtökohtana oli osoittaa Lahdenväylän varrelta sijainti uudelle supermarketille, joka täydentäisi alueen päivittäistavarakaupan tarjontaa ja tasoittaisi kilpailua. Kaupalle tunnistettiin kaksi mahdollista sijaintia: joko alueen länsipäässä Pihlajamäentiehen tukeutuen, tai idässä, Aulangontien ja kallioselänteen välissä.

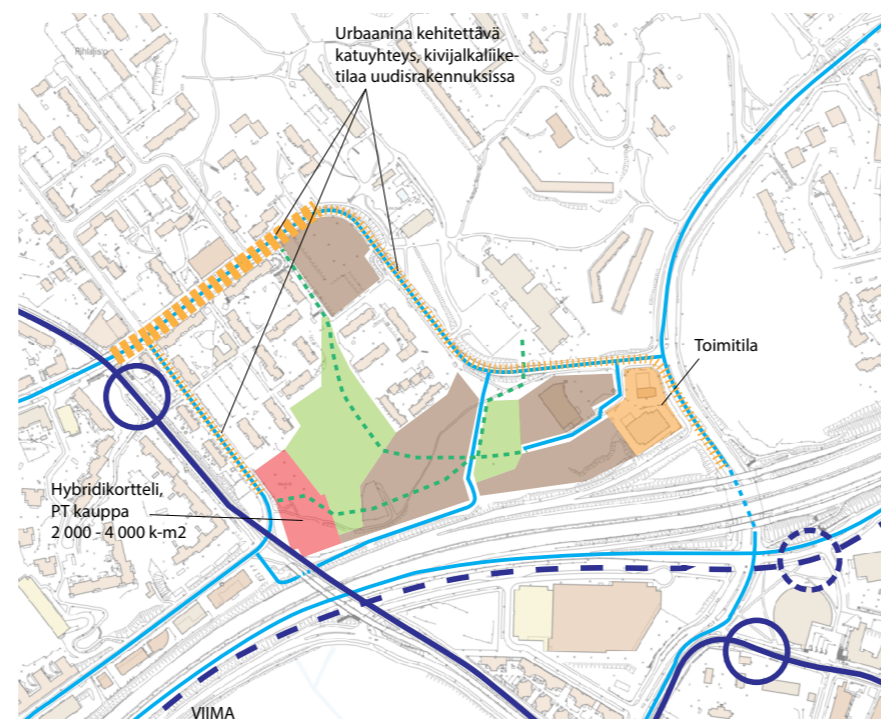
Suunnittelutyön tueksi tilattiin kaupallinen selvitys, jossa tarkasteltiin supermarkettasoisien päivittäistavarakaupan toimintaedellytyksiä ja vaikutuksia näillä kahdella vaihtoehdoisella sijainnilla.

Työhön lisättiin lopuksi tiivis tarkastelu skenaariorista, jossa Lahdenväylän varrelle ei tulisi uutta supermarkettasoisia kauppaa. Kumpikaan esitetyistä paikoista ei osoittautunut selvityksessä täydelliseksi. Aulangontien sijainnilla tunnistettiin kuitenkin enemmän etuja, kuten parempi jalankulun ja pyöräilyn saavutettavuus Pihlajiston ja Viikinmäen suunnalta, sekä sijainti lähempänä pikaraitiotiepysäkkiä. Suunnittelua päätettiin jatkaa tämän vaihtoehdon pohjalta.

Sijainti osoittautui kuitenkin vaikeaksi. Viikinmäestä Pihlajiston ala-asteelle ja Pihlajamäkeen kulkevan tärkeän jalankulun ja pyöräilyn reitin järjestäminen ja supermarketin toimintojen sijoittaminen kapealle rakennuspaikalle osoittautui vaikeaksi, ja myös autoliikenteen kannalta sijainti on huono.

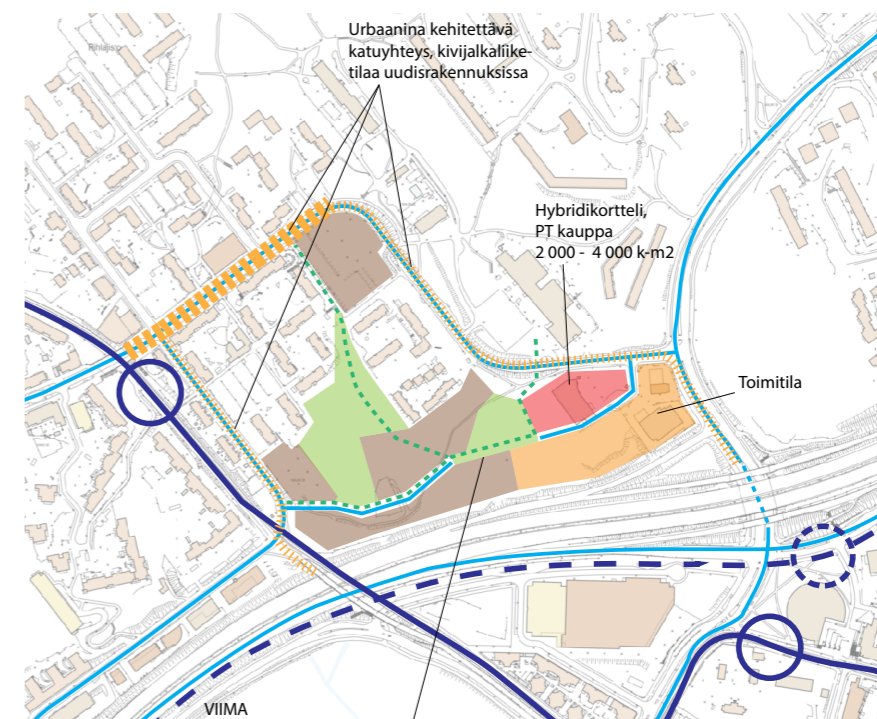
Jatkosuunnittelussa tunnistettiin mahdollisuus sijoittaa keskikokoinen päivittäistavarakauppa pohjoisemmaksi Aulangontielle, pikaraitiotiepysäkin viereiselle, Hekan käytössä olevalle pysäköintialueelle, ja suunnittelua päätettiin jatkaa tämän vaihtoehdon pohjalta. Lisäksi haluttiin säilyttää mahdollisuus suuremman kaupan yksikön toteuttamiselle Lahdenväylän varteen, alueen itäpäässä. Suunnitteluperiaatteiden luonnosversiossa päivittäistavarakaupalle osoitettiin neljä ohjeellista sijaintia; kolme keskusta-akseliksi merkitylle alueelle, ja yksi Lahdenväylän varrelle Pihlajamäentien tuntumaan.

Kuva 32. Kaupallisessa selvityksessä tarkasteltiin supermarkettasoisien päivittäistavarakaupan toimintaedellytyksiä ja vaikutuksia kahdella vaihtoehdoisella sijainnilla. Pihlajistonkallion vähittäiskaupan vaikutukset, WSP Finland Oy, 19.5.2023



Skenaario 1

Supermarkettasoinen kauppa hybridikorttelissa Aulangontien varrella.



Skenaario 2

Supermarkettasoinen kauppa hybridikorttelissa Pihlajistontien varrella.

Päivittäistavarakaupan sijoittumisella on merkittävä vaikutus kaupunkiympäristön elävyyteen, liikenteeseen ja liikkumismuotoihin sekä muiden kaupallisten palveluiden toimintaedellytyksiin. Jatkosuunnittelussa ja tarkemmassa vaikutusten arvioinnissa tunnistettiin, että jos Aulangontielle sijoittuisi uusi päivittäistavarakauppa, siirtyisi kauppa mitä todennäköisimmin pois Pihlajiston ostarilta. Kaupallisessa selvityksessä todetaan, että kaupallisille lähipalveluille on toimintaedellytyksiä ostarilla jos päivittäistavarakaupan toiminta siinä säilyy, varmistaen asiakasvirtaa palveluille. Kaupan katoaminen ostarilta tarkoittaisi todennäköisesti myös ostarin viereisten rakennusten liiketilojen tyhjenemistä, ja sitä kautta Salpausseläntien kaupallista autoitumista.

Suunnittelutyön ja tarkemman vaikutusten arvioinnin pohjalta suunnitteluperiaatteita päädyttiin muokkaamaan päivittäistavarakaupan sijoittumisen osalta. Suunnitteluperiaatteissa päädyttiin osoittamaan päivittäistavarakaupan tarjonnan kasvu ensisijaisesti nykyisille kaupan sijainneille. Koska alueella on laskennallista kysyntää kaupan palvelujen lisäämiselle, ei muita sijainteja rajattu periaatteissa kokonaan pois. Muut kuin ensisijaiset kaupan sijainnit vaativat kuitenkin perusteellisempaa vaikutustenarviointia

Kuva 33. Suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheessa vaikutuksia alueen päivittäistavarakaupan verkoston kehittämiseen tarkasteltiin vaihtoehtoisten skenaarioiden avulla.



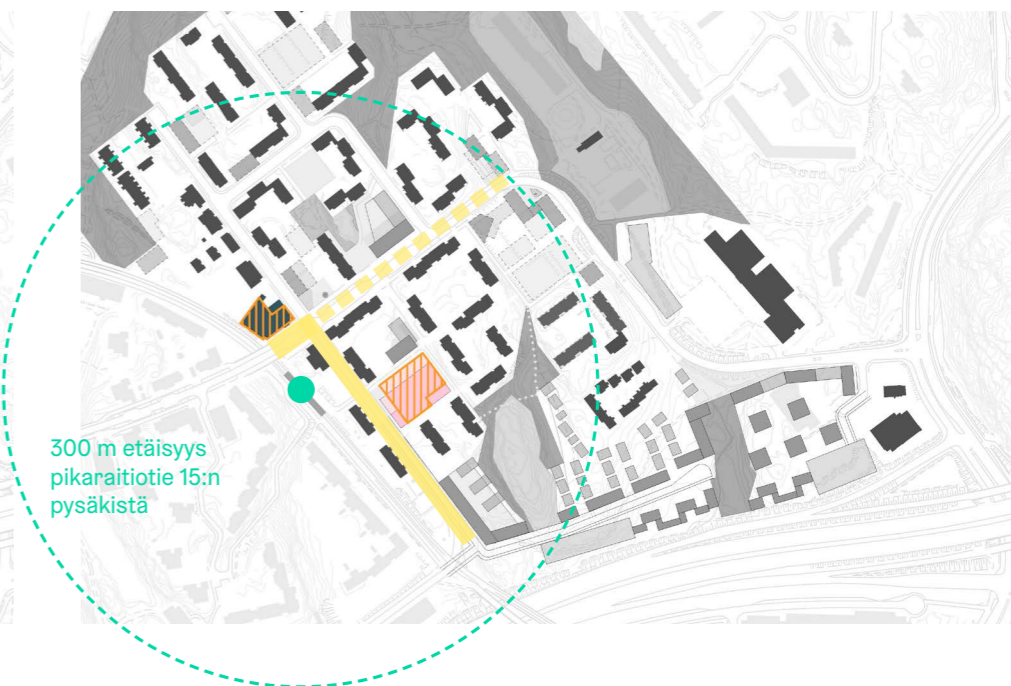
Luonnosvaiheen skenaario A

Päivittäistavarakaupat nykyisissä kahdessa paikassa ja yksi uusi kauppa Aulangontien varrella.



Luonnosvaiheen skenaario B

Uusi supermarket Lahdenväylän varrella Pihlajamäentien tuntumassa. Aulangontien varrella uusi kauppa, ostarilla liike- ja palvelutiloja, mutta ei päivittäistavarakauppaa.



Luonnosvaiheen skenaario C

Aulangontien varrella uusi kauppa, ostarilla liike- ja palvelutiloja, mutta ei päivittäistavarakauppaa.

suhteessa alueen kaupallisten palvelujen toimintaedellytyksiin ja liikenteeseen, sekä pikaraitiotien pysäkkiin tukeutuvassa Pihlajiston nykyisessä keskustassa, että ympäröivillä asuinalueilla.

Vaikutukset

Salpausseläntien bulevardimaisella kadulla kivijalkaliiketoiloinen on rakenteeltaan vahva potentiaali kehittyä elävänä, kävelypainotteisena lähikeskustana. Keskustan ympäristö on kuitenkin nykyisellään melko rapistunut, ja kaupallisten uusien sijoittumisesta ja ympäristön muutoksista riippuen alueen kehitys voi lähteä kallistumaan eri suuntiin.

Pihlajiston alueella on vajausta palvelutarjonnassa, ja asutuksen kasvu lisää palvelutarvetta edelleen. Alueella on kysyntää erityisesti ravintola- ja kahvilapalveluille, mutta myös päivittäistavarakaupan lisäämiselle on laskennallista kysyntää. Tällä hetkellä alueen asukkaat asioivat merkittävässä määrin alueen ulkopuolella. Alueen palvelutarjonnan kasvaminen ja monipuolistuminen lisäisi asukkaiden asioimista omassa keskustassaan. Kun monipuolista tarjontaa saadaan nykyistä lähemmäksi asukkaita, mahdollistuisi myös asioiminen kävellen ja pyörällä nykyistä paremmin.

Ostarin tontilla olisi mahdollista ainakin kaksinkertaistaa päivittäistavarakaupan tarjonta, joko nykyisessä rakennuksessa tai purkavan uudisrakentamisen kautta. Täydennysrakentamisen myötä keskusta-akselille olisi mahdollista saada lisää houkuttelevaa kivijalkaliiketilaa.

Kaupallisessa selvityksessä nähdään, että nykyisen ostarin kehittäminen ei yksinään ratkaisisi palvelutarjonnan vajausta alueella, eikä suuria ostovoiman siirtymiä mm. Viikin Prismaan, vaan että alueelle tarvittaisiin joka tapauksessa monipuolisempia palveluita. Selvityksessä todetaan toisaalta, että ei ole yksiselitteistä, mikä olisi kaupallisten toimintojen optimaalinen määrä ja sijainti Pihlajiston alueella. Iso ruokakauppa tässä markkinaympäristössä vaatisi hyvää sijaintia sekä joukkoliikenteen että autosaavutettavuuden kannalta, mitä on Pihlajistossa vaikea yhdistää.

Palveluiden keskittäminen nykyisten palveluiden yhteyteen vahvistaisi nykyisten palveluiden ja kaupunkirakenteen vetovoimaa, ja uuden ja vanhan liiketoiminnan synergiaetuja. Korttelirakenteen sisällä oleva vaihtoehto vaatisi kuitenkin merkittävän paikallisen asiakaskunnan. Lahdenväylän varren kauppapaikan rakentues-

sa Pihlajistoon tulisi nykyisen keskustan ohelle uusi kauppa-
paikka, joka houkuttelisi kylkeensä todennäköisesti myös muita
palveluita. Näin ollen se voisi joiltakin osin heikentää nykyisten
toimijoiden toimintaedellytyksiä, kun alueelle sijoittuu uusi kaup-
papaikka jakamaan markkinoita. Lähikaupoilla on kuitenkin oma
asiakaskuntansa ja lähialueen asukasmäärä on kasvussa, joten
arvion mukaan myös nykyisille palveluille löytyisi edelleen toimin-
taedellytyksiä. Uudella kaupallisella keskittymällä olisi vaikutuksia
Pihlajiston nykyisen keskustan ja sen palveluiden lisäksi myös
laajemmalle alueelle.

Lahdenväylän estevaikutuksen takia toiminnallisesti yhtenäisen
keskusta-alueen muodostaminen Viikin suuntaan on haastavaa.
Näin ollen Lahdenväylän pohjoispuolisen uuden kaupan myötä
alueelle muodostuisi kaksinapainen keskusta (Pihlajistonkallio –
Viikki). Kun Viikkiin on lisäksi suunnitteilla uusi lähipalvelukeskus
Viikin tiedepuiston itäpuolelle, kehittyisi alueelle yhdessä Pihlaja-
mäen keskustan kanssa usean, lähellä toisiaan sijaitsevan palve-
lukeskuksen ketju.

Kaupallisessa selvityksessä todetaan, että Lahdenväylän varteen
sijoittuva supermarket voisi rakentua lyhyemmällä aikajänteellä
kuin Keski-Viikin kaavarunkoalueelle suunniteltu Viikin II keskus
tai muut uudet palvelut, ja sillä saattaisi siksi olla hidastavaa vai-
kutusta Viikin II-keskukseen suunnitellun supermarketin toteutu-

miselle. Vaikutukset Pihlajamäkeen, jossa on merkittävä määrä
lähiasukkaita, olisivat pienet. Selvityksessä todetaan, että mah-
dollinen supermarket toisi hyvän täydentävän lisän markkinoille,
vaikkakin Viikin nykyinen keskusta hypermarketteineen säilyisi
alueen pääkeskuksena.

”Pihlajiston portissa” kaupalla olisi hyvä näkyvyys ja melko hyvä
saavutettavuus autolla. Sen sijaan jalan ja pyörällä supermarke-
tilla olisi Pihlajistontien varressa vain kohtalainen saavutettavuus
Pihlajistosta, koska vain murto-osa alueen asuinkortteleista
sijoittuisi 500 metrin saavutettavuusvyöhykkeelle. Myös Viikin-
mäen suunnasta saavutettavuus jalan ja pyörällä olisi heikohko.
Toisaalta kauppa olisi jossain määrin saavutettava Pihlajamäen ja
Viikin suunnista. Pikaraitiotie 15:n ja tulevan Viima-ratikan pysäkit
jäisivät Lahdenväylän toiselle puolelle.

Supermarkettasoisella kaupalla olisi myös liikenteellisiä vaikutuk-
sia. Lahdenväylän rampin, Pihlajamäentien ja Latokartanonkaaren
risteys Viikin puolella on ruuhkainen jo nykyisellään, ja uusi kau-
pallinen keskittymä väylän pohjoispuolella vaikeuttaisi liikenteel-
lisiä järjestelyjä entisestään. Sijainti Lahdenväylän varrella toisi
näkyvyyttä kaupalle, mutta koska Lahdenväylältä ei ole tulossa
liittymää pohjoisen suunnasta, ei sijainti ole liikenteellisesti niin
hyvä, kuin voisi olettaa.

**”Kaupat olisi syytä olla juuri tuossa, keskellä,
missä nytkin ovat.”**

**”Ihan ensimmäisenä tulee mieleen,että kun
tulet Pihlajistoon,niin ostari on niin kulahtaneen
näköinen,menneen talven lumia.Ostari pitäisi
purkaa ja tilalle kerrostalo. Alakerta olisi
liiketiloja, ruokakauppa, veikkauspiste, kahvila/
pizzeria, kampaamo/parturi...kohtauspaikka
ihmisille.”**

Toistaiseksi ei ole tiedossa, voidaanko Lahdenväylän nopeusra-
joitusta laskea 60:een kilometriin tunnissa Pihlajiston kohdalla.
Tätä suuremmat ajonopeudet heikentävät merkittävästi asuntora-
kentamisen mahdollisuuksia väylän varrella. Tämän takia suun-
nitteluperiaatteissa esitetään mahdollisuutta toteuttaa väylän
varren ympäristöhäiriövyöhykkeelle toimitilaa. Koska kaupungin
tavoitteena kuitenkin on saada jollain aikavälillä väylän nopeusra-
joitusta laskettua, voisi toimitilavyöhykkeen mahdollisesti toteut-
taa tilapäisenä, niin että sen tilalle olisi myöhemmin mahdollista
rakentaa asuinkorttelit. Voi tosin olla, että tilapäisyys vähentäisi
kaupallisten toimijoiden kiinnostusta sijaintiin. Lisäksi kestävyys-
näkökohdat tulisi huomioida jo suunnittelu- ja rakennusvaiheessa,
niin, että rakennukset tehtäisiin tehokkaasti kierrätettäviksi tai
jopa kokonaan siirrettäviksi.

Koulun tontille osoitettu laajennusmahdollisuus turvaa väestön-
kasvun myötä tarvittavien julkisten palveluiden toteuttamisen, kun
nyt koulun yhteyteen sijoitettavalle päiväkodille voidaan rakentaa
omat tilat, jolloin koululle vapautuu enemmän tilaa käyttöön. Päi-
väkotirakennukseen on mahdollista integroida myös muita julkisia
ja puistoaluetta tukevia palveluita. Samalla uudisrakennus eheyttää
ja aktivoi Salpausseläntien katutilaa.

**”Citymarket pitää sada alueelle Lahdenväylän
liittymän pohjoispuolelle!!!”**

**”Supermarket-tasoinen ruokakauppa
Aulangontielle merkityssä sijainnissa on
houkutteleva ajatus. Kolme ruokakauppaa ei
kuitenkaan pärjää niin lähekkäin, joten mitä
todennäköisimmin Alepa poistuisi. Mitä sitten
jäisi ostarille, mitä siihen tulisi tilalle? Jos ostarin
kortteli menisi uusiksi, voisi supermarket tulla
siihen.”**

*Vastauksia suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheen Kerrokantasi-kyselystä,
tammikuu 2024.*

LUONTO, MAISEMA JA VIRKISTYS

Nykytilanne

Sijainti

Pihlajiston tiiviitä korttelialueita ympäröivät Vantaanjoen ja Viikin laajat ja monipuoliset viheralueet, jotka kuitenkin yhdistyvät heikosti Pihlajiston läpi. Idässä Pihlajalaakson kaupunginosapuisto erottaa Pihlajiston Pihlajamäen asuinalueesta. Laakso yhdistyy Savelanpuistoon tiheän, jyrkkien kallioiden välisen kuusimetsän välityksellä. Lännessä jyrkkä selännemetsä laskee Savelanpuiston avoimille maisemapelloille ja Vantaanjoen rantaan. Etelässä Pihlajiston kaupunkirakenteen ja Lahdenväylän väliin jää noin 150 metriä leveä rakentamaton, luonnoltaan ja topografialtaan vaihteleva vyöhyke.

Luontoarvot

Aiemman luontotiedon perusteella Pihlajiston alueella luontoarvoja on selkeästi eniten läntisellä selännemetsävyöhykkeellä. Rinne on osa alueellista ekologista yhteyttä, ja alueen molemmista päistä löytyy liito-oravan elinpiirien ydinaluetta. Länsirinne on tunnistettu myös kohtalaisen arvokkaaksi kasvistokohteeksi, ja lisäksi se on luokiteltu arvokkaaksi metsäkohteeksi Helsingissä, samoin kuin Pihlajalaakson alue idempänä. Pihlajalaakson pohjoisosan soistunut notkelma on luokiteltu aitokorveksi. Lahdenväylän varresta ei juuri ole aiempia luontotietoja.

Suunnittelutyön ja kaavoituksen tueksi Pihlajiston ja Pukinmäenrannan alueilta tilattiin metsäalueiden monimuotoisuuden selvitys, jossa metsäalueet arvoettiin luontoarvojen näkökulmasta, keskittyen erityisesti lahoppuun määrään. Selvityksessä lasketun luontoarvoindeksin perusteella Pihlajiston metsät edustavat tavanomaista urbaania metsäluontoa. Muutamaa pientä ja vaikeakulkuista aluetta lukuun ottamatta metsät ovat Pihlajiston alueella melko kuluneita. Myös vieraskasvilajeja havaittiin ympäri selvitysalueita.

Myös selvityksessä lasketun luontoarvoindeksin perusteella Pihlajiston länsireunan metsä on alueen luontoarvojen keskus; siellä indeksi sai suurimmat arvonsa koko Pihlajiston ja Pukinmäenrannan kattavalla selvitysalueella. Tämän lisäksi Pihlajalaaksossa ja muutamalla kuviolla alueen eteläosassa Lahdenväylän varressa on kohtalaisia luontoarvoindeksin arvoja. Näillä samoilla alueilla myös lahoppuun määrä oli suurimmillaan.

Lahdenväylän varrella sijaitsevalla kuviolla kasvaa eri-ikäisiä vaahteroita niin runsaasti, että metsikön voidaan katsoa täyttävän luonnonsuojelulain tarkoittaman jalopuumetsikön määritelmän. Pieni metsäkuvio on kuitenkin heikosti muihin metsäisiin alueisiin kytkeytynyt, mikä alentaa sen arvoa osana Helsingin jalopuumetsien kokonaisuutta.

Maisema

Pihlajiston läntinen selännerinne on ollut saarena näkyvissä jo 7 000 vuotta sitten, kun lähes koko muu Helsinki on ollut muinaisen Litorinameren peitossa. Selännemetsä muodostaa edelleen vahvan ja selkeän itäreunan Vantaanjoen ranta-alueen laaksolle, ja on siksi myös maisemallisesti arvokas. Pihlajiston eteläpuolella jyrkän Pihlajistonkallion laelta aukeaa laaja näköala Viikkiin ja talvisin Vanhankaupunginlahden yli aina kantakaupunkiin saakka.

Virkistys

Alueen laajat ja monipuoliset viheralueet tarjoavat erinomaisia virkistysmahdollisuuksia Pihlajiston asukkaille. Pihlajiston omien viheralueiden lisäksi myös Vantaanjoen ja Viikin laajat luonto- ja virkistysalueet ovat kävelyetäisyydellä. Näistä Vantaanjoki on hieman helpommin saavutettavissa, Viikin suuntaan Lahdenväylä muodostaa estevaikutuksen ja katkoksen viheryhteydessä.

Luontoalueet ovat alusta asti olleet Pihlajiston asukkaille tärkeitä. Jo kaupunkisuunnitteluviraston vuoden 1974 seurantatutkimuksessa Pihlajiston rakennettua ympäristöä moitittiin, mutta asukkaat olivat erittäin tyytyväisiä alueen luonnonläheisyyteen. Vuoden 2022 karttakyselyssä mieluisimmat paikat olivat edelleen useimmiten viheralueita. Pihlajiston ympäristössä mieluisan paikan merkinnät keskittyivät erityisesti Pihlajalaakson metsäalueille sekä Savelanpuistoon, ja siellä erityisesti Vantaanjoen ranta-alueille. Myös Pihlajistonkalliolla ja sen ohitse kulkevan jalankulkureitin varrella oli paljon merkintöjä.

Pihlajalaakson puistoon rakennettiin pallokentät ja nurmialue vuonna 2015. Vain joitakin vuosia myöhemmin, vuonna 2020, puistoon jouduttiin kuitenkin sijoittamaan väliaikaiset koulu- ja päiväkotiparakit Pihlajiston ala-asteen remontin väistötiloiksi. Remontin aikataulun siirtymisen takia väistötilat ovat olleet paikallaan aiottua kauemmin.

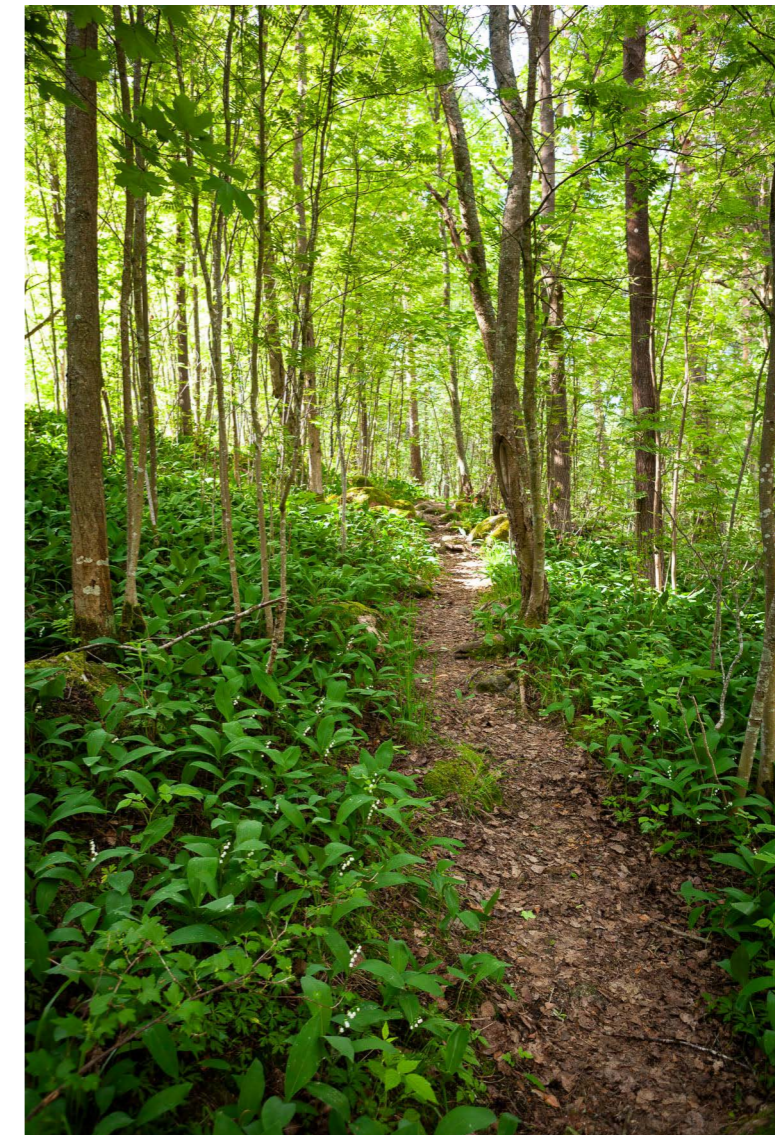
Pihlajiston rakennettujen korttelialueiden keskellä on kallioinen ja puustoinen Tiirispuisto. Myös Ruusupuistona tunnettu puisto on melko pienialainen puistoalue, jossa on koristeellisia perennaistuksia, ja kasvilajivalinnoissa on erikoisuuksia.

Pihlajalaakson puistoalueelle esitettiin kyselyssä paljon kehitysehdotuksia. Asukkaat kaipaavat koulun väistötilojen alle jääneitä pelikenttiä ja piknik-nurmea, ja toivovat puiston kunnostusta, kun varsinainen koulurakennus saadaan taas käyttöön. Puiston käyttö varsinkin ilta- ja yöaikaan toisaalta häiritsee välillä lähimpien talojen asukkaita, ja puistossa koetaan olevan myös jonkin verran päihteidenkäytöstä johtuvaa häiriökäyttäytymistä.

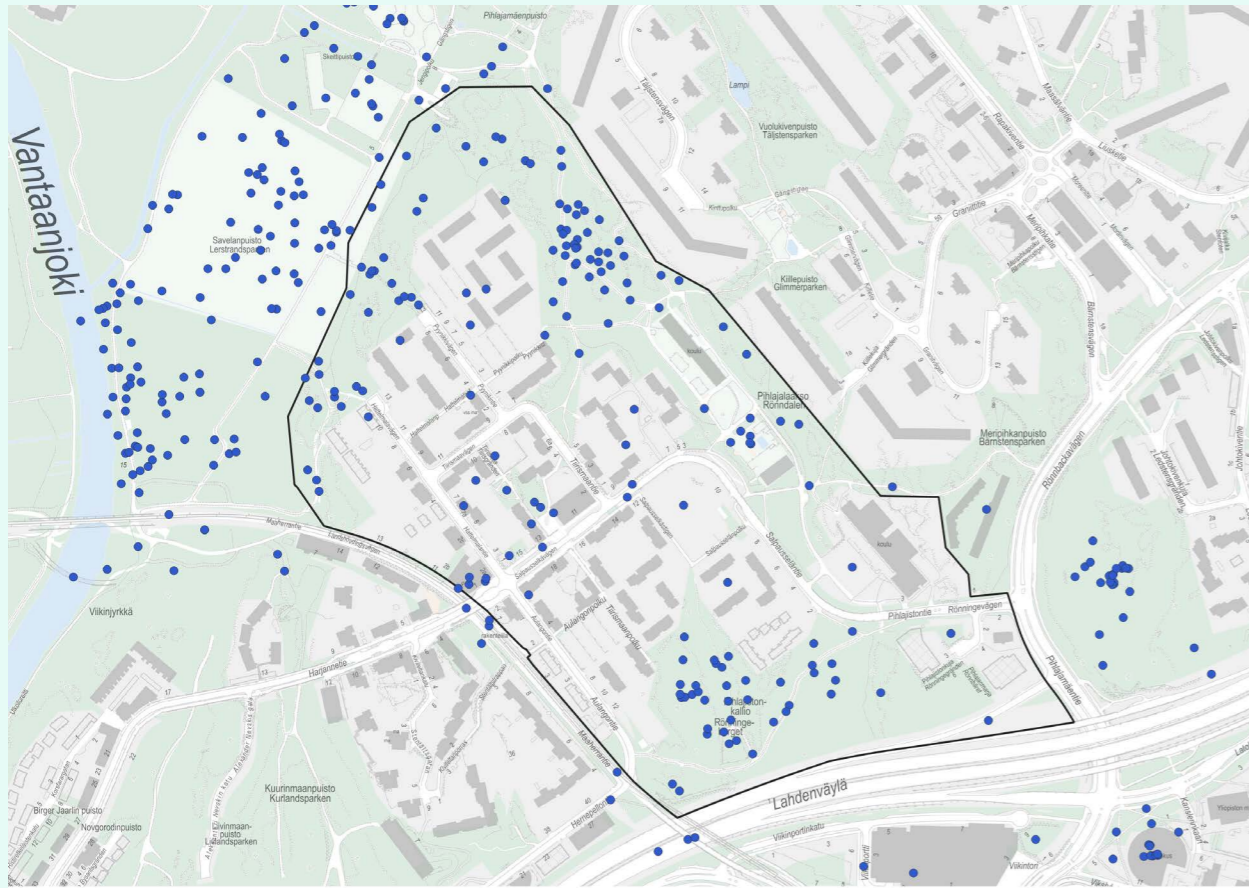
Pihlajiston uudet kuntoportaat saivat kyselyssä paljon positiivisia merkintöjä. Kehitysehdotuksina kyselyssä esitettiin muun muassa parempaa valaistusta, lisää penkkejä, ulkokuntoilupaikkaa, sekä esimerkiksi lasten leikkipaikkaa Pihlajistonkallion alueelle.

Tavoitteet

- Pihlajiston kaupunkirakenne täydentyy alueen luonto- ja virkistysarvot huomioiden.
- Vihreys ja vaihteleva topografia säilyvät Pihlajiston keskeisinä ominaispiirteinä.
- Viheralueiden kulutus paine vähenee kävely- ja pyöräilyreittien kehittämällä ja aiempaa paremmalla kulunohjauksella.
- Yhteydet viheralueille ja viheralueiden välillä paranevat.
- Pihlajalaakso kehittyy keskeisenä julkisena tilana ja kaupunginosapuistona, ja laajemmin ympäröiviä alueita yhdistävänä viheryhteytenä.



Kuva 34. Pihlajiston alueella luontoarvoja on eniten läntisessä selännemetsässä.



Kuva 35. Karttakyselyssä mieluisat paikat keskittyivät viheralueille. Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakysely, marraskuu 2022.



Kuva 36. Miellyttäviin paikkoihin liittyvät karttakyselyn avovastukset koostettuna sanapilveksi. Mitä useammin sana on mainittu, sen suuremalla se näkyy. Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakysely, marraskuu 2022.



Kuva 37. Ulkoilureitti kulkee Pihlajalaakson aitokorven vierestä.

Lahopuu

Lahopuu on tärkeä boreaalisten metsien rakennepiirre, sillä Suomessa on arviolta lähes 5 000 lahopuusta riippuvaista lajia (Koivula ym. 2022).

Lahopuuta on nykyisin puuntuotannon metsämaalla Etelä-Suomessa keskimäärin 3,9 m³/ha (Korhonen ym. 2021). Luonnontilaisissa vanhoissa Fennoskandian metsissä, joissa kasvupaikka vaihtelee lehtomaisesta kuivahkoon kankaaseen, lahopuuta on keskimäärin 60–120 m³/ha (Koivula ym. 2022). Talousmetsissä lahopuuta on siis merkittävästi luonnonmetsiä vähemmän.

Lahopuun määrän väheneminen onkin ensisijainen uhanalaisuuden syy 153 uhanalaiselle metsälajille eli 19 % kaikista uhanalaisista metsälajeista (Hyvärinen ym. 2019). Lisäksi se on yksi uhanalaisuuden syy 280 uhanalaiselle metsälajille eli 34 % uhanalaisista metsälajeista.

Pihlajalaakso

Pihlajiston alkuperäisessä asemakaavassa Pihlajiston ja Pihlajamäen välinen laakso haluttiin osoittaa alueita yhdistäväksi vapaa-ajan alueeksi, jonne oli tarkoitus sijoittaa erilaisia aktiivisia toimintoja, kuten valvottu leikkikenttä, pieni pallokenttä ja tenniskenttä. Laakson poikki suunniteltiin Pihlajistosta Pihlajamäkeen johtava jalankulku tie, jonka varrelle oli tarkoitus sijoittaa koulu ja uimahalli, mahdollisesti myös vapaa-ajantalo. Koulun sijaintia muutettiin myöhemmin toiminnallisista ja maisemallisista sekä perustamisolosuhteista johtuvista syistä lähemmäs Pihlajamäentietä.

”Metsäalueet parasta”

Vastaus Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakyselystä, marraskuu 2022.

”Näin lapsiperheenä toivoisimme Leikkipuisto Salpausselän uudistamista. Mallia voisi ottaa esim. leikkipuistosta Mäkitorppa, Maunula ja Maasälppä. Hyvä ja nykyaikainen lähileikkipuisto osaltaan houkuttelisi Pihlajistoon sen tarvitsemia nuoria lapsiperheitä.”

Vastaus suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheen Kerrokantakyselystä, tammikuu 2024.



Kuva 38. Metsäselvityksessä Lahdenväylän varrelta tunnistettiin melko arvokas vaahteralehto.

”Fantastinen metsä. Huumaava linnunlaulu kevätaamuisin.”-

Vastaus Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakyselystä, marraskuu 2022.



Kuva 39. Pihlajiston kuntoportaat valmistuivat Omastadi-hankkeena vuonna 2021.

”Uudet kuntoportaat on ihanat”

Vastaus Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakyselystä, marraskuu 2022.



Kuva 40. Pihlajistonkalliolta aukeaa laaja näköala Viikin suuntaan. Kuvassa taustalla näkyvä korkea rakennus on Herttoniemessä.

”Kalliolla tulee tarkkailtua lintumuuttoa ja joskus syömme täällä lasten kanssa eväitä. Mukavia kakkärämäntyjä..”

”Tähän kohtaa voisi ruveta suunnittelemaan vihdoinkin sitä terassia mistä meille puhuttiin jo 90 luvulla kun oltiin lapsia. Siinä olis kiva jos sais tehtyä jonkin sortin näköala/levähdys tasanteen.”

Vastauksia Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakyselystä, marraskuu 2022.



Kuva 41. Kovalla sateella vesi kerääntyy avoimelle jyrkänteelle kuohuvaksi vesiputoukseksi Pihlajiston läntisen selänmetsän eteläpäässä.

”Tässä on vesiputous (!). Saisiko sen vierustaa siivottua roskista ja hieman siistittyä kasvillisuudesta, jotta se pääsisi paremmin oikeuksiinsa ja edustavammin näkyville?”

Vastaus Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakyselystä, marraskuu 2022.



Kuva 42. Pihlajalaaksosta löytyy muun muassa muinaisrantakivikko. Se syntyi Litorina-meren aikana 4 000–5 000 vuotta sitten silloisessa ulkosaa-ristossa. Entinen ranta on nyt nousut jo 20–25 metrin korkeuteen meren pinnasta. Näkyvissä on 30–70 sentin kokoisia sammaleisia kiviä noin 70 metrin matkalla, ja lisää löytyy viereisiltä rinteiltä.



Pihlajistonkallio ja sen itäpuolella sijaitseva kostea notkelma on minulle ja perheelleni sangen tärkeä lähiretkeilyalue. Siellä pesii **monia lintulajeja** ja onnekas saattaa kohdata **eläimiä metsäkauriista huuhkajaan.**

Muuten kiva ulkoilureitti, mutta **Lahdenväylän meteli on todella kova.**

Tähän jos rakentaisi kallion päälle olisi talosta **hienot näkymät** Viikkiin ja keskustaan, kaikki alueen **palvelut lähellä** ja **todella hyvät kulkuyhteydet.**

Moottoritie pois kehä 1 asti ja **kaupunkibulevardi** tilalle jossa kulkee ratikka hermanniin ja siitä kaupunkiin asti, varrelle **kerrostaloja, pienkerrostaloja ja rivitaloja** välillä kehä 1 - koskela.

Lahdentien vierustakin on **tärkeä osa vanhemman väestön lyhyehköjä ulkoiluja**, siinä pääsee edes jonkinlaiseen metsään hetkeksi.

Metsäisen koirapuiston vakiokävijät ovat tuttua porukkaa. **Tien melu hieman ärsyttää**, mutta muuten oikein mukava paikka.

Kaipa tämä joutaa tulla rakennetuksi, vaikka maisemat kärsisivätkin olohuoneesta.

Pihlajiston alueen **luonteelle oleellinen viheralue**, joka rakentaa alueen luonnonläheistä profiilia. **Suuri merkitys sekä näkö- että meluusteenä** vilkasliikenteisen Lahdenväylän ja rauhallisen asuinalueen välillä

Kävelypolun voisi valaista talvella, jotta se toimisi läpikulkuna Raidejokerin varrelle.

Koirapuisto on erinomainen

Koirapuiston lähelle voisi rakentaa **lasten leikkipuiston/-kentän.**

Kuva 43. Poimintoja karttakyselyn vastauksista Pihlajistonkallion alueelta. Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakysely, marraskuu 2022.

Suunnitteluperiaatteet

Suunnitteluperiaatteissa todetaan, että vaihteleva luonto ja topografia ovat Pihlajiston keskeinen ominaispiirre ja vetovoimatekijä. Suunnitteluperiaatteiden yleisissä määräyksissä annetaan ohjeita koskien muun muassa virkistyskäytön ja luontoarvojen yhteensovittamista, viheralueiden kytkeytyneisyyttä, sekä reunapuuston ja nykyisen maaperän säilyttämistä. Lisäksi ohjataan säilyttämään kallioita, puita, kasvillisuutta ja maaperää osana korttelipihoja, ja sovittamaan uudisrakentaminen maastoon ja maisemaan.

Pihlajistoa ympäröivät viheralueet säilytetään rakentamattomina, lukuun ottamatta Lahdenväylän varren merkittävämpää muutosta. Läntinen selännemetsä on merkitty maisemallisesti arvokkaaksi, sekä erityisen arvokkaaksi metsäalueeksi. Tiirispuisto säilyy tärkeänä puistoalueena rakennetun ympäristön keskellä, osana kehitettävää jalankulkuyhteyttä.

Lahdenväylän varren viheralueille esitetään rakentamista. Maisemallisesti arvokas, korkealle nouseva kallioalue ja siihen liittyvää lehtimetsää, sekä idempänä Lahdenväylän varren painanteessa sijaitseva vaahteralehto jäävät viheralueiksi. Korttelirakenne ja viheralueiden koko ja muoto ovat ohjeellisia, eli ne tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Suunnitteluperiaatteissa ohjataan ottamaan vaihtelevat maastonmuodot Lahdenväylän varren uusien korttelialueiden keskeiseksi vetovoimatekijäksi. Lisäksi ohjataan, että alueen nykyistä puustoa, kuten kookkaita vuorijalavia ja vaahteroita, tulee säästää sekä kortteleissa että katualueilla. Pihlajistonkallion laelta avautuvat pitkät näkymät tulee huomioida uuden rakentamisen sijoittumisessa ja korkeuksissa.

Suunnitteluperiaatteissa ohjataan kiinnittämään erityistä huomiota hulevesien käsittelyyn.

Suunnitteluperiaatekartassa on erikseen korostettu erityisiä luonnon ja virkistuksen tähtikohteita, jotta näiden merkitys tunnustetaan jatkosuunnittelussa. Pihlajalaakson puisto on merkitty ykköskohteeksi, eli kohteeksi, jota tulee kehittää kokonaisuutena ja priorisoida yleisten alueiden uudistamisessa, ja jonka viihtyisyyteen ja kunnossapitoon tulee kiinnittää erityistä huomiota. Pihlajalaaksoa ohjataan kehittämään alueen asukkaiden keskeisenä kohtaamisen ja yhteisöllisyyden paikkana. Tilapäisten paviljonkien poistuessa leikkipuiston piha-alue sekä puiston pallokentät ja oleskelunurmi tulee palauttaa, ja samalla puistoa tulee kehittää toiminnallisesti ja ekologisesti aiempaa monipuolisemmaksi, mahdollisesti erityisen teeman tai toiminnallisen ajatuksen pohjalta. Suunnitteluperiaatteissa ohjataan ottamaan asukkaat mukaan puiston suunnitteluun ja teemojen ideointiin.

Vaikutukset

Metsäalueiden, ja erityisesti Pihlajiston länsirinteen metsän säilyttäminen ja reunapuuston varjeleminen varmistaa arvokkaiden luontoympäristöjen ja tärkeiden ekologisten yhteyksien säilymistä.

Pihlajiston eteläosassa Lahdenväylän varressa suunnitteluperiaatteiden mukainen rakentaminen muuttaa alueen luontoa merkittävästi. Pääosa alueelle esitetystä korttelialueesta sijoittuu jo nyt rakennettavaksi asemakaavoitetulle (toistaiseksi rakentamattomalle) alueelle, mutta osa myös tällä hetkellä asemakaavassa lähivirkistysalueeksi merkitylle alueelle. Luontoarvojen ja virkistyskannalta tärkeimmät viheralueet säilytetään kuitenkin rakentamattomina. Olemassa olevan, paikoin huomattavan kookkaan puuston säästäminen piha- tai katupuustona viheralueiden väliin jäävillä korttelialueilla auttaa yhdistämään näitä säilyviä alueita muihin viheralueisiin.

Lahdenväylän varren viheralueet ovat jo nyt varsin heikosti muihin metsäisiin alueisiin ja kallioalueisiin kytkeytyneitä, ja kytkeytyneisyys pienenee rakentamisen myötä entisestään. Reunavaikutus on näillä alueilla jo nyt suuri ja kasvaa rakentamisen myötä entisestään. Reunapuuston merkityksen huomioiminen auttaa säilyttämään metsien luontoarvoja.

Rakentaminen Lahdenväylän varteen vähentää melusaastetta viheralueilla. Rakentamisen tarkemmasta sijoittelusta riippuen viheralueilla päästään joko alle melulle asetettujen ohjearvojen, tai Lahdenväylän suuntaan avoimmiksi jäävissä kortteliratkaisuisa erillisen meluntorjunnan avulla selkeästi nykyistä parempaan tilanteeseen. Ilman meluntorjuntaa alueen melutasot ovat erittäin korkeat.

Ympäristön rakentaminen voi aiheuttaa muutoksia luontoalueiden vesi- ja valaistusoloissa. Hulevesien huolellisella suunnittelulla estetään luontoalueiden eroosiota rinnealueilla. Suurempi vaikutus lienee kuitenkin kulumisen lisääntymisellä, kun nykyisille, ja rakentamisen myötä uusille asukkaille on vähemmän viheralueita ulkoiluun. On tärkeää, että virkistyskäyttö sovitetaan yhteen luontoarvojen kanssa etupainotteisesti, asukasmäärän kasvu ennakoiden, kuten suunnitteluperiaatteissa ohjeistetaan. Reittien rakentaminen kannattaa sijoittaa käytetyimpien polkujen kohdille. On myös syytä huomata, että suunniteltavia ja toteutettavia reittejä voi olla monen tasoisia - ei pelkästään aurattuja ja valaistuja kolme metriä leveitä väyliä, vaan myös kapeampia ja jopa polkumaisia.

Pihlajalaakson kehittäminen monipuolisena ja viihtyisänä puistona parantaa Pihlajiston viihtyisyyttä. Vetovoimainen puisto toimii ympäröivien alueen asukkaiden kohtaamispaikkana ja parantaa alueen yhteisöllisyyttä.

Muita tutkittuja vaihtoehtoja

Suunnitteluperiaatetyössä tutkittiin täydennysrakentamista myös läntisen selännemetsän yläosaan, Pyyntikintien pään molemmin puolin. Metsäselvityksessä todettiin kuitenkin, että vaikka kyseisen metsän luontoarvot painottuvat rinteen ala- ja keskiosiin, myös yläosa on arvokasta ja osa kokonaisuutta. Jos yläosaa täydennysrakennetaan, rinteen metsäinen vyöhyke kapenee ja siten reunavaikutus kasvaa. Rinne on jo nyt varsin kapea, kapeimmillaan lounaisosista vain muutamia kymmeniä metrejä. Kapeneminen mm. altistaisi jäljelle jäävää puustoa tuulituhoille ja muuttaisi metsikön pienilmastoa.

Suunnitteluperiaatteiden luonnoksessa Pihlajistonkallion koirapuisto oli merkitty poistettavaksi. Jatkosuunnittelussa kuitenkin todettiin, että koirapuiston säilymiseen tai poistumiseen otetaan kantaa vasta myöhemmin, osana alueen jatkosuunnittelua ja päivittyvää koirapalvelulinjausta sekä koirapalveluiden verkostosuunnittelua.

Reunapuusto

Paikoissa, joissa metsänreuna on pitkään ollut samalla kohtaa, reunapuusto on sopeutunut reunan tuuli-, valo- ja kosteusoloihin. Tällainen paikka on vanhojen ilmakuviin perusteella esimerkiksi Pihlajiston länsilaidan metsänreuna. Tulevassa maankäytössä kannattaa mahdollisuuksien mukaan pitää reunapuusto ennallaan. Jos tällaisesta vakiintuneesta metsänreunasta kaadetaan reunasta puusto esimerkiksi kymmenen metrin vyöhykkeeltä, uuteen metsänreunaan jäävät kasvamaan puut, jotka eivät ole sopeutuneet esimerkiksi reunan valaistus- ja tuuliolosuhteisiin. Tällaiset puut ovat herkkiä kaatumaan myrskyissä ja voivat saada valoshokin jouduttuaan yhtäkkiä valoon. Tämä voi johtaa puiden kuolemiseen. Reunapuusto on myös avoimen Savelanpuiston alueen sekä selännerinteen maisemallisesti merkittävä, avointa aluetta rajaava maisemaelementti.

Reunapuuston säästämisen kannalta olisi hyvä, ettei rakentamista uloteta kiinni metsänreunaan, vaan väliin jätetään suojaväyhykettä. Näin rakentamiselle tulee varattua riittävä tila eikä työmaan tarvitse levittäytyä metsän puolelle.

JULKISET ULKOTILAT

Nykytilanne

Julkiset ulkotilat

Pihlajistossa urbaania julkista ulkotilaa on vähän. Alueen keskeisimmän julkisen ulkotilan muodostavat bulevardimainen, puurivistöjen reunustama Salpausseläntie, sekä siihen liittyvä aukio ostarin viereissä.

Katutason alapuolella oleva aukiolla ei ole virallista nimeä, ainoastaan kutsumanimi: monttu. Käytännössä tämä aukiomainen tila on osa Pihlajiston poikki kulkevaa Tiirismaanpolkua, joka kulki tunnelissa Salpausseläntien ali. Alun perin montussa oli suihkulähde istutuksineen, ja aukion laidalla ostarin alakerrassa toimi ravintola Lähde. Vuosien mittaan ympäristö kuitenkin rapistui. 1990-luvulla käynnistyi hanke alueen kehittämiseksi, jonka tuloksena monttua tuunattiin. Samassa yhteydessä jalankulkutunneli suljettiin, ja se otettiin käyttöön työtiloina ja varastona. Montun ympäristö on päässyt myöhemmin uudelleen rapistumaan.

Pihlajiston ostoskeskus on yksityisessä omistuksessa. 1990-luvulla suljetun alikulkutunnelin tämänhetkinen käyttö ja hallinta on epäselvää.

2000-luvun alussa Viikinmäki rakentui Pihlajiston länsipuolelle, ja vuonna 2021 Hattelmalantien kulmaan, uuden kerrostalon kivijalkaan avattiin uusi päittäistavarakauppa. Alkuaan runkolinjabussin, nyttemmin pikaraitiotien pysäkki sijoittuu Pihlajiston ja Viikinmäen väliin. Näiden muutosten myötä Pihlajiston keskustan painopiste on siirtynyt lännemmäksi.

Pikaraitiotien ja uuden kaupan ympäristössä ei ole julkista ulkotilaa. Salpausseläntien ja Hattelmalantien risteyksessä, kauppa vastapäätä on rakentamaton lähipalvelurakennuksen tontti. Alun perin tontti oli osoitettu liikerakennukselle. Paikka on kuitenkin pieni liiketoimintojen tarpeita varten, ja tontti jäi rakentamatta. Vuoden 1997 kaavamuutoksessa tontti muutettiin julkisten lähipalvelurakennusten korttelialueeksi, tavoitteena, että siihen rakennettaisiin pihlajistolaisille vapaa-ajan tiloja. Suunnitelmissa oli muun muassa siirtää paikalle muualta Helsingistä vanha puurakennus Pihlajisto-taloksi. Tämäkään ei kuitenkaan toteutunut.

Suunnitteluperiaatetyön aikaisessa karttakyselyssä rakentamaton tontti sai useita kehitysehdotuksia. Tontin länsipäässä on matlahko kallio, itäpuoli on ryteikköistä kasvillisuutta ja epäsiistiä tilaa. Pihlajiston asukasyhdistys istutti tontille Pihlajiston kyläkuusen vuonna 1994. Suureksi kasvaneeseen kuuseen on ripustettu talvisin jouluvalot, sähkön on lahjoittanut viereinen taloyhtiö.

Erityisen voimakkaasti karttakyselyssä nousi esiin ostarin ympäristö. Ostari ja siihen liittyvä monttu koetaan kyselyn mukaan epämieluisiksi ja jopa turvattomiksi tai vaarallisiksi. Avovastauksissa syiksi nostettiin erityisesti päihteidenkäyttöön liittyvä häiriökäyttäytyminen, mutta myös ympäristön rapistuneisuus.



Kuva 44. Tiirismaanpolku vuonna 1974. Oikealla Pihlajiston ostari, keskellä tunnelin päässä "monttu". Kuva: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (1974). Seurantatutkimus Pihlajistosta.



Kuva 45. Pihlajiston ostarin viereinen "monttu". Salpausseläntien allittava tunneli (kuvan oikeassa reunassa) suljettiin 1990-luvulla. Monttuun avautuvassa ravintolatilassa toimii nykyisin Bar Jisto, yläkerrassa on kaupan lisäksi kuntosali.

Pihlajistosta keskusteltiin suunnitteluperiaatetyön aikana turvallisuuden asiantuntijaryhmässä. Mukana olivat muun muassa poliisin ja Helsingin kaupungin sosiaali- ja terveystalouden etsivän lähityön edustajat. Kyse vaikuttaa olevan enemmänkin koetusta turvattomuudesta kuin todellisesta vaarallisuudesta, sillä rikostilastoissa alue ei näyttäydä erityisen vaarallisena. Myös koettu turvattomuus vaikuttaa kuitenkin suuresti ihmisten elämään ja arkeen, sekä myös asuinalueen arvostukseen ja asuntojen arvoon. Erityisen voimakkaasti turvattomuus tai sen kokemus vaikuttaa lasten ja nuorten elämään ja toimintamahdollisuuksiin.

Syiksi ostarin ympäristön koetulle turvattomuudelle tunnistettiin muun muassa kulkureittien ja julkisen tilan ahtaus, sekä ympäristön kuluneisuus ja hoitamattomuus. Etsivän lähityön sosiaali-ohjaajien mukaan heidän Pihlajistossa tapaamansa, ulkotiloissa aikaa viettävät päihteidenkäyttäjät eivät koe olevansa vaarallisia. Ostarin ympäristön julkiset tilat ovat kuitenkin kovin ahtaita, ja muille asukkaille ja erityisesti lapsille voi tuntua pelottavalta joutua kulkemaan läheltä kovaäänisiä ja päihtyneitä ihmisiä.

Lisäksi turvallisuuskokouksessa nousi esille seuraavia huomioita ja ehdotuksia: Pihlajistoon olisi hyvä luoda jokin vetovoimatekijä, ja jokin alue, jonka alueen kaikki asukkaat voisivat tuntea turvallisesti omakseen. Kaupunkitilaa olisi hyvä antaa ihmisten käyttöön siten, että voidaan yhdistää oleskelumahdollisuuksia alueen erilaisille käyttötarpeille, ja toisaalta lisätä sosiaalista valvontaa. Lasten ja nuorten tarpeet ja harrastusmahdollisuudet olisi myös hyvä huomioida ja suunnitella alueelle toimintamahdollisuuksia nuorille. Poliisikoordinaattori toi lisäksi esiin, että turvallisuuden tunteen kehittämiseksi on olemassa erilaisia menetelmiä, jotka vaativat yhteistoimintaa suunnittelijoiden, poliisin ja sosiaalityön sekä paikallisten asukkaiden kanssa.

Yhteisöllisyys ja taide

Pihlajistossa on useampia julkisia taideteoksia. Salpausseläntien mutkasta löytyy Budapestin kaupungin Helsingille 1971 lahjoittama, Helsingin taidemuseon kokoelmiin kuuluva veistos ”Alkumuna”. Kadun toisella puolella sijoitettiin vuonna 1998 Pihlajiston asukkaiden toimeksiannosta taiteilija Rea Pennasen suunnittelema valopylväät. Vuonna 1995 ostarin eteen toteutettiin paikallisen taiteilijan ja asukasaktiivin Ritva Harlen suunnittelema ympäristötaideteos Pihlajiston virta, johon rakennusvirasto lisäsi vuonna 2012 suojatien. Teoksen yhteyteen rakennettu korotettu suojatie toimii samalla läpiajoliikennettä rauhoittavana hidasteena.



Kuva 46. Pihlajiston keskeinen jalankulkun reitti, Tiirismaanpolku, kulkee ostarin ohitse. Moni kokee kapean ja epäviihtyisän kulkureitin turvattomana.



Kuva 47. Rakentamaton lähipalvelurakennusten tontti Salpausseläntien ja Hattelmalantien kulmassa. Kuusi on asukasyhdistyksen 1990-luvulla istuttama.

Pihlajisto on vuosikymmenien saatossa ollut aktiivinen yhteisöllisyyden ja yhteisötaiteen näyttämö. Eri puolilla Pihlajistoa voi törmätä Kalevalan runoihin perustuvaan taideteokseen ”Väinämöisen tarina”. Laaja mosaiikkiteos toteutettiin vuosina 1999–2002 muun muassa Helsingin Lähiöprojektin ja Kulttuuriasiakeskusten tuella.

Vuonna 2022 Pihlajamäki-Pihlajiston alueella käynnistyi kolmi-vuotinen Helsingin mallin hanke, jossa Kansallisteatteri jalkautuu kaupunginosaan tekemään taidetta yhdessä alueen asukkaiden ja yhteisöjen kanssa. Osana hanketta Kansallisteatteri järjesti elokuussa 2023 yhdessä baarin ja asukasyhdistyksen kanssa Monttu auki! -tapahtuman. Aukiolle haluttiin antaa päivän ajaksi toisenlainen käyttötarkoitus, ja mahdollisesti sitä kautta aloittaa keskustelu, mitä paikka voisi tulevaisuudessa olla. Aukiolle rakennettiin

näyttämö, ja esityksellisen ohjelman lisäksi suuressa roolissa oli osio, jossa asukkaat olivat äänessä ja pääsivät pohtimaan Monttua yhdessä eri näkökulmista. Jokavuotiseksi ajatellulle tapahtumalle etsitään jatkajaa.

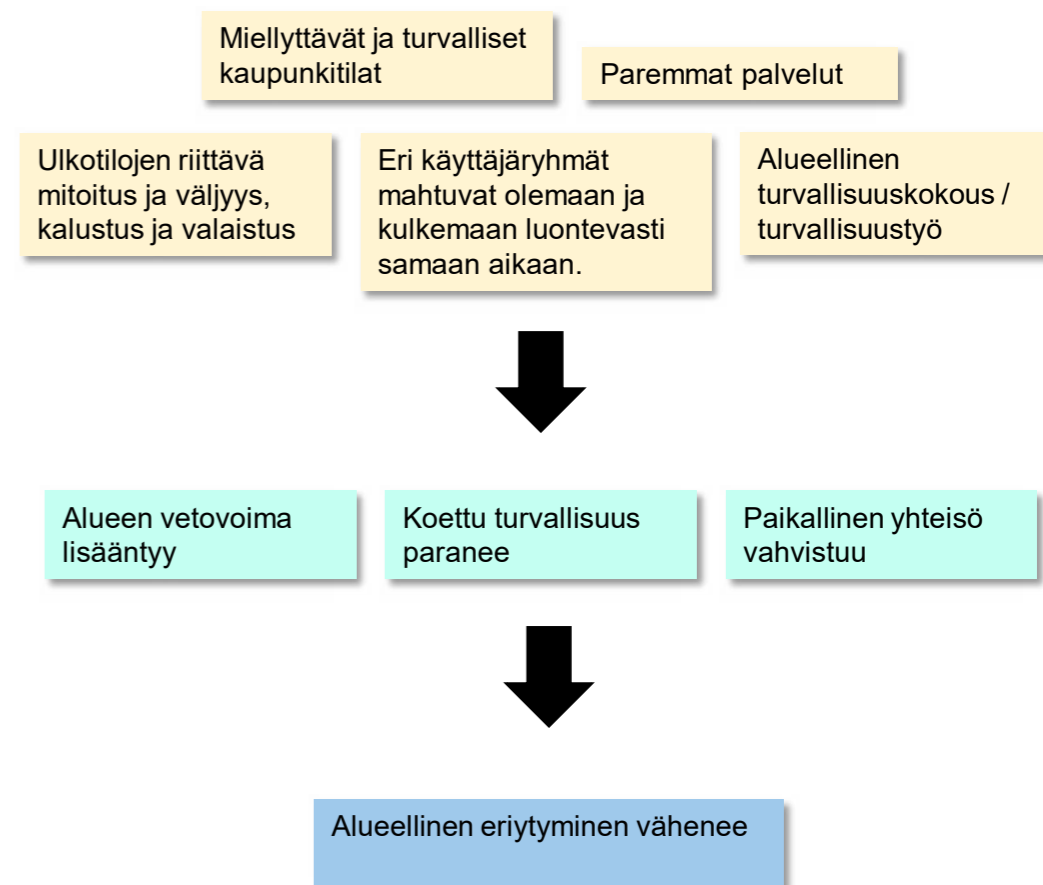
Monttu auki -tapahtuma innosti alueen asukkaita tekemään osallistuvan budjetoinnin OmaStadi ehdotuksen ”Pihlajiston Monttu ehostetaan kaikille avoimeksi asukas- ja tapahtumatilaksi”. Ehdotuksessa esitetään muun muassa pysyvää katosta, siirrettävää esiintymislavaa ja katsomopenkkejä. Suihkulähde halutaan avata uudestaan, ja suljetun alikulkutunnelin tilaa ehdotetaan hyötykäyttöön varastona ja tapahtumissa. OmaStadi-ehdotuksista äänestetään keväällä 2024, ja kaupunki toteuttaa eniten ääniä saaneet ehdotukset.

Tavoitteet

- Julkisten ulkotilojen kehittäminen parantaa arjen sujuvuutta ja alueen vetovoimaisuutta.
- Julkisen ulkotilan määrä, laatu ja koettu turvallisuus paranee.
- Pihlajiston nykyisille ja uusille asukkaille muodostuu uusia kohtaamispaikkoja, ja alueelle syntyy uusi julkinen vetovoimatekijä.
- Ympäristön muutos luo edellytykset yhteisöllisyyden säilymiselle ja vahvistumiselle.
- Pihlajiston julkisia taideteoksia vaalitaan, ja niiden merkitystä kaupunkiympäristössä korostetaan. Taide on mukana myös alueen kehittämisessä.



Kuva 48. Ritva Harlen suunnittelema ympäristötaideteos Pihlajiston virta vuodelta 1995 luo kadunvarteen torimaisen tilan. Teoksen yhteyteen rakennettu korotettu suoja tie toimii läpiajoliikennettä rauhoittavana hidasteena.



Kuva 49. Kaavio julkisen ulkotilan laadun ja koetun turvallisuuden vaikutuksista alueeseen.



Alepan seutu on **hieman levoton**. Alueella pyörii laitapuolenkulkijoita ja päivittäin näkee mm. huumekauppaa.

Alepan kortteli **vähän levoton ajoittain**, en pelkää turvallisuuteni puolesta mutta ehkä tästä kohdasta voisi tehdä jotenkin viihtyisämmän

Alepan edessä on **usein häiriökäyttäytymistä** ihmisiä. **Ei turvaton** paikka, mutta muistuttaa Kallion piritoria toisinaan.

Baarin edusta **epäilyttävää aluetta, ei kovin mieluista**. Varsinaista turvattomuutta en täällä kokenut, mutta eipä sitä koskaan tiedä, kun alkoholi on vahvasti läsnä.

Pihlajiston Alepan edustalla oleilevat **humalaiset aiheuttavat turvattomuuden tunnetta**

Tässä on usein juoppoja ringissä ja **ohikulkeminen tuntuu ahdistavalta**.

Päihdeongelmaiset seisoskelevat Pihlajiston Alepan edustalla yhtenä. Osa varmasti harmittomia, mutta välillä tulee todistettua aggressiivista käytöstä. **Yksin liikkuessa tulee hieman turvaton olo** viereiselle kuntosalille kävellä

Alueen kohta on hyvin levoton Alepan alakerrassa olevan baarin vuoksi. Tässä kohtaa liikkuu hyvin paljon ns. laitapuolen porukkaa ja **lasten kanssa tässä kohtaa ei mielellään liikuskele**

Alepan edusta on ihan järkyttävä läävä. Humalaisia huutelemassa toisilleen ja kaatuilemassa toistensa päälle alituisen. **Yritän pysyä etäällä jos voin**.

Epäsiisti, täynnä juoppoja kun Pihlajamäessä ei enää ole kuppiloita. En käy Alepassa tämän vuoksi.

Sama ostarin juopporemmi levittäytyy kesäisin tähän pieneen puistikoon. -- **Lapsille todella turvaton alue** ja se on kuitenkin monella suorin tie kaupalle ja busseille.

Pihlajiston ostarin ja varsinkin alepan edusta on usein epäsiisti juoppoporukan vuoksi. **Lapset usein pelkäävät mennä kauppaan** tai kävellä edes ohi kun siinä dokataan ja huudetaan.

Kuva 52. Poimintoja karttakyselyn vastauksista Pihlajiston ostarin ympäristöstä.



baarin ympäristössä pyörii alkoholisoitunutta porukkaa aamusta iltaan, liikaista ja meluisaa. **Saisi purkaa koko rakennuksen ja sijoittaa siihen uuden asuin/liikehuoneistorakennuksen.**

Jupot räyhää ja rehaa tässä kesällä yötä päivää. **Jokin istumaeste olisi hyvä siihe.** Kalliota kiertävälle kivireunukselle

Turvaton paikka, jossa paljon päihteiden käyttäjiä ja myös häiriökäyttäytymistä. **Pihlajiston ostaria ja monttua olisi syytä kehittää jollakin tavalla, esim. rakentamalla kokonaan uusi keskus.**

Alepanseudulla meno on joskus vähän epämiellyttävää. **Toisaalta sekin kuuluu kaupunkiin, joten en nyt alkaisi ihmisiä poiskaan häätämään.**

Alkoholisterna utanför Alepa är inte roliga men de stör sällan folk. **Det är bara sorgligt med vuxna människor som mår dåligt** och inte har något bättre de kan göra än att stå utomhus och dricka tillsammans.

Juopot kaupan takana, nille jokin katos sivummalle, jossa ei pelota, eikä häiritse ohikulkijoita. Ennen paikka oli nykyisen K-marketin kohdalla metsässä.

Kuva 53. Karttakyselyssä esitetyt ratkaisuehdotukset ja näkökulmat Pihlajiston ostarin koettuun turvattomuuteen.



Outo, tyhjä tontti, jota hallitsee roskikset ja postin vaunut. **Huono portti Pihlajistoon, antaa huonon kuvan.**

Tähän voisi rakentaa

Tontti loistavalla paikalla. **Voisi olla autoton talo.**

Tähän saisi **Pihlajistopuiston**, johon voisi siirtää Maan Synty patsaan. Penkkejä istumiseen ja roskiksia roskia varten

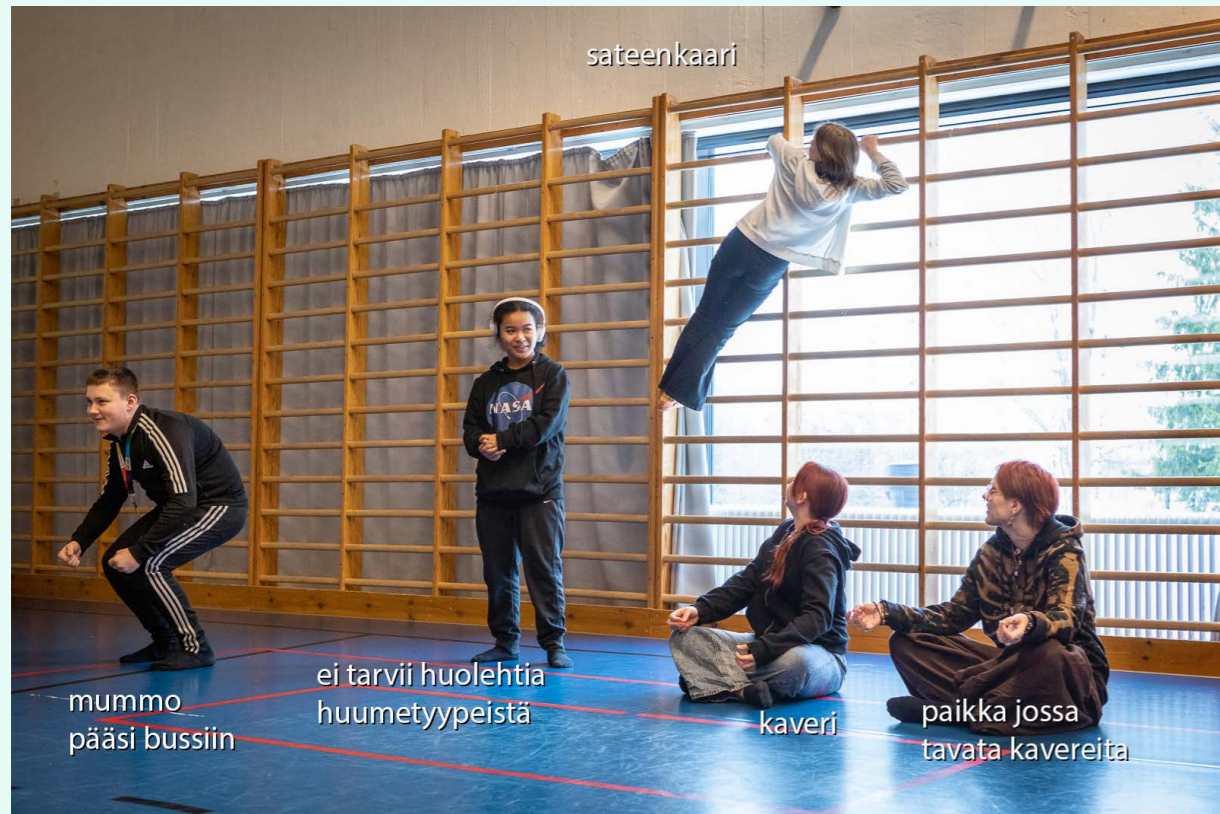
Tämä jäमतontti pitäisi ratkaista. Heti asuinalueen etualalla on erikoinen ja ruma kohta, jota hallitsevat roskikset, rotat ja puskat. **Siihen pitäisi rakentaa jotain, esim. asukastila tai pieni liiketila.**

Tämä pieni kallioalue tuo kasveineen vähän luontoa muuten niin karuun lähioh. **Tähän pieneen tilaan ei tarvita uutta rakennusta.** Korkeissa taloissa säilytettävä niiden tarkoitus: hyvät maisemat, eikä pilata niitä rakentamalla vieri viereen.

Kuva 54. Poimintoja karttakyselyn vastauksista Salpausseläntien ja Hattelmalantien kulmassa sijaitsevalta rakentamattomalta tontilta.



Kuva 55. "Pihlajiston arki" alueen nuorten kokemana. Kansallisteatterin Helsingin mallin työpajassa keväällä 2023 käsiteltiin Pihlajistoa erilaisten toiminnallisten tehtävien avulla.



Kuva 56 "Utooppisen Pihlajiston arki".

Nuorten työpaja

Nuorten Kansallisteatteri on Suomen Kansallisteatterin ylläpitämä nuorten teatterintekijöiden ryhmä, joka on tarkoitettu 13-19-vuotiaille teatterista kiinnostuneille nuorille. Tällä hetkellä Nuorten Kansallisteatteri toimii Pihlajamäen ja Pihlajiston alueella.

Keväällä 2023 kaavoittaja osallistui yhteen ryhmän työpajoista, jossa käsiteltiin Pihlajiston kaupunkiympäristöä erilaisten toiminnallisten tehtävien avulla.

Työpajaan osallistuneet tytöt kokivat Pihlajiston ja Pihlajamäen rakennetun ympäristön ja erityisesti tiettyjen kauppojen ympäristöt kovin turvattomina. Nuoret kokivat myös, että alueella ei ole heille paikkoja, joissa viettää aikaa.

Nuoret toivoivat Pihlajiston ja Pihlajamäen alueelle muun muassa seuraavia asioita:

- ulkotiloihin katettuja istuskelupaikkoja, pöytiä, tuoleja
- sisähengailupaikka
- nutan tyyppinen paikka
- parempi skeittipuisto (ei puusta), enemmän keinuja ja leikkijuttuja
- luistelualueita enemmän
- roskiksia enemmän
- parempaa arkkitehtuuria (kiinnostavia muotoja ja värejä)
- vähemmän baareja, vähemmän alkoholisteja
- kahvila (iso, jossa paljon paikkoja)
- joku vaatekauppa (kauppa tai kirppis)
- jotain joka auttaa hyvinvointiin esim. museo
- selviä reittejä paikkoihin

Väinämöisen tarina

Kalevalan runoihin perustuva taideteos Väinämöisen tarina sisältää 17 mosaiikkikuvaa ulkotiloissa eri puolilla Pihlajistoa: betonirakenteissa julkisten kävelyteiden varsilla, aikukutunneissa ja piha-alueilla. Yli 2 000 keraamisesta laatasta muodostuva teos toteutettiin vuosina 1999–2002 kuvataiteilija Milla Sundellin vetämänä mm. Helsingin Lähiöprojektin ja Kulttuuriasiainkeskuksen tuella. Talkoissa oli mukana toistasataa pihlajistolaisista lapsista vanhuksiin.

Lähde: Viikinmäen-Pihlajiston kotikaupunkipolku



Kuva 57 ja 58. Kalevalan runoihin perustuva taideteos Väinämöisen tarina sisältää 17 mosaiikkikuvaa ulkotiloissa eri puolilla Pihlajistoa.



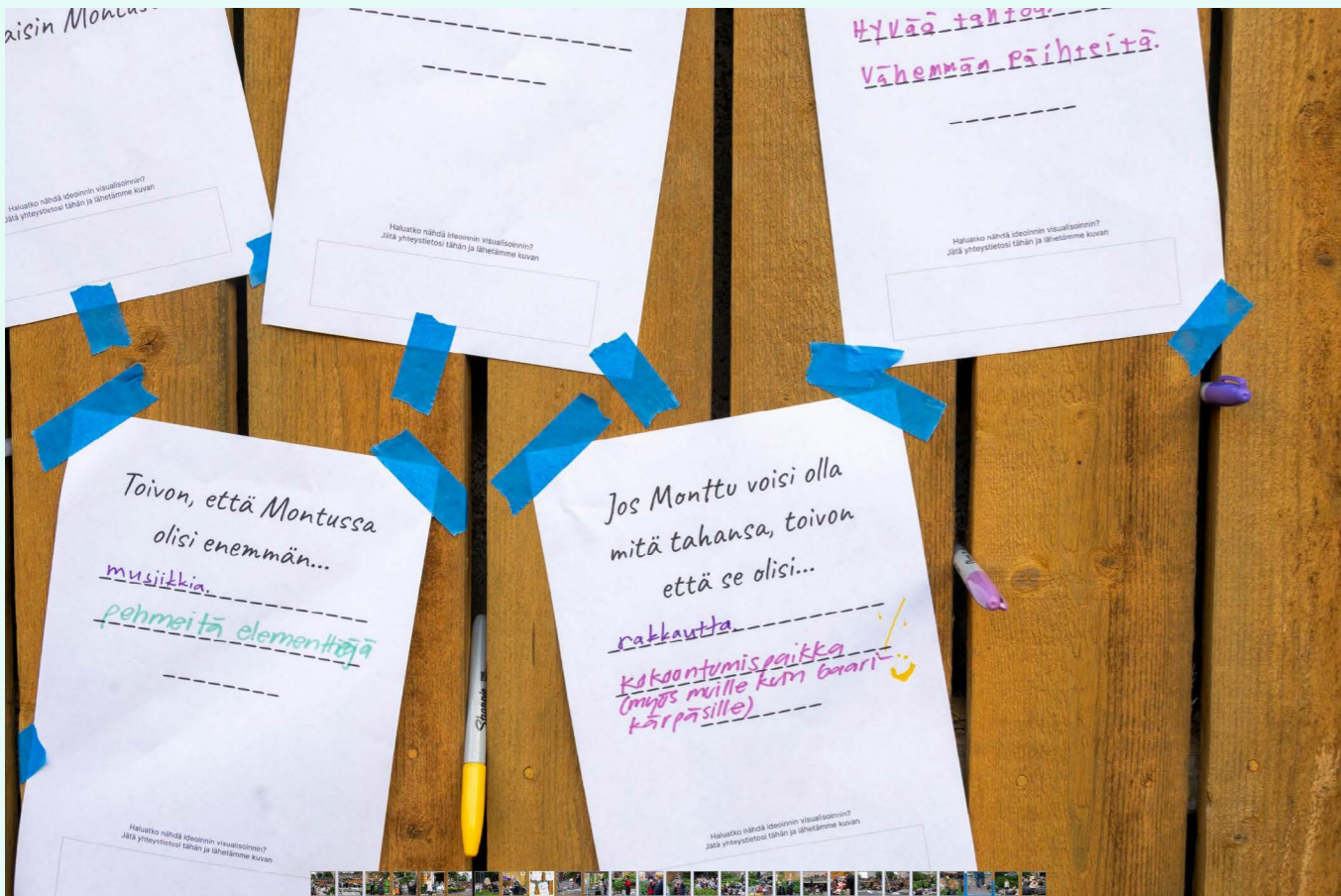
Kuvat 59 ja 60. Monttu auki -tapahtuma järjestettiin elokuussa 2023 yhteistyössä alueen asukkaiden, yritysten, Bar Jiston ja Pihlajisto-Viikinmäki-asukasyhdistyksen kanssa.

Monttu auki!

Elokuussa 2023 Suomen Kansallisteatteri järjesti yhdessä Bar Jiston ja alueen asukasyhdistyksen kanssa Monttu auki! -tapahtuman. Ideana oli nostaa Monttu esiin asukkaiden mielissä ja puheissa, sekä antaa päivän ajaksi sille toisenlainen käyttötarkoitus. Samalla haluttiin avata keskustelu siitä, mitä paikka voisi tulevaisuudessa olla.

Asukkaat ehdottivat Montulle muun muassa tällaista:

- katettu esiintymislava, ulkoilmaelokuvateatteri
- säännöllistä ohjelmaa
- paikka nuorten oleskella
- huvipuisto, trampoliini
- penkkejä olohuoneomaiseen istuskeluun
- (esitys)taidetta, musiikkia
- grilli, herkkuja ja juhlia
- kirjasto
- kunnollinen valaistus
- markkinat, pop-up-tilaisuudet, kirpputori
- installaatiot, valoteos
- yhteislaulutapahtuma
- sirkusesitys jossa koululaisia esiintymässä



OSBU-ehdotus 2023: Montusta Pihlajiston sykkivä sydän

Monttu auki! -tapahtuma inspiroi alueen asukkaita tekemään osallistuvan budjetoinnin OmaStadi ehdotuksen, joka on mukana kevään 2024 äänestyskierroksella.

Ehdotuksen toteutustapa edellyttää yksityiskohtaisempaa tarkastelua (esim. maanalainen infra, tulevat rakennushankkeet, kaavoitus, luontoarvot), mikä voidaan tehdä vasta yhteiskehittämävaiheessa, toteutukseen osallistuvien asiantuntijoiden kanssa. Koska alueen kaavoitus on vielä kesken, ehdotus voidaan toteuttaa ainakin alkuun tilapäisenä.

Ehdotuksen kuvaus

Pihlajiston Monttu ehostetaan kaikille avoimeksi asukas- ja tapahtumatilaksi. Pysyvä katos esiintymisalueelle, siirrettävä esiintymislava ja katsomopenkit. Lyhtyvalaistus ja ulkokaiuttimet vaihtuvien äänimaisemien luomiseen. Kuolleena ollut lähde avataan uudestaan, vesielementti tuo pehmeyttä tilaan. Seinälle kiinteä teline isolle projisointitaustalle, joka mahdollistaa näytökset mm. nuorten omille skeittivideoille ym. tuotannolle. Viereinen tunnelitila hyötykäyttöön varastona ja tapahtumissa.

Suunnitteluperiaatteet

Suunnitteluperiaatteissa todetaan, että Pihlajiston julkisia ulkotiloja ja puistoja tulee kehittää. Kaikessa suunnittelussa tulee huomioida koettu turvallisuus, huomioiden erityisesti kulkuväylien ja julkisen tilan riittävä määrä ja mitoitus. Eri käyttäjäryhmiä samanaikaisesti palvelevaa julkista kaupunkitilaa tulee lisätä alueella, ja erityisesti lasten ja nuorten tarpeet tulee huomioida. Ulkotiloihin tulee sijoittaa katettuja oleskelupaikkoja, ja levähtäminen jalan-kulkureiteillä ja viheralueilla tulee mahdollistaa riittävällä määrällä penkkejä.

Suunnitteluperiaatekarttaan on merkitty neljä aukiota, joista yksi on olemassa oleva ja kaksi ohjeellisia. Rakentamaton lähialue-lurakennuksen tontti Salpausseläntien ja Hattelmalantien risteyksessä muutetaan aukioksi. Alueen tulee palvella kohtaamisten, tapahtumien, kaupunkikulttuurin ja oleskelun tarpeita. Pihlajiston asukasyhdistyksen istuttama kuusi tulee säilyttää osana aukiota.

Niin sanottua monttua ja entistä alikulkua ympäristöineen tulee tarkastella kokonaisuutena, ja kehittäminen tulee sovittaa yhteen ostarin kehittämissuunnitelmien kanssa. Ostarin ympäristöä tulee kehittää kaikille avoimena julkisena tilana, ja alueen kulkuyhteyksiä ja koettua turvallisuutta tulee parantaa. Yhtenä keinona on mahdollista tarkastella tilan nostamista muun katualueen tasoon tai lähelle sitä. Ostariin liittyvän julkisen kaupunkitilan tulee palvella niin liikkumisen, oleskelun, kohtaamisten, tapahtumien kuin kaupunkikulttuurin tarpeita, ja visiota ”uudesta montusta” tulee etsiä yhteistyössä asukkaiden ja muiden osallisten kanssa.

Yksi uusista aukioista sijoittuu Salpausseläntien mutkaan, jossa sijaitsee julkinen veistos ”Alkumuna”. Teoksen säilyminen tulee turvata joko nykyisellä paikalla tai uudessa sijainnissa. Veistoksen luokse tulee järjestää kulkuyhteys ja sen valaisemista tulee selvittää.

Ostarin vieressä sijaitseva monttu ja uusi, Salpausseläntien ja Hattelmalantien kulmassa sijaitseva aukio on merkitty niin sanotuksi ykköskohteiksi, eli kohteiksi, joita tulee priorisoida yleisten alueiden uudistamisessa, ja joiden viihtyisyyteen ja kunnossapitoon tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Nykyisiä julkisia- ja yhteisötaideteoksia tulee vaalia alueen kehittämisen yhteydessä, ja mahdollisuuksien mukaan lisätä taidetta alueella. Asukkaita ja muita osallisia ja sidosryhmiä tulee osallistaa alueen jatkosuunnitteluun aktiivisesti. Erityisesti puistojen ja aukoiden suunnittelun painopisteitä ja teemoja tulee ideoida yhdessä asukkaiden kanssa.

Vaikutukset

Julkisen kaupunkitilan laadulla on suuri vaikutus alueen veto-voimaan ja asukkaiden viihtyvyyteen. Pihlajiston tasapainoisen kehityksen kannalta on tärkeää, että nykyisen kaupunkiympäristön toimivuutta ja viihtyisyyttä parannetaan. Alueelle voidaan luoda uutta elinvoimaa panostamalla rakennetun ympäristön

kunnostamiseen ja uuden rakentamiseen. Alueellisia palveluita sekä nykyisten asukkaiden turvallisuuden tunnetta ja viihtyvyyttä parantamalla vahvistetaan sosiaalista kestävyyttä. Alueellista turvallisuuden kokemusta voidaan parantaa kehittämällä miellyttäviä ja turvallisia kaupunkitiloja, ja lisäämällä keskeisten kulkureittien ja julkisten ulkotilojen väljyyttä. Samalla tuetaan eri ryhmien keskinäistä kohtaamista ja vuoropuhelua, jonka myötä paikallinen yhteisö vahvistuu. Suunnitteluperiaatteissa esitetyillä toimenpiteillä voi näin nähdä olevan vaikutuksia alueellisen eriytymisen ehkäisyyn ja sen vaikutusten korjaamiseen.

Häiriökäyttäytymisen juurisyihin on suunnitteluperiaatteilla tai kaavoituksella vaikea puuttua. Sen sijaan kaupunkisuunnittelun keinoin voidaan vaikuttaa siihen, miten tilassa liikkuminen ja oleskelu koetaan, ja ketkä kaikki kokevat julkisen ulkotilan omakseen. Usein alueen kehittäminen ja modernisointi, sekä ylläpito ja siisteys parantavat jo itsessään turvallisuuden tunnetta. Myös sosiaalisen kontrollin lisääminen uusien toimintojen ja julkisen tilan jäsentelyn avulla parantaa koettua turvallisuutta. Keskeisiä keinoja koetun turvallisuuden parantamiseksi ovat lisäksi julkisen ulkotilan ja reittien väljyyden lisääminen. Julkisen ulkotilan lisääminen Pihlajiston alueelle tukee näitä tavoitteita. Koetun turvallisuuden paranemisella on erityisen suuri vaikutus siihen, kuinka lapset ja nuoret kokevat oman elinympäristönsä, ja kuinka he uskaltavat liikkua ja viettää aikaa kaupunkitilassa.

Tyypillisesti aukiotilojen funktio yhdistetään kaupallisiin palveluihin. Koska esikaupunkialueella kivijalkaliiketilaa ei ole niin paljon kuin kantakaupungissa, voidaan ajatella, että aukioitakaan ei siksi kannata rakentaa. Toisaalta voidaan todeta, että Pihlajistossa keskeinen syy koetulle turvattomuudelle on julkisen tilan ahtaus. Tuomalla alueelle lisää julkista tilaa ja parantamalla nykyisten tilojen ja reittien väljyyttä voivat useat käyttäjäryhmät käyttää alueita samanaikaisesti, ilman että yksi ryhmä dominoi yhteistä tilaa.

Montun ja ostarin kehittäminen tulee nähdä kokonaisuutena. Yhtenä vaihtoehtona on esitetty aukion korottamista katutasoon. Tämä voisi parantaa koettua turvallisuutta ja kulkuyhteyksiä, ja samalla ostarin mahdollisen täydennysrakentamisen autopaikat voisi sijoittaa aukion alle. Toisaalta Montulla on tietty historia, paikan henki ja tilallinen kiinnostavuus, joka tällaisella ratkaisulla ehkä menetettäisiin.

Alueen kokonaisvaltaisen kehityksen kannalta on tärkeää, että kaupunki lähtee kehittämään suunnitteluperiaatteissa ykköskohteiksi merkittyjä puisto- ja aukiotiloja etupainotteisesti. Tulee välttää tilannetta, jossa nykyisen alueen laidalle syntyy uutta, viihtyisää kaupunkitilaa ja uusia palveluita, samalla kun olemassa olevassa kaupunkirakenteessa ei tapahdu mitään. Kehittämällä Salpausseläntietä tietoisesti yhtenäisenä keskusta-alueena voidaan vähentää nyt nähtävillä olevaa pienipiirteistä jakoa hyviin ja huonompiin alueisiin nykyisen asuinalueen sisällä.

Asukkaiden mukaan ottaminen erityisesti keskeisten julkisten

tilojen ja puistoalueiden suunnitteluun on tärkeää paikallisen yhteisön ja koetun omistajuuden kannalta. Asukkailla on myös paras tieto siitä, mitä he arjessaan ja asuinympäristössään tarvitsevat, ja mitkä ratkaisut ovat juuri tälle alueelle sopivimpia. Erityisen tärkeää on huomioida lasten ja nuorten tarpeet ja harrastusmahdollisuudet, ja suunnitella alueelle toimintamahdollisuuksia nuorille.

Alueen yhteisöllisesti syntyneillä taideteoksilla on tärkeä merkitys asukkaille ja alueen identiteetille. Niiden näkyminen kaupunkivassassa muistuttaa alueen yhteisöllisistä vaiheista, vahvistaa paikan identiteettiä ja luo viihtyisyyttä julkisiin ulkotiloihin. Taideteokset voivat toimia myös maamerkkeinä.

Muita tutkittuja vaihtoehtoja

Lähialue-lurakennuksen tontti Salpausseläntien ja Hattelmalantien risteyksessä on ainoa kaupungin omistuksessa oleva rakentamaton tontti Pihlajiston nykyisessä kaupunkirakenteessa. Tontin sijainti pikaraitiopysäkin vieressä ja alueen palveluiden keskellä olisi täydennysrakentamiselle erinomainen. Tontti on kuitenkin asuinkerrostalolle hyvin pieni. Tontille voisi saada mahtumaan pienen pistetalon, mutta pihaa tai autopaikkoja ei tontille mahtuisi. Kysymykseen tulisi tällöin lähinnä opiskelija-asuminen tai muu erityisasuminen. Lähialue-lurakennuksen tontin rakentaminen hankaloittaisi myös viereisen pysäköintialueen täydennysrakentamista.

Kun samalla on todettu, että alueen koetun turvallisuuden haasteet johtuvat pitkälti julkisen tilan puutteesta ja ahtaudesta, tuntuu luontevalta ehdottaa, että kulmatonttia ei rakenneta, vaan alue siistitään, ja siitä tehdään julkinen aukiotila, joka palvelee kohtaamisten, tapahtumien, kaupunkikulttuurin ja oleskelun tarpeita. Asukasyhdistyksen istuttaman kuusen säilyminen on tärkeää asukkaiden paikallistunteen kannalta.

”Pihlajisto on hyvä, voisi olla parempi. Suunnittavat näyttävät alustavasti hyviltä. Missään nimessä [en] lähtisi tekemään mitään hostaalin arkkitehtuurin kautta, esim luomaan esteitä oleskelulle montun ympäristössä. Kunhan oleskelupaikoista tehdään viihtyisämpiä ja niiden lukumäärää lisätään, tilaa riittää varmasti kaikille.”

Vastaus suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheen Kerrokantasi-kyselystä, tammikuu 2024.

LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Nykytilanne

Pihlajiston liikenteellinen ratkaisu perustuu keskeisesti alueen halkaisevaan Salpausseläntiehen, joka on asuinalueen paikallinen kokoojakatu. Salpausseläntie liittyy Viikinmäen puolella Harjanntiehen ja idässä Pihlajistontiehen. Tonttikadut Tiirismaantie, Aulangontie, Hattelmalantie ja Pyynikintie palvelevat kortteleiden paikallista liikennettä.

Salpausseläntien poikkikatu Aulangontie on alun perin ollut päättyvä katu, mutta 1980-luvulla katua jatkettiin Hernepellontielle. Nykyään yhteys kulkee tasossa pikaraitiotieradan ylitse. Lännessä ja pohjoisessa Pihlajiston kadut päättyvät jyrkän selännerinteen laelle.

Alkuperäisessä asemakaavassa Pihlajiston läpikulkuliikenne pyrittiin eliminoimaan kytkemällä Pihlajistontie suoraan alueen eteläisten kortteleiden ohitse Kuninkaankartanontiehen (nykyinen Maaherrantie). Tämä yhteys jäi kuitenkin rakentamatta.

Pihlajiston liikenteellinen ratkaisu perustui ajan hengen mukaisesti jalankulun ja ajoneuvoliikenteen erotteluun. Kortteleiden keskellä kulkee julkisia jalankulun yhteyksiä osin katualueella ja osin tonteilla. Kaavoituksen periaatteena oli, että suurimmasta osasta asuntoja olisi risteyksetön jalankulkuyhteys kouluihin, myymälöihin, puistoihin ja bussipysäkeille. Tämä toteutettiin käytännössä alikulkutunneleiden avulla.

Vuosien mittaan toiset alikuluista ovat osoittautuneet paremmin sijoitelluiksi ja käytetyimmiksi kuin toiset. Nykyään alikulut ovat huonossa kunnossa ja korjauksen tarpeessa. Yksi alikulkutunneli suljettiin jo 1990-luvulla, ja otettiin muuhun käyttöön. Kaupunki on suunnitellut alikulujen peruskorjauksia vuosille 2026–2028. Siltojen saneerauksien yhteydessä Salpausseläntien ajorataa on suunniteltu kavennettavan hieman Salpausselänpolun ja Tiirismaantien välillä ajonopeuksien laskemiseksi.

Kallioinen ja jyrkäpiirteinen maasto aiheuttaa haasteita esteettömyydelle, ja monin paikoin jalankulun yhteydet tonteilta kaduille ja ympäröiville alueille on ratkaistu portailta. Ostarin ympäristön tasoerojen on alusta asti koettu hankaloittavan kulkemista, ja asukasyhdistys rakensikin talkootyönä 1990-luvulla montuksi nimetyn aukion kulmaan uudet portaat.

Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ovat Pihlajistossa paikoitellen heikkolaatuisia. Vuonna 2022 teetetyssä karttakyselyssä liikenteen osalta ongelmallisiksi nousivat erityisesti pyöräilyn yhteydet Salpausseläntien ja Pihlajistontien kohdalla. Reitit ovat paikoin epäjatkuvia, eivätkä nyky suunnitteluperiaatteiden mukaisia.

Lahdenväylä erottaa Pihlajiston Viikistä. Jalan ja pyörällä Pihlajistosta pääsee Viikin keskukseen joko idässä Lahdenväylän ali, tai lännessä väylän ylittävän sillan kautta. Pihlajamäen ja Savelanpuiston suuntaan jyrkkä maasto hankaloittaa jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä.

Pihlajiston maankäyttöratkaisu perustui Pihlajiston läpi kulkevaan bussireittiin. Myöhemmin runkolinja 550 alkoi liikennöidä entisen satamaradan paikalle rakennettua Maaherrantietä, yhdistäen Pihlajiston Viikin kautta Itäkeskukseen ja Vantaanjoen yli Oulunkylän suuntaan. Syksyllä 2023 runkolinjan tilalla alkoi liikennöidä Helsingin ensimmäinen pikaraitiotie, linja 15. Pikaraitiotien pysäkki sijaitsee Pihlajiston ja Viikinmäen yhdistävän Salpausseläntien sillan alapuolella. Toinen pysäkki sijaitsee Viikin kirjaston vieressä, linnuntietä 300-400 metrin etäisyydellä Pihlajiston eteläisimmistä rakennuksista. Lähin juna-asema sijaitsee Pukinmäessä, noin kilometrin päässä Pihlajistosta.

Lahdenväylän varrelle on suunnitteilla Viikin-Malmin pikaraitiotie (Viima). Viiman yleissuunnitelma on menossa päätöksentekoon vuonna 2024, ja liikennöinti voisi alkaa 2030-luvun alussa. Pikaraitiotie 15:n myötä Pihlajiston asema kaupunkirakenteessa on

muuttunut merkittävästi, ja Viiman rakentamisen jälkeen Pihlajisto tulee sijaitsemaan kahden pikaraitiotien risteyskohdassa.

1960-luvun lopulla Pihlajistoa kaavoitettaessa pyrkimyksenä oli välttää suuria keskitettyjä pysäköintialueratkaisuja. Lopulta tällaiseen ratkaisuun kuitenkin päädyttiin maasto-olosuhteiden vuoksi. Alueen alkuperäisessä asemakaavassa vuodelta 1970 autopaikanormi oli 1 / 70 k-m², kuitenkin 1 autopaikka / asunto. Pysäköinti sijoitettiin pääosin pysäköintialueille, jotka oli tarkoitus toteuttaa laajasti kansirakenteina. Laajoille pysäköintialueille osoitettiin usean tontin autopaikkoja. Autopaikkojen rakentamiselle sai kuitenkin hakea lykkäystä, ja alkuperäisen asemakaavan autopaikkamäärä osoittautui myöhemmin ylimitoitetuksi.

Vuonna 1996 koko Pihlajiston alueelle laadittiin uusi asemakaava, jossa silloista pysäköintitilannetta tutkittiin ja selvennettiin. Tässä



Kuva 61. 1960-luvun lopulla Pihlajistoa kaavoitettaessa pyrkimyksenä oli välttää suuria keskitettyjä pysäköintialueratkaisuja. Lopulta tällaiseen ratkaisuun kuitenkin päädyttiin maasto-olosuhteiden vuoksi. Kuva: Sky-Foto Möller 1973, HKM.

nyt voimassa olevassa asemakaavassa koko alueelle asetettiin autopaikkanormiksi asunto-osakeyhtiöille 1 ap / 110 k-m² ja vuokra-asuntoyhtiöille 1 ap / 125 k-m². Suurin osa nykyisistä, pääosin yksitasoisista pysäköintikentistä on taloyhtiöiden omistuksessa, ja niiden yhteinen hallinnointi on taloyhtiöiden edustajien mukaan osoittautunut jossain määrin vaikeaksi.

Pihlajiston alueesta laaditun pysäköintiselvityksen (Sitowise, 2023) mukaan öisin sekä tonttien pysäköintialueet että kadunvarsien pysäköintipaikat ovat täynnä. Vaikuttaa siltä, että kadunvarsipaikkoja käytetään pitkäaikaiseen säilytykseen, sillä tonttien pysäköintialueiden tyhjentyessä päivisin ovat kadunvarsien pysäköintipaikat yhä täynnä. Kadunvarsipysäköinti on Pihlajistossa enimmäkseen aikarajoittamatonta.

Autolla Pihlajistoon pääsee ajamaan Pihlajamäentietä tai Viikinmäen suunnasta. Lahdenväylältä ei ole pohjoisesta tullessa liittymää Viikin ja Pihlajiston kohdalla, vaan ajakseen pohjoisesta Pihlajistoon tulee ajaa Kehä I:n eritasoliittymän kautta ja Pihlajamäen läpi.

Pihlajistoa sivuaa valmisteilla oleva Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaava, jossa tarkastellaan Lahdenväylän kehittämistä. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 7.3.2023 osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet, joiden mukaan Lahdenväylää kehitetään kaupunkimaisena moottoritienä vähentäen sen ympäristövaikutuksia. Yhtenä keinona tarkastellaan ajonopeuden vähentämistä Kehä I:n ja Valtimontien välillä.

Pihlajamäentietä pohjoisesta Salpausseläntielle ja yhä Aulangontietä pitkin kaakkoon Maaherrantielle kulkee erikoiskuljetusreitti 30 m pitkille ja 5 x 5 m tavoitemittaluokan kuljetuksille.

Pihlajiston liikenneturvallisuus ei tilastojen mukaan merkittävästi poikkea muista Helsingin alueista. Viimeisen 10 vuoden aikana poliisin tietoon on tullut kuusi loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta, eikä lainkaan kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Onnettomuustilastoissa korostuu Pihlajamäentien ja Pihlajiston risteys ja Maaherrantien ja Hernepellontien risteys, joista jälkimmäisessä liikennejärjestelyt sittemmin muutettu pikaraitiotien rakentuessa.

Asukkailta saaduissa palautteissa nousee esiin Harjannetien ja Salpausseläntien kovat ajonopeudet sekä ostarin alueen sääntöjen vastainen pysäköinti. Liikenneturvallisuuden kannalta keskeisiksi kehityskohteiksi on tunnistettu katu ympäristön muutos tukemaan hitaampia ajonopeuksia, tonttikatujen muuttaminen väistämisvelvollisiksi ja suojateiden muuttaminen uusien periaatteiden mukaisiksi.

Tavoitteet

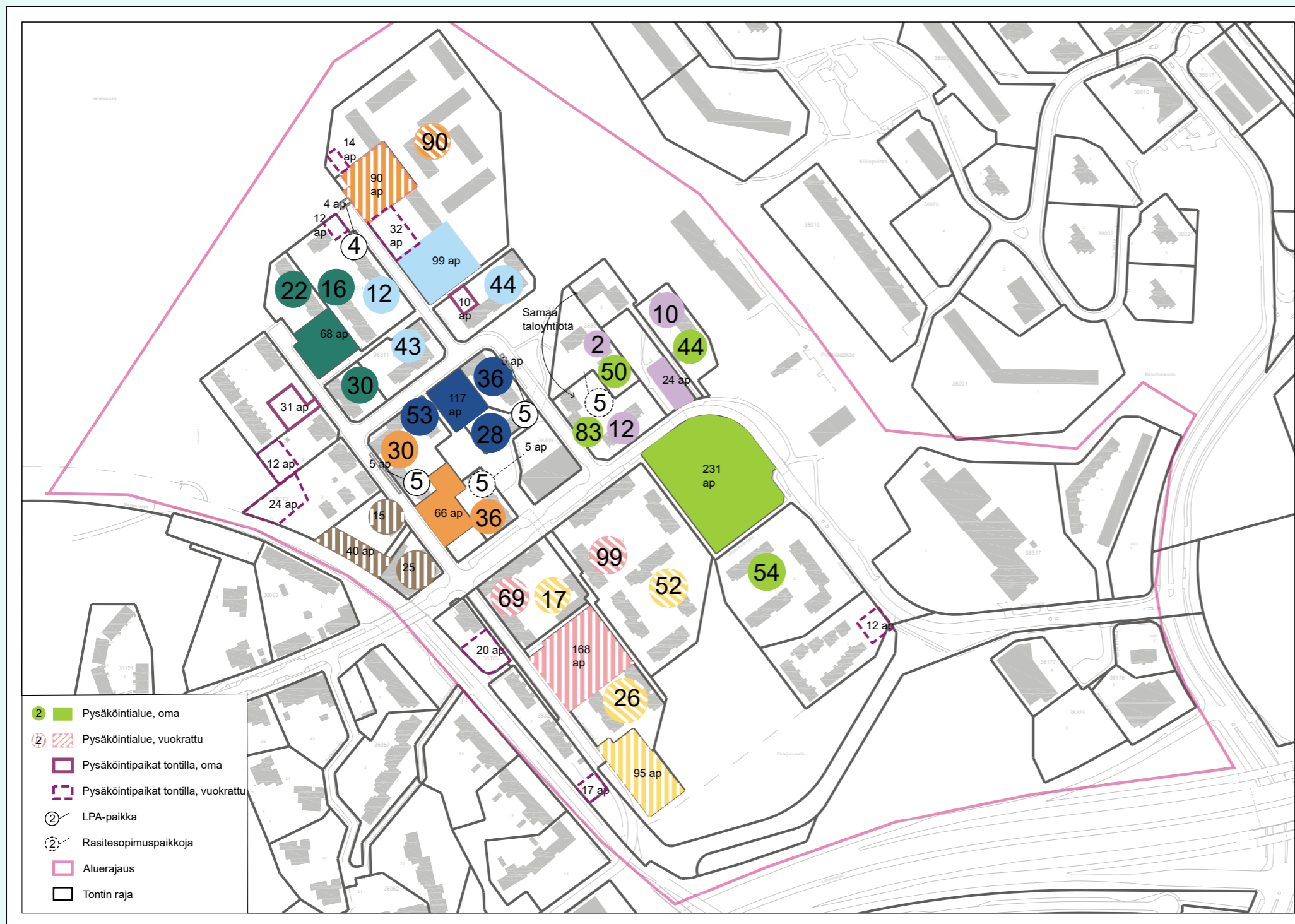
- Alueen jalankulun ja pyöräilyn yhteydet paranevat.
- Salpausseläntien rooli keskeisenä, pikaraitiotien pysäkkiin liittyvänä bulevardimaisena katuna vahvistuu ja kadun liikenne selkiytyy ja rauhoittuu.
- Täydennysrakentamisen yhteydessä myös alueen muita katutiloja ja liikenne ratkaisuja parannetaan.
- Salpausseläntien-Pihlajistontien luonne muuttuu maantiemäisestä kaupunkimaisemmaksi. Samalla jalankulun ja pyöräilyn sujuvuus ja turvallisuus reitillä paranee.
- Laajojen pysäköintialueiden täydennysrakentamiselle ja nykyisten pysäköintipaikkojen uudelleen sijoittamiselle löydetään askelmerkit, joilla rakentaminen muodostuu taloyhtiöille kannattavaksi.
- Tarpeettomat alikulut poistetaan käytöstä ja muut alikulut peruskorjataan tai uudistetaan.

”Aikarajoittamattomat kadunvarsiparkit ovat kovassa käytössä, mutta moni auto vaikuttaa seisovan samalla paikalla kuukausia putkeen, mikä hankaloittaa aurausta ja muuta kunnossapitoa. Katutilaa voisi käyttää fiksummin ---

Vastaus Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakyselystä, marraskuu 2022.



Kuva 62. Pikaraitiotie 15 aloitti liikennöinnin Itäkeskuksen ja Keilaniemen välillä lokakuussa 2023.



Kuva 63. Kaavio asuintonttien pysäköintipaikkojen sijoittumisesta erillisille pysäköintialueille (LPA), tonteille tai kadun varteen. Pihlajiston pysäköintiselvitys, Sitowise Oy, 30.6.2023

”Pysäköintiratkaisu tulee olla kohtuuhintainen, koska alueella on paljon ns. perusduunaria, jolla ei ole mahdollisuutta maksaa siitä kovinkaan paljon. --”

”Autoilun rahoitus pois taloyhtiöiltä. Eikö pysäköintiin löydy markkinaehtoista liiketoiminnanharjoittajaa, jossa autoilija maksaisi pysäköinnistään täyden hinnan ilman autottomien osakkaiden subventointia?”

”Pihlajistossa on todella paljon potentiaalia olla siisti, rauhallinen ja viihtyisä asuin- ja asiointialue. Nyt se ei oikein sitä ole. Siksi siihen kannattaa panostaa. Suunnitteluperiaatteissa on paljon hyviä linjauksia, joista olen pääosin samaa mieltä. Erityisesti ankeiden parkkipaikka-alueiden siirtäminen pysäköintilaitoksiin ja tilan hyödyntäminen täydennysrakentamiseen on erinomainen ajatus.”

Vastauksia suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheen Kerrokantasi-kyselystä, tammikuu 2024.



Pyöräliikenteen järjestelyt eivät ole tässä toimivia. Viikin prismalta Alepan kulmille polkiessa pitää mennä autotien laitaa, mutta **risteysjärjestelyt ovat huonot, ja kaarteissa autojen ohitukset toisinaan vaarallisia.**

Pihlajiston lävitse ei kulje pyörätietä vaan välillä pitää siirtyä ajamaan autotielle. **Vaikka täällä on koulukin niin siltikään ei löydy pyörätietä.**

Laaja ja jäsentymätön alue melkein koko pitkän tien.

Salpausseläntien ja Salpausselänpolun alueen **pyöräreitit ja kävelyreitit ovat hyvin epäselviä eivätkä kovin loogisia.**

Tässä olisi tilaa rakentaa tehokkaammin ja lisäksi hyvät kulkuyhteydet.

Fantastinen metsä. Huumaava linnunlaulu kevätaamuisin.

Suojatie on vaarallinen, sillä se on bussipysäkin kohdalla ja autoilijat ajavat usein huomattavaa ylinopeutta tällä tiellä. Tähän tarvitaan hidastetöyssi. **Koko Salpausseläntien tämä osuus on kaahailukäytössä kumpaankin suuntaan.**

Liian suuret ajonopeudet

Pihlajistontien ja Salpausseläntie varrella on riittämättömät pyörtiet. **Pyöräily autokaistalla on vaarallista, koska tiellä ajetaan usein todella lujaa.**

Kunnollista jalankulkuväylää ei ole, jos tulee Pihlajamäentieltä Pihlajistoon. Joutuu kävelemään montussa, jossa ei ole kunnollista valaistusta tai kulkemaan pihojen läpi.

Pyörällä ei ole mitään järkevää tapaa ajaa Salpausseläntieltä Pihlajamäentielle, **Pihlajistontien kohdalta puuttuu pyörätiet kokonaan.**

Kuva 64. Poimintoja karttakyselyn vastauksista Pihlajistontien ympäristöstä.



Pihlajistossa on paljon isoja parkkialueita, joista **osalle voisi rakentaa asuntoja ja tuottaa saman parkkeeraus-kapasiteetin esim. parkkihalleilla.**

Kiinnostava paikka asua.

Tämä paikoitusalue on todella ankea varsinkin näin näkyvälle paikalle. **Kaarteessa on taideteos** ja tämä alue sen taustalla **ei imartele teosta eikä koko Pihlajistoa.**

Laajat parkkialueet ovat jotenkin masentavia. En tiedä olisiko uusien kerrostalojen rakentaminen näille tonteille paljota viihtyisämpi ratkaisu, mutta jotenkin **laajojen alueiden varaaminen yksittäin autoilulle tuntuu hieman surulliselle.**

Suuri avoparkkialue tulisi rakentaa asuinkäyttöön ja parkkitilat maan alle ja osittain maanpäälliseen parkkitaloon. **Nykyisellään surkean näköinen rapistunut alue.**

Parkkipaikka on tylyhkö oloinen. Lisää vihreyttä tai kaavoitus asunnoiksi. **Pysäköintipaikkoja ei saa kuitenkaan unohtaa**, koska alueella on selkeä tarve p-paikoille. P-paikkojen määrä olemassa olevissa tulee säilyttää samana.

Olen aina miettinyt tätä alikulkuväylää, joka ei varsinaisesti johdata kulkijaa Pihlajiston läpi kohti Savelaa vaan vie kulkijan suoraan rakennusten sisäpihalle.

Avokenttäpysäköinnin tilalle/päälle asuntoja. **Nyt jo montussa, joten asunnot jäävät ympäröiviä taloja alemmas ja kaikille riittää parkkitilaa kellariin.**

Kuva 65. Poimintoja karttakyselyn vastauksista Salpausseläntie 10:n pysäköintialueelta.

Suunnitteluperiaatteet

Salpausseläntien roolia Pihlajiston keskustana ja pikaraitiotien pysäkkiin liittyvänä urbaanina, bulevardimaisena katuna vahvistetaan. Katupuurivistöt tulee säilyttää, katuympäristön viihtyisyyttä parantaa ja liikennettä rauhoittaa, käyttäen keinoina muun muassa laadukkaita, erottuvia pintamateriaaleja, vihersuunnittelua, valaistusta ja mahdollisia rakenteellisia muutoksia. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien laatua ja jatkuvuutta tulee parantaa, ja keskusta-akseli tulee liittää sekä toiminnallisesti että visuaalisesti pikaraitiotien pysäkkiin ja ympäröiviin viheralueisiin.

Salpausseläntien itäosan-Pihlajistontien sekä Aulangontien katu-yhteyksiä tulee kehittää ympäröivien kortteleiden täydennysrakentamisen yhteydessä. Katutilaa tulee muuttaa nykyistä kaupunkimaisemmaksi ja liikennejärjestelyjä tulee parantaa. Erityisesti tulee huomioida jalankulun sujuvuus ja turvallisuus sekä pyöräilyn yhteyksien jatkuvuus.

Suunnitteluperiaatteissa on merkitty keskeiset kehitettävät, uudet tai muutettavat jalankulun yhteydet, ja näille on annettu tarkempia reittikohtaisia määräyksiä. Erytystä huomiota tulee kiinnittää turvallisiin ja sujuviin jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin koulun, tulevan päiväkodin ja leikkipuiston suuntaan. Pihlajistonkallion ohitse kulkeva jalankulun yhteys Aulangontien ja Pihlajistontien välillä tulee säilyttää, mutta sen linjausta voi muuttaa. Pihlajamentien kautta kulkevaa yhteyttä Lahdenväylän ali Viikkiin tulee kehittää viihtyisämmäksi ja jalankulkijoille houkuttelevammaksi. Lahdenväylän ylitse on merkitty mahdollinen ylikulun yhteystarve, joka tulee selvittää alueen kehittämisen yhteydessä.

Alikulut on suunnitteluperiaatteissa luokiteltu kehitettäviin tai peruskorjattaviin sekä mahdollisesti poistuviin. Näistä jälkimmäiset ovat yhteyksiä, joiden tarve on epäselvä, tai joiden tarve saattaa poistua täydennysrakentamisen tai alueen muiden muutosten myötä.

Lahdenväylän varren uuden korttelirakenteen kautta on merkitty uusi pyöräliikenteen tavoiteverkon mukainen yhteys, jonka linjaus on ohjeellinen. Kortteliratkaisusta riippuen yhteys voidaan toteuttaa eroteltuna tai ajoradalla.

Lahdenväylän varren korttelialueille on osoitettu uusien ajoliittymien ohjeelliset sijainnit, mutta muilta osin alueen katu yhteydet tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Salpausseläntien-Pihlajistontien ja Aulangontien loivasti kaartuvien osuuskien ja Lahdenväylän rampin linjausten muuttamista voi tarpeen mukaan tarkastella. Nykyisen erikoiskuljetusreitit tilavaatimukset tulee huomioida katu ympäristöä suunnitellessa.

Suunnitteluperiaatteet ohjaavat toteuttamaan alueen pysäköinnin lähtökohtaisesti keskitettyihin pysäköintilaitoksiin. Nykyiseen korttelirakenteeseen on merkitty ohjeellisina useamman tontin pysäköintiä palvelevien pysäköintilaitosten sijainnit, joiden toteuttamismahdollisuudet tulee tutkia täydennysrakentamisen jat-

kosuunnittelun yhteydessä. Kadunvarren pysäköintipaikat esitetään muutettaviksi päivällä aikarajoitetuiksi, jotta ne palvelisivat pääasiassa vieras- ja lyhytaikaista asiointipysäköintiä, saattoa, lastausta ja kuljetuksia.

Vaikutukset

Täydennysrakentaminen mahdollistaa alueen katu ympäristön ja liikennematkaisuuden kehittämisen muutosten yhteydessä. Ilman muita muutoksia kaupunkirakenteessa katujen uusiminen jää kaupungin investointipaineiden takia helposti pitkälle tulevaisuuteen.

Keskeisten katutilojen kehittäminen ja sujuvan liikkumisen mahdollistaminen kaikille liikennemuodoille parantaa alueen viihtyisyyttä ja saavutettavuutta. Nykyisellään osin maantiemäisten ja pelkästään autoliikenteen ehdoilla toimivien katu yhteyksien liikenne ympäristön kehittäminen nyky suunnitteluperiaatteiden mukaisesti parantaa niin liikenneturvallisuutta kuin kaupunkikuvaa. Esimerkiksi Salpausseläntielle paikallisena kokoojakatuna sopivia suunnitteluratkaisuja ovat pyöräkaistat ja bussien ajoratapysäkit, jotka selventävät sen asemaa katumaisena yhteytenä ja osaltaan rauhoittavat liikennettä. Mahdolliset katulinjausten muutokset helpottaisivat toimivan korttelirakenteen muodostamista ja voisivat rauhoittaa liikennettä ja laskea ajonopeuksia.

Alikulkujen kehittäminen ja tarpeettomaksi havaittujen alikulkujen poistaminen parantaa ympäristön viihtyisyyttä ja koettua turvallisuutta. Lahdenväylän alittavan katu yhteyden kehittäminen jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta viihtyisämmäksi edesauttaisi Viikin, Pihlajamäen ja Pihlajiston nivomista toisiinsa yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti.

Joukkoliikenteen yhteyksien katu ympäristön kehittäminen ja pysäkkien saavutettavuuden parantaminen jalan ja pyörällä tekee joukkoliikenteen käytöstä houkuttelevampaa.

Täydennysrakentamisessa pysäköinnin järjestäminen on tärkeässä roolissa. Pihlajistossa nykyiset pysäköintialueet ovat monella tapaa luontevia paikkoja täydennysrakentamiselle. Nykyisten asukkaiden pysäköinti voidaan järjestää tehokkaammin pysäköintilaitoksessa ja vapauttaa tilaa asunTORakentamiselle. Hankkeiden on kuitenkin oltava kustannuksiltaan ja järjestelyiltään houkuttelevia asukkaille, jotta taloyhtiöt lähtevät hankkeisiin. Keskeisiä muuttujia ovat autopaikkojen määrä ja rakennettavan pysäköintilaitoksen kustannukset.

Pihlajistossa pysäköintinormi nyt pääasiassa 1 ap / 110 k-m². Nykyisten tonttien asemakaavoja muutetaan täydennysrakentamisen kaavoituksen yhteydessä, jolloin myös niiden osalta autopaikkavaatimus päivittyy sillä hetkellä voimassa olevan normin mukaiseksi. Koko Pihlajiston alueella pikaraitiotien pysäkillä on matkaa linnuntietä enintään 500 metriä. Helsingin nykyisen asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeen mukaan esikaupunkialueilla autopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 ap / 130 k-m², kun etäisyys linnuntietä lähimmälle pikaraitiotien pysäkillä

on alle 600 m.

Normi on minimivaatimus, halutessaan autopaikkoja voi toteuttaa myös enemmän. Suunnitteluperiaatetyössä tutkituissa pysäköinnin skenaarioissa nykyisille taloyhtiöille on osoitettu lähes saman verran autopaikkoja kuin niitä on tälläkin hetkellä. Tällä tavoin täydennysrakentamisen toteutuminen voi olla hieman todennäköisempää, kun osakkaiden ei tarvitse luopua autopaikoistaan. Samalla tämä voi mahdollistaa myöhemmän lisärakentamisen tai korottamisen nykyisillä tonteilla, jolloin osa nykyisten asukkaiden paikoista voidaan siinä vaiheessa siirtää uusille asukkaille.

Nykyiset asukkaat hyötyvät täydennysrakentamisesta ja autopaikan sijoittamisesta pysäköintilaitokseen rakennusoikeuden myynnistä (omistustontti) tai täydennysrakentamiskorvauksesta (vuokratontti) saatavilla tuloilla, sähköautojen latauspisteillä, käyttömukavuudeltaan paremmalla pysäköintipaikalla (lumettomuus), alueen palveluiden paranemisella (kun asukasmäärä kasvaa) sekä alueen yleisen ilmeen kohentumisella. Haittapuolina joidenkin asukkaiden kävelymatka pysäköintipaikalle saattaa pidentyä, ja rakentaminen voi aiheuttaa häiriöitä asukasmukavuuteen. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida myös nykyisten pysäköintipaikkojen korvaava sijainti rakentamisen aikana.

Kadunvarsien pysäköinti on hyvä jättää lyhytaikaiseen käyttöön. Silloin Helsingin pysäköintipolitiikan tavoitteiden mukaisesti edistetään elinkeinoelämän kilpailukykyä ja alueiden saavutettavuutta, sekä tehostetaan julkisten pysäköintipaikkojen käyttöä. Kadunvarsipysäköinnin aikarajoituksilla huolehditaan siitä, että kadunvarren pysäköinnissä on vaihtuvuutta ja pitkäaikainen pysäköinti sijoittuu tonteille. Kadunvarren paikat jäävät vieras- ja asiointipysäköintiin, saattoon ja lastaukseen, sekä esimerkiksi ruokalähtien ja muiden kuljetusten käyttöön. Tällöin vältetään väärin pysäköinniltä ja tilanteilta, jossa autoilija etsii pysäköintipaikkaa pitkään. Yöaikaan asukkaille voi jättää edelleen mahdollisuuden pidempiaikaiseen pysäköintiin.

”Multi-level underground parking area should be built instead of the current big one on salpausseläntie 10. The new private underground parking can be shared and used by nearby residential car owners, which also should have charging stations on commercial level. I believe it would reduce street parking significantly (street parking should be limited if this is done) for maintenance, especially during winter. -- Summary: improve the parking space and limit street parking on narrow roads”

Vastaus suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheen Kerrokantasi-kyselystä, tammikuu 2024.

MITÄ TÄMÄ VOISI TARKOITTAA

Selostuksen viimeisessä osiossa pohditaan, mitä suunnitteluperiaatteiden mukainen kehitys voisi Pihlajistossa tarkoittaa, ja miten toteutuminen etenee.

Osiassa esitellään erilaisia havainne- ja näkymäkuvia sekä toteutumisen skenaarioita. Mikään esitetyistä skenaarioista ei tule toteutumaan sellaisenaan.

TOTEUTUMINEN

Pihlajiston kehitys tulee tapahtumaan monessa vaiheessa ja eri aikajänneillä. Suunnitteluperiaatteissa esitetyt täydennysrakentamis-, kaupunkitila-, ja liikenneratkaisut vaativat toteutuakseen jatkosuunnittelua, ja monen hankkeen kohdalla käynnistyminen ei ole yksin kaupungin päätettävissä.

Suunnitteluperiaatetyön yhtenä hyötynä voidaan nähdä tiedon lisääntyminen alueesta, sekä eriaikaisten ja erialaisten hankkeiden parempi yhteensovitus. Tämä voi parhaimmillaan tarkoittaa myös kustannusten säästöä, kun kokonaiskuvan hallinnan, hankkeiden välisten sidonnaisuuksien ja suurempien muutosten potentiaalin kartoittaminen vähentää päällekkäistä työtä ja turhia investointeja.

Toteutumisen osalta alue jakaantuu erilaisiin hankkeisiin ja osa-alueisiin, joita on mahdollista kehittää omina kokonaisuuksinaan. Pihlajiston tasapainoisen kehityksen kannalta on kuitenkin toivottavaa, että nykyinen kaupunkirakenne kehittyy samanaikaisesti tai etupainotteisesti suhteessa uusiin korttelialueisiin.

Seuraavilla sivuilla pohditaan tarkemmin sitä, kuinka Lahdenväylän varren uudet korttelialueet ja Pihlajiston nykyisen kaupunkirakenteen täydentyminen ja uudistus voisivat toteutua.



Kuva 66. Pihlajiston luonto ja vaihtelevat maastonmuodot ovat asuin ympäristön keskeinen vahvuus. Lahdenväylän varren uusien kortteleiden sijoittelu, korkeudet ja hahmot tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

LAHDENVÄYLÄN VARS

Tausta

Pihlajiston ja Lahdenväylän väliin jää nykyisellään noin 150 metriä leveä, pääosin rakentamaton, metsäinen alue. Pihlajiston alkuperäisessä asemakaavassa alueen läpi oli linjattu katuyhteys, ja vuonna 2004 alueelle hyväksyttiin asemakaava, joka salli yrityspiiston rakentamisen. Kumpikin on kuitenkin jäänyt toteuttamatta. Lahdenväylän bulevardimerkintä kuitenkin korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Parhaillaan käynnissä olevassa osayleiskaavatyössä tarkastellaan Lahdenväylän kehittämistä kaupunkimaisena moottoritienä vähentäen sen ympäristövaikutuksia.

Suunnitteluperiaatteet

Suunnitteluperiaatteissa tarkennetaan yleiskaavan tavoitteita tilanteessa, jossa lähtökohdat ovat osin muuttuneet, ja hahmotellaan Lahdenväylän varren kehittämisen suuret linjat. Periaatteissa esitetään likimääräisesti, mihin asuntoja ja muita toimintoja voisi rakentaa, ja annetaan ohjeita alueen jatkosuunnittelulle.

Lahdenväylän varrelle voisi tulla noin 50 – 80 000 k-m² uutta asuntorakentamista, joka tarkoittaisi noin 1 250–2 000 asukasta. Liike- ja toimitilaa voisi suunnitteluratkaisusta ja Lahdenväylän kehityksestä riippuen tulla 500–12 000 k-m², joko pysyvänä tai tilapäisenä ratkaisuna.

Toteutuminen

Suunnitteluperiaatteissa esitetyt uudet rakentamisalueet sijaitsevat kaupungin maalla. Huoltoasema ja Suomen Punaisen Ristin toimisto- ja varastorakennus sijaitsevat kaupungin vuokratontilla.

Suunnitteluperiaatteiden hyväksymisen jälkeen kaupungin tavoitteena on käynnistää asemakaavan muutos Lahdenväylän varrelle. Asemakaavamuutoksen yhteydessä alueen korttelirakenne, liikenteen ratkaisut ja viheralueet suunnitellaan tarkemmin. Asemakaavan muutoksen valmistelu kestää useita vuosia, ja sinä aikana suunnitelmista voi antaa palautetta monessa vaiheessa.



Luonnosvaiheen skenaario A

MAHDOLLINEN MYÖHEMPI RAKENTAMINEN

Tutkielmassa tarkasteltiin, voisiko huoltoaseman ja varastorakennuksen tontit muuttua myöhemmässä vaiheessa asuinkortteleiksi. Sijainti on ympäristöhäiriöiden kannalta asumiselle haastava, ja toteuttaminen vaatii siksi lisäselvityksiä.

SUOJAAVA VYÖHYKE

Liike- ja toimitilat sekä pysäköintilaitokset muodostavat ympäristöhäiriöitä suojaavan vyöhykkeen Lahdenväylän suuntaan.



Luonnosvaiheen skenaario B

SUORAT KATULINJAT

Mahdolliset katulinjausten muutokset voisivat helpottaa toimivan korttelirakenteen muodostamista, rauhoittaisivat liikennettä ja laskisivat ajonopeuksia.

KAUPPA

Skenaariossa esitettiin Pihlajämäentien läheisyyteen supermarkettasoisia päivittäistavara-kauppaa. Kaupan toteuttaminen vaatii kuitenkin tarkempaa vaikutusten arviointia.



Luonnosvaiheen skenaario C

TIIVIS JA MATALA

Skenaariossa C tutkittiin mahdollisuutta toteuttaa osa Lahdenväylän varren rakentamisesta tiivis ja matala -tyyppisenä 2-3 kerroksisena korttelirakenteena. Vaihteleva maasto tarjoaisi mahdollisuuden luonteviin kolmikerrosratkaisuihin.

VÄYLÄN REUNA

Jos Lahdenväylän nopeusrajoitusta voidaan laskea 60 kilometriin tunnissa, voisi väylän reunaan tarkastella asuntorakentamista. Sen sijaan 80 km/h nopeudella ei lähimmissä rakennuksissa ole mahdollista avata asuntoja ollenkaan Lahdenväylän puolelle.

Kuva 67. LUONNOSVAIHEEN SKENAARIOTARKASTELUT. Suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheessa hahmoteltiin kolmen vaihtoehdoisen skenaarion avulla, mitä periaatteiden mukainen kehitys voisi Lahdenväylän varrella tarkoittaa. Asuinrakennukset on esitetty ruskealla, liike- ja toimitilat oranssilla. Pysäköintilaitokset ovat vaaleanpunaisia.

Pihlajistontie

Lahdenväylän varren uudet korttelialueet liittyvät idässä Pihlajistontiehen. Katu on nykyisellään maantiemäinen, ja jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt ovat puutteelliset.

Täydennysrakentaminen mahdollistaa alueen katu ympäristön ja liikennetarkaisujen kehittämisen ympäristön muutosten yhteydessä. Ilman muita muutoksia kaupunkirakenteessa, katujen uusiminen jää kaupungin investointipaineiden takia helposti pitkälle tulevaisuuteen.

Ideakuvassa on hahmoteltu, miltä Pihlajistontielle voisi tulevaisuudessa näyttää. Uusi rakentaminen muuttaa katutilaa kaupunkimaisemmaksi, mutta ympäröivät viheralueet näkyvät edelleen katutilassa. Täydennysrakentamisen yhteydessä kadun liikennejärjestelyjä voi parantaa toimiviksi kaikille kulkumuodoille, ja koululle johtavasta alikulkureitistä voi tehdä turvallisemman ja viihtyisämmän.



Kuva 68. Pihlajistontie nyt. Vasemmalla Pihlajiston ala-asteen tontti, keskellä puiden takana SPR:n toimitila.



Kuva 69. Voisiko Pihlajistontielle näyttää tulevaisuudessa tältä? Uusittu alikulku johtaa koululle, vaahteralehto säilyy uusien korttelialueiden välissä. Kuva Helsingin kaupunki / Tengbom Oy

NYKYINEN KAUPUNKIRAKENNE

Tausta

Helsingin yleiskaava 2016 ohjaa tiivistämään kaupunkirakennetta pikaraitioteiden varrella. Yleiskaavassa Pihlajiston nykyiset eteläiset korttelialueet on merkitty kantakaupungiksi, ja pohjoiset korttelit asuntovaltaiseksi alueeksi A2. Suunnitteluperiaatteet tarkentavat yleiskaavan tavoitteita.

Suunnitteluperiaatteet

Pihlajiston nykyistä kaupunkirakennetta tiivistämällä alueelle voisi tulla uutta asuntorakentamista noin 15 000–50 000 k-m². Tämä tarkoittaisi noin 350–1 250 uutta asukasta. Uutta liiketilaa voisi tulla noin 1 000–2 000 k-m², ja koulun tontille uutta julkista palvelutilaa 2 500–4 000 k-m². Luvut ovat arvioita, ja toteutuminen riippuu useasta asiasta.

Täydennysrakentaminen ja muut suuremmat muutokset alueella vaativat asemakaavan muuttamista. Kun suunnitteluperiaatteet valmistuvat, on kiinteistönomistajilla ja taloyhtiöillä mahdollisuus hakea asemakaavamuutosta periaatteiden mukaisin reunaehdoin. Pihlajiston tonteista puolet on yksityisessä omistuksessa ja puolet kaupungin vuokratontteja. Suunnitteluperiaatteet itsessään eivät pakota rakentamiseen, eivät muuta rakennusoikeutta, eivätkä vaikuta kiinteistöveroon. Suunnitteluperiaatteiden pohjaksi tehdyt suunnitelmat ovat viitteellisiä, ja asemakaavavaiheessa suunnitelmia tarkennetaan. Asemakaavamuutos tehdään vain, jos tontin omistaja sitä haluaa.

Pihlajiston ostoskeskus on yksityisessä omistuksessa, ja ostarin asemakaavan muutoksen käynnistyminen riippuu kiinteistön omistajista. Suurin osa Pihlajiston pysäköintikentistä on yksityisten taloyhtiöiden omistuksessa, ja niiden rakentaminen riippuu taloyhtiöiden kiinnostuksesta ja päätöksistä. Aulangontien varren pysäköintialueet ovat kaupungin omistuksessa ja Hekan käytössä. Niillä asemakaavan muutos voi käynnistyä kaupungin aloitteesta. Puistojen, katujen ja muiden julkisten alueiden muutosten aikataulu riippuu kaupungin investointiohjelmasta. Osa näistä kaupunkiympäristön parannuksista on luonteva liittää ympäristön täydennysrakentamishankkeisiin.

Suunnitteluperiaatteiden aineistoon sisältyy erilaisia havainne- ja näkymäkuvia. Kuvien tarkoitus on havainnollistaa sitä, mitä suunnitteluperiaatteiden mukainen kehitys alueella voisi tarkoittaa. Samalla kuvien tarkoitus on herätellä ajatuksia ja toimia keskustelun pohjana.



Kuva 70. Tutkielma mahdollisesta täydennysrakentamisesta yhteisomisteisilla pysäköintialueilla osoitteissa Salpausseläntie 10 ja 7, ei mittakaavassa. Kuva Helsingin kaupunki

Täydennysrakentamisen toteutettavuus

Osana suunnitteluperiaatetyötä tarkasteltiin pysäköintialueiden täydennysrakentamisen mahdollisuuksia skenaariotasotalla. Esimerkkikohteeksi valittiin alueen suurin, keskeisesti sijaitseva pysäköintialue Salpausseläntien mutkassa.

Tarkastelun pohjalta voi todeta, että esimerkkikohteessa nykyisten asukkaiden pysäköinti näyttäisi ratkaisusta riippuen olevan mahdollista toteuttaa sellaisin kustannuksin, että täydennysrakentaminen voisi olla taloyhtiöiden osakkaille taloudellisesti kiinnostavaa. Tarkastelun tuloksia ja tutkittuja ratkaisuja voi soveltaa alueen muiden pysäköintialueiden täydennysrakentamisen tarkasteluissa.

Pysäköinti

Täydennysrakentamisen kaavoituksen yhteydessä myös nykyisten tonttien autopaikkavaatimus päivittyy kulloinkin voimassa olevan normin mukaiseksi (Pihlajistossa nyt pääasiassa 1 autopaikka / 110 kerrosneliötä -> nykyinen normi 1 autopaikka / 130 kerrosneliötä). Tämä on minimivaatimus, halutessaan autopaikkoja voi toteuttaa myös enemmän.

Tutkituissa skenaarioissa nykyisille taloyhtiöille on osoitettu suunnilleen saman verran autopaikkoja kuin niitä on tälläkin hetkellä. Tällä tavoin täydennysrakentamisen toteutuminen voi olla hieman todennäköisempää, kun osakkaiden ei tarvitse luopua autopaikoistaan. Samalla paikkojen "ylijäämä" mahdollistaa myöhemmän lisärakentamisen tai korottamisen nykyisillä tonteilla.

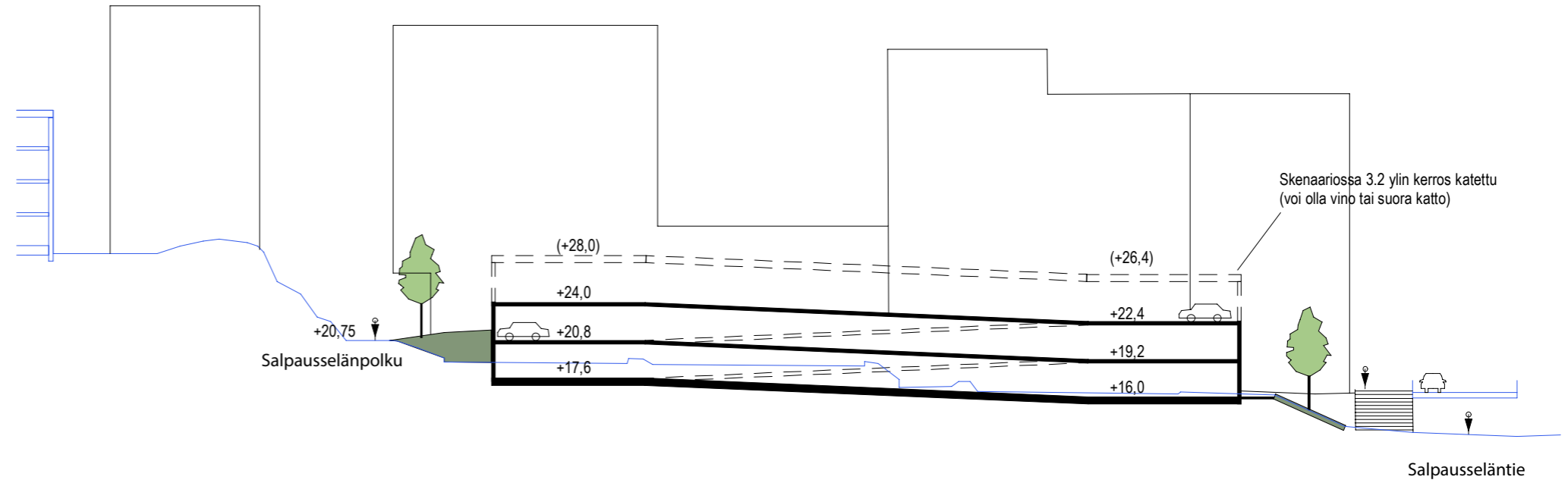
Pysäköinnin kustannukset

Pihlajiston pysäköintiselvityksessä arvioitiin pysäköinnin järjestämisen kustannuksia vaihtoehtoisilla pysäköintilaitosratkaisulla. Pysäköintilaitoksen hinnaksi arvioitiin ratkaisusta riippuen 15 900 – 23 300 € / autopaikka.

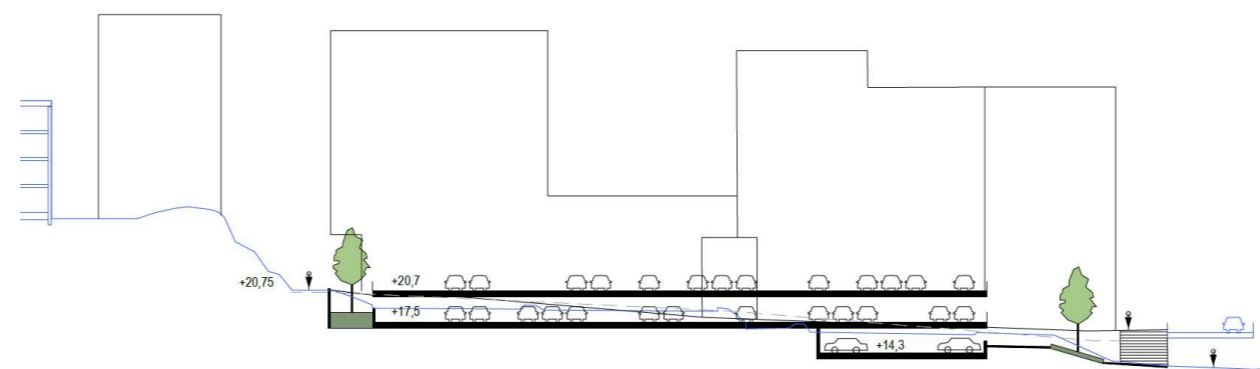
Lopullisiin rakennuskustannuksiin vaikuttavat oleellisesti mm. urakka-/toteutusmuoto, suunnittelu- ja tuotantotekniset ratkaisut, rakentamisen vaiheistus sekä kulloinkin vallitseva rakentamisen kilpailu- ja suhdannetilanne.

Kustannukset arvioitiin toukokuun 2023 hintatasoon Tavoitehinta-menettelyllä Haahtela-kehitys Oy:n hintaennusteen mukaan. Kustannusarvion laadinnassa oletuksena oli normaali maanvaraisperustus, louhintaa/paalutusta ei huomioitu. Kustannukset laskettiin avoimena pysäköintitalona, joten niihin ei sisälly ilmanvaihtoa, savunpoistoa eikä lämmitystä. Puuriti-läjäjulkisivu huomioitiin. Ylimmän kerroksen kattaminen sisältyi laskelmiin ratkaisusta riippuen.

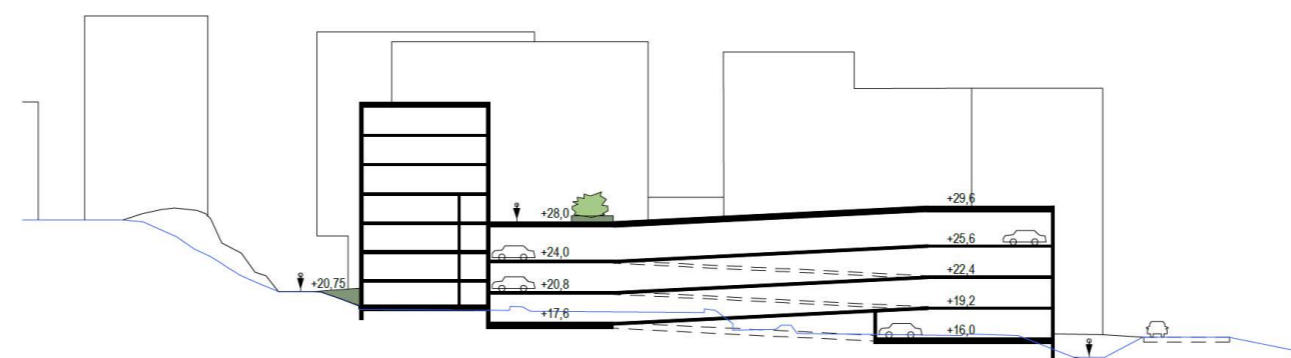
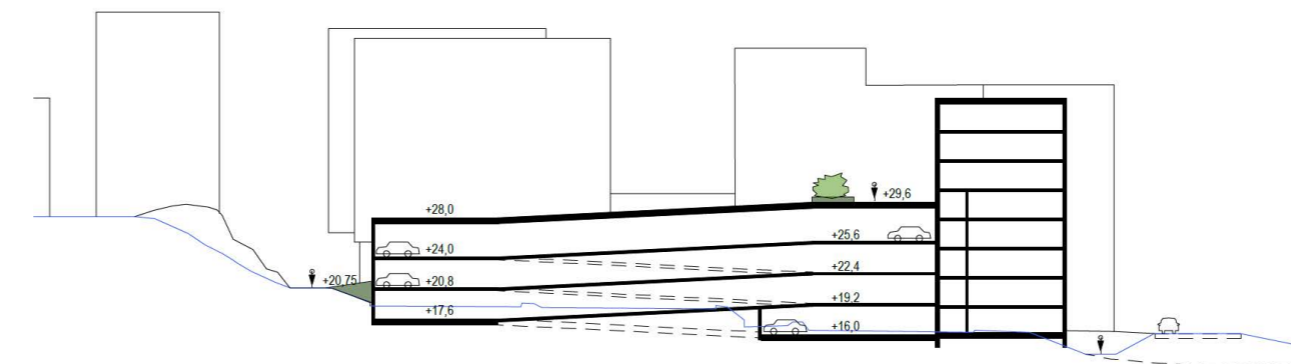
LUE LISÄÄ: Pihlajiston pysäköintiselvitys (Sitowise 2023) osoitteessa kartta.hel.fi/suunnitelmat



Kuva 71. Vaihtoehto 2 (yllä) osoittautui tutkielman perusteella parhaaksi tavaksi järjestää Salpausseläntie 7 ja 10 nykyinen pysäköinti uudelleen. Kuva Helsingin kaupunki



Kuva 72. Vaihtoehto 1 olisi edullisin, mutta kaksitasoisena pysäköinti vie enemmän tilaa kuin useampikerroksinen laitos. Kuva Helsingin kaupunki



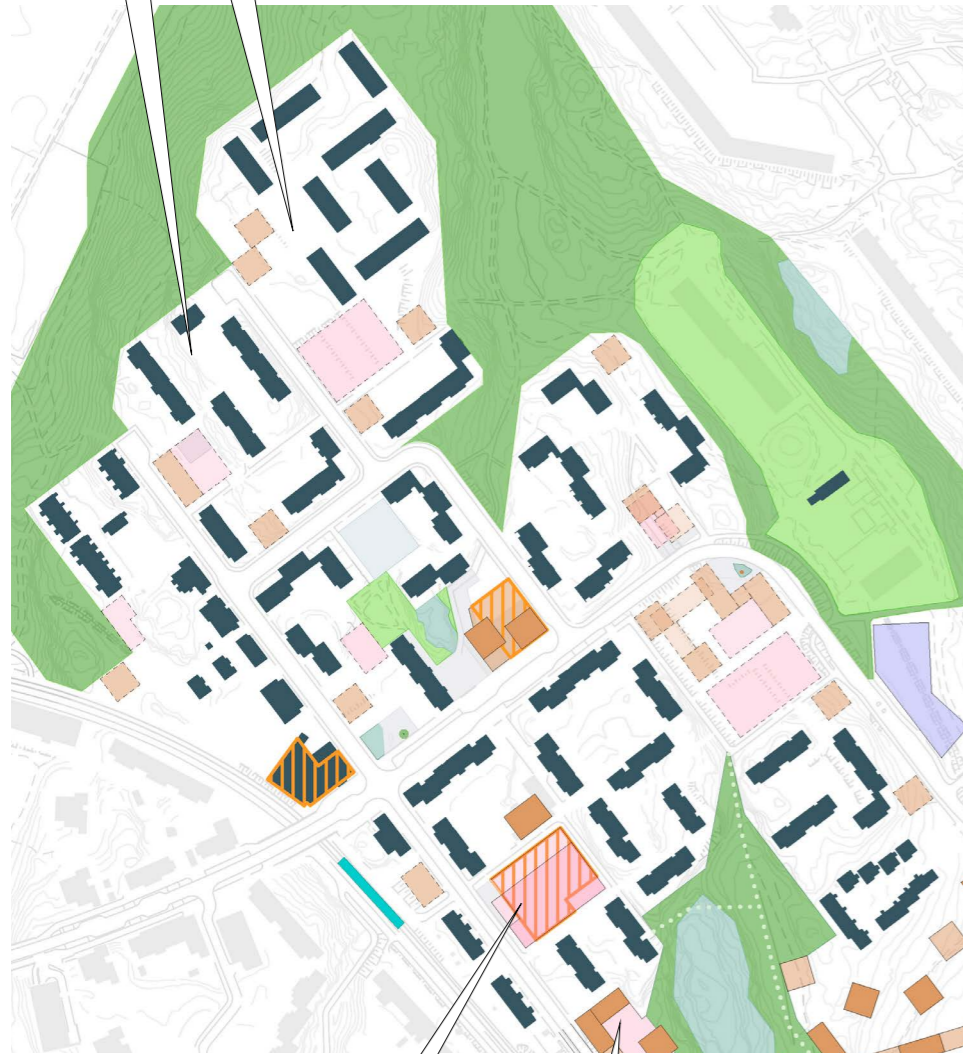
Kuvat 73 ja 74. Vaihtoehdossa 3 ja 4 hieman suurempi täydennysrakentamisen määrä ei näyttäisi kompensoivan kalliimpaa pysäköintiratkaisua. Kuva Helsingin kaupunki

Kuva 75. LUONNOSVAIHEEN SKENAARIOTARKASTELUT.
Suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheessa hahmoteltiin vaihtoehtoisten skenaarioiden avulla, kuinka Pihlajisto voisi tulevaisuudessa täydentyä. Osa rakentamisesta saattaa toteutua aiemmin (yhtenäisellä viivalla piirretyt rakennukset), osa ehkä myöhemmin tai ei ollenkaan (katkoviivat).

Luonnosvaiheen skenaario A

Pistetaloihin perustuva tutkielma mahdollisista rakentamisen paikoista nykyisessä korttelirakenteessa.

TÄYDENNYSRAKENTAMINEN
Hattelmalantien ja Pyynikintien kortteleiden autopaikat voisi sijoittaa keskitetysti, jolloin tilaa vapautuisi täydennysrakentamiselle.



AULANGONTIE 6
Pysäköintilaitos ja kauppa.

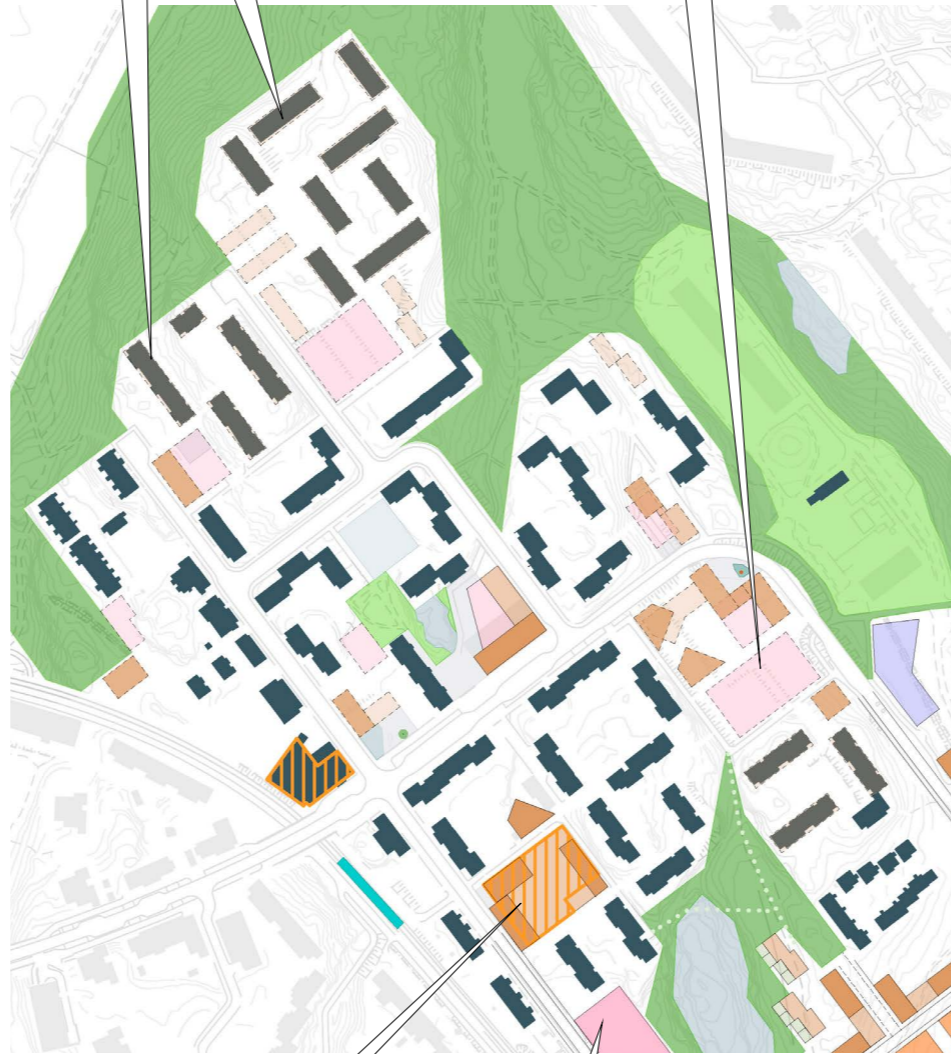
AULANGONTIE 12
Jos pysäköinti keskitetään, voisi toiselle pysäköintialueelle rakentaa asuntoja.

Luonnosvaiheen skenaario B

Tutkielma, jossa täydennysrakentaminen on toteutettu osittain korottamalla ja rivitaloilla.

KOROTTAMINEN
Ainakin osaa Hattelmalantien ja Pyynikintien kerrostaloista voisi korottaa.

SALPAUSSELÄNTIE 10
Nykyisten taloyhtiöiden autopaikat sijoittuvat kolmikerroksiseen pysäköintilaitokseen.



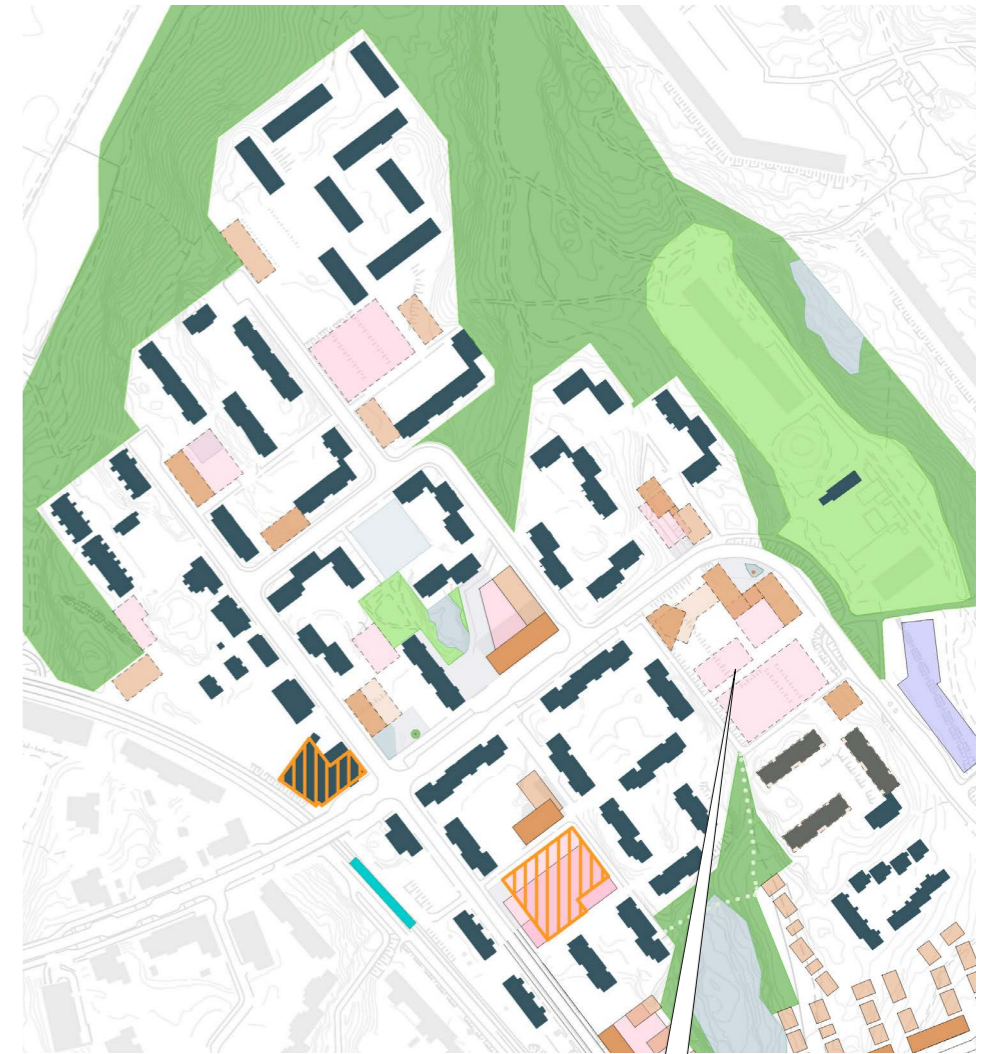
AULANGONTIE 6
Uusi kerrostalo, jonka pohjakerroksessa kauppa.

AULANGONTIE 12
Uusi keskitetty pysäköintilaitos.

Luonnosvaiheen skenaario C

Lamellitaloihin perustuva tutkielma mahdollisista rakentamisen paikoista nykyisessä korttelirakenteessa.

SALPAUSSELÄNTIE 10
Nykyisten taloyhtiöiden autopaikat sijoitettu kansirakenteella pääasiassa kahteen kerrokseen. Ratkaisu on useampikerroksista laitosta edullisempi, mutta vie enemmän tilaa tontilla.



Kaupungin tontit Aulangontien varrella

Aulangontien varrella on kaksi kaupungin omistamaa, Hekan käytössä olevaa pysäköintialuetta. Autopaikkojen keskittäminen pysäköintilaitokseen vapauttaisi toisen tonteista täydennysrakentamiselle. Uusi rakentaminen mahdollistaisi myös uusien palvelujen sijoittumisen aivan pikaraitiotiepysäkin viereen.

Pohjoisemman pysäköintialueen vieressä sijaitsevalla Hekan tontilla oleva päiväkotitullaan purkamaan keväällä 2024, ja tilalle on mahdollista tarkastella uutta asuntorakentamista.

Suunnitteluperiaatteiden hyväksymisen jälkeen kaupunki ja Heka voivat käynnistää asemakaavan muutoksen valmistelun Aulangontien varren tonteille.



Kuva 76. Aulangontie nyt. Vasemmalla Helsingin kaupungin omistama pysäköintialue osoitteessa Aulangontie 6, oikealla kuvan ulkopuolella raitiotie 15:n pysäkki. Toinen kaupungin omistama pysäköintialue remontissa olevan talon takana.



Kuva 77. Voisiko Aulangontiellä näyttää pian tältä? Täydennysrakentaminen mahdollistaa uusien palvelujen sijoittumisen pikaraitiotiepysäkin viereen. Taustalla keskitetty pysäköintilaitos ja Lahdenväylän varren uusiin korttelialueisiin liittyvää rakentamista. Kuvat Helsingin kaupunki / Tengbom Oy

Yksityiset tontit

Suuri osa Pihlajiston pysäköintialueista on usean taloyhtiön yhteisessä käytössä ja omistuksessa. Suunnitteluperiaatetyön aikana on kannustettu taloyhtiöitä tarkastelemaan täydennysrakentamisen mahdollisuuksia. Kevyiden vaihtoehtotarkastelujen avulla rakentamisen hyödyistä ja vaikutuksista saa tarkemman kuvan, jonka pohjalta taloyhtiöt voivat arvioida halukkuuttaan kaavamuu-
tosprosessiin.

Alueen suurin pysäköintikenttä sijaitsee keskeisellä paikalla Salpausseläntien mutkassa. Pysäköintialueet kummallakin puolella tietä ovat useamman taloyhtiön ja kaupungin yhteisessä omistuksessa, ja niillä olisi suuri potentiaali täydennysrakentamiselle.



Kuva 78. Salpausseläntie nyt. Vasemmalla Salpausseläntie 10:n iso pysäköintialue, oikealla pysäköintialueelle johtava alikulku. Taustalla puiden takana Pihlajiston ostari.



Kuva 79. Voisiko Salpausseläntiellä näyttää tulevaisuudessa tältä? Pysäköintialueiden täydennysrakentamisen yhteydessä Salpausseläntien liikennejärjestelyjä voi parantaa. Kasvava asukasmäärä parantaa palvelujen toimintaedellytyksiä.
Kuva Helsingin kaupunki / Tengbom Oy

Julkiset tilat ja puistot

Pihlajiston nykyisen kaupunkirakenteen kehitys ja täydentyminen on monelta osin muiden kuin kaupungin itsensä käsissä. Alueen yleinen vetovoima ja ympäristön laatu vaikuttavat osaltaan täydennysrakentamishankkeiden toteutumiseen.

Kaupunki voi edistää täydennysrakentamisen houkuttelevuutta ja Pihlajiston tasapainoista kehitystä parantamalla nykyisen kaupunkiympäristön toimivuutta ja viihtyisyyttä etupainotteisesti. Suunnitteluperiaatteissa on tunnistettu kolme kohdetta, joita olisi syytä erityisesti priorisoida yleisten alueiden uudistamisessa.

Aukioiden ja puistojen ratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa, ja niiden toteuttaminen riippuu kaupungin investointiohjelmasta. Suunnitteluperiaatteet ohjaavat ottamaan alueen asukkaat vahvasti mukaan näiden keskeisten ulkotilojen suunnitteluun.



Kuva 80. Ostarin vierisellä montulla on mielenkiintoinen historia, paikan henki ja tilallinen kiinnostavuus, mutta se tarvitsee uudistamista.



Kuva 81. Kun Pihlajiston ala-asteen peruskorjaus valmistuu ja väistötilat siirtyvät pois puistosta, voi Pihlajalaaksosta tehdä vielä aikaisempaa paremman, kaikkien yhteisen virkistysalueen ja kohtaamispaikan.



Kuva 82. Hattelmalantien ja Salpausseläntien kulman rakentamattoman tontin muuttaminen aukioksi kohentaisi Pihlajiston kaupunkikuvaa ja toisi kaivattua julkista tilaa keskusta-alueelle.

Salpausseläntien keskusta-akseli

Salpausseläntie muodostaa pikaraitiotien pysäkiltä Pihlajalaaksoon johtavan akselin, jonka varrelle alueen julkiset tilat ja palvelut sijoittuvat.

Kehittämällä Salpausseläntietä tietoisesti yhtenäisenä keskusta-alueena voidaan parantaa alueen vetovoimaa ja palvelujen toimintaedellytyksiä, sekä vähentää nyt nähtävillä olevaa pieni-piirteistä jakoa hyviin ja huonompiin alueisiin nykyisen asuinalueen sisällä. Salpausseläntien kehittäminen edellyttää liikenne-, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelun sekä palvelujen tarpeiden yhteensovittamista.



Kuva 83. Salpausseläntie nyt. Oikealla kuvan ulkopuolella portaat alas pikaraitiotien pysäkillä, vasemmalla uusi K-kauppa. Edessä rakentamaton lähipalvelurakennusten tontti, ja taustalla Pihlajiston ostari.



Kuva 84. Voisiko Salpausseläntiellä näyttää tulevaisuudessa tältä? Uusi aukio tuo pikaraitiotiepysäkin ympäristöön kaikille avointa julkista tilaa, ja täydennysrakentaminen mahdollistaa liike- ja palvelutilan lisäämisen. Katutilan uudistaminen hidastaa ajonopeuksia, parantaa liikennejärjestelyjä ja kohentaa kaupunkikuvaa. Kuva Helsingin kaupunki / Tengbom Oy

TOTEUTUMISEN SKENAARIO

Tällä sivulla esitetään tutkielma siitä, miten Pihlajiston täydennysrakentaminen ja kehitys voisi tulevaisuudessa toteutua.

Osa rakentamisesta saattaa toteutua aiemmin (yhtenäisellä viivalla piirretyt rakennukset), osa ehkä myöhemmin tai ei ollenkaan (katkoviivat). Suunnitteluperiaatteet eivät pakota rakentamiseen.

KOROTUKSET

Korottamista saattaa olla vaikeampi saada taloudellisesti kannattaviksi kuin perinteisiä lisärakennushankkeita. Korotuksia voi syntyä pidemmällä aikavälillä, kun alueen hintataso nousee.

OSTARI JA MONTTU

Pihlajiston ostoskeskus on yksityisessä omistuksessa, ja ostarin asemakaavan muutoksen käynnistyminen riippuu kiinteistön omistajista. Montun uudistus ja ostarin kehitys vaikuttavat toisiinsa, ja niitä olisi hyvä suunnitella rinnakkain.

UUSI AUKIO

Rakentamattoman lähipalvelurakennuksen tontin muuttaminen aukioksi kohentaa kaupunkikuvaa ja tuo alueelle lisää julkista tilaa. Viereisen tontin täydennysrakentaminen mahdollistaisi liike- tai palvelutilan avaamisen aukiolle.

SALPAUSSELÄNTIEN UUDISTUS

Kaupunki voi edistää alueen kehitystä uudistamalla Salpausseläntien ja siihen liittyvät julkiset tilat etupainotteisesti.

AULANGONTIE

Suunnitteluperiaatteiden hyväksymisen jälkeen kaupunki voi käynnistää asemakaavoituksen Aulangontien varrella. Keskitetty pysäköintilaitos mahdollistaa täydennysrakentamisen pikaraitiotiepysäkin varrella.

PIHLAJALAAKSO

Kun väistötilat siirtyvät pois puistosta, voi Pihlajalaaksoa kehittää alueen yhteisenä virkistysalueena ja kohtaamispaikkana.

YKSITYISET TONTIT

Yksityisten tonttien täydennysrakentaminen vaatii omistajien asemakaavamuutoshakemusta ja muun muassa pysäköinnin uudelleenjärjestelmistä.

Nykyinen rakennus

Nykyinen pysäköintikansi

Asuinrakennus (tummempi väri = korkeampi rakennus, vaaleampi väri = matalampi rakennus)

Rakennus alueella, jonka asemakaavoitus voisi käynnistyä lähiaikoina.

Rakennus, jonka asemakaavoitus vaatii taloyhtiön hakemusta, tarkempia selvityksiä tai muutoksia ympäristön olosuhteissa.

Nykyisen rakennuksen korotus

Pysäköintilaitos tai pysäköinti pihakannen alla

Julkinen rakennus (päiväkoti)

Päivittäistavarakauppa rakennuksen pohjakerroksessa

Aukio / bulevardimainen katutila

KOULU JA PÄIVÄKOTI

Koulun tontilla varaudutaan laajennuksen toteuttamiseen mahdollisesti 2030-luvulla. Uuteen rakennukseen voisi sijoittaa myös muita julkisia palveluita ja yhteiskäyttötiloja alueen asukkaille.

UUDET KORTTELIALUEET

Nykyiseen rakenteeseen liittyviä uusia korttelialueita voi alkaa kaavoittaa suunnitteluperiaatteiden hyväksymisen jälkeen. Kaavoituksen pohjaksi tarvitaan tarkempia kokonaistarkasteluja Lahdenväylän alueen suunnitteluratkaisuista.

MAHDOLLINEN MYÖHEMPI RAKENTAMINEN

Nykyisten kortteleiden muuttamista asuinkäyttöön voi tutkia myöhemmässä vaiheessa.

VÄYLÄN REUNA

Jos Lahdenväylän nopeusrajoitus muuttuu, voi väylän reunaan tarkastella asuntorakentamista. Ennen sitä vyöhykelle voi sijoittaa pysäköintiä, toimitilaa tai tilapäisiä toimintoja.

PIHLAJISTON MUUTOS

Vuonna 1970-luvun Pihlajisto oli vielä metsää. Nyt Pihlajisto on 50-vuotias asuinalue, jolla on monia vahvuuksia, mutta myös kehittämistarpeita. Millainen Pihlajisto on tästä 30 vuotta eteenpäin?

Nyt ja huomenna

Keskustelu muutoksesta on käynnistynyt.

Suunnitteluperiaatteiden hyväksymisen jälkeen kaupunki käynnistää asemakaavamuutoksia ja puisto- ja liikennesuunnitelmia suunnitteluperiaatteiden pohjalta. Osa taloyhtiöistä lähtee tarkastelemaan täydennysrakentamista tarkemmin, ja jättää kaupungille asemakaavamuutoshakemuksen.

Kaupunki edistää suunnittelua vuorovaikutteisesti kaikkien osallisten kanssa, ja suunnitelmien tarkentuessa myös vaikutuksia ja kustannuksia voidaan arvioida tarkemmin.

Ennen kuin suuremmat muutokset julkisessa ulkotilassa toteutuvat, voidaan muutosta edistää kokeilujen, tapahtumien ja väliaikaisten ratkaisujen kautta. Pihlajistossa järjestetään erilaisia tapahtumia, ja asukkaat ovat aktiivisesti mukana alueen kehittämisessä.

Pihlajisto vuonna 2050

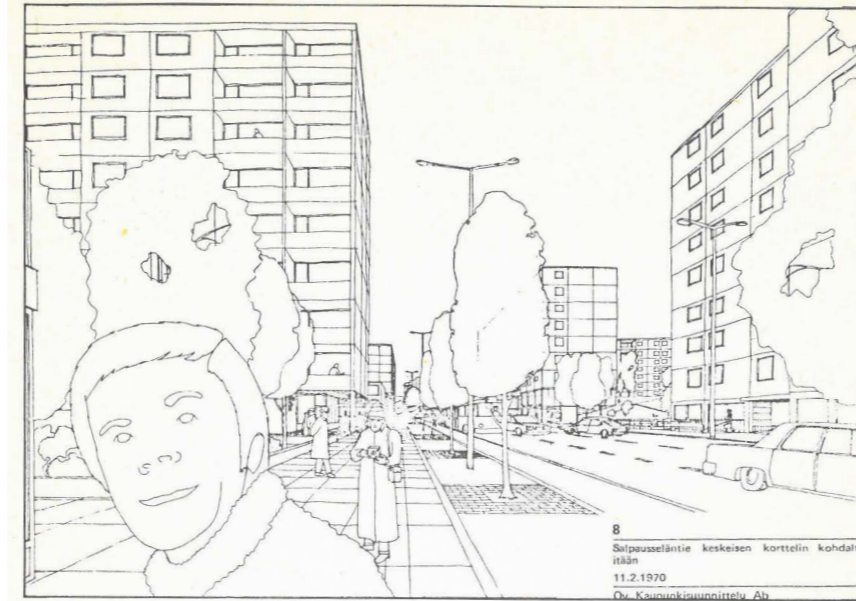
Pihlajisto tunnetaan lapsiperheille sopivana asuinalueena, jossa yhdistyvät mukava koko ja mittakaava, upea luonto ja virkistysmahdollisuudet, sujuva joukkoliikenne ja yhteisöllinen ilmapiiri.

Kaksi pikaraitiotietä liikennöivät muutaman minuutin välein, ja yhdistävät Pihlajiston ympäröivään kaupunkiin. Asukkaat viihtyvät alueella, ja arjessa tarvittavat palvelut löytyvät jalankulkuepäisyydeltä.

Suunnitteluperiaatteiden mukainen kehitys on toteutunut uusina asemakaavoina ja rakennettuna kaupunkina. Lahdenväylän ajonopeus on laskettu 60 kilometriin tunnissa, ja Pihlajiston eteläpuolelle on rakentunut viihtyisiä uusia asuinkortteleita.

Pihlajisto on elävä ja virkeä asuinalue, jossa luonnon ympäröimä 1970-luvun kompaktikaupunki ja 2000-luvun täydentyvä verkostokaupunki täydentävät toisiaan.

Pihlajisto 50 vuotta sitten



suunnitelma



tilanne 1974-02-06

Kuva 85. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (1974). Seurantatutkimus Pihlajistosta.

Pihlajisto nyt



Pihlajisto vuonna 2050?



”Kulkuyhteydet paranee, tuo elämää ja ehkäpä myös esim. Pihlajistoon kaupunginosana kiinnitetään enemmän huomiota tämän myötä. Toivon, että päästäisiin koko ajan kauemmas lähiömaisyydestä ja saataisiin Pihlajistosta alue, jonne ihmiset haluaa asumaan! Kenties myös palvelut voisi lisääntyä. Pihlajisto voisi olla myös se pysäkki, jossa matkustajat voi poiketa kaupassa, apteekissa, syömässä vain siksi, että palvelu pelaa ja ympäristö olisi viihtyisä.

Isoja haaveita, mutta ei mahdottomia!”

Vastaus kysymykseen “Miten luulet pikaraitiotieyhteyksien vaikuttavan alueeseen, sen luonteeseen tai toimivuuteen?” -Viikin, Viikinrannan ja Pihlajiston karttakysely, 2022.

”Terve Jos vain kaupungilla on riittävästi halua, niin osaatte kyllä hoitaa Pihlajiston keskuksen alueen viihtyisäksi ja turvalliseksi niin kuin olette muuallakin Stadissa vastaavia alueita hoitaneet. Pihlajisto on jo pitkään ollut ”unohdettu”, mutta nyt tämän projektin myötä valoa näyttää olevan tunnelin päässä. Tsemppiä koitokseen!”

Vastaus suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheen Kerrokantasi-kyselystä, tammikuu 2024.

”Det är bra om Rönninge rustas upp. Genom att rustas upp kommer området att bli attraktivare för barnfamiljer och invånarantalet att öka. Här finns mycket natur, Viks naturskyddsområde, bra kommunikationer, daghem och skolor och många olika affärer inom promenadavstånd.”

Vastaus suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheen Kerrokantasi-kyselystä, tammikuu 2024.

”Älkää pilatko Pihlajistoa, vaikkakin muutoksiakin voisi olla.”

Vastaus suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheen Kerrokantasi-kyselystä, tammikuu 2024.

”Pihlajisto on hyvä, mutta se voisi olla vielä paljon parempi. Pihlajiston pitää muuttua”

Vastaus suunnitteluperiaatteiden luonnosvaiheen Kerrokantasi-kyselystä, tammikuu 2024.

Asiantuntijat, liitteet ja kuvalähteet

Helsingin kaupungin asiantuntijat

Kaupunkiympäristön toimiala

Tiia Ettala, johtava arkkitehti (hankkeen valmistelija, asemakaavoitus)

Antti Varkemaa, yksikönpäällikkö (asemakaavoitus)

Noora Schalin, liikenneinsinööri (liikennesuunnittelu)

Hang Tran, liikenneinsinööri (liikennesuunnittelu)

Taneli Nissinen, tiimipäällikkö (liikennesuunnittelu)

Sini Moilanen, maisema-arkkitehti (kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu)

Johanna Himberg, maisema-arkkitehti (kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu)

Sakari Mentu, arkkitehti (rakennussuojelu)

Jouko Kunnas, arkkitehti (yleiskaavoitus)

Elina Luukkonen, erityisasiantuntija (yleiskaavoitus)

Arto Korkeila, tonttiasiamies (maaomaisuuden kehittäminen ja tontit)

Heini Merikallio, asiantuntija (maaomaisuuden kehittäminen ja tontit)

Anni Salla, vuorovaikutusasiantuntija (viestintäpalvelut)

Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutusasiantuntija (viestintäpalvelut)

Jukka Lehtonen, viestintäasiantuntija (viestintäpalvelut)

Matti Miinalainen, viestintäasiantuntija (viestintäpalvelut)

Kaupunginkanslia

Lotta Suominen, projektinjohtaja (aluerakentaminen)

Linda Toivonen, projekti-insinööri (aluerakentaminen)

Valmisteluun tai suunnitelmien kommentointiin on lisäksi osallistunut muita asiantuntijoita kaupunkiympäristön toimialalta, kulttuurin ja vapaa-ajan toimialalta, kasvatuksen ja koulutuksen toimialalta ja kaupunginkansliasta.

Liitteet

Viikin ja Pihlajiston alueen kaavoituskysely 11.4.2023

Helsingin kaupunki, yleiskaavapalvelu; 2023.

Pihlajistonkallion vähittäiskaupan vaikutukset 19.5.2023

WSP Finland Oy; 2023.

Pihlajiston pysäköintiselvitys 30.6.2023;

Sitowise Oy; 2023.

Pukinmäenrannan ja Pihlajiston metsäalueiden monimuotoisuuden selvitys 2.11.2023;

Faunatica Oy; 2023.

Pihlajistonkallio, Alustava liikennemelutarkastelu 10.11.2023;

Sitowise Oy; 2023.

Kuvalähteet

Mikäli kuvalähdettä ei ole erikseen mainittu, on kuvan ottaja/laatija Helsingin kaupunki.