



Kuva: Helsingin kaupunki/Heini Kyttä

Viikinrannan- Lahdenväylän osayleiskaava

Selostus

Helsinki

VIIKINRANNAN–LAHDENVÄYLÄN OSAYLEISKAAVA

KAAVAKARTTA NRO 12947

SELOSTUS

Päivätty 26.11.2024

Osayleiskaava koskee:

Alueita Helsingin kaupungin kaupunginosissa

- 23 (Toukola)
- 24 (Kumpula)
- 26 (Koskela)
- 27 (Vanhakaupunki)
- 36 (Viikki)
- 47 (Mellunkylä)

Kaavan nimi: Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava

Hankennumero 6684_2

HEL 2021-011524

Laatija:

Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala, Yleiskaavoituspalvelu

Vireilletulosta ilmoittaminen: 20.1.2022

Suunnitteluperiaatteet hyväksytyt kaupunkiympäristölautakunnassa 7.3.2023

Luonnos hyväksytyt kaupunkiympäristölautakunnassa 5.3.2024

Kaupunkiympäristölautakunta:

Nähtävilläolo (MRL 65§):

Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto

Voimaantulo:

Sisällys

1. Johdanto.....	7
2. Tiivistelmä.....	8
3. Tavoitteet.....	10
4. Kaavaratkaisun kuvaus.....	11
4.1. Yleiskaavan sisältövaatimukset ja osayleiskaavaratkaaisu	11
4.1.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	11
4.1.2. Maakuntakaava	11
4.1.3. Yleiskaavan sisältövaatimusten toteutuminen	12
4.2. Kaavan ohjausvaikutus	13
4.3. Kokonaisrakenne	13
4.4. Suunnittelualue	14
4.5. Mitoitus	15
4.6. Osa-alueet.....	16
4.6.1. Kantakaupunkialueet	17
4.6.1.1. Viikinranta.....	17
4.6.1.2. Viikinkallio.....	18
4.6.1.3. Viikinmäentie	19
4.6.1.4. Hernepellonkuja.....	19
4.6.1.5. Säynäslahti.....	21
4.6.1.6. Vanhankaupunginkoski.....	23
4.6.1.7. Kalastajanpolku	23
4.6.1.8. Katarina Stenbockin katu.....	23
4.6.2. Toimitila-alueet	24
4.6.2.1. Energiakortteli.....	24
4.6.2.2. Kumpulankärki.....	24
4.6.2.3. Latokartanonkaari	25
4.6.2.4. Hernepellontien varsi	26
4.6.3. Viher- ja virkistysalueet	26
4.6.3.1. Pornaistenniemi	28
4.6.3.2. Säynäslahti.....	30
4.6.3.3. Viikinrannan puisto	30
4.6.3.4. Viikinkallio.....	31
4.6.3.5. Vantaanjoen rantapuisto	32
4.6.3.6. Koskelan virkistysalueet.....	32
4.6.4. Katu- ja liikennealueet.....	33
4.6.4.1. Lahdenväylä	33
4.6.4.2. Viikin–Malmin pikaraitiotie.....	34

4.6.4.3.	Katualueet	35
4.7.	Rakennettu kulttuuriympäristö.....	39
4.8.	Palvelut.....	40
4.8.1.	Julkiset palvelut	40
4.8.1.1.	Koulu	40
4.8.1.2.	Leikkipalvelut.....	40
4.8.1.3.	Päiväkodit.....	40
4.8.2.	Kaupalliset palvelut.....	40
4.9.	Yhdyskuntatekninen huolto	41
4.9.1.	Vesihuolto.....	41
4.9.2.	Energiahuolto	42
4.9.3.	Jätehuolto	43
4.9.4.	Tietoliikenne	43
5.	Alueen käyttöönoton edellyttämät toimenpiteet	44
5.1.	Maanrakennus ja tasaus.....	44
5.2.	Pilaantuneet maa-alueet.....	44
5.3.	Happamat sulfaattimaat	44
5.4.	Pohjarakentaminen.....	45
5.5.	Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevat laitokset ja toiminnot	46
6.	Kaavamerkinnot ja määräykset sekä niiden tulkinta	48
7.	Osayleiskaavan toteuttamisen vaikutukset.....	59
7.1.	Vaikutukset luontoon ja ilmastoon.....	59
7.1.1.	Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja luontoarvoihin	59
6.1.1.1	Ekologiset verkostot	61
6.1.1.2	Hulevesi ja vesistönsat.....	63
7.1.2.	Ilmastovaikutukset	64
7.2.	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen	65
7.3.	Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen.....	66
7.3.1.	Vaikutukset Lahdenväylään	66
7.3.2.	Vaikutukset joukkoliikenteeseen	66
7.3.3.	Vaikutukset kaupungin sisäiseen autoliikenteeseen.....	67
7.3.4.	Vaikutukset pyöräliikenteeseen ja jalankulkuun	68
7.4.	Vaikutukset virkistykseen, maisemaan ja kulttuuriympäristöön	68
7.4.1.	Vaikutukset virkistysalueisiin ja -reitteihin.....	68
7.4.2.	Vaikutukset kaupunkikuvaan, kulttuuriympäristöön ja maisemaan	69
7.5.	Vaikutukset ihmisten elinoloihin	70
7.5.1.	Vaikutukset ympäristöterveyteen	70
7.5.1.1.	Melu, runkomelu ja tärinä.....	70
7.5.1.2.	Ilmanlaatu.....	74
7.5.1.3.	Maaperän pilaantuneisuus ja happamat sulfaattimaat	76

7.5.1.4.	Laitokset ja muu toiminta	76
7.5.2.	Sosiaaliset vaikutukset.....	77
7.5.3.	Vaikutukset elinympäristön laatuun ja viihtyisyyteen	78
7.6.	Vaikutukset elinkeinoihin ja talouteen	79
7.6.1.	Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin	79
7.6.2.	Kaupalliset vaikutukset	80
7.6.3.	Vaikutukset yhteiskunta- ja kaavatalouteen sekä energiatalouteen.....	80
7.6.3.1.	Kaavatalous.....	81
7.6.3.2.	Yhteiskuntataloudellisia näkökulmia.....	82
7.6.3.3.	Saavutettavuus.....	83
7.6.3.4.	Energiatalous.....	84
7.6.3.5.	Yhteenveto taloudellisista vaikutuksista	84
8.	Nykytilan kuvaus	86
8.1.	Alueen historia	86
8.2.	Rakennettu ympäristö ja kulttuurimaisema.....	86
8.3.	Liikenne	88
8.4.	Palvelut.....	90
8.5.	Virkistys	90
8.6.	Luonnonympäristö	91
8.7.	Yhdyskuntatekninen huolto	95
8.8.	Ympäristötekijät	95
8.8.1.	Maaperä	95
8.8.2.	Tulvat.....	96
8.8.3.	Hulevesi.....	99
8.9.	Maanomistus	99
9.	Lähtökohdat.....	100
9.1.	Suunnitelmat ja päätökset.....	100
9.1.1.	Kaupunkistrategia	100
9.1.2.	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	101
9.1.3.	MAL-sopimus.....	101
9.1.4.	Maakuntakaava	102
9.1.5.	Yleiskaava	103
9.1.6.	Asemakaavat ja muut suunnitelmat	104
10.	Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet.....	108
10.1.	Vireilletulo ja aloitusvaiheen vuorovaikutus.....	109
10.1.1.	Lausunnot ja mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta	109
10.1.2.	Viranomaisneuvottelu	110
10.1.3.	Yhteistyö viranomaisten ja energia- ja vesihuollon toimijoiden kanssa.....	111
10.1.4.	Muu aloitusvaiheen vuorovaikutus	111
10.2.	Valmisteluvaiheen vuorovaikutus	112

10.2.1.	Kannanotot ja mielipiteet kaavaluonnoksesta	112
10.2.1.1.	Kannanotot	112
10.2.1.2.	Mielipiteet	113
10.2.2.	Yhteistyö viranomaisten ja energia- ja vesihuollon toimijoiden kanssa	113
10.2.3.	Muu valmisteluvaiheen vuorovaikutus.....	113
11.	Laaditut selvitykset.....	115
11.1.	Lahdenväylän esiselvitys.....	115
11.2.	Skenaariovaiheen ja osayleiskaavan meluselvitykset.....	116
11.3.	Lahdenväylän nopeusrajoituksen vaikutukset ilmanlaatuun.....	117
11.4.	Maankäytön muutosten vaikutus linnustoon	117
11.5.	Vanhankaupunginlahden ympäristön virkistys selvitys	117
11.6.	Natura-arvio	117
11.7.	Viikinkallion pientaloalueen rakennusinventointi	118
11.8.	Maisemaselvitys.....	118
11.9.	Kaupallinen selvitys.....	118
11.10.	Taloudellisten vaikutusten ja yritysvaikutusten arviointi	118
11.11.	Alustava yleissuunnitelma	119
11.12.	Kunnallistekniikan suunnitteluperiaatteet	119
11.13.	Jätevedenpuhdistamon ja vedenpuhdistamon kaavaturvallisuustarkastelu.....	119
11.14.	Maaperän pilaantuneisuustutkimus	119
11.15.	Happamien sulfaattimaiden ja maaperän korroosio-olosuhteiden tutkimukset.....	119
12.	Osayleiskaavan toteuttaminen	120
13.	Yhteystiedot.....	122
14.	Liitteet.....	123

1. Johdanto

Helsingin Yleiskaavassa 2016 linjattiin, että kaupungin tuleva kasvu ohjataan raideliikenteen verkostokaupungiksi, laajentaen kantakaupunkia pääliikenneväyliin tukeutuen. Tähän liittyi periaate muuttaa kaupunkiin tulevat pääväylät kaduiksi, joissa liikenneväylän kapasiteettia kasvatetaan raideliikenteellä. Autoliikenteen roolin vähentyessä asuntorakentaminen mahdollistuu näiden kaupunkibulevardien varsilla.

Korkein hallinto-oikeus kumosi kuitenkin osan kaupunkibulevardimerkinnoistä ja näihin tukeutuvasta uudesta maankäytöstä. Näin tapahtui myös Lahdenväylän varrella, jossa voimaan jäi Yleiskaava 2002. Jo siinä Lahdenväylän varrelle oli suunniteltu Viikin raitiotie.

Osayleiskaavatyö Viikinrannassa käynnistettiin yleiskaavallisen tilanteen ajantasaistamiseksi. Kaavaan sisällytettiin myös Lahdenväylä Koskelan ja Kehä I väliseltä osuudelta, sillä sekä pikaraitiotien sijoitus että asuntorakentaminen valtakunnallisen pääväylän varteen edellyttävät näiden yhteensovittamista. Koska kaavan ratkaisut liittyvät vahvasti Lahdenväylän antamiin reunaehtoihin, käynnistettiin kaavatyön rinnalla Lahdenväylän esiselvitys. Osayleiskaavaehdotuksen ratkaisut tukeutuvat osaltaan esiselvitystyön tuloksiin.

Viikinrannassa nykyiselle pienteollisuusalueelle on osoitettu kantakaupunkityyppistä rakentamista. Yritystoiminnalle on osoitettu korvaavia alueita eri puolilta kaava-alueita.

Osayleiskaava-alue rajautuu merkittäviin luontoalueisiin, joista osa on suojeltu. Suunnittelussa on kiinnitetty erityistä huomiota suojelupäätösten perusteena olevien luontoarvojen säilyttämiseen.

Samanaikaisesti kaavatyön rinnalla on laadittu Keski-Viikin kaavarunko ja Pihlajiston suunnitteluperiaatteet. Näiden toisiinsa rajautuvien alueiden suunnittelu on laadittu yhteistyössä ja esimerkiksi asukaskysely toteutettiin hankkeiden yhteisenä. Osayleiskaava-alueella on myös laadittu asemakaavoja Kumpulankärkeen ja Viikinrannan Energiakortteliin, joiden osalta osayleiskaava vastaa asemakaavojen sisältöä.

Osayleiskaavaehdotuksen valmisteluaineistoon kuuluvat tämä selostus liitteineen sekä kaavakartta ja havainnekuva, joka havainnollistaa kaavaratkaisua kuvaten sen yhtä toteutusmahdollisuutta. Selostuksen liitteenä on laadittuja selvityksiä sekä vuorovaikutusraportti.

2. Tiivistelmä

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavalla laajennetaan kantakaupunkia Lahdenväylän suunnassa Viikin–Malmin pikaraitiotien varressa sekä eheytetään yleiskaavallinen kokonaisuus Korkeimman hallinto-oikeuden Yleiskaavasta 2016 kumoamalta osalta. Alueesta suunnitellaan monipuolinen, urbaani kaupunginosa, joka yhdistää Arabianrannan Viikkiin.

Osayleiskaavan rinnalla laaditussa Lahdenväylän esiselvityksessä tarkastellaan edellytyksiä muokata tätä moottoritien lähestymisjaksoa kaupunkiin siten, että liikenteen ympäristövaikutuksia vähennetään kuitenkin säilyttäen valtakunnallisen väylän riittävä palvelutaso. Selvityksen pohjalta nopeusrajoitus voidaan alentaa 80 km/h tasolle, ja jatkossa selvitetään mahdollisuuksia 60 km/h nopeustasolle.

Osayleiskaavassa Viikin–Malmin pikaraitiotie on linjattu Lahdenväylän varteen. Pikaraitiotien pysäkki sijoittuu Hernepellontien alikulun koillispuolelle, ja tämän ympärille on suunniteltu Viikinrannan alueen keskus aukioineen ja kaupallisine palveluineen. Keskusaukiolta on suunniteltu jalankulkuyhteydet ympäröivään kantakaupunkirakenteeseen, jolloin julkisen liikenteen käyttö on helppoa ja houkuttelevaa mahdollisimman monelle asukkaalle.

Alueen korttelirakenne on suunniteltu nykyistä katuverkkoa mukaillen, mikä mahdollistaa alueen rakennuskannan uusiutumisen joustavasti myös pienempinä kokonaisuuksina. Viikintien katutilaa on leventänyt tielinjaukselle sijoittuva 400 kV maakaapeli suojaetäisyyksineen. Väljyys tukee Viikintien kehittämistä vehreänä kaupunkimaisena puistokatuna. Pysäköinti on keskitetty pysäköintitaloihin. Keskustasta Viikkiin johtava pyöräilyn baanayhteys kulkee alueen kaakkoislaidalla.

Keskeisen alueen kaavamerkintänä on C, joka mahdollistaa asumisen ohella myös toimitilaa. Asumisen sijoittamisen ja laatutason kannalta keskeistä on Lahdenväylän nopeustaso. Kaavaratkaisu mahdollistaa asemakaavoituksen erilaisiin Lahdenväylän kehitysvaiheisiin.

Viikinkalliolle on suunniteltu linnoitusmainen korttelirakenne. Alueen eteläosassa kalliosuo ja sen ympäristö on osoitettu yleiseksi puistoalueeksi, jolta avautuu laajoja näkymiä ympäristöön. Raitiotiepysäkin saavutettavuuden varmistaa jalankulkusilta Hernepellontien ja Sahamylynrinteen yli.

Viikinrannan asuinkorttelit jatkavat Vanhankaupunginkosken korttelirakennetta. Pornaistenniemenojaa seuraava puustoinen puistoyhteys vahvistaa Natura-alueiden välistä viheryhteyttä.

Pornaistenniemen alue on suunniteltu luonnonsuojelun ja virkistykseen lähtökohdista täydentämään Vanhankaupunginkosken virkistyksellistä ja kulttuurihistoriallista kokonaisuutta.

Säynäslahden alueelle on suunniteltu asumista sekä aluetta palveleva koulukeskus pallokenttineen. Alueen kaakkoisreunassa kaupunkirakenne lomittuu luonnonympäristöön. Maaperäolosuhteiden vuoksi rakentaminen painottuu alueen länsiosiin.

Koskelan kaupunginosan laidalle jo kaavoitettu toimitilakortteli on suunniteltu muutettavaksi asumiskäyttöön. Nykyisen vähäliikenteisen silmukkarampin poisto on osoitettu jo voimassaolevassa asemakaavassa.

Osayleiskaavan laatimisen aikana Energiakorttelin asemakaava on saanut lainvoiman ja Kumpulankärjen asemakaavaehdotus on hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa. Osayleiskaavan ratkaisut vastaavat laadittujen asemakaavojen sisältöä.

Osayleiskaava-alueen rakentuessa sen nykyinen toiminta pienteollisuusalueena lakkaa. Nykyisiä toimintoja voi sijoittua osin korttelikaupungin kivijalkatiloihin ja osin Lahdenväylän varteen osoitetuille yritysalueille. Alueen asukasluvun kasvaessa myös palvelujen kysyntä kasvaa, ja uudelle yritystoiminnalle avautuu mahdollisuuksia.

3. Tavoitteet

Kaavaratkaisu tukee kaupungin strategisia tavoitteita ohjaamalla kanta-kaupunkimaista rakentamista tulevan pikaraitiotien varrelle. Helsingin kaupunkistrategian 2021–2025 mukaan Helsinki suunnittelee ja rakentaa vetovoimaista, viihtyisää ja kaunista kaupunkitilaa niin uusille kuin vanhoillekin alueille. Strategia painottaa raideliikenteen verkostokaupungin kehittämistä sekä olemassa olevan rakennetun ympäristön uudistamista ja täydentämistä huomioiden alueiden erityispiirteet.

Viikinrannan–Lahdenväylän alueen osayleiskaavoituksen tavoitteena on ratkaista Lahdenväylän varren maankäytön ja liikenteen kokonaisuus Yleiskaavan 2016 periaatteiden mukaisesti laajentaen kantakaupunkia Viikin–Malmin pikaraitiotien varteen, mutta ilman Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä kumottua kaupunkibulevardia.

Viikinranta suunnitellaan kantakaupunkimaiseksi kaupunginosaksi, joka yhdistää Arabianrannan Viikkiin. Se tarjoaa houkuttelevaa asumista Viikin luonnonsuojelualueen vierellä sekä mahdollistaa työpaikkamäärän kasvun uudistuvalla alueella.

Viikin–Malmin pikaraitiotie palvelee sen varrelle syntyvän uuden asutuksen ja työpaikkojen tarpeita, mahdollistaen kestävästä kaupunkirakenteen muodostumisen hyvin saavutettavalle alueelle. Lisäksi pikaraitiotie toimii koko koillisen Helsingin joukkoliikenteen runkoyhteytenä keskustaan mahdollistaen raideliikenteeseen tukeutuvan kaupunkikehityksen muun muassa Malmin kentän alueelle. Osayleiskaavalla varmistetaan osaltaan edellytykset raitiotien tekniselle ja taloudelliselle toteutettavuudelle. Viikintietä kehitetään kaupunkimaisena alueellisena kokoojakatuna.

Lahdenväylälle haetaan yhteistyössä tieviranomaisten kanssa sen toimivuuden varmistava ratkaisumalli, jonka ympäristövaikutukset ovat nykyistä vähäisemmät ja joka mahdollistaa ympärilleen kaupunkirakenteen täydentymistä ja kehittymistä. Lahdenväylä palvelee erityisesti pitkämatkaista joukko- ja tavaraliikennettä.

Alueen ja sen ympäristön luontoarvojen säilyminen varmistetaan.

Kaupunkistrategian tärkeänä osana on ilmastonäkökulma, johon sisältyy muun muassa hiilineutraalisuustavoitteen aikaistaminen vuoteen 2030. Kaava-alueella sijaitsee runsaasti kaupungin vesi- ja energiahuollon infrastruktuuria, jonka toimintaedellytykset ja kehittäminen varmistetaan.

4. Kaavaratkaisun kuvaus

4.1. Yleiskaavan sisältövaatimukset ja osayleiskaavaratkaisu

4.1.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Alueidenkäyttötavoitteet jakaantuvat viiteen pääryhmään:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava toteuttaa tavoitteita mahdollistaen uuden yhdyskuntarakenteen muodostumisen olemassa olevan rakenteen yhteyteen hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Kaava-alueen sijainti sekä luonto- ja virkistysalueiden että palveluiden äärellä luo edellytykset terveelliselle ja turvalliselle elinympäristölle. Osayleiskaavalla varmistetaan arvokkaiden kulttuuriympäristöjen säilyminen sekä Natura- ja muiden luonnonsuojelualueiden suojelun perusteena olevien luontoarvojen säilyminen. Kaava-alueelle sijoittuu merkittävästi energiahuoltoon liittyvää infrastruktuuria, jonka toiminta ja kehittämisedellytykset varmistetaan.

4.1.2. Maakuntakaava

Maankäyttö- ja rakennuslain (1.1.2025 alkaen Alueidenkäyttölaki) mukaan maakuntakaava on ohjeena yleiskaavaa laadittaessa ja muutettaessa. Maakuntakaava on otettava huomioon, pyrittävä edistämään sen toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista.

Osayleiskaavoitusta ohjaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava (osa Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuutta), joka tuli alueen osalta voimaan 24.9.2021. Maakuntakaavan osayleiskaavoitusta ohjaava sisältö on kuvattu luvussa 9.1.4.

Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaava on voimassaolevan maakuntakaavan mukainen. Lahdenväylä on osoitettu joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittäväksi tieksi tai kaduksi, jolla kulkevan joukko- ja tavaraliikenteen jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet turvataan. Osayleiskaavassa on osoitettu alueen keskusta- ja taajamatoiminnot, säilytetty arvokkaat kulttuuriympäristöt sekä varmistettu luonnonsuojelualueiden suojelun perusteena olevien luontoarvojen säilyminen. Yhdyskuntateknisen huollon kannalta keskeisten johtojen ja rakenteiden säilyminen

ja kehittämisedellytykset ovat olleet työssä keskeinen lähtökohta ja ne on kaavaratkaisussa huomioitu.

Vaihemaakuntakaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä edellytetään ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta kestäviä ratkaisuja. Olevaan rakenteeseen tukeutuva alue- ja yhdyskuntarakenne vähentää liikkumisen päästöjä ja kaavaratkaisu tukee kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kantakaupunkimaisen rakenteen laajentaminen jo rakennetussa ympäristössä vähentää tarvetta kaupunkirakenteen laajenemiselle muualla kaupungissa ja Helsingin seudulla.

4.1.3. Yleiskaavan sisältövaatimusten toteutuminen

Yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon Maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:ssä luetellut sisältövaatimukset siinä määrin kuin laadittavan yleiskaavan ohjaustavoite ja tarkkuus sitä edellyttävät.

Taulukossa 1 on esitetty yleiskaavan sisältövaatimukset ja miten Viikinnan–Lahdenväylän osayleiskaava vastaa näihin vaatimuksiin.

Huomioitava sisältövaatimus, MRL 39§	Miten osayleiskaava toteuttaa sisältövaatimuksia
Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys	Rakentaminen täydentää nykyistä kaupunkirakennetta joukkoliikenneyhteyksien varrella sijoittuen jo rakennetuille alueille
Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö	Uusi kaupunkirakenne hyödyntää olemassa olevaa katuverkkoa ja kunnallistekniikkaa
Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus	Osayleiskaava mahdollistaa asuntojen rakentamisen n. 7000 uudelle asukkaalle. Osayleiskaava-alueen ympäristössä on olemassa olevia palveluita ja toisaalta kaavan mahdollistama asukasmäärä synnyttää uusia palveluita, jotka hyödyttävät myös lähialueiden asukkaita. Hyvät joukkoliikenneyhteydet sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytykset varmistavat palvelujen hyvän saavutettavuuden.
Mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla	Osayleiskaava-alue sijoittuu nykyisten verkostojen äärelle ja tukeutuu niihin. Alueen liikennematkaisu tukeutuu kestäviin kulkumuotoihin. Osayleiskaavassa on huomioitu alueen tärkeä rooli energia-, vesi- ja jätehuollon järjestämisessä ja varauduttu näihin liittyviin tulevaisuuden tarpeisiin. Osayleiskaavan toteuttamisen ympäristövaikutukset on voitu tunnistaa ja sekä kaavan ratkaisuilla että suunnittelumääräyksillä varmistaa osayleiskaavan kestävä kehitys tukeva rooli.
Mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön	Kaava-alueen ympäristössä on merkittäviä luonnonsuojelualueita ja kaava-alueella näihin liittyviä monipuolisia virkistysalueita. Kaupungin monipuoliset palvelut ovat kaikkien väestöryhmien saavutettavissa. Lahdenväylän esiselvityksen kautta mahdollistettu Lahdenväylän nopeustason lasku vähentää merkittävästi liikenteestä aiheutuvaa melu- ja päästökuormitusta ja luo siten nykyistä paremmat edellytykset terveelliselle elinympäristölle.

Kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset	Kaava-alueella on pienteollisuutta, josta vain osa voi sijoittua uuteen rakenteeseen. Vastaavalle toiminnalle soveltuvia uusia paikkoja on osoitettu Lahdenväylän varrelta. Alueen lisääntyvä väestömäärä mahdollistaa työpaikkojen lisääntymisen alueella verrattuna nykytilaan.
Ympäristöhaittojen vähentäminen	Asumisen sijoittuminen olevaan kaupunkirakenteeseen vähentää liikumistarvetta. Lahdenväylän nopeustason lasku vähentää merkittävästi liikenteestä aiheutuvaa melu- ja päästökuormitusta ja luo siten nykyistä paremmat edellytykset terveelliselle elinympäristölle. Rakentamisen ilmastopäästöjen osalta alue on tavanomaista tasoa ja niiden osalta suuri merkitys on rakentamisvaiheen päästöillä. Rakentamisen päästöjä ohjataan asemakaavoituksella ja muulla yksityiskohtaisemalla suunnittelulla. Pienteollisuuden poistuminen luonnonsuojelualueiden vierestä vähentää ympäristöriskejä.
Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen	Kulttuurihistoriallisesti arvokas Vanhankaupunginkosken alue säilyy ja uusi asutus sen ympäristössä tukee alueen toimintojen ja rakennuskannan säilymistä. Rakentamisen sijoittumisessa ja yksityiskohtaisemman suunnittelun ohjaamisessa on otettu huomioon maisema sekä luontoarvot. Luonto- ja Natura-vaikutusten arviointien tulokset on huomioitu kaavaehdotusta laadittaessa.
Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys	Alue sijoittuu laajojen luontoalueiden vierelle. Osayleiskaavassa on suojeltu ja kehitetty alueen viher- ja virkistysalueita ja näitä yhdistävää reitistöä. Virkistysmahdollisuuksia on runsaasti ja ne ovat hyvin saavutettavissa.
Ei aiheuta maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa	Vuokrattujen kiinteistöjen sopimuksia ei jatketa nykyiseen käyttöön vuosien 2034/2037 jälkeen. Osayleiskaava mahdollistaa kuitenkin kiinteistöjen kehittämisen uuteen käyttöön.

Taulukko 1. Yleiskaavan sisältövaatimukset ja niiden toteutuminen Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavassa

Vaihemaakuntakaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä edellytetään ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta kestäviä ratkaisuja. Olevaan rakenteeseen tukeutuva alue- ja yhdyskuntarakenne vähentää liikkumisen päästöjä ja kaavaratkaisu tukee kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

4.2. Kaavan ohjausvaikutus

Kaava on oikeusvaikutteinen yksityiskohtainen aluevarausosayleiskaava, joka ei ohjaa suoraan rakentamista, vaan kaavaa toteuttavaa yksityiskohtaisempaa suunnittelua.

4.3. Kokonaisrakenne

Osayleiskaavalla osoitetaan Lahdenväylän varrelle uutta kaupunkirakennetta, joka laajentaa kantakaupunkia pääväylien suunnassa Yleiskaavan 2016 periaatteiden mukaisesti. Osayleiskaavalla kaupunkirakenteen laajeneminen osoitetaan Viikintiehen tukeutuvaksi. Lahdenväylä osoitetaan

valtakunnallisesti merkittäväksi tieksi eritasoliittymineen, jonka lähelle sijoittuvaa uutta maankäyttöä mahdollistavia ratkaisuja on selvitetty osayleiskaavatyön yhteydessä tieviranomaisten kanssa laaditulla Lahdenväylän esiselvityksellä.

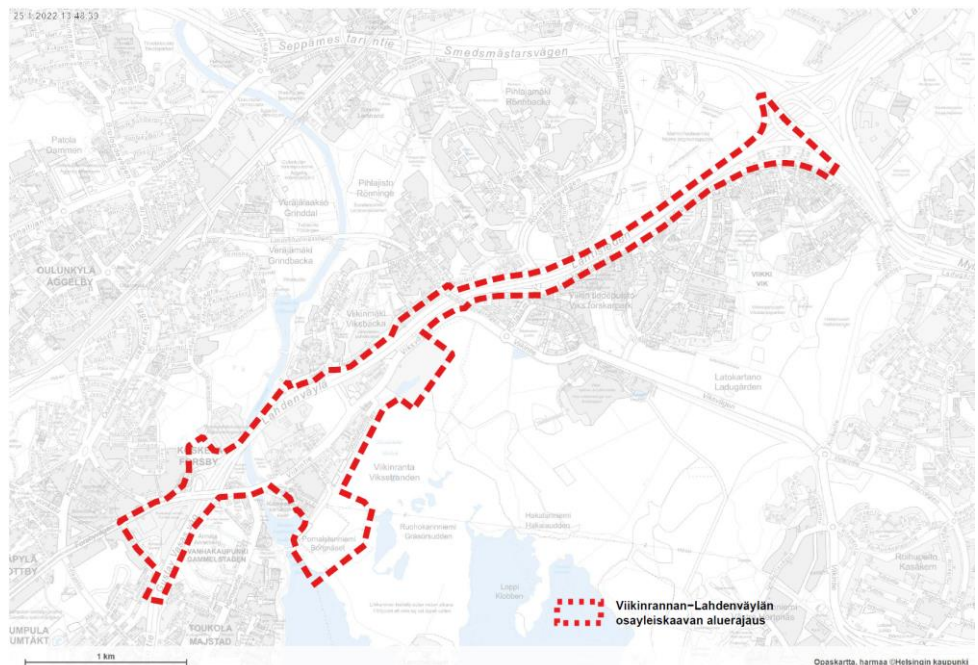
4.4. Suunnittelualue

Suunnittelualue käsittää Lahdenväylän varren reuna-alueita Koskelasta Kehä I:lle. Suunnittelualue sisältää Korkeimman hallinto-oikeuden Lahdenväylän varrelta kumoamat osat Yleiskaavasta 2016. Lahdenväylän tiealue kuuluu osayleiskaava-alueeseen Kehä I:lle saakka.

Alueen lounaisosassa, lähinnä keskustaa, on kulttuurihistoriallisesti arvokasta Vanhankaupunginkosken ympäristöä.

Suunnittelualueen pääosa käsittää Viikinrannan asuin- ja työpaikka-alueen, joka rajoittuu luontoarvoiltaan merkittävään Vanhankaupunginlahden Natura-alueeseen. Oman leimansa alueelle tuovat myös koko kaupunkia palvelevat kunnallistekniset laitokset: vedenpuhdistamo, jätevedenpuhdistamo ja sähköasema.

Suunnittelu kohdistuu ensisijaisesti alueeseen, johon Yleiskaavassa 2016 suunnitellut merkinnät Korkein hallinto-oikeus kumosi vuonna 2018 ja jossa voimassa on Yleiskaava 2002. Suunnittelualueeseen kuuluu näiden lisäksi alueita, joilla Yleiskaava 2016 on voimassa. Yleiskaavati-lannetta on kuvattu tarkemmin luvussa 9.1.5.



Kuva 1. Suunnittelualue.

Osayleiskaavan vaikutuksia arvioidaan koko siltä alueelta, jolle osayleiskaavan toteuttamisella arvioidaan olevan olennaista merkitystä. Osa vaikutuksista kohdistuu kaavan suunnittelualueelle ja sen välittömään lähiympäristöön, osa koko kaupungin alueelle ja laajemminkin seudulle, erityisesti Lahdenväylää koskevien ratkaisujen osalta. Vaikutukset ihmisiin koskevat kaava-alueen nykyisiä ja tulevia asukkaita sekä lähialueiden asukkaita. Yrityksiin ja elinkeinoelämään kohdistuvia vaikutuksia tarkastellaan vastaavalla tavalla osana laajempaa kokonaisuutta.

4.5. Mitoitus

Osayleiskaava ei määrittele tarkasti toteutuvaa mitoitusta, mutta antaa sille yleisluontoisen mitoituksen Yleiskaavan 2016 tapaan. Toteutuva kerrosala ratkaistaan asemakaavoituksen yhteydessä. Havainnekuvassa on esitetty yksi osayleiskaavoituksen tavoitteita ja määräyksiä toteuttava rakentamisen tapa. Sen mukaisesti osayleiskaava-alueelle sijoittuu asuntorakentamista noin 330 000 k-m² ja toimitiloja noin 40 000 k-m². Asukasmääränä tämä vastaa noin 7 000 asukasta (47 k-m²/as) ja toiminnan laadusta riippuen noin 400–1 000 työpaikkaa.

	Asuminen	Liike/ toimitila	Yleinen
Hernepellonkuja	76 000	12 500	0
Viikinkallio	46 000	0	0
Viikinranta ja Pornaistenniemi	89 000	3 000	2 500
Säynäslahti	57 000	0	10 000
Katarina Stenbockin katu	56 000	0	0
Latokartanonkaari	0	14 500	0
Viikinmäentie	6 000	0	0
Hernepellontie	0	5 500	0
Yhteensä	330 000	35 500	12 500

Taulukko 2. Havainnekuvan mukaisen ratkaisun kerrosalat osa-alueittain ja käyttötarkoituksittain. Määrät tarkentuvat asemakaavoituksessa.



Kuva 3. Näkymä Viikinkaupungin alueelta.

4.6.1. Kantakaupunkialueet

4.6.1.1. Viikinkaupunki

Viikinkaupungin alue on nykytilassa pienteollisuusalue asemakaavamerkintäänään T. Asemakaavan tehokkuusluku on 0,6 tai 0,7. Alueen lounaisreunassa on rivi LPA-alueita. Rakennuskanta on pääosin peräisin 1980-luvulta ja tonttien vuokrasopimukset voimassa vuoteen 2034.

Alueen Viikintietä lähinnä oleva osa on rakennettavuudeltaan hyvä. Alarinne puolestaan on rakennettavuudeltaan heikompi, ja edellyttää myös täyttöjä nykyisen maanpinnan ollessa osain tulvakorkeutta alempana.

Osayleiskaavassa alue on osoitettu asuntovaltaisiksi alueiksi A-2 sekä keskusta-alueeksi C. Korttelirakenne noudattelee nykyisiä katulinjoja, jolloin alueen maankäytön uudistuminen voi tapahtua tonttikohdaisesti pitemmän ajan kuluessa. Havainnekuvassa esitetty korttelirakenne perustuu 5–8-kerroksisista rakennuksista muodostuviin umpikortteleihin. Moni-ilmeisyyttä tuovat kortteleiden sisäosissa 2-kerroksiset rivitalot. Korttelirakennetta lävistää sen keskiosassa urbaani jalankulkuysteys, joka muodostuu osin kadusta, osin jalankulkuraitista.

Pysäköinti on sijoitettu kahteen pysäköintitaloon, joiden ohjeellinen sijainti on esitetty.

Havainnekuvassa esitetty asuinkerrosala on 89 000 k-m², mikä on sama kuin luonnosvaiheessa. Lisäksi suunnitelma sisältää liike/toimitilaa 3000 k-m².



Kuva 4. Näkymäkuva Viikintieltä kohti Viikinkalliota.

4.6.1.2. Viikinkallio

Alue on nykyisin rakentamaton. Kallion rinteet ovat jyrkät läntistä sivua lukuun ottamatta ja sen laki on puolestaan melko tasainen. Kallion laki-alue on luonnonoloiltaan karu, mutta sillä on pieni luonnontilaisena säilynyt kalliosuo.

Alueen asemakaavoitus asuinkäyttöön aloitettiin 2010-luvulla, mutta hanke ei edennyt.

Maanalaisessa yleiskaavassa alueella on varaus jätevedenpuhdistamon laajennusta varten. Laajennuksen tarve perustuu EU-parlamentin 10.4.2024 hyväksymään yhdyskuntajätevesidirektiiviin, joka velvoittaa HSY:n rakentamaan orgaanisten haitta-aineiden poistolaitoksen 2030-luvun aikana. Koska puhdistamon toiminta perustuu painovoimaiseen jäteveden kiertoon ja koska puhdistamohallien katon kalliokerroksen vahvuuden tulee olla vähintään 15 m, ei kallioon ole mahdollista louhia rakennusten kellareita tai pysäköintitiloja.

Osayleiskaavassa kallion laki on osoitettu asuntovaltaiseksi alueeksi A-2. Havainnekuvan mukaisessa ratkaisussa asuinkorttelit muodostavat linnamaisen hahmon. Rakennukset suojaavat korttelin sisäosia ja kallion laen puistoaluetta Lahdenväylän liikenteen melulta. Viikintien puoleinen rinne on jyrkkä, mutta voi tarjota mahdollisuuksia kiinnostaville terassitoratkaisuille.

Ajoliikenne alueelle johdetaan Energiakortteliin rakennettavan Sahamyllynrinne-nimisen kadun kautta, johon asumista palveleva uusi tonttikatu liittyy. Jalankulkuyhteys Viikinkalliolta pikaraitiotien pysäkille toteutetaan ylikulkusillan kautta. Suuren korkeuseron vuoksi sillan pituuskaltevuus ei riitä, vaan pysäkin päähän tarvitaan tasonvaihtojärjestelyt (porras ja/tai hissi). Pysäköinti toteutetaan pysäköintitalossa, jolle on esitetty ohjeellinen sijainti.

Kallion ylätasanteen suo on säilytetty viheralueena. Kaavaehdotuksessa suon ympäristö sekä kallion etelänpuoleinen rinne on esitetty lähivirkistysalueena ja osoitettu kalliolle Viikintien ja Hernepellontien liittymästä virkistysreitti, joka toteutetaan porrasyhteytenä.

Havainnekuvassa esitetty asuinkerrosala on noin 45 800 k-m², eli lähes sama kuin luonnosvaiheessa (46 700 k-m²).

4.6.1.3. Viikinmäentie

Pienipiirteinen alue koostuu nykyisin pääosin rivi- ja pienkerrostaloista. Suurin osa rakennuksista on 1960–1980-luvuilta, mutta joukossa on myös yksittäisiä vanhempia pientaloja. Näistä kahdessa on tunnistettu historiallisia arvoja. Maanomistus on hajautunutta ja suuri osa kiinteistöistä on yksityisessä omistuksessa.

Osayleiskaavassa alue on osoitettu asuntovaltaiseksi alueeksi A-3, mikä sallii maltillisen täydennysrakentamisen. Viikinmäentie on osoitettu reitiksi, joka on varattu yleistä jalankulkua ja pyöräilyä sekä huoltoajoa varten. Reitti jatkuu Vanhankaupunginkosken suuntaan sekä itään Viikinkalliolle, mikä voi toteutua nykyisen rakennuskannan mahdollisesti uusiutuksessa Viikinmäentien itäpäässä.

4.6.1.4. Hernepellonkuja

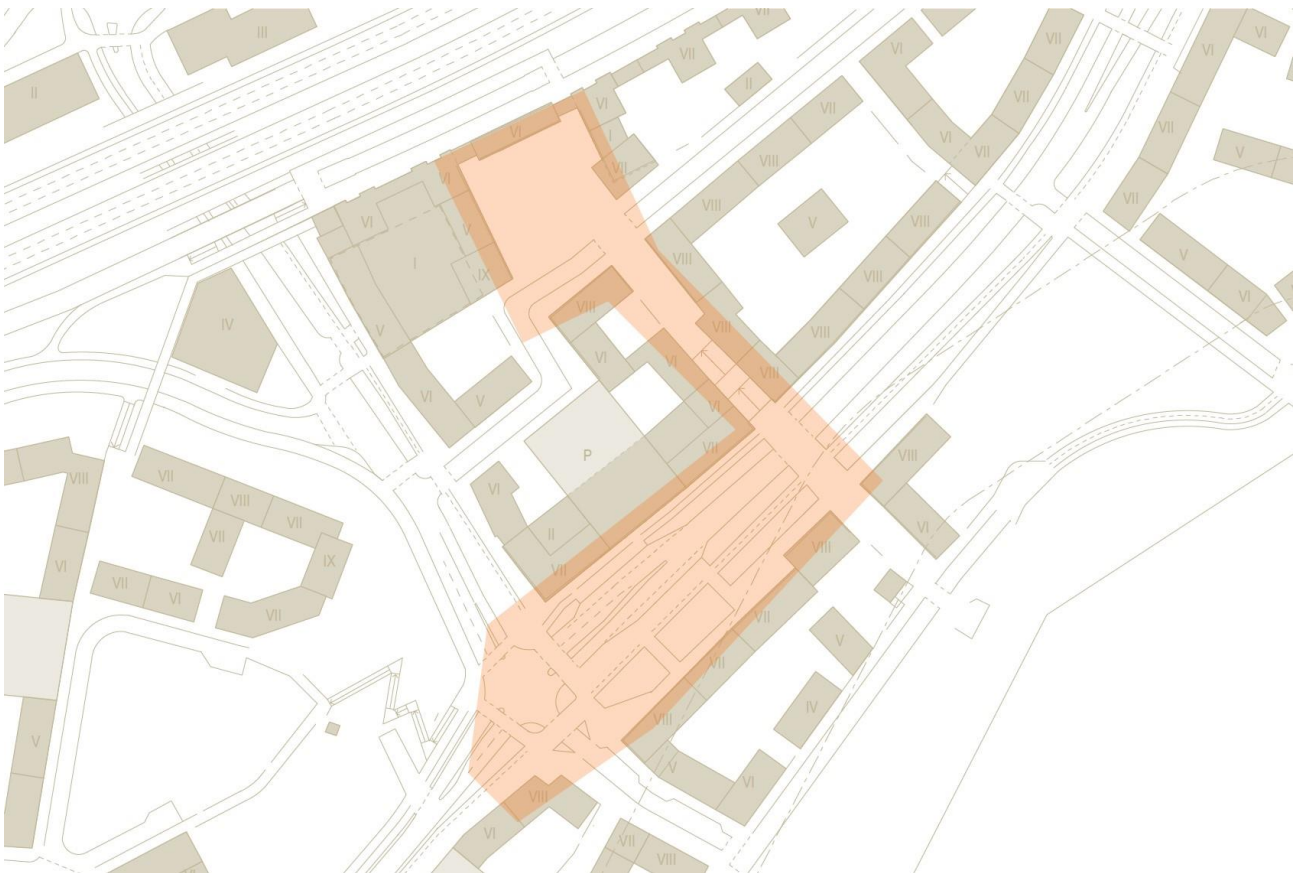
Alue on nykytilassa pienteollisuusalue asemakaavamerkintään T. Asemakaavan tehokkuusluku on 0,7. Alueen koilliskulmassa on LPA-alue. Rakennuskanta on iältään vaihtelevaa ollen pääosin peräisin 1950–1960-lukujen vaihteesta sekä toisaalta 1980-luvulta; joukossa on lisäksi uudempiakin. Tonttien vuokrasopimukset ovat voimassa vuoteen 2037.

Alue on rakennettavuudeltaan hyvä.

Osayleiskaavassa alue on osoitettu keskusta-alueeksi C. Aluetta sivuaa Lahdenväylän suuntainen Viikin–Malmin pikaraitiotie, jonka pysäkki sijoittuu lähelle Hernepellontien alikulkua. Pysäkin lähiympäristö muodostaa koko Viikinrannan alueen toiminnallisen keskuksen, joka on myös kaupallinen painopiste



Kuva 5. Näkymä keskusaukiolta.



Kuva 6. Kaupallisen kivijalkatoiminnan kannalta keskeisimmät katutilat.

Korttelirakenne noudattelee nykyisiä katulinjoja ja tonttijakoa, jolloin alueen maankäytön uudistuminen voi tapahtua tonttikohtaisesti pitemmän ajan kuluessa. Havainnekuvassa esitetty korttelirakenne perustuu 5–8-kerroksisista rakennuksista muodostuviin umpikortteleihin.

Lahdenväylän liikennemelu asettaa erityisiä reunaehtoja alueen tulevaan käyttöön. Lahdenväylän puoleiset rakennukset voivat melun estämättä olla toimitilaa, harraste- ja liikuntatiloja, varastoja tai pysäköintitaloja. Asuntorakentaminen tien nykyisellä nopeustasolla 100 km/h on mahdollista Lahdenväylään rajoittuvilla tonteilla vain siten, että asunnot avautuvat yksinomaan hiljaiselle puolelle. Lahdenväylän suunnitteluperusteiden mukainen 80 km/h nopeus mahdollistaa asuntorakentamista tietyin rajoituksin. Vaihtoehdot monipuolistuvat, jos nopeus on tätä alhaisempi.

Ehdotuksen havainnekuvassa on esitetty ratkaisu, jossa Lahdenväylän suuntaiset rakennusmassat ovat kapearunkoisia ja asuinhuoneet suuntautuvat rakennuksen hiljaiselle puolelle. Lahdenväylän puolella melutasot ovat julkisivuilla suurimmillaan 77 dB (80 km/h) ja 74 dB (60 km/h), mikä vaatisi äänitasoeroksi vähintään 42/39 dB. Käytännössä ratkaisun tulisi todennäköisesti olla umpinainen luhtikäytävä Lahdenväylän puolella, erityisesti nopeusrajoituksen ollessa 80 km/h. Vastaavia äänitasoero vaatimuksia alueella on jo olemassa Viikinmäelle rakennetuilla asuintaloilla, joissa ratkaisuna on luhtikäytävä Lahdenväylän suuntaan.

Tilanteessa, jossa nykyinen rakennuskanta on poistunut Lahdenväylän varrelta mutta uutta ei ole rakennettu, kohdistuu ”toisessa rivissä” olevien Hernepellonkujan rakennuksiin enintään 74 dB (80 km/h) ja 70 dB (60 km/h) melutaso, mikä vaatisi äänitasoeroksi vähintään 39/35 dB. Rakennusmassojen tulisi myös muodostaa yhtenäinen rivi, jotta melu ei pääse leviämään sisäpihoille.

Pysäköinti on sijoitettu kahteen pysäköintitaloon, joiden ohjeellinen sijainti on esitetty.

Havainnekuvassa esitetty asuinkerrosala on noin 76 000 k-m². Tämän lisäksi suunnitelma sisältää toimitilaa noin 12 500 k-m².

4.6.1.5. Säynäslahti

Alueella on sijainnut jätevedenpuhdistamo ennen nykyisen puhdistamon rakentamista. Puhdistamon jäätyä tarpeettomaksi sen altaat ja muut rakenteet on peitetty täyttömaalla. Maanalaiset rakenteet, alueen korkeus asema pääosin tulvakorkeuden alapuolella sekä maaperän yleisesti heikko rakennettavuus ovat alueen maankäytön haasteita. Alueella on ollut erilaista maa-aineisten käsittelyyn ja kiertotalouteen liittyvää toimintaa, ja puhdistettua jätevettä on hyödynnetty lumensulatusaltaassa. Alueelle sijoittuu sisäänajo nykyisen vedenpuhdistamon maanalaisiin tiloihin, mikä tulee säilyttää. Asukaskyselyssä ilmeni, että alueen toiminnasta aiheutuu haittoja asukkaille (raskas liikenne, hajuhaitat). Nykyisten toimijoiden vuokrasopimukset päättyvät vuonna 2025.



Kuva 7. Näkymä Säynäslahden alueelta.

Lahdenväylän liikennemelu ulottuu alueen pohjoisosaan.

Osayleiskaavassa alueella on säilytetty jätevedenpuhdistamon sisäänajo, jonka yhteyteen on liitetty uusi lumensulatusasema sekä tilavaraus jätteen imukeräyksen koontiasemalle. Jäteasema ja pysäköintitalo muodostavat melulta suojaavan rakenteen Lahdenväylän suuntaan. Kaavaehdotuksessa koulu ja päiväkotiki sekä pallokenttä on sijoitettu luonnoksesta poiketen alueen kaakkoisreunaan, jolloin Natura-alueella lähinnä oleva rakentaminen on luonteeltaan matalaa. Koulun piha muodostaa puustoisien suojavyöhykkeen luonnonsuojelualueen vasten, ja koska koulun piha-alue aidataan, muodostaa se samalla kulkuesteen luonnonsuojelualueen suuntaan.

Pyöräilybaanan linjaus on esitetty kaavaluonnoksesta poiketen kulkemaan Säynäslahden kautta, jotta sen pituuskaltevuudet pysyvät maltillisempina kuin Viikintien alkuperäisessä linjauksessa. Baana kulkee pyöräkatuna Säynäslahden asuinkortteleiden kaakkoispuolella ja ohittaa jätevedenpuhdistamon sisäänajolle ja jäteasemalle varatun alueen pohjoiskautta, liittyen Viikintiehen. Baana jatkuu Viikintietä pitkin pohjoiseen kohti Viikkiä kaksisuuntaisena pyöräbaanana.

Asuinkorttelit alueen länsiosassa ovat Viikinrannan ja Hernepellonkujan alueiden tapaan pienimuotoisia umpikortteleita.

Alue liittyy merkittäviin linnustoalueisiin ja tämän vuoksi rakennusten lintuystävällisyyteen tulee asemakaavoituksessa ja rakennussuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota.

Havainnekuvassa esitetty asuinkeuhala on 57 000 k-m² (luonnoksessa 69 000 k-m²). Määrä on vähentynyt lähinnä Natura-alueen suojavyöhykkeen vuoksi. Yleisiä rakennuksia on suunnitelmassa 10 000 k-m².

4.6.1.6. Vanhankaupunginkoski

Yleiskaava 2016 on alueella voimassa ja siinä merkintänä on C2. Katarina Saksilaisen katu jakaa alueen kahteen osaan. Pohjoispuolinen alue on pääosin vuosina 2005–2010 valmistunut kerrostaloalue, jonka asemakaavamerkintä on AK. Kadun eteläpuolella on vanhempaa rakennuskantaa, jolla on eriasteisia suojelumääräyksiä: osin suojeltu kerrostalokortteli AK/s, KTYU-kortteli sekä ALY-kortteli.

Osayleiskaavassa Katarina Saksilaisen kadun pohjoispuoleinen alue on osoitettu toteutuneen kaupunkirakenteen mukaisesti asuntovaltaiseksi alueeksi A-2. Lisäksi tälle alueelle on merkitty keskeiset jalankulku- ja pyörätieyhteydet. Kadun eteläpuolella kerrostalokortteli on merkitty merkinnällä A/s ja KTYU-kortteli merkinnällä P/s. ALY-korttelin suojellut rakennukset sijoittuvat osayleiskaavan virkistysalueelle V/s, jossa rakennukset on merkitty sk-merkinnällä.

4.6.1.7. Kalastajanpolku

Yleiskaava 2016 on alueella voimassa ja siinä merkintänä on C2. Alue jakautuu kahteen eriluonteiseen osaan. Viikintien varressa on vuonna 2012 valmistunut kerrostalokortteli asemakaavamerkintään AK. Tämän pohjoispuolella on pienimuotoisempaa rakentamista kaavamerkinnällä A. Tämä osa-alue on rakentunut vuodesta 2016 alkaen. Osoitteessa Kalastajanpolku 8 on sr-2 -luokiteltu rakennus kaavamerkinnällä ALY.

Osayleiskaavassa alue on osoitettu Viikintien varressa asuntovaltaiseksi alueeksi A-2 ja sen pohjoispuoleinen alue asuntovaltaiseksi alueeksi A-3. Merkinnät heijastelevat alueen nykyistä maankäyttöä. Kalastajanpolku 8 on merkitty sk-merkinnällä.

4.6.1.8. Katarina Stenbockin katu

Alue on nykyisin rakentamatonta Lahdenväylän ramppialueetta. Liikennemäärä Lahdenväylältä Koskelantielle nousevalla rampilla on 9 200 ajon/vrk ja Koskelantieltä Kustaa Vaasan tielle laskeutuvalla rampilla 400 ajon/vrk. Alueella on voimassa Yleiskaava 2016, jonka mukaan alue on osin asuntovaltaista aluetta A2 ja kantakaupunkia C2. Osa kantakaupunkimerkinnöistä on kumottu KHO:n päätöksellä. Tällä alueella on voimassa Yleiskaava 2002 merkintöinään kerrostalovaltainen alue ja virkistysalue. Asemakaavassa (2003) Kustaa Vaasan tielle johtava silmukkaramppi on poistettu ja alueelle on osoitettu huoltoasema ja toimistorakennuksia kerrosalaltaan yhteensä 25 100 k-m². Asemakaava ei ole toteutunut.

Osayleiskaavassa Kustaa Vaasan tien ramppi poistetaan asemakaavan ja Lahdenväylän esiselvityksen mukaisesti. Alue osoitetaan pääosin

asuinkäyttöön. Havainnekuvassa alueelle on esitetty 54 000 k-m² asu-
mista. Alueen kaikkien kulkumuotojen pääreittinä toimii uusi Katarina
Stenbockin katu. Pysäköinti toteutetaan pysäköintitalossa, jolle on esi-
tetty ohjeellinen sijainti. Alueen pohjoisosassa on altis hulevesitulville, joihin
varautuminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Ehdotusvaiheessa rakentamisaluetta on supistettu pohjoisosastaan ke-
mikaaliturvallisuuden vuoksi, mutta asuinkerrosala on ennallaan, 56 000
k-m² (luonnoksessa 54 000 k-m²). Vesilaitoksen lähialueelle on muodos-
tettu suojaviheralue, joka yhdessä alueelle sijoitetun toisen pysäköintilai-
toksen kanssa varmistaa asumisen turvallisuuden.

4.6.2. Toimitila-alueet

4.6.2.1. Energiakortteli

Energiakortteliin on laadittu asemakaavan muutos samanaikaisesti
osayleiskaavan valmistelun kanssa. Asemakaavan muutoksen tavoit-
teena on rakentaa uusi katuyhteys, kaapeliyhteys ja turvata korttelin lisä-
rakentamisella Helsingin sähkönjakeluverkon tarpeet.

Fingrid Oyj:n 400 kilovoltin kaapeliyhteydet on suunniteltu tuotavan Van-
taan Länsisalmesta suunnittelualueelle rakennettavaan sähköasemaan.
Kaapelihankkeella mahdollistetaan Helen Sähköverkon 110 kilovoltin
verkkomuutokset Pitäjänmäellä Vihdintien ympäristössä ja sitä kautta
Helsingin kaupungille maa-alan vapauttaminen Läntisen Bulevardikau-
pungin rakentamiseen. Samalla turvataan Helsingin kaupungin ja Helen
konsernin hiilineutraaliustavoitteiden mukaisen energiatuotannon ja säh-
könsiirtoverkon kehittämisedellytykset.

Asemakaavamuutoksella energiakortteli täydentyy uudisrakennuksilla
määrältään 19 157 k-m². Tonttien keskimääräinen tehokkuusluku on
 $e=0.58$. Kaavaratkaisuun liittyy uusi ajoyhteys Hernepellontieltä. Nykyi-
nen ajoneuvoliittymä energiakortteliin Sahamylyntieltä muutetaan rin-
nakkaiseksi pyörätieksi ja jalkakäytäväksi. Helen Oy hyödyntää energia-
kortteliin rakennettavien palvelinkeskusten hukkalämpöä kaukolämmön
tuotannossa, mikä vähentää Helenin energiatuotannon hiilidioksidipääs-
töjä merkittävästi.

Osayleiskaavan merkinnät ja määräykset on laadittu asemakaavamu-
utoksen mukaisina. Lisäksi asemakaavamuutoksella toteutetulta katuyh-
teydeltä on osoitettu katuyhteys edelleen Viikinkalliolle osayleiskaavassa
osoitettuun asuinkortteliin.

4.6.2.2. Kumpulankärki

Kumpulankärjen korttelissa Yleiskaavan 2016 merkintä Kantakaupunki
C2 on valtaosin voimassa. Kustaa Vaasan tien puolelta merkintä on
poistettu KHO:n päätöksellä. Tältä osin voimassa on Yleiskaava 2002,
jossa kortteli on osoitettu työpaikka-alueeksi. Kortteliin on valmisteltu

asemakaavan muutosta samanaikaisesti osayleiskaavatyön kanssa. Kortteliin sijoittuu raitiotievarikko, kaupallisia palveluja ja asumista. Asemakaavan muutosehdotuksessa 29.8.2023 kortteliin on osoitettu raitiovaunuvarikon alueelle yhdyskuntateknisen huollon ET-alue, Valtimontien varteen AK-alue ja näiden väliin puisto (VP) sekä suojelumerkinnällä varustettu vaunuhallin tontti merkinnällä K. Alueen eteläkärjessä on liito-oravayhteyden merkintä.

Osayleiskaavan merkinnät mukailevat laadittavaa asemakaavaa siten, että ET-alue on merkitty samalla merkinnällä, AK-alue A-2-merkinnällä ja vaunuhallin alue P/s-merkinnällä. Vaunuhallilla on lisäksi sk-merkintä. Liito-oravayhteysmerkintä on osoitettu jatkumaan alueen eteläkärjestä Kustaa Vaasan tien yli.

4.6.2.3. Latokartanonkaari

Alueella ovat voimassa Yleiskaava 2016 sekä asemakaava 11490 (voimaantulo 6.7.2007). Yleiskaavassa alue on toimitila-alue (T). Asemakaavassa alueelle on osoitettu KTY-merkinnällä toimitilaa yhteensä 20 400 k-m² kerrosluvun ollessa 3–5. KTY-merkintä on yleiskaavaan verrattuna rajoittavampi edellyttäessään ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia toimintaa. Liiketilaa on myös rajoitettu enintään 15 prosenttiin sallitusta kerrosalasta. Alueelle sijoittuu ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitekohteita.

Asemakaavassa rakennukset suojaavat Latokartanon asuinkortteleita pääteiden melulta. Alueen ajoyhteyksinä on kolme lyhyttä tonttikatua, jotka erkanevat kohtisuoraan Latokartanonkaarelta. Asemakaavassa on osoitettu joukkoliikenteen ajoyhteys Latokartanonkaarelta Kehä I:lle joltavalle rampille. Asemakaavassa ei ole osoitettu tilavarausta Viikin–Malmin pikaraitiotielle. Asemakaava ei ole toteutunut.

Osayleiskaavan tavoitteena on nykyisten kaavojen tapaan mahdollistaa erikokoisten ja eri käyttötarkoituksiin soveltuvien kohtuuhintaisten toimitilojen rakentaminen täydentämään ja monipuolistamaan alueen työpaikkatarjontaa. Tavoitetta on tarkistettu vastaamaan toimitilan yleistä kysyntää sekä paikallista tarvetta. Osayleiskaavan havainnekuvassa esitetty rakentaminen on laajuudeltaan 14 500 k-m² (noin 70 % nykyisen asemakaavan kerrosalasta). Toimistotilan kysyntä vilkkaimpien keskustojen ulkopuolella on vähentynyt ilmeisen pysyvästi. Toisaalta teollisuudelle ja tuotannolle osoitetut alueet ovat vähentyneet ja vähenevät myös tämän osayleiskaavan alueella Viikrannassa. Osayleiskaavan toimitilamerkintä mahdollistaa asemakaavan KTY-merkintää monipuolisempia toimintoja. Yritystoiminnan aiheuttamia häiriöitä asuinkortteleille vähentää niiden välisen etäisyyden kasvaminen sekä Viima-raitiotien että alueen pituussuuntaisen ajoyhteyden vuoksi.

Ajoyhteys alueelle on osoitettu Biologinkadun liittymästä, jossa raitiotien kanssa risteävä liikenne haittaa raitioliikennettä mahdollisimman vähän. Joukkoliikenteen yhteysvaraus Kehä I rampille on poistettu.

Alueelle sijoittuva linnoitekohde Tukikohta VIII:3 on rajattu sm-alueeksi ja säilyy suojaviheralueella (EV). Hieman tämän aluerajauksesta länteen, TP-aluevarauksella merkityllä työpaikka-alueella, sijaitsee ensimmäisen maailmansodan aikaisen yhdystien osuus, joka on ollut maantiekäytössä 1960-luvulle. Kyseessä ei ole kiinteä muinaisjäännös, mutta kohde on tarpeen tutkia ja dokumentoida ennen alueen muuttuvaa maankäyttöä.

4.6.2.4. Hernepellontien varsi

Hernepellontien pohjoispäässä on asemakaavoitettuna ja rakennettuna toimitilaa TY-merkinnällä osoitteissa Hernepellontie 11–27. Hernepellontien ja Harjannetien kiertoliittymän sekä Lahdenväylän välissä on pieniä suojaviheralueita. Pähkinäsaarenkadun päässä on rakentamaton KTY-1-kortteli.

Osayleiskaavassa nykyiset toimitila-alueet sekä osa suojaviheralueista on merkitty TP-alueeksi. Lahdenväylän mahdolliset muutokset voivat mahdollistaa tiealueen rajan tarkistuksia ja korttelialueiden laajentamisen Lahdenväylän suuntaan. Pähkinäsaarenkadun päässä olevalla korttelialueella sijoittuu muinaismuistoksi merkittyjä luolia.

4.6.3. Viher- ja virkistysalueet

Osayleiskaavan viheralueet sijoittuvat useille eri osa-alueille ja ovat pääosin nykyisiä ja säilytettäviä viheralueita. Tavoitteena on alueen virkistysarvojen turvaaminen, kehittäminen ja niiden vahvistaminen. Osayleiskaavaratkaisun osana laaditussa viher- ja virkistysverkoston yleispiirteisessä suunnitelmassa osayleiskaava-alueelle osoitetaan riittävästi helposti saavutettavia virkistysalueita ja reittejä vastaamaan kasvavan asukasmäärän käyttöpainetta. Suunnittelussa otetaan huomioon alueen lisääntyvän asukasmäärän luoma käyttöpaineen lisääntyminen, minkä aiheuttamaan maaston kulumiseen vastataan ohjaamalla kulkua alueella riittävästi.

Viherverkostoa ja virkistyspalveluita kehitetään osana laajemman aluekokonaisuuden viheralueverkostoa ja myös muiden kaupunkilaisten tarpeisiin. Virkistysreittejä tukevat myös alueella olevat luontokohteet sekä maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti tärkeät aluekokonaisuudet, joiden arvot ja ominaispiirteet on huomioitu. Toimiva ja kattava viheralueverkosto parantaa ekosysteemipalveluiden tarjontaa ja tukee luonnon monimuotoisuutta turvaamalla ekologisen verkoston ydinalueiden ja niiden välisten yhteyksien säilymistä.

Osayleiskaavassa osoitetaan uusia virkistysalueita niin rakennetun alueen sisälle kuin kaavan viheralueillekin (Kuva 8). Alueen keskeisiä virkistysalueita ovat Pornaistenniemi, Säynäslahden pohjukka, Viikinrannan ja Vantaanjoen rannan puistot, Viikinkallio sekä Koskelan uuden asuinalueen virkistysalue. Kaavamerkintänä on VL sekä VL/s niillä alu-

eilla, joilla ympäristö on säilytettävä luonto-, maisema- tai kulttuurihistoriallisten arvojen perusteella. Säynäslahden puisto on osoitettu urheilu- ja virkistysalueeksi (VU).

Pornaistenniemen puistoaluetta kehitetään palvelemaan suurempaa väestömäärää. Säynäslahden pohjukan alueelle sijoittuvan koulun ja päiväkodin läheisyyteen varataan alueita urheilu- ja virkistyspalveluille sekä puisto- ja virkistysalueeksi. Viikinrannan puistossa yhteensovitetään kasvavan asukasmäärän virkistys- ja liikkumisen tarpeet sekä ekologisen verkoston ja luonnonsuojelualueiden tarpeet. Vantaanjoen rantapuistoja vaalitaan kulttuurihistoriallisesti, maisemallisesti, ekologisesti ja virkistyskannalta merkittävänä ympäristöinä. Koskelan uusi asuinalue suunnitellaan kytkeytymään luontevasti olemassa oleviin Vantaanjoen ja Koskelan virkistysalueisiin. Lisäksi pienemmät taskupuistot ja oleskelupaikat tukevat virkistysverkostoa.

Alueen virkistysreitiverkostoa kehitetään uusilla rakentuvilla alueilla sekä huomioidaan nykyisen reitistön kehittämisen tarpeet ja kytkeytyminen ympäröivään virkistysverkostoon. Kaavakartalla virkistysreitistön muodostavat varsinaisella ulkoilureitin merkinnällä osoitettujen reittien lisäksi yleistä jalankulkua ja pyöräliikennettä varten varatut reitit, joilla huoltoajo kiinteistöille on sallittu, sekä pyöräliikenteen nopeat runkoyhteydet (baanat), jotka voidaan paikoin toteuttaa pyöräkatuina. Tavoitteena on tihentää nykyistä verkostoa. Alueen lävitse kulkevia tärkeitä reittejä ovat sekä yhteydet julkisen liikenteen ja alueen kaupallisten palveluiden ääreen sekä yhteydet laajemmille luontoalueille niin Vanhankaupunginlahden kuin Vantaanjoen varren suuntaan. Vanhankaupunginkoski ympäristöineen sekä Vantaanjoen vartta pohjoiseen johdettava puistoyhteys toimivat merkittävänä ekologisina yhteyksinä ja virkistysreiteinä. Malmin hautausmaan kohdalla ohjataan korkeusasemista ja topografiasta johtuen virkistysverkosto kulkemaan lännemmäs Lahdenväylän alikulkuun sekä Kehä I reunan olemassa olevalle reitille.

Vantaanjoki rajoittaa kulkua virkistysalueilla. Vantaanjoen pystyy ylittämään Pornaistenniemen, Kuninkaankartanonsaaren ja Viikintien kohdilta suunnittelualueen eteläisessä osassa. Seuraava ylityspaikka on Viikintien jalankulku- ja pyöräilyilta, joka sijaitsee yläjuoksulla noin 900 m –1 km etäisyydellä Viikintiestä. Lahdenväylä sijoittuu suunnilleen näiden kahden puoliväliin, ja siksi Lahdenväylän suunnittelun yhteydessä on tarpeellista tutkia jalankulun ja pyöräilyn yhteyden lisäämistä esimerkiksi raitiotiesillan yhteyteen.

Kaikilla alueen viher- ja puistoalueilla korostuu hulevesien luonnonmukaisen hallinnan tarve. Määrällisen hallinnan ja viivytyksen tarpeen lisäksi hulevesien laadullinen parantaminen korostuu, koska aluetta rajavat Vanhankaupunginlahden ja Vantaanjoen Natura 2000-alueet. Hulevesien laatua tulee parantaa ennen purkamista vastaanottavaan vesistöön. Hulevesien hallintarakenteet tulee sijoittaa mahdollisimman lähelle

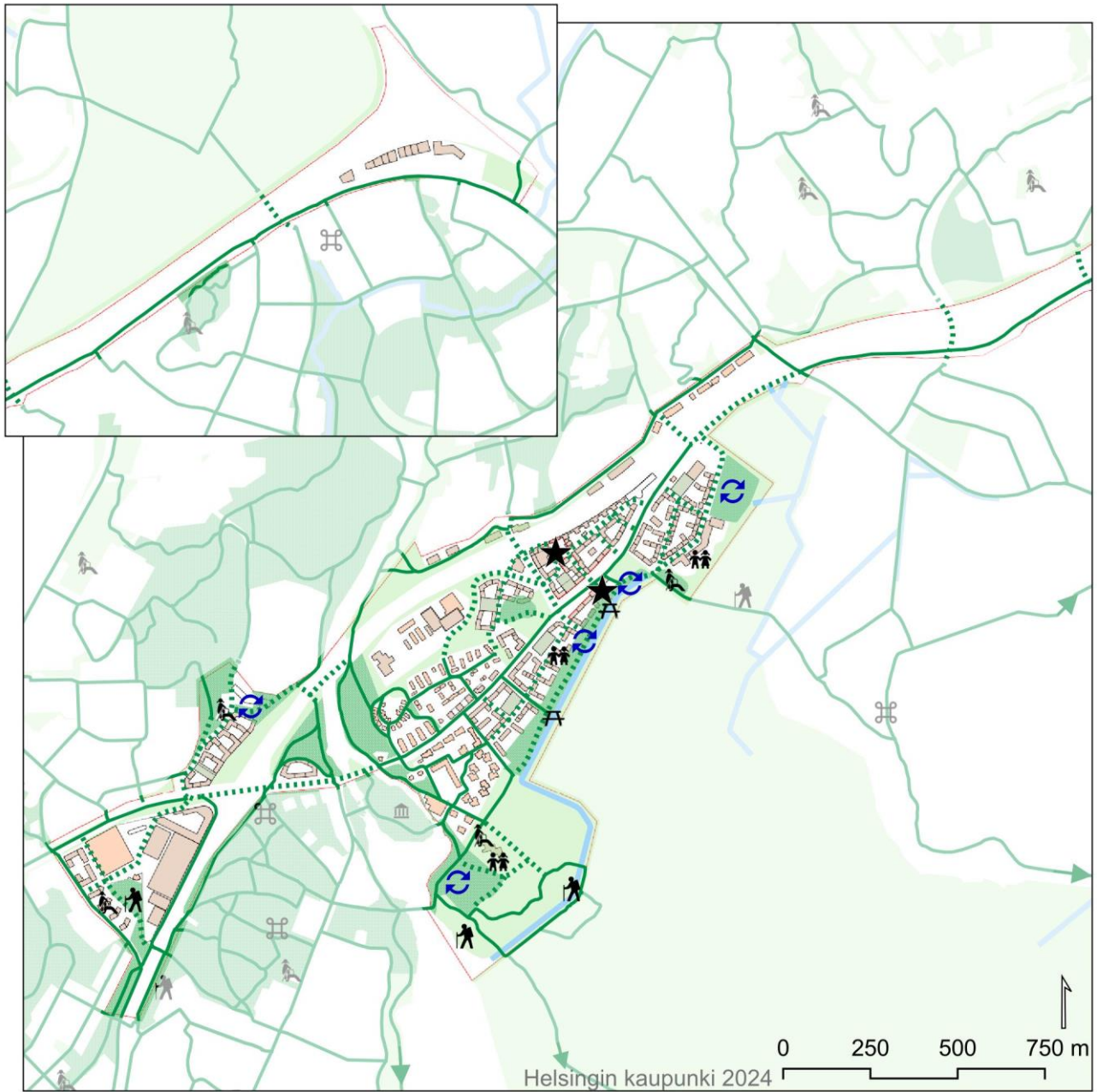
hulevesien syntymispistettä, ja niitä ei lähtökohtaisesti tule sijoittaa vesistö- tai merivesitulva-alueille, jotta hulevesistä kerätyt haitta-aineet eivät huuhtoudu tulvavesien mukana Natura-alueille tai Vanhankaupunginlahteen. Hulevesien hallintaa toteutetaan myös muilla alueilla, kuten tonteilla ja katualueilla. Kaavatyön yhteydessä laaditussa yleispiirteisessä kunnallistekniikan viitesuunnitelmassa viher- ja puistoalueille on esitetty hulevesikosteikkoja.

4.6.3.1. Pornaistenniemi

Pornaistenniemi ympäristöineen on rakentuvan alueen virkistykseen painopiste. Alueelle nykyisellään sijoittuvat palvelut säilyvät ja lisäksi alueelle sijoittuu uusi päiväkotikiikkipaikka tai leikkipuisto. Pornaistenniemen Design-koirapuisto säilytetään alueella, mutta tarkemmassa suunnittelussa, kuten päiväkodin tarkemman sijoittumisen yhteydessä, koirapuiston paikkaa voidaan tarvittaessa muuttaa. Jatkosuunnittelussa varmistetaan myös, että Vanhankaupungin kosken läheisyyteen vakiintunut ruokarekkatoiminta on mahdollista jatkossakin ja palvelee alueella virkistäytyviä ihmisiä. Uusien sekä ympärivuotisten että pienimuotoisten liikuttavien palveluiden syntymisedellytyksiä vahvistetaan.

Puuston lisäämisen paikat Pornaistenniemessä (Kuva 13 Kuva 8) valitaan tarkemmin päiväkodin sijoittumisen yhteydessä. Kaavamääräyksen mukaisesti alueella puustoa on hoidettava liito-oravan elinolosuhteiden huomioon ottaen.

Pornaistenniemeltä on pääsy luontopolulle ja Lammassaaren pitkospiuille. On odotettavissa, että kasvillisuuden kulutus alueella lisääntyy. Erityisesti suojeltu tervaleppälehto tulee suojata liialliselta kulutukselta ohjaamalla kulku alueella selkeitä rakennettuja reittejä pitkin. Alueella tulee huomioida sekä metsäverkoston että niittyverkoston jatkuvuus. Liito-oravan liikkumisreittien ja ydinalueiden turvaamisen lisäksi tärkeät lintu-, matelija- ja sammakkoeläinalueet tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Natura 2000-alueiden suojelun perusteena olevien luontoarvojen säilyminen varmistetaan.



Virkistysverkosto

- ★ Aukio
- ♠ Levähdyspaikka
- 🚶 Virkistyskohde
- 🏃 Leikkipaikka
- 👤 Uusi päiväkot
- ⚡ Nähtävyys
- 🏛️ Tekniikan museo
- 🔄 Kehitettävä virkistysalue

- ⋯ Kehitettävä virkistysreitti
- Virkistysreitit
- Puro
- Puisto tai urheilualue
- Viheralue
- Kaavarajaus

Kuva 8. Suunnittelualan nykyiset ja kehitettävät virkistysreitit ja -alueet.

4.6.3.2. Säynäslahti

Säynäslahdelle varataan alueita urheilu- ja virkistyspalveluille sekä puisto- ja virkistysalueeksi. Virkistysalueet kytkeytyvät alueelle sijoittuvaan kouluun, päiväkotiin ja asutukseen sekä tarjoavat yhteyden laajemmille luontoalueille Vanhankaupunginlahden ja Viikin suuntiin.

Alueelle sijoitetaan toiminnallisia virkistyspalveluita, kuten liikuntakenttä, leikkipaikka, lähiliikuntapaikka sekä oleskelualueita. Säynäslahden alueen reunoille lisätään luonnonsuojelualueiden myötäisesti puustoa ja etenkin eteläisen reunan puustoista yhteyttä Viikinrannan ja Viikin välillä vahvistetaan. Myös linnuston alueet sekä matelija- ja sammakkoeläin-kohteet huomioidaan jatkosuunnittelussa. Natura 2000-alueiden suojelun perusteena olevien luontoarvojen säilyminen varmistetaan. Virkistysreitistöä kehitetään alueella huomioiden Natura-alueen suojaetäisyydet. Nykyinen lumen vastaanottoon liittyvä allas puretaan.

4.6.3.3. Viikinrannan puisto

Viikinrannan rakennettujen kortteleiden ja Natura-alueen välissä sijaitsee kapea rantapuisto, jossa yhteensovitetään kasvavan asukasmäärän virkistykseen ja liikkumisen tarpeet sekä ekologisen verkoston ja luonnonsuojelun tarpeet. Ojan Natura-alueen puoleinen rantapuisto on osoitettu suojaviheralueeksi, eikä sille osoiteta virkistysreittejä. Muuta rantapuistoa koskee yleismääräys, jonka mukaan alueelle tulee suunnitella noin 50 metrin puustoinen suojavyöhyke tai muulla tavoin varmistaa, ettei Natura-alueelle suuntaudu hallitsematonta kulkua. Säynäslahdenoja toimii luontaisena kulkuesteenä Natura-alueen suuntaan.

Viikinrannan alueen ohittava baana rakennetaan pyöräkatuna, jonka yhteydessä on jalankulun reitti. Rantapuistoon sijoittuu myös toinen luonteeltaan luonnonläheisempi virkistysreitti. Reitistöä täydentää Viikinrannan kortteleiden välissä kulkeva samansuuntainen urbaani kuja, joka luo viihtyisän ja pienimittakaavaisen vaihtoehtoisen reitin alueen palveluiden ja pikaraitiotiepysäkin suuntaan. Reitti koostuu osittain kävelykaduista ja osin tonttikaduista sekä katuympäristöstä. Rantapuistossa tulee mahdollistaa myös esteetön kulku rinteessä mahdolliselta tasolta toiselle. Esteettömät reitit voidaan sijoittaa tonttikatuihin liittyvien taskupuistojen jatkumoiksi rantapuistoon.

Puisto rajautuu pohjoisessa osassaan keskustoimintojen korttelialueen yhteydessä olevaan viheraukioon, jota suunnitellaan elämisen ja olemisen tilana puuistutuksineen ja terasseineen. Aukion yhteyteen voi sijoittaa myös kioskityyppistä myyntiä.

Viikinrannan puiston keskivaiheille on suunniteltu päiväkoti leikkipaikkoineen, joka täydentää päiväkodin aukioloaikojen ulkopuolella puiston virkistyspalveluja. Rantapuistoon on mahdollista sijoittaa lisäksi levähdyspaikkoja taskupuistomaisiin kohtiin tai uoman varteen.

Puistoa rajaa luonnonsuojelualueesta Pornaistenniemenoja, jota voidaan kehittää osana kaupunkiympäristöä ja -kuvaa, kunhan luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoisuuden asettamat rajoitteet huomioidaan riittävällä tasolla. Ojaa ei ole tarkoituksenmukaista ylittää sillalla (oja on kansainvälisesti arvokasta linnustoaluetta ja Natura 2000-alueen suojavyöhykettä), mutta rantaan voi harkituissa paikoissa, nykyistä puistoa mahdollisimman paljon säilyttäen, sijoittaa pienimuotoisia laiturimaisia rakenteita. Uoma on tärkeä osa luonnonympäristöä, ja sen hydrologiset olot tulee turvata. Natura 2000-alueiden suojelun perusteena olevien luontoarvojen säilyminen varmistetaan.

Rantapuistoa kehitetään vahvistamaan sekä metsäisen verkoston alueellista yhteyttä että niittyverkoston yhteyttä. Lisäksi liito-oravan kehitettävän puustoisien reitien tulee olla uoman länsipuolella riittävä (vähintään 20–50 m), mitä varten vaaditaan toimintojen ja virkistysreittien yhteensovittamista tarkemmassa suunnittelussa. Rantapuistoa tulee lisäksi säilyttää mahdollisimman paljon etenkin uoman rannassa varjostuksen, veden lämpötilan, suojan ja uoman luontaisen puunsaannin turvaamiseksi. Puustoisuutta vahvistaa sen toteuttaminen etupainotteisesti esimerkiksi nykyisten pysäköintialueen ja Säynäslahdentien alueilla.

Rantapuiston pohjoisosassa, Säynäslahdentien ja Viikintien risteyksen itäpuolella on 0,33 ha kokoinen alue vanhaa kosteaa runsasravinteista tervaleppälehtoa, jonka hydrologiset olot tulee pitää samanlaisina jatkossa maankäytön muuttuessa. Nykyään alueella ei ole kuluneisuutta, mitä jatkosuunnittelussakin on vaalittava. Luontoarvoja ja uoman tilaa ja laatua ei saa heikentää, ja etenkin uoman osalta niitä tulee parantaa jatkosuunnittelun keinoin.

Rantapuisto on pääosin altis sekä meri- että hulevesitulville. Merivesitulva-alueille ei ole tarkoituksenmukaista sijoittaa hulevedenhallinnan rakenteita, eikä rannan lähellä ole tarkoituksenmukaista käsitellä ja viivytellä kuin lähialueen hulevesiä. Rantapuiston alueella hulevesien hallinnan rakenteita voidaan kuitenkin osoittaa pyöräilybaanan länsipuolelle, jos baanahan maanpinnan korkeutta nostetaan tarpeeksi merivesitulviin nähden. Hulevesien hallinnassa on huomioitava myös ilmastonmuutoksen vaikutukset sadantaan, valuntaan ja merivedenpinnan korkeuteen. Uomaan ei myöskään saa johtaa käsittelemättömiä hulevesiä luontoarvojen turvaamiseksi.

4.6.3.4. Viikinkallio

Viikinkallion laella, korttelin keskellä, sijaitsee pieni luonnontilaisena säilynyt kalliosuo. Sen vesitasapaino tulee turvata esim. hulevesien ohjauksella niin, että sen nykyiset luontoarvot säilyvät tai niitä parannetaan. Suon ympärille voidaan sijoittaa lähivirkistymistä palveleva pieni puisto.

Viikinkallio on osa niittyverkoston tukialuetta. Kuivien ja kallioisten alueiden kasvillisuutta ja maisemallista arvoa yhteensovitetään maankäyttöön jatkosuunnittelussa.

Korkeuserojen takia Viikinkallion kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin lähialueille tulee kiinnittää erityistä huomiota. Viikintien ja Hernepellontien risteyksen kohdalta Viikinkallion lakialueen suuntaan voidaan jatkosuunnittelussa tutkia kuntoportaiden rakentamista. Viikinkallion suunnitteluratkaisuissa varmistetaan näkymälinjojen säilyminen Vanhankaupunginlahdelle julkisilta alueilta.

4.6.3.5. Vantaanjoen rantapuisto

Vantaanjoen rantapuisto yhdistää Viikinrannan ja Pornaistenniemen Vantaanjoen varren laajaan vihersormeen sekä sille sijoittuviin virkistyspalveluihin ja reitteihin. Vantaanjoen rantapuiston virkistysalueet ja -reitit palvelevat kaupunkilaisia myös laajemmin suunnittelualueen ulkopuolelta. Vantaanjoen rantapuiston kautta on yhteys muun muassa Pikku-kosken uimarannalle. Rantapuisto kuuluu Helsingin maakunnallisesti arvokkaihin kulttuuriympäristöihin osana laajempaa Vantaanjokilaakson maisema-alueita.

Vantaanjoen varsi on myös tärkeä ekologinen yhteys. Viikinrannan – Lahdenväylän osayleiskaava-alueella erityisesti Kalastajarannan puolella jokea tulee säilyttää vahva puustoinen yhteys sekä huolehtia, että se jatkuu tarpeeksi leveänä Lahdenväylän yli pohjoiseen liito-oravan reitin suuntaisesti. Vantaanjoen virtavesiyhteys on merkittävä koko Vantaanjoen valuma-alueen kannalta, ja vesialue on Natura 2000-alueita. Natura 2000-alueiden suojelun perusteena olevien luontoarvojen säilyminen varmistetaan. Alue on arvioitu tärkeäksi linnustoalueeksi. Kaava-alueen pohjoispuolella Vantaanjokilaaksoon sijoittuu myös muita arvokkaita luontoalueita. Kustaa Aadolfin puisto Vantaanjoen länsipuolella säilyy virkistysalueena. Vanhankaupunginkosken pato rajautuu suunnittelualueen ulkopuolelle.

4.6.3.6. Koskelan virkistysalueet

Koskelan uusi asuinalue suunnitellaan Lahdenväylän pohjoispuolelle. Alueelle tulee leikkipaikka, ja alue kytkeytyy luontevasti olemassa oleviin Vantaanjoen ja Koskelan virkistysalueisiin ja -reitteihin. Jatkosuunnittelussa vedenpuhdistuslaitoksen länsipuolen rinteissä voidaan tutkia mahdollisuutta kuntoportaisiin. Alueella tulee kiinnittää huomiota hulevesien viivyttämiseen ja käsittelyyn sekä puustoisien yhteyden vahvistamiseen ja säilyttämiseen Lahdenväylän ja Vantaanjoen yli. Lahdenväylän Vantaanjoen ylittävällä kohdalla tulee jatkosuunnittelussa pyrkiä edistämään pyöräilyn ja jalankulun reitin jatkuvuutta joen yli.

Kunnallistekniikan kehitystä kuvastava Koskelan ja Vanhankaupungin vesi- ja viemärlaitoksen rakennuskanta ympäristöineen kuuluu valtakunnallisesti arvokkaihin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin, mikä huomioidaan alueen suunnittelussa.

4.6.4. Katu- ja liikennealueet

4.6.4.1. Lahdenväylä

Osayleiskaavan alueella sijaitseva Lahdenväylä on valtatie neljän eteläpää, joka on samalla moottoritien päätöskohta ja Helsingin kaupungin sisääntuloväylä. Kaava-alueelle sijoittuu Lahdenväylästä noin 4,5 kilometrin osuus välillä Valtimontie – Kehä I (seututie 101). Kivikon eritasoliittymä ei sisälly kaava-alueeseen.

Lahdenväylä on tarkastelujaksolla osin maantie ja osin katu. Hallinnollisen luokan muutos tapahtuu Koskelan eritasoliittymän kohdalla, jonka eteläpuolella valtatie 4 on katu (Kustaa Vaasan tie) ja pohjoispuolella maantietä (Lahdenväylä).

Tarkastelujaksolla on kaksi eritasoliittymää. Koskelantien ja Viikintien kohdalla suunnittelualan eteläosassa on Koskelan eritasoliittymä ja alueen keskivaiheilla on Pihlajamäen eritasoliittymä. Pihlajamäen eritasoliittymä on suuntaisliittymä, josta on rampit Helsingin keskustan suuntaan.

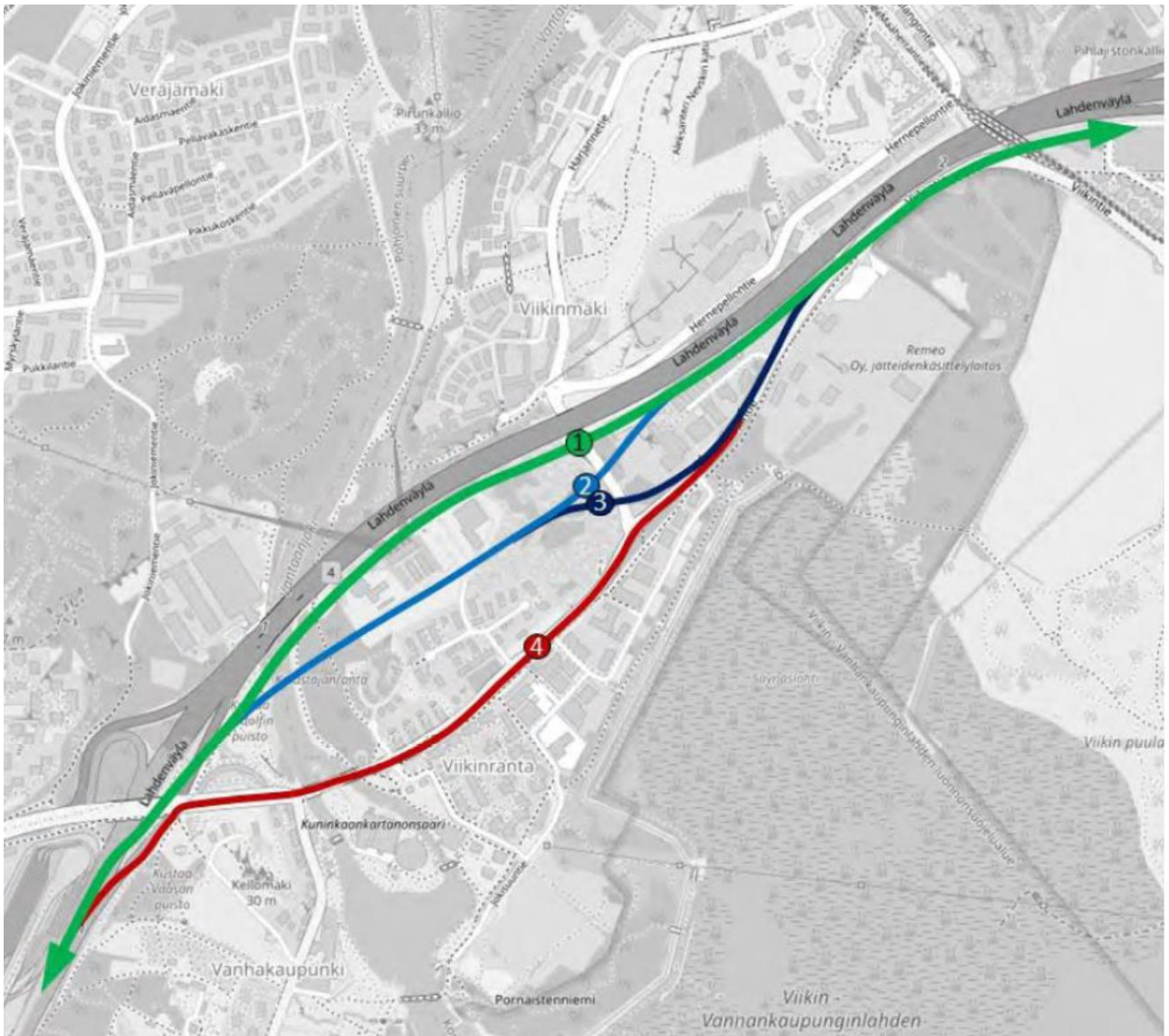
Osayleiskaavan suunnittelun yhteydessä on tehty valtion kanssa yhteistyössä Lahdenväylän esiselvitys. Esiselvityksessä on tarkasteltu Lahdenväylän nopeuden laskemista sekä pikaraitiotien linjaamista Lahdenväylän kanssa samaan käytävään. Nopeuden laskeminen mahdollistaisi tehokkaamman maankäytön Lahdenväylän varrella. Pikaraitiotien linjaaminen samaan käytävään Lahdenväylän kanssa parantaa osayleiskaava-alueen maankäytön mahdollisuuksia. Lahdenväylän liittymästä Koskelantien kohdalla on suunniteltu poistettavan etelään menevä ramppi ja pohjoisesta tulevan rampin linjausta suoristetaan. Näillä toimenpiteillä mahdollistetaan lisärakentamista nykyisten ramppien tilalle.

Melunsuojaratkaisuiden maisemointi ja laatu huomioidaan suunnittelussa. Lahdenväylän ympäristössä kiinnitetään huomiota myös laadukaisiin joukkoliikenteen vaihtopaikkoihin ja kävely-ympäristöjen viihtyisyyteen.

Jatkosuunnittelussa huomioidaan Vantaanjoen jalankulun ja pyöräilyn ylitystarve Lahdenväylän kohdalla.

Lahdenväylän suunnittelussa huomioidaan liito-oravan todennäköiset ylityspaikat.

Katu- ja liikennealueita voidaan hyödyntää hulevesien hallinnassa. Kaa-voituksen yhteydessä laaditussa yleispiirteisessä kunnallistekniikan viite-suunnitelmassa katu- ja liikennealueille esitetään biosuodatusrakenteita. Katu- ja liikennealueet toimivat myös maanpäällisinä tulvareitteinä suuremmissa hulevesitulvatilanteissa.



Kuva 9. Viikin–Malmin pikaraitiotien vaihtoehtoiset linjaukset Viikinkallion kohdalla.

4.6.4.2. Viikin–Malmin pikaraitiotie

Osayleiskaavan alueella varaudutaan Viikin–Malmin pikaraitiotien toteuttamiseen. Osayleiskaavassa lähtökohtana on ollut raitiotien yleissuunnittelussa tutkittu linjaus, joka seuraa Lahdenväylää sen kaakkoispuolella alkaen Koskelantien liittymästä Latokartanoon asti.

Viikinkallion kohdalla yleissuunnittelussa oli vaihtoehtoisia linjauksia, koska linjauksen toteutettavuudesta Lahdenväylän varteen ei ollut varmuutta. Lahdenväylän esiselvityksessä tutkittiin sekä Lahdenväylän viereissä kulkevan (VE1) että Viikinkallion sähköaseman eteläpuolelta kulkevien (VE2, VE3) linjausten toteutettavuutta. Lisäksi vertailussa tarkasteltiin raitiotien sijoitusta Viikintielle (VE4).

Pikaraitiotien yleissuunnitelman mukaan tutkituista vaihtoehdoista Lahdenväylän vartta seuraava VE1 on paras useista näkökulmista. Raitiotien liikennöinti erotellulla radalla moottoritien vierellä on sujuvaa. Viikinkallion pysäkin sijoittelu Hernepellontien ylikulun kohdalle palvelee sekä uutta Viikinkallion aluetta että aiempaa Viikinmäen aluetta Lahdenväylän pohjoispuolella, tarjoten myös hyvän vaihtoyhteyden Hernepellontietä kulkevaan bussiliikenteeseen. Ratalinjaus pitää kehittyvän maankäytön alueet yhtenäisenä. Linjaus on yhteensovitettavissa moottoritiehen, vaikka työnaikaisia liikennehaittoja ei voidakaan välttää ja ne voivat olla suhteellisen pitkäkestoisia. Linjaus ei myöskään estä Viikinkallion energiakorttelin asemakaavan mukaista toteuttamista eikä haittaa sen nykyistä käyttöä.

Vaihtoehtojen 2–4 hyvät puolet liittyvät pääasiassa Lahdenväylän työnaikaisten liikennehaittojen vähenemiseen. Haittapuolina ovat maankäyttöpotentiaalin väheneminen raitiotien kulkiessa Viikinkallion ja Hernepellonkujan kaava-alueiden keskeltä ja korkeuserojen hallinta (VE2, VE3) tai raitiotien merkittävästi hitaampi kulku (VE4). Lisäksi vaihtoehdot sisältävät vaihtoehtoa 1 suurempia maisemallisia vaikutuksia, jotka ovat myös riskejä toteutettavuudelle ja aikataululle. Linjan vieminen sähköaseman vierestä (VE2, VE3) vaatii teknistä yhteensovittamista asemaan liittyvien maanalaisten kaapelien kanssa ja voi edellyttää linjauksen siirtoa hyvin lähelle viereisiä asuinrakennuksia tai jopa näiden kiinteistöille.

Vaihtoehtojen 2–4 kustannuksia ei arvioitu, mutta todennäköisesti niiden toteuttaminen ei ole vaihtoehtoa 1 edullisempaa.

Pikaraitiotien linjaus sijoittuu osin nykyiselle Lahdenväylän maantiealueelle. Raitiotien toteuttaminen edellyttää siten tiesuunnitelmaa maantiealueen kaventamiseksi ja asemakaavoitusta tämän tilan osoittamiseksi pikaraitiotielle.

Osayleiskaava-alueen pohjoispäässä varaudutaan myös Viikin–Malmin pikaraitiotiestä erkanevaan ratahaaraan kohti Myllypuroa. Tämä linjaus tulisi kulkemaan Latokartanonkaaren ja Kehä I:n välissä

4.6.4.3. Katualueet

Osayleiskaavan liikennesuunnitelma nojautuu pääosin nykyisen katuverkon kaltaiseen kokonaisuuteen, jossa Viikintie alueellisena kokoojakatuna palvelee Viikinkallion ja Viikinrannan alueen kokoavana katuyhteytenä. Lännessä Viikintie liittyy Koskelantiehen, joka on pääajoreitti Viikinrannan alueelle lännestä. Lahdenväylä liittyy moottoritierampein Koskelantiehen. Etelästä Toukolan suunnasta kaava-alueen katuverkkoon yhdistyy Hämeentie alueellisena kokoojakatuna.

Hernepellontie toimii paikallisena kokoojakatuna, johon liittyy Sahamyllynrinteen uusi katuyhteys Viikinkallion energiakortteliin ja Viikinkallion suunnitellulle asuinalueelle. Suunnittelun pohjoisosassa kulkeva

Latokartanonkaari on luokittelultaan paikallinen kokoojakatu, mutta jota jatkosuunnittelussa tulee tarkastella mahdollisesti alueellisen kokoojakadun suunnitteluperiaattein suuren liikennemääränsä (paikoin yli 10 000 ajon/vrk) vuoksi.

Kaikki kadut suunnitellaan toimimaan osana jalankulun ja pyöräliikenteen verkostoa. Tavoitteena on tiheäilmäinen verkosto, joka tarjoaa lyhyitä yhteyksiä ja vaihtoehtoisia reittejä jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Autoliikenteen näkökulmasta katuverkko on sen sijaan puumainen ja muodostuu selkeistä pää- ja kokoojakaduista, joista lyhyet tonttikadut haarautuvat. Alueen pääosin nykymuotoiselle katuverkolle pohjautuvan suunnitteluratkaisun vuoksi katuverkon jäsentelyohjeen mukaisia paikallisia liikennesoluja voidaan määritellä vain melko soveltavasti – alueen halkova Viikintie esimerkiksi rajaa Viikinrannan omaksi pitkäksi liikennesolukseen, ja toisaalta Säynäslahden ja Katarina Stenbockin kadun alueen voidaan ajatella olevan omia paikallisliikennesolujaan, vaikka rajautuvatkin vain osin pääverkkoon. Osayleiskaavan katuverkkoa kuvaakin paremmin perinteisempi puumainen muoto.

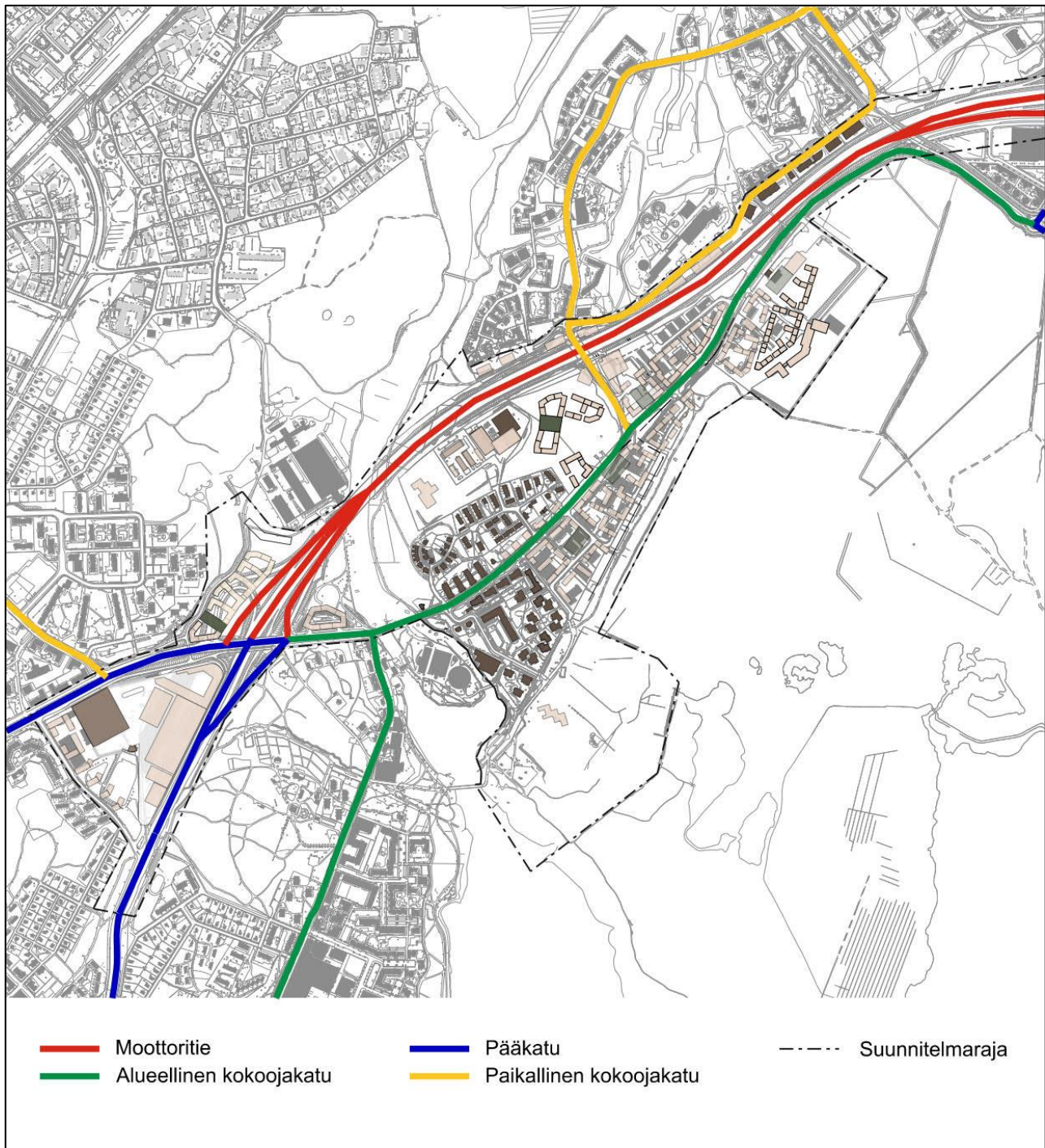
Kaikilla suunnittelualueen katu- ja liikennealueilla korostuu hulevesien luonnonmukaisen hallinnan tarve.

Viikintie

Viikinrannan katuverkon keskeisen osan muodostaa Viikintie, joka on alueellinen kokoojakatu, joka kokoaa ja johtaa alueen keskeisiä liikennevirtoja ylempään pääverkkoon. Sen katuluokkaan ei ole suunnitteilla muutoksia, ja sen linjausta muutetaan vain hieman nykyiseen nähden. Hernepellontien risteyksestä lounaaseen katulinjausta siirretään hieman luoteeseen kohti Viikinkalliota, jotta Viikinrannan asuinkortteleista saadaan järkevän kokoisia rakentamisen toteutettavuutta ja viihtyisyyttä ajatellen.

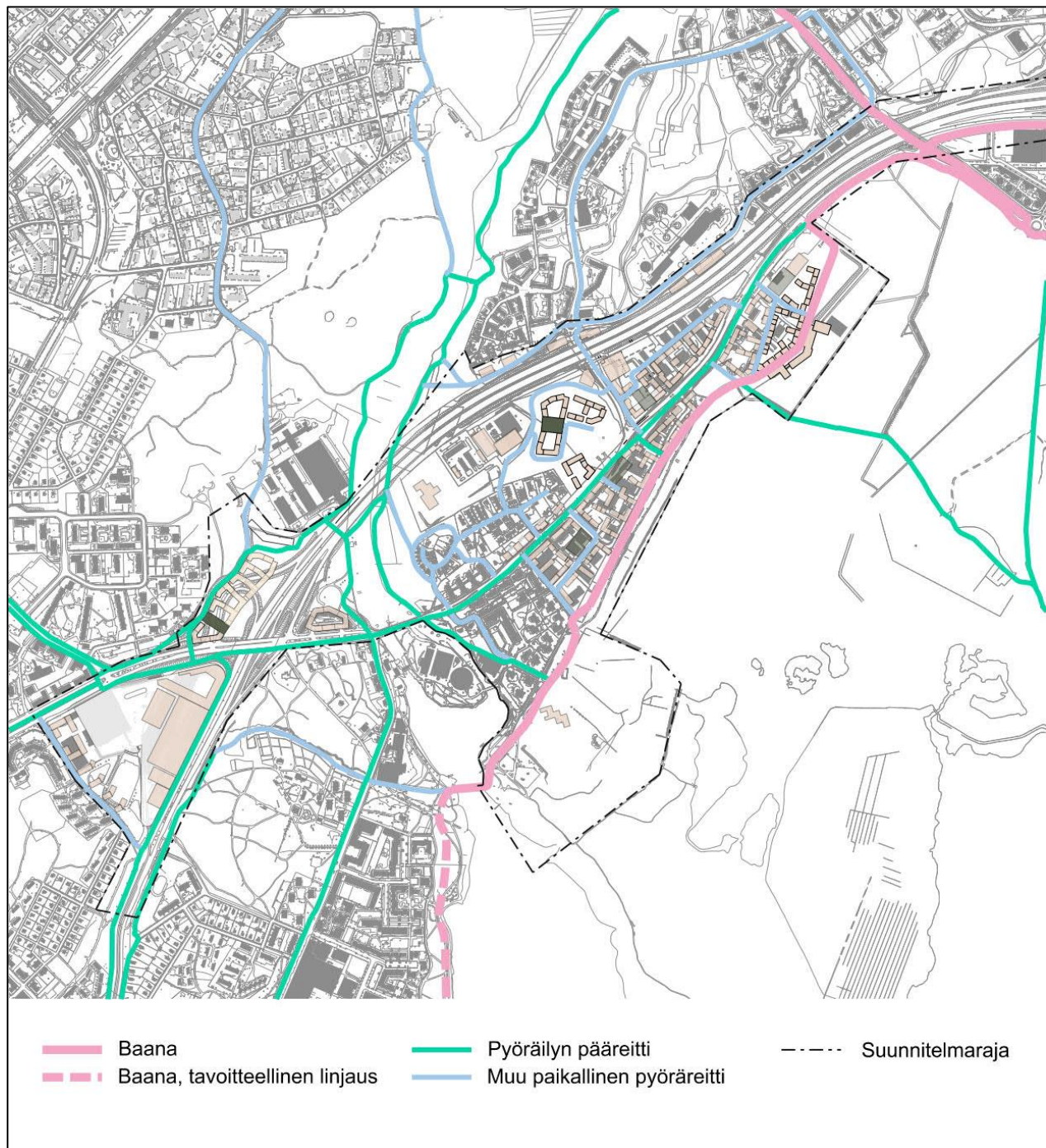
Hernepellontien risteyksestä pohjoiseen Viikintien katutila on leveä kadun alle sijoitettavan korkeajännitekaapelin varoetäisyyksien vuoksi. Se tuo sekä haasteensa että hyötynsä jatkosuunnitteluun – liikenteen vaatimat tilavaraukset on helppo mahduttaa kadun poikkileikkaukseen, mutta samalla on ratkaistava, miten luodaan viihtyisää katuympäristöä.

Viikintietä suunnitellaan alueellisen kokoojakadun tyyppiratkaisua noudatellen kävelyä, pyöräliikennettä, autoliikennettä ja bussiliikennettä varten. Pyöräily ja jalankulku erotellaan rakenteellisesti toisistaan ja ajoradasta, bussipysäkit voidaan toteuttaa syvennyksinä tai ajoratapysäkkeinä, jotka osaltaan rauhoittavat liikennettä.



Kuva 10. Katuverkko.

Suunnitteluratkaisussa kadun tilavaraus on mitoitettu siten, että Hernepellonkujasta etelään kadun molemmin puolin voidaan toteuttaa kaksisuuntaiset pyörätiet, jolloin ne ovat helpommin verkollisesti sovitettavissa Vanhankaupunginkosken siltojen rajoittamaan poikkileikkaukseen Viikintien eteläpäässä. Pyöräliikenteen tavoiteverkossa Viikintiellä on yksisuuntaiset pyöräreitit, mitkä ovat edelleen pitkän tähtäimen tavoitteina. Laadukkaan yksisuuntaistamisen edellytyksenä on kuitenkin jatkosuunnittelussa tutkia, voidaanko siltoja leventää tai rakentaa uusi jalankulun ja pyöräilyn yhteysilta kosken yli.



Kuva 11. Pyöräiliikenteen reitit.

Katarina Stenbockin katu

Lahdenväylän kierrerrampin poistaminen mahdollistaa Katarina Stenbockin kadun asuinalueen rakentamisen. Rampin poistaminen on voimassa olevan asemakaavan mukainen ratkaisu, jota ei ole toteutettu. Katarina Stenbockin katu on tonttikatu, joka palvelee ympäröiviä asuin-kortteleita.

Pyöräily tapahtuu tonttikadulla ajoradalla sekaliikenteessä. Tonttien keskitetyn pysäköinnin lisäksi aluetta palvelemaan voi tonttikadun varrelle voi osoittaa asiointi- ja vieraspysäköintiä.

Katarina Stenbockin katu voi toimia myös ajoyhteytenä vedenpuhdistuslaitokselle. Suunnittelussa on otettava huomioon kemikaaliturvallisuuden vaatimukset.

Pyöräbaana

Nopean pyöräliikenteen baana linjataan kulkemaan Pornaistenniemeltä Viikinrannan asuinkortteleiden ohi koilliseen kohti Säynäslahtea ja Viikkiä. Pyöräbaana toteutetaan Viikinrannan kohdalla pyöräkatuna, jolloin se palvelee myös asuinkortteleiden huoltoa ja pelastusliikennettä sekä mahdollista tontille ajoa. Pyöräkatua ei ole tarkoitettu moottoriliikenteen läpiajoreitiksi.

Kaavaehdotuksessa baana on linjattu luonnoksesta poiketen kulkemaan Säynäslahden alueen läpi, jolloin reitti kiertää tasamaata pitkin Viikintien ja Hernepellonkujan liittymän kohdalla olevan mäen. Säynäslahden alueella reitti toteutetaan pääosin pyöräkatuna. Baana liittyy alueen pohjoisreunassa Viikintiehen, jossa se jatkuu kohti Viikkiä kaksisuuntaisena pyöräbaanana.

Tonttikadut

Viikinrannan rantapuistoon rajautuva tonttikatu / pelastustie toteutetaan pyöräkatuna, joka on myös osa baanaverkostoa. Tonttikadut palvelevat kadun varrella olevaa maankäyttöä, kadut ovat lyhyitä eikä niitä ole tarkoitettu läpiajoon. Tonttikaduilla voidaan sallia kadunvarsipysäköinti asiointi- ja vieraspysäköintiä varten. Pyöräily sijoitetaan ajoradalle sekaliikenteenä, jalkakäytävät toteutetaan molemmin puolin katua, jos maankäyttöä on kummallakin puolella.

4.7. Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaavakartassa kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti tai kaupunkikuvan kannalta arvokkaat rakennukset on osoitettu sinisellä neliöllä ja numeroitu. Merkinnällä on osoitettu sekä kaavassa suojellut rakennukset että osayleiskaavatyön yhteydessä tunnistetut kohteet (9–11), joissa on katsottu olevan merkinnän edellyttämiä arvoja. Näiden kohteiden suojelu ratkaistaan asemakaavoituksessa.

1. Viikintie 2. Kaupunkikuvallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus. ALY, sr-2.
2. Katariina Saksilaisen katu 3. Suojeltava rakennus. ALY, sr-3.
3. Katariina Saksilaisen katu 5. Suojeltava rakennus. ALY, sr-3.
4. Katariina Saksilaisen katu 6. Suojeltava rakennus. AK, sr-3.
5. Katariina Saksilaisen katu 9. Suojeltava rakennus. KTYU, sr-3.
6. Katariina Saksilaisen katu 11. Suojeltava rakennus. AK/s, sr-3.
7. Katariina Saksilaisen katu 11. Suojeltava rakennus. AK/s, sr-3.

8. Viikintie 10. Suojeltava rakennus. ALY, sr-3. Inventoitu arvoluokkaan 2.
9. Pornaistenkuja 1. Ei suojeltu, inventoitu arvoluokkaan 2. AOR4.
10. Viikintie 20. Ei suojeltu, inventoitu arvoluokkaan 2. AOR4.
11. Kalastajanpolku 8. Kaupunkikuvallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus. ALY, sr-2.
12. Kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus. Kaavaehdotuksen mukaan K, sr-3.

4.8. Palvelut

4.8.1. Julkiset palvelut

4.8.1.1. Koulu

Alueelle on sijoitettu tilavaraus yhtenäiselle peruskoululle, jonka mitoitus perustuu havainnekuvan mukaiseen asukasmäärän lisäykseen. Koulu on sijoitettu Säynäslahden alueelle, joka tasaisena mahdollistaa myös pallokentän (80 x 100 m) tilavarauksen.

4.8.1.2. Leikkipalvelut

Leikkipalveluverkosto täydentyy uusilla leikkipaikoilla ja -puistolla ja suunnitellut leikkipaikat tulevat palvelemaan osin myös suunnittelualan ulkopuolisia alueita.

Suunnittelualueelle sijoittuu yksi uusi leikkipuisto Pornaistenniemeen suunnitellun päiväkodin yhteyteen. Leikkipuisto palvelee sekä rakentuvia alueita että parantaa merkittävästi leikkipaikkojen saavutettavuutta myös jo rakentuneilla asuinalueilla.

Asuinalueiden läheisyyteen on lisäksi tarpeen suunnitella lähileikkipaikkoja, joiden sijainnit määritellään jatkosuunnittelussa.

4.8.1.3. Päiväkodit

Alueelle on sijoitettu tilavaraukset kahdelle päiväkodille. Säynäslahden alueella päiväkotit sijoittuu lähelle koulua.

Toinen päiväkotit sijoittuu luonnonläheiseen ympäristöön Pornaistenniemeen. Samaan yhteyteen on varattu tilaa leikkipuistolle ja mahdollisille muille julkisille palveluille, jotka täydentävät Vanhankaupunginkosken palvelutarjontaa.

4.8.2. Kaupalliset palvelut

Suunnittelualueella ei nykytilanteessa ole juurikaan kaupallisia palveluita. Viikinrannan nykyisellä yritysalueella ja Hernepellontiellä on mm.

autokauppaa, autohuoltoa ja liikuntapalveluita. Suunnittelualueen lähiympäristössä palvelut ovat keskittyneet useaan keskukseen. Läheisin monipuolinen keskus sijoittuu Viikin Prisma-keskuksen ympäristöön. Lähiympäristössä on myös Pihlajamäen ja Pihlajiston paikallis-/ lähipalvelukeskukset. Suunnittelualueen eteläpuolella on Arabianranta, jossa on kattavasti päivittäistavarakauppaa sekä erikoiskauppaa ja palveluita. Suunnittelualueella ei tällä hetkellä ole päivittäistavara-kauppoja, lähimyyvälä on Viikinmäen Alepa. Yleisesti suunnittelualueen lähiympäristössä päivittäistavara-kaupan verkko on lähikauppapainotteinen.

Viikinrannan alueen kaupalliset palvelut keskittyvät tulevaisuudessa Hernepellonkujan ja Viikinrannan C-kortteleihin. Tavoitteena on muodostaa alueelle monipuolinen kaupallinen lähipalvelujen kokonaisuus, joka palvelee kasvavaa asukasmäärää. Merkittävin palvelukeskittymä (mm. supermarketkokoinen päivittäistavara-kauppa) sijoittuu suunnitellun pikaraitiotien pysäkin ja Viikintien välisellä alueella. Lisäksi potentiaalia on myös pienemmälle päivittäistavara-kaupan liikkeelle. Pt-kaupan lisäksi tavoitteena on pienliiketilaa supermarketin yhteyteen sekä kivijalkaliiketilaa keskeisille sijainneille ja Viikintien varteen.

4.9. Yhdyskuntatekninen huolto

4.9.1. Vesihuolto

Kaavatyön yhteydessä on laadittu yleispiirteinen kunnallistekninen viite-suunnitelma (Alustava yleissuunnitelma 1/2024, Afry Oyj), jossa esitetään alustavat osayleiskaavan edellyttämät kunnallisteknisten verkostojen rakentamis- ja siirtotarpeet sekä näiden kustannukset. Vesihuolto- ja hulevesiviemäriverkoston rakentamis- ja siirtotarpeet kohdistuvat pääasiallisesti Kumpulankärjen, Katarina Stenbockin kadun, Viikinkallion, Hernepellonkujan, Viikinrannan, Säynäslahden, Latokartanonkaaren sekä Hernepellontien ja Viikintien alueille. Kumpulankärjen verkostojen muutostarpeet on suunniteltu Kumpulankärjen asemakaavatyön yhteydessä.

Katarina Stenbockin katu on nykytilassa rakentamatonta Lahdenväylän ramppialuetta. Suunniteltu maankäyttö edellyttää siten uuden vesihuolto- ja hulevesiviemäriverkoston rakentamista sekä osin nykyisten verkostojen siirtämistä. Jätevesien johtamisen arvioidaan edellyttävän osin pumppaamista ja uuden jätevesipumppaamon rakentamista. HSY:llä on alueella nykyisen vesihuoltoverkoston saneeraustarvetta. HSY:n tulevat saneeraustarpeet on alustavasti huomioitu Katarina Stenbockin katulinjauksessa.

Viikinkallio on nykytilassa rakentamatonta ja alueelle rakennetaan uudet vesihuolto- ja hulevesiviemäriverkostot suunnitellun maankäytön tarpeisiin. Viikinkallion uudet vesihuolto- ja hulevesiviemäriverkostot liitetään Sahamylynrinteen katusuunnittelun yhteydessä suunniteltuihin verkostoihin.

Hernepellonkujan ja Viikinrannan alueet ovat jo nykyisellään vesihuolto- ja hulevesiviemäriverkostojen piirissä. Suunniteltu maankäyttö edellyttää pääosin vesihuolto- ja hulevesiviemäriverkostojen uusimista. Lahdenväylän alittava, Hernepellonkujan alueen poikki kulkeva, päähulevesiviemäri esitetään siirrettäväksi yhteyden kuitenkin säilyessä alueella. Kyseinen yhteys tulee säilyttää ja huomioida myös jatkosuunnittelussa, sillä hulevesiviemäriin ohjautuu vesiä osayleiskaava-alueen ulkopuolelta. Viikinrannan jätevesien johtaminen edellyttää jätevesien pumppaamista. Alueen nykyinen jätevesipumppaamo esitetään siirrettäväksi. Lisäksi alueelle esitetään uutta jätevesipumppaamo.

Säynäslahden alueelle rakennetaan uudet vesihuolto- ja hulevesiviemäriverkostot. Alueen nykyinen jätevesipumppaamo esitetään säilytettäväksi. Jätevedenpuhdistamoon liittyvät nykyiset ja suunnitellut rakenteet on huomioitu Säynäslahden alueella osayleiskaavatyön aikaisessa kunnallistekniikan viitesuunnittelussa sekä maankäytön suunnittelussa.

Uutta vesihuolto- ja hulevesiviemäriverkostoa on tarpeen rakentaa myös Latokartanonkaarelle sekä paikoin Hernepellontielle kadun varteen osoitettuja korttelialueita varten. Viikintien uusi katulinjaus, maanpinnan taso- ja muutos sekä uudet korttelit aiheuttavat vesihuolto- ja hulevesiviemäriverkostojen siirto- ja rakentamistarpeita myös Viikintiellä.

Osayleiskaava-alueen vesihuolto- ja hulevesiviemäriverkostojen rakentamis- ja siirtotarpeet sekä verkostojen mitoitus tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Jätevesipumppaamoille tulee varata asemakaavoissa tarpeelliset tilavaraukset.

Osayleiskaava-alueella sijaitsevat HSY:n nykyiset jätevedenpuhdistamoon liittyvät rakenteet sekä uusien rakenteiden tilavaraukset on huomioitu osayleiskaavan maankäytön suunnittelussa sekä yleispiirteisessä kunnallistekniikan viitesuunnittelussa yhteistyössä HSY:n kanssa. HSY:n rakenteiden tilantarpeiden yhteensovitus maankäytön ja kunnallistekniikan kanssa tarkentuu jatkosuunnittelussa.

4.9.2. Energiahuolto

Tulevasta maankäytöstä aiheutuu kaukolämpö-, sähkö- ja kaasuverkostojen siirtämis- ja rakentamistarpeita. Sähkönjakelu tulee tarvitsemaan uusia sähkömuuntamoja, jotka suunnitellaan jatkosuunnittelussa ja mahdolliset tilantarpeet huomioidaan asemakaavoituksessa. Energiahuollon verkostojen muutostarpeet kohdistuvat pääasiallisesti Kumpulankärjen, Katarina Stenbockin kadun, Viikinkallion, Hernepellonkujan, Viikinrannan, Säynäslahden, Latokartanonkaaren sekä Hernepellontien ja Viikintien alueille. Kaavatyön aikana on laadittu yleispiirteinen kunnallistekninen viitesuunnitelma, jossa esitetään alustavasti arvioidut muutokset energiahuollon verkostoihin sekä niiden kustannukset. Energiahuollon verkostojen muutostarpeet tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Lisäksi alueelle rakennetaan Fingrid Oyj:n 400 kV:n maakaapeli tulevalta Vanhankaupungin sähköasemalta Länsisalmen sähköaseman suuntaan. Kaapeli tulee sijaitsemaan suunnittelualueella Sahamylynrinteen, Hernepellontien ja Viikintien läheisyydessä. Kaapelin rakentaminen aiheuttaa johtosiirtotarpeita muille yhdyskuntateknisen huollon verkostoille.

Viikinranta–Lahdenväylä osayleiskaavaan on merkitty edellä mainittu Fingrid Oyj:n 400 kV:n sähkönsiirron yhteys sekä nykyiset ilmajohtot. Lisäksi kaavaan on merkitty yhteystarve sähköasemalta Helen Sähköverkon Suvilahden sähköasemien suuntaan. Osayleiskaavaan merkityt voimajohtolinjat sekä yhteystarvemerkintä Suvilahteen mahdollistavat sähkönsiirtoverkoston kehittämisen tulevia tarpeita vastaavaksi.

4.9.3. Jätehuolto

Kunnallisteknisen viitesuunnittelun yhteydessä on arvioitu alueelle soveltuvaa jätteenkeräystapaa. Osayleiskaava mahdollistaa jätteen putkikeräysjärjestelmän koontiaseman sijoittamisen Säynäslahden alueelle.

4.9.4. Tietoliikenne

Tulevasta maankäytöstä aiheutuu muutoksia myös tietoliikennekaapelointiin. Kaavatyön aikana laaditussa yleispiirteisessä kunnallisteknisessä viitesuunnitelmassa esitetään alustavat muutokset tietoliikenteen tilavarauksille sekä niiden kustannukset. Tietoliikennekaapeloinnin muutostarpeet kohdistuvat pääasiallisesti Kumpulankärjen, Katarina Stenbockin kadun, Viikinkallion, Hernepellonkujan, Viikinrannan, Säynäslahden, Latokartanonkaaren sekä Hernepellontien ja Viikintien alueille. Tietoliikenneverkostojen muutostarpeet tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

5. Alueen käyttöönoton edellyttämät toimenpiteet

5.1. Maanrakennus ja tasaus

Alueen maankäyttö muuttuu merkittävästi nykyisestä. Kaavatyön aikana on selvitetty alueen rakennettavuutta (Rakennettavuusselvitys, Viikinranta–Lahdenväylä osayleiskaava 4/2023, Destia Oy) sekä laadittu yleispiirteinen kunnallistekninen viitesuunnitelma (Alustava yleissuunnitelma 1/2024, Afry Oyj), jossa on esitetty muutokset yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin sekä niiden kustannukset.

Kunnallisteknisen viitesuunnittelun yhteydessä on sovitettu suunnittelualueelle alustavat korkotasot huomioiden hulevedet, merivesitulviin varautuminen sekä alueelle rakentuva Fingrid Oyj:n 400 kV:n maakaapeli. Kaapelin toteuttamisen yhteydessä varaudutaan tulevaan rakentamisen korkotasoon Viikintien lähiympäristössä.

5.2. Pilaantuneet maa-alueet

Kaava-alueella sijaitsee useita tiedettyjä pilaantuneen maan kohteita ja lisäksi alueen eri osissa sijaitsee nykyisiä tai entisiä riskitoimintoja. Erityisesti riskikohteiksi on tunnistettu Viikinrannan, Hernepellonkujan ja Säynäslahden pienteollisuusalueet sekä Koskelan varikon alue, Pornaisten niemen entinen veneiden talvisäilytysalue ja Rikissankujan entinen ampumarata-alue.

Viikinrannan ja Säynäslahden nykyisillä pienteollisuusalueilla toteutettiin vuonna 2024 maaperän pilaantuneisuustutkimus (Viikinranta ja Säynäslahti, Helsinki, Maaperän pilaantuneisuustutkimus 9/2024, Ramboll Oy). Tutkimustulosten perusteella alueella esiintyy paikoitellen maaperän pilaantuneisuutta ja jätteensekaisia täyttöjä. Pilaantuneita alueita tulee kunnostaa ennen niiden ottamista kaavan mukaiseen käyttötarkoitukseen. On huomioitava, että tutkimus oli luonteeltaan kartoittava ja nykyinen riskitoiminta alueilla jatkuu toistaiseksi. Tutkimuksia tulee täydentää suunnittelun myöhemmässä vaiheessa.

Maaperän pilaantuneisuuden tutkimustarve myös muilla kuin Viikinrannan ja Säynäslahden alueilla on arvioitava tarkemman suunnittelun yhteydessä. Tarvittaessa maaperän pilaantuneisuus tulee selvittää ja maaperä kunnostaa ennen alueiden ottamista kaavan käyttötarkoitukseen. Kaavassa on annettu maaperän pilaantuneisuutta koskeva kaavamääräys.

5.3. Happamat sulfaattimaat

Helsinki sijaitsee rannikkoalueella, jolla voi esiintyä happamia sulfaattimaita. Sulfaattimaat voivat hapettuessaan aiheuttaa suotovesien pH:n laskua, joka saattaa johtaa mm. rakenteiden korroosioon ja vesistöjen

tilan heikkenemiseen. Kaava-alueella mahdollisia riskikohteita ovat savikot, joita esiintyy laajasti alueen länsi- ja eteläosissa sekä itäreunalla.

Happamia sulfaattimaita kartoitettiin kaavoituksen yhteydessä Viikinrannan ja Säynäslahden alueilla vuonna 2024 (Happamien sulfaattimaiden ja maaperän korroosio-olosuhteiden tutkimukset 10/2024, Ramboll Oy). Tutkimustulosten perusteella happamia sulfaattimaita esiintyy Viikinrannan pohjoisosissa ja Säynäslahdessa.

Viikinrannan ja Säynäslahden lisäksi happamien sulfaattimaiden kartoitustarve on syytä arvioida tarkemman suunnittelun yhteydessä niillä savialueilla, joihin kohdistuu rakentamistoimenpiteitä. Mikäli happamia sulfaattimaita todetaan, on ne otettava huomioon rakenteiden suunnittelussa, maarakentamisessa, maa-ainesten käsittelyssä ja vesienhallinnassa. Rakentamisen yhteydessä tulee varautua toimenpiteisiin happaman valuman syntyminen sekä sen haittojen ehkäisemiseksi. Erityisesti tulee varmistua siitä, ettei Vantaanjokeen ja Vanhankaupunginlahteen kohdistu haitallisia vesistövaikutuksia. Kaavassa on annettu happamia sulfaattimaita koskeva kaavamääräys.

5.4. Pohjarakentaminen

Pohjarakentamiseen edellytettävät toimenpiteet alustavasti arvioituina on esitetty osana yleispiirteistä kunnallisteknistä suunnitelmaa (Alustava yleissuunnitelma 1/2024, Afry Oyj). Suunniteltavat pohjavahvistusmenetelmät sekä eri rakenteiden perustamistavat vaihtelevat alueittain maaperän olosuhteiden epähomogeenisuuden takia. Lisää määräävänä tekijänä on tuleva tasaus, jonka seurauksena on paikoin korkeat pengertämiset. Täten, näillä suunnittelun lähtötiedoilla tulevat rakennukset perustetaan osittain kantavan kittamaan tai kallion varaan ja paikoitellen tukipaalujen välityksellä sisältäen sekä lyönti- että porapaaluja. Piha- sekä liikennealueet tullaan perustamaan osittain massanvaihdon tai paalulataan välityksellä kantavaan maahan.

Säynäslahden alueella paalutuksissa tulee huomioida olemassa olevan tunnelin rakenteet sekä alueen puhdistamokäytön aikaiset, maahan jätetyt vanhat perustusrakenteet. Puretun jätevedenpuhdistamon ilmastuslaitaiden betonirakenteet on aikoinaan rikottu ja ne sekä altaiden alla olleet paalut on jätetty maahan. Paalujen tarkka sijainti ja laatu eivät ole tiedossa. Mahdollisesti osa paaluista voi olla kaivinpaaluja, jotka ovat pinta-alaltaan suurempia kuin tavanomaiset tukipaalut. Lisäksi maan alle on voitu jättää muitakin purettuja betonirakenteita. Vuonna 2002 rakennetulle varastokentälle on tehty täyttö- ja tasauskerros, joka on sisältänyt voimalaitostuhkaa ja -murskaa.

Pilaristabiloinnin käyttökelpoisuus tälle alueelle arvioidaan alustavasti hyvin rajalliseksi.

Säynäslahden ja Viikinrannan itäreunat vaativat rakentamiseen raskaan perustuksen, jotta alueelle suunniteltu korkotaso on mahdollista toteuttaa. Säynäslahden luonnonsuojelualueen vastaiselle reunalle rakentaminen vaatii teknisen tuennan, esimerkiksi kulmatukimuurin paalulaatan reunaan. Havainnekuvan maankäyttöä on muokattu rakennettavuusselvityksen perusteella siten, että rakentamista on vähennetty luonnonsuojelualueen puoleiselta reunalta.

Viima-raitiotie perustetaan Viikintien pohjoispuolella sillalle/paalulaatalle. Viikintien ja Fingridin kaapelin yhteensovitukseen liittyvässä työssä (Rakennettavuusselvitys, Viikinranta–Lahdenväylä osayleiskaava, jatkoselvitys 6/2023, Destia Oy) on tutkittu Fingrid Oyj:n 400 kV kaapelin ja Viima-raitiotien väliin jäävän Viikintien pohjanvahvistusta. Työssä suositellaan yhtenäistä pohjanvahvistusta Viikintien poikkileikkauksen alueelle. Viima-raitiotien rakentaminen ja Viikintien alueelle sijoittuvat johtosiirrot pohjanvahvistuksineen sijoittuvat erityisen kapeaan tilaan. Jatkosuunnittelussa on hyvä tarkastella toteutettavuutta laaja-alaisesti mm. liikennemuotojen näkökulmasta. Viikintielle sijoittuva Fingridin kaapeli tulee rakentamaan ensimmäisenä. Viima-raitiotie ja sen vaatimat johtosiirrot sijoittuvat ajallisesti kauas Fingridin kaapelin rakentamisen ajankohdasta.

5.5. Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevat laitokset ja toiminnot

Osayleiskaava-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee merkittäviä laitoksia ja verkostoja, jotka ovat pääkaupunkiseudun toiminnan ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiä. Laitoksilla ja verkostoilla on myös viihtyisyyteen, terveellisyteen ja turvallisuuteen kohdistuvia vaikutuksia. Laitosten vaikutuksia ja tilavaraustarpeita on otettu huomioon osayleiskaavaehdotuksen laatimisen aikana yhteistyössä toiminnanharjoittajien kanssa. Vaikutukset tulee ottaa huomioon myös tarkemman asteisessa jatkosuunnittelussa.

Viikinmäen jätevedenpuhdistamo ja Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitos ovat käyttämiensä kemikaalien laadun ja määrän vuoksi laitoksia, joille turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes on määrittänyt maankäytön suunnitteluun Seveso-direktiivin mukaiset konsultointivähykkeet, joilla riittäviin suojaetäisyyksiin toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille on kiinnitettävä erityistä huomiota. Osayleiskaavan laatimisen aikana on arvioitu laitosten kemikaaliturvallisuusvaikutuksia erillisessä konsulttityössä, jossa on tarkasteltu HSY:n molempien laitoksia (Jätevedenpuhdistamon ja vedenpuhdistamon kaavaturvallisuustarkastelu, 10/2024, Gaia Oy). Osayleiskaavan kannalta merkittävämmäksi on osoittautunut Vanhankaupunginlahden vedenpuhdistuslaitos, jonka vaikutusten johdosta osayleiskaavaehdotukseen on tehty muutoksia Katarina Stenbockin kadun osa-alueelle. Kaavan yleismääräyksen mukaan yleiskaavan toteuttamiseen liittyvässä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on pyydettävä lausunnot turvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta keskeisiltä viranomaisilta.

Varsinaisten laitosalueen kemikaaliturvallisuustekijöiden ohella tulee jatkosuunnittelussa ottaa riittäväällä tavalla huomioon myös muut mahdolliset toimintojen vaikutukset, kuten hajuhaittojen esiintymisen mahdollisuus, pölyäminen, meluhaitat tai vaarallisten aineiden kuljetukset. Uusi maankäyttö tulee sijoittaa ja yhteensovittaa niin, että kriittisen infran laitojen toimintaedellytykset säilyvät ja mahdollistavat myös tiedossa olevat laajenemistarpeet.

Toteutuksen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota toimintojen turvaamiseen myös alueen rakentumisen aikana.

6. Kaavamerkinnät ja määräykset sekä niiden tulkinta

A-2

ASUNTOVALTAINEN ALUE. Aluetta suunnitellaan pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa vähintään 2,0. Alueen asemakaavoituksessa tulee mahdollistaa keskeisten katujen varsilla liike- ja muuta toimitilaa. Autojen pysäköinti tulee osoittaa keskitetysti pysäköintilaitoksiin. Korttelialueella sallitaan ainoastaan liikuntaesteisten pysäköintiin tarkoitettuja pysäköintipaikkoja.

A-3

ASUNTOVALTAINEN ALUE. Aluetta suunnitellaan pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 0,6–1,2.

Tulkintaohje: Tällä merkinnällä on merkitty pääasiassa nykyiset pientalo- ja pienkerrostaloalueet, joilla kiinteistöt ovat pienehköjä ja niiden omistus on hajautunut. Merkintä mahdollistaa alueen uudistumisen myös pienempinä osina, jopa tonttikohtaisesti.

A/s

ASUNTOVALTAINEN ALUE, JOLLA YMPÄRISTÖ SÄILYTETÄÄN.

C

KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE. Aluetta suunnitellaan toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrosten kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Alueen liikenteen suunnittelussa tulee asettaa etusijalle kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet. Korttelitehokkuus tulee olla pääsääntöisesti yli 2,0. Autojen pysäköinti tulee osoittaa keskitetysti pysäköintilaitoksiin. Korttelialueella sallitaan ainoastaan liikuntaesteisten pysäköintiin tarkoitettuja pysäköintipaikkoja.

Melun ohjearvojen täytyminen tulee varmistaa asemakaavoituksen yhteydessä laadittavalla meluselvityksellä ja siihen perustuvilla kaavamääräyksillä huomioiden rakennusten käyttötarkoitus, meluolosuhteet ja rakentamisen vaiheistus alueella.

P/s

PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE, JOLLA YMPÄRISTÖ PÄÄOSIN SÄILYTETÄÄN. Alueelle saa sijoittaa myös ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta tuotantotilaa.

Tulkintaohje: Merkinnällä on osoitettu Koskenrannan kortteli Vanhankaupunginkosken rannalla sekä Koskelan varikon kaarihallin alue.

Koskenrannan alueelle merkinnällä alue osoitetaan voimassa olevan asemakaavan hengessä monipuoliseen käyttöön. Asemakaavan joustava kaavamerkintä (KTYU) tukee myös rakennusten suojelua (sr-3). Lähialueen kehittämisen näkökulmasta kulttuuritoimintaan sekä virkistykseen ja vapaa-aikaan liittyvät palvelut soveltuvat alueelle hyvin.

Koskelan varikon kaarihalli osoitetaan vireillä olevassa asemakaavassa liikerakennusten korttelialueeksi (K, sr-3).

PY

JULKISTEN PALVELUJEN ALUE.

TP

TYÖPAIKKA-ALUE. Aluetta suunnitellaan ensisijaisesti toimitilojen, palvelujen, tuotannon ja varastoinnin käyttöön. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaiseen toimintaan liittyviä myymälätiloja. Asumista ja päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei sallita.

VL

LÄHIVIRKISTYSALUE. Alue on varattu yleiseen virkistystoimintaan ja ulkoiluun. Alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee ottaa huomioon maisema-arvot, luonnon monimuotoisuus, ekologisten yhteyksien toimivuus sekä virkistysreittien ja -palveluiden riittävyys. Alueelle saa rakentaa virkistyskäytön edellyttämiä ulkoilureittejä ja palveluita. Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueen kulutuskestävyyteen ja ulkoilun ohjaamiseen.

Tulkintaohje: Virkistysaluemerkinnällä VL on merkitty alueen ulkoilu- ja virkistysalueet. Virkistysaluetta kehittäessä tulee huomioida sekä maisemalliset että luonnonarvot. Virkistysalueita suunniteltaessa on luotava yhtenäinen virkistysreitiverkosto. Virkistysalueille osoitetaan hulevesiä viivytäviä ja imeyttäviä rakenteita soveltuville kohdin.

VL/s

VIRKISTYSALUE, JOLLA YMPÄRISTÖ SÄILYTETÄÄN. Alue on varattu yleiseen virkistystoimintaan ja ulkoiluun. Luontoarvot, maisemalliset arvot ja kulttuurihistorialliset arvot tulee säilyttää. Alueelle saa rakentaa virkistyskäytön edellyttämiä ulkoilureittejä ja palveluita ottaen huomioon alueen luonto- ja maisemalliset arvot siten, että rakentaminen soveltuu mittakaavaltaan, rakentamistavaltaan ja sijainniltaan olemassa olevaan rakennuskantaan ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön ja maisemaan. Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueen kuluskestävyyteen ja ulkoilun ohjaamiseen.

Tulkintaohje: Kalastajanranta, Katariina Saksilaisen puisto ja Kuninkaankartanonsaaren pohjoiskärki on osoitettu virkistysalueeksi, jolla ympäristö säilytetään V/s. Tavoitteena on, että nämä alueet säilyvät maisema-, kulttuuri- ja luonnonarvoiltaan nykyisen kaltaisina. Alueelle voi sijoittaa pieniä virkistyskäytön edellyttämiä rakenteita, kuten kioskeja, siten, että ne soveltuvat kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön ja maisemaan, sekä olemassa olevaan rakennuskantaan. Alueella liikkumista tulee ohjata ja ulkoilureittejä voidaan kehittää maisemalliset arvot huomioivalla tavalla. Reittejä voidaan kehittää nykyistä reitistöä hyödyntäen. Alueen puustoa voidaan hoitaa tarvittavilta osin siten, ettei siitä aiheudu vaaraa alueella liikkujille. Vantaanjoen ranta-alueilla tulee kiinnittää huomiota saukon elinolosuhteisiin.

VU

URHEILU- JA VIRKISTYSPALVELUJEN ALUE. Alueelle voidaan sijoittaa urheilu-, virkistys- ja vapaa-ajan toimintoja palvelevia rakennuksia ja rakennelmia.

SL

LUONNONSUOJELUALUE. Alueelle ei saa suunnitella toimenpiteitä, jotka vaarantavat tai heikentävät niitä luontoarvoja, joiden perusteella alueen rauhoitus päätös on tehty.

Tulkintaohje: Alue käsittää Pornaistenniemen tervaleppälehdon. Luonnonsuojelualue on perustettu Uudenmaan ELY-keskuksen päätöksellä 10.5.2016 ja sen hoidossa tulee noudattaa Uudenmaan ELY-keskuksen vahvistamaa hoito- ja käyttösuunnitelmaa.

EV

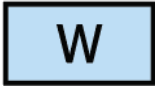
SUOJAVIHERALUE.



YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE.



YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE. Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien toimintojen alue. Enintään puolet kerrosalasta saa olla liike-, toimisto-, liikunta- ja vapaa-ajan- sekä pysäköintitiloja. Alueelle saa sijoittaa julkista ulkotilaa.



VESIALUE.



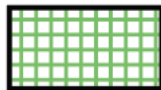
VESIALUE, JOKA KUULUU NATURA 2000 -VERKOSTOON. Vantaanjoen Natura 2000 -alueen suojelutavoitteet toteutetaan vesilain ja ympäristösuojelulain nojalla. Luontoarvoja, joiden perusteella alue on liitetty Natura 2000 -verkostoon, ei saa heikentää.

Tulkintaohje: Vantaanjoen Natura 2000 -alueen keskeisiä luontoarvoja ovat vuollejokisimpukan esiintymät ja saukon elinympäristö, jotka on turvattava jatkosuunnittelussa.



KATUAUKIO/TORI.

Tulkintaohje: Tavoitteena on toiminnoiltaan monipuolinen toriaukio, jonka kautta ohjataan kulkureitit pikaraitiotien pysäkillä. Aukio tulee asemakaavoittaa samanaikaisesti sitä ympäröivien rakennusten kanssa yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Aukiota reunustavien rakennusten maantasokeroksiin tulee mahdollistaa kaupallisia palveluita, kuten ravintoloita ja kahviloita. Torialueelle voidaan myös istuttaa sen luonteeseen sopivia puita sekä muuta kasvillisuutta. Toteutukseltaan aukion tulee edustaa korkeaa laatutasoa.

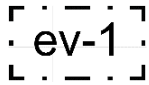


PUISTOAUKIO.

Tulkintaohje: tavoitteena on aukio, joka on luonteeltaan sekä puistomainen että vilkas jalankulun, pyöräliikenteen ja virkistystien solmukohta. Aukiolla on pysähtymiseen ja oleskeluun kannustavia rakenteita, kuten puistokalusteita, kioskeja, leikki- ja kuntoiluvälineitä tai rantarakenteita kuten laitureita. Eri vuorokauden- ja vuodenaajat tulee huomioida suunnittelussa. Aukiolle tulee istuttaa puita sekä muuta kasvillisuutta, ja sen tulee tukea ympäröivää kaupunkiluontoa. Toteutukseltaan aukion tulee edustaa korkeaa laatutasoa.



YLEISEN TIEN ALUE.

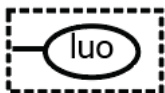


ASUNTOVALTAISEN ALUEEN OSA, JONKA TOTEUTTAMINEN EDellyttää viereiselle suojaviheralueelle p-1 -merkinällä osoitetun pysäköintilaitoksen tai vastaavan suojarakenteen aikaisempaa tai samanaikaista toteuttamista.



MAISEMALLISESTI ARVOKAS ALUE. Alueen maisema- ja kulttuuriarvoja on vaalittava. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, maiseman ominaispiirteet sekä muinaismuistolailla suojellut kohteet.

Tulkintaohje: Vantaanjokilaakson maisema-alue on valtakunnallisesti arvokas ja kaava-alueeseen osaltaan kuuluva joen alajuoksu on maakunnallisesti arvokas sisältäen kunnallistekniikan kehitystä varhaisvaiheista 1800-luvulta nykyaikaan kuvastavan Koskelan ja Vanhankaupungin vesija viemärlaitoksen rakennuskannan sekä 1820-luvulla rakennetun Villa Annebergin puistoineen.

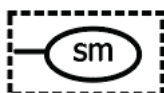


LUONNON MONIMUOTOISUUDEN KANNALTA ERITYISEN TÄRKEÄ ALUE. Linnustolle erityisen tärkeä alue. Alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, jotka heikentävät alueen merkitystä lintujen elinolosuhteiden kannalta.

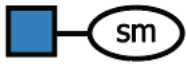
Tulkintaohje: Alue käsittää Viikin puhdistamon lehdon (0,33 ha). Kyseinen lehto on uhanalainen luontotyyppi, vanhaa tervalepikköä kasvava rantalehto. Huomionarvoisena lajina kotkansiipi. Tervaleppälehto kuuluu kansainvälisesti merkittäviin lintualueisiin (IBA). Alueella ei ole erityistä virkistyskäyttömerkitystä, eikä suojeltava alue kestä tallaamista, joten alueelle ei tule lisätä reittejä.



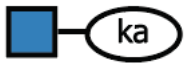
VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ.



MUINAISMUISTOALUE. Muinaismuistolain (295/1963) rauhoittama kiinteä muinaisjäänös. Muinaisjäänöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Aluetta koskevista suunnitelmista ja toimenpiteistä on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.

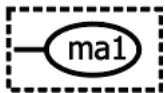


MUINAISMUISTOKOHDE. Muinaismuistolain (295/1963) rauhoittama kiinteä muinaisjäännös. Muinaisjäännöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Kohdetta koskevista suunnitelmista ja toimenpiteistä on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.



KULTTUURIHISTORIALLISTEesti, RAKENNUSTAITEELLISESTI TAI KAUPUNKIKUVAN KANNALTA ARVOKAS RAKENNUS. Kohteet on numeroitu ja yksilöity yleiskaavan selostuksessa.

Tulkintaohje: Merkinällä on osoitettu nykyisissä asema-kaavoissa suojelumerkinällä varustetut rakennukset sekä rakennukset, joissa kaavatyon yhteydessä tunnistettiin kulttuurihistoriallisia, rakennustaiteellisia tai kaupunkikuvalisia arvoja.



OHJEELLINEN MAANALAISEN JÄTEVEDENPUHDISTAMON ALUE. Maanpäällinen rakentaminen tulee toteuttaa siten, että jätevesipuhdistamon maanalainen laajennustila ja siihen liittyvät maan päälle ulottuvat rakenteet ovat toteutettavissa. Rakennussuunnitelmista tulee pyytää lausunto vesihuollosta vastaavalta viranomaiselta.

Tulkintaohje: Suunnitellun laitoksen mitoituksen ja vaaditun kalliokaton paksuusvaatimusten johdosta kallion louhiminen sen päälle sijoitettavan rakentamisen tarpeisiin ei ole mahdollista. Maanalaisten tilojen poistumistieportaat, ilmahormit ja muut rakenteet tulee integroida maanpäällisiin rakenteisiin.



OHJEELLINEN JÄTEVEDENPUHDISTAMON VARAPURKUYHTEYS. Yhteyden jatkuva toimivuus on varmistettava. Alueella maanpinnan taso ja maanpäällinen rakentaminen tulee toteuttaa siten, että jätevesipuhdistamon varapurkuyhteys on toteutettavissa. Rakennussuunnitelmista tulee pyytää lausunto vesihuollosta vastaavalta viranomaiselta.

Tulkintaohje: Merkinällä on osoitettu nykyinen varapurkuyhteys sekä sen tilavaraus. Varapurkuyhteys ja sen tilavaraus tulee huomioida myös maanalaisten yhdyskuntateknisten verkostojen jatkosuunnittelussa.



OHJEELLINEN HULEVESIEN KÄSITTELYALUE. Alueelle saa sijoittaa hulevesien hallintaan ja viivytykseen liittyviä rakenteita.

Tulkintaohje: Hulevesirakenteiden sijaintia ja mitoitusta tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa.



LIITO-ORAVAN KULKUYHTEYS. Alueen puustoa tulee hoitaa, uudistaa ja tarvittaessa istuttaa siten, että alueen läpi säilyy riittävän leveä ja yhtenäinen puustoinen latvusyhteys, sekä tarvittaessa toteuttaa erityisratkaisuja liikkumisen mahdollistamiseksi.

Tulkintaohje: Liito-oravan nykyiset tai kehitettävät ylityspaikat sijaitsevat Valtimontien ja Kustaa Vaasan tien risteyksen kohdalla sekä Valtimontien että Kustaa Vaasan tien yli, Viikintien yli Katariina Saksilaisen puiston kohdalla sekä Kalastajanrannan pohjoispuolella Lahdenväylän yli. Näitä ylityskohtia tulee kehittää tai ylläpitää puustoisina, esimerkiksi kookasta puustoa säilyttämällä sekä katupuuistutuksin. On tärkeää huomioida, että liito-oravaverkoston yhteydet toimivat myös rakentamisen aikana.



OHJEELLINEN PYÖRÄLIIKENTEEEN NOPEA RUNKOYHTEYS. Reitti voidaan toteuttaa myös pyöräkatuna, jolla tonteille ajo ja huoltoliikenne on sallittu.

Tulkintaohje: Merkintä osoittaa pitkämatkaista pyöräliikennettä varten tarkoitettua väylää, jonka rinnalle toteutetaan erillinen jalankulkutie.



OHJEELLINEN YLEISTÄ JALANKULKUA JA PYÖRÄLIKENNETTÄ VARTEN VARATTU REITTI. Huoltoajo kiinteistöille on sallittu.

Tulkintaohje: Merkinällä osoitetaan kortteleiden sisäiset katuyhteydet, jotka suunnitellaan erityisesti jalankulun tarpeisiin. Reitit rakennetaan tai niitä kehitetään vehreinä yhteyksinä alueiden sisällä. Reittien varrelle tulee istuttaa huolevesiä imeyttävää kerroksellista ja monimuotoista kasvillisuutta ja katualueiden rakentamisessa tulee suosia läpäiseviä pintoja. Reittien tulisi muodostua houkutteleviksi vaihtoehtoiksi virkistymiseen. Reittien elämyksellisyyttä voi lisätä esimerkiksi istuimilla, leikkisillä elementeillä ja taiteella.



OHJEELLINEN ULKOILUREITTI.

Tulkintaohje: Merkinällä osoitetaan sekä viheralueiden ulkoilureitit että kortteleiden sisäiset kulkureitit, joilla autoliikenne ei ole sallittu.



JALANKULULLE VARATTU KATU.



VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ TIE ERITASOLIITTYMINEEN.

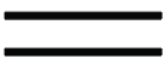
Tulkintaohje: Lahdenväylä on tieliikennelain 729/2018 mukainen moottoritie, jonka ratkaisussa otetaan huomioon sen sijainti kehittyvän kaupunkirakenteen keskellä ja toimiminen lähestymisjaksona kaupungin katuverkkoon. Tie suunnitellaan luokan IV mukaisena lähestymisjaksona, jonka tavoitenopeus on 60–80 km/h ja poikkileikkaus sovitettu tavoitenopeuteen ja kaupunkiympäristöön. Tien ratkaisut määritellään Väyläviraston suunnittelujärjestelmän mukaisella tiesuunnitelmalla.



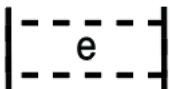
PIKARAITIOTIE. Pikaraitiotie tulee suunnitella ja rakentaa siten, että sen liikenteestä ei aiheudu sellaista tärinää tai runkomelua, joka rajoittaisi A- ja C-korttelialueiden käyttöä osayleiskaavan osoittamaan tarkoitukseen.



PIKARAITIOTIEN PYSÄKKI.



KATUALUE.



ERITASORISTEYS.



VOIMAJOHTO. Rakennusten tai rakenteiden sijoittamisesta johdon läheisyyteen tulee pyytää lausunto johdon omistajalta.

Tulkintaohje: Rakennukset tulee pääsääntöisesti sijoittaa 20 m etäisyydelle maanalaisen linjan lähimmästä kaapelista. Maanpintaa kaapelin päällä ei tule nostaa kaapelin kuumenemisen ehkäisemiseksi.



SÄHKÖNSIIRRON YHTEYSTARVE.

Tulkintaohje: Yhteys toteutetaan ensisijaisesti maanalaisena kaapelina hyödyntäen maanalaisia kalliotunneleita.

Yhteys sovitetaan sekä nykyiseen että suunniteltuun maankäyttöön.



ALUEELLINEN PYSÄKÖINTILAITOS. Sijainti on ohjeellinen.

Tulkintaohje: Alueella pysäköinti toteutetaan keskitetysti pysäköintilaitoksiin. Pysäköintitalojen katutasoon osoitetaan liike- ja toimitiloja ja niiden katot toteutetaan niittymäisenä kasvillisuuskattona tai niille voi sijoittaa energiakeräimiä.



ALUEELLINEN PYSÄKÖINTILAITOS. Pysäköintilaitos toteutetaan pitkänomaisena, vesilaitoksen puolelta umpiseinäisenä rakenteena siten, että se suojaa asuinalueita vesilaitoksen mahdollisten onnettomuustilanteiden haitallisten aineiden päästöiltä.



ALUEEN RAJA.



10 m OSAYLEISKAAVA-ALUEEN ULKOPUOLELLA OLEVA VIIVA.

Koko kaava-aluetta koskevat määräykset

Luonto

Alueen asemakaavoituksessa ja muussa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa edistetään linnuston elinolosuhteita ja ehkäistään lintujen törmäyskuolemia.

Tulkintaohje: Kaava-alue risteää Pornaistenniemessä ja Viikinrannassa kansainvälisesti merkittävän lintualueen kanssa, joka on laajempi kuin suurilta osin luonnonsuojelualueeksi perustettu Vanhankaupunginlahden lintuvesien Natura 2000-alue. Asemakaavoissa tulee edellyttää kuhunkin kohteeseen sovitettuja ratkaisuja, joilla vähennetään lintujen törmäämisriskiä ikkunoihin, kaiteisiin tai muihin rakenteisiin. Näitä voivat olla yhtenäisten lasipintojen kokorajoitukset tai vaatimukset heijastuksia minimoivan lasimateriaalin käyttöön tai lasipintojen kuviointiin. Piha-alueille tulee sijoittaa puustoa ja muuta kerroksellista ja

monimuotoista kasvillisuutta ravinnon ja suojan tarjoamiseksi. Valaistus tulee sekä rakentamisen että alueiden myöhemmän käytön osalta suunnitella lintuystävälliseksi.

Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida alueella sijaitsevien arvokkaiden luontokohteiden luontoarvojen säilymisen kannalta merkityksellisten kosteusolosuhteiden säilyminen.

Tulkintaohje: Viikin puhdistamon lehdon uhanalainen luontotyyppi sekä Viikinkallion laella olevan kalliosuon luontoarvot säilytetään ylläpitämällä vesitalouden nykytila. Kohteiden ympäristössä hulevesien hallinta tulee suunnitella niin, että toimenpiteet eivät vaaranna tai heikennä luonto- ja ympäristöarvoja.

Natura 2000 -alueisiin rajautuvilla alueilla tulee suunnitella noin 50 metrin puustoinen suojavyöhyke tai muilla keinoin varmistaa, ettei Natura-alueelle suuntaudu hallitsematonta kulkua. Kortteleiden suojavyöhykkeeseen rajoittuvalla rajalla rakennukset saavat olla enintään kuusikerroksisia.

Asemakaavoituksessa ja muussa tarkemmassa suunnittelussa tulee varmistaa, että rakentamisen ajoituksessa huomioidaan lintujen pesimä- ja muuttoajat sekä saukon ja koskikaran talvehtimisedellytykset.

Tulkintaohje: Lintujen pesimäajat ovat pääsääntöisesti helmikuun alusta heinäkuun loppuun, jonka ulkopuolella melua aiheuttavat työt tulee suorittaa. Saukon kannalta on olennaista varmistaa talvikalastusmahdollisuus Vantaanjoen rannalla ja koskikaran osalta talvehtimismahdollisuudet Vanhankaupunginkoskella. Muuttohaukan muuttoaikoina tulee vähentää rakentamisesta aiheutuvia häiriöitä Vanhankaupunginlahden länsiosan reunavyöhykkeellä.

Alueella sijaitsee luonnonsuojelulain perusteella suojeltuja liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja, joita ei saa heikentää eikä hävittää. Puustoa on hoidettava lajin elinolosuhteiden ja liikkumisen huomioon ottaen.

Hulevedet

Vesistövaikutusten vähentämiseksi ja hallitsemiseksi hulevesien suunnittelussa, käsittelyssä ja johtamisessa tulee noudattaa Helsingin kaupungin hulevesiohjelmaa.

Hulevettä ei saa johtaa vastaanottavaan vesistöön tai Natura 2000-alueille puhdistamatta. Pihlajistonpuron valuma-alueella Lahdenväylän ja Viikintien liikennealueilta tulevien hulevesien käsittelyä liikennealueella tulee jatkosuunnittelussa edistää ennen johtamista hulevesiviemäriin ja vastaanottavaan vesistöön.

Asemakaavoituksessa ja muussa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee rannan läheisyydessä ja alavilla paikoilla ottaa huomioon ajantasaiset suositukset alimmista rakentamiskorkeuksista.

Melu ja ilmanlaatu

Alueen asemakaavoituksessa ja muussa yksityiskohtaisemmassa jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon tie- ja raideliikenteen aiheuttamat ilmanlaatu-, melu-, runkomelu- ja värinä Haitat nykyiselle ja suunnitellulle rakentamiselle.

Lahdenväylän varressa rakennusten ja rakenteiden tulee estää liikenteen haittojen leviämistä asuinkortteleihin ja laajemmalle ympäristöön ja mahdollistaa asuntojen avautuminen liikenteen haitoilta suojaisempaan suuntaan.

Turvallisuus

Yleiskaavan toteuttamiseen liittyvässä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on pyydettävä lausunnot turvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta keskeisiltä viranomaisilta.

Maaperä

Maaperän pilaantuneisuuden tutkimustarve tulee arvioida asemakaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä. Tarvittaessa maaperän pilaantuneisuus ja kunnostustarve on selvitettävä ennen rakentamiseen ryhtymistä ja maaperä kunnostettava ennen alueen ottamista kaavan käyttötarkoitukseen.

Savikkoalueilla, joille on osoitettu rakentamista, tulee arvioida happamien sulfaattimaiden tutkimustarve asemakaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä. Todetut happamat sulfaattimaat on otettava huomioon rakenteiden suunnittelussa, maarakentamisessa, maa-ainesten käsittelyssä ja vesienhallinnassa. Happamilla sulfaattimailla tulee rakentamisen yhteydessä varautua toimenpiteisiin happaman valuman syntyminen sekä sen haittojen ehkäisemiseksi.

7. Osayleiskaavan toteuttamisen vaikutukset

7.1. Vaikutukset luontoon ja ilmastoon

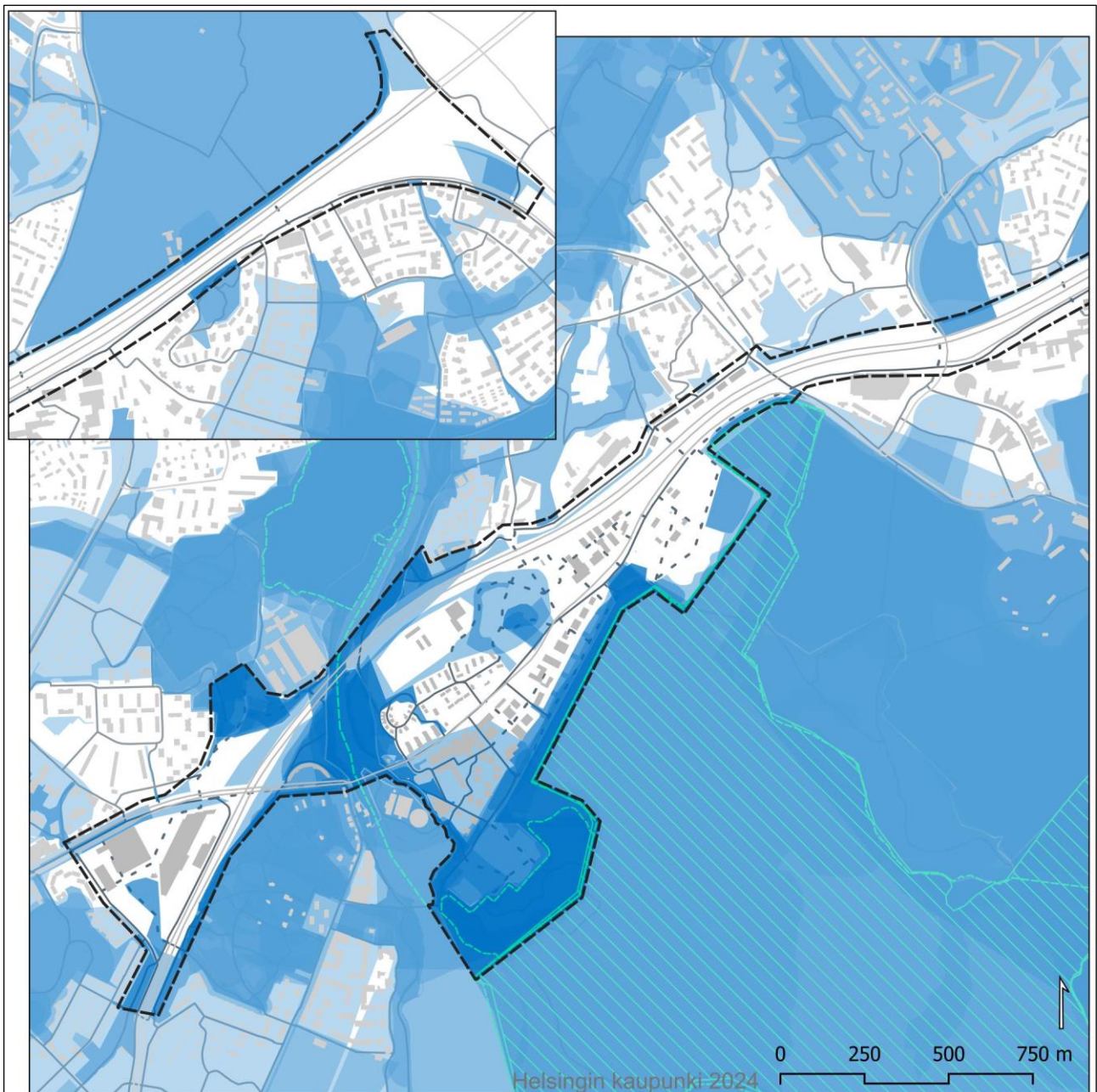
7.1.1. Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja luontoarvoihin

Luonnonsuojelulain 35 §:n mukaisessa Natura-arviossa ja sitä koskevassa ELY-keskuksen lausunnossa on arvioitu osayleiskaavan vaikutukset Natura-alueiden (Vanhankaupunginlahden lintuvesi ja Vantaanjoki) luontotyypeihin ja lajeihin. Natura-arvio on laadittu kaavaluonnoksen pohjalta kaavaehdotusta valmisteltaessa ja sen suositukset lieventämistoimiksi on otettu huomioon ehdotuksessa. Lisäksi arvion pohjana ovat olleet aiemmin laaditut linnustovaikutusten arviointi *Maankäytön muutosten vaikutus linnustoon* ja *Virkistyskäytön vaikutukset Vanhankaupunginlahdella* -selvitys.

Natura-arvion mukaan merkittäviä haitallisia vaikutuksia saattaa kohdistua Vanhankaupunginlahden lintuvesi -Natura-alueen suojeluperusteisiin luontoarvoihin, lähinnä linnustoon. Niitä voidaan kuitenkin vähentää tai kokonaan välttää tekemällä lieventämistoimia. Kaavaehdotukseen on sisällytetty useita lieventämistoimia:

- Osayleiskaavan yleismääräys edellyttää linnuston elinolosuhteiden edistämistä ja lintujen törmäyskuolemien ehkäisemistä.
- Natura-arvion suositusten mukaisesti osayleiskaavaan on lisätty kaavamääräys noin 50 metrin levyisen puustoisien suojavyöhykkeen suunnittelusta luonnonsuojelualueen reunaa vasten ja rakennusten korkeuden rajoittamisesta kuuteen kerrokseen suojavyöhykkeen puoleisilla kortteleiden reunoilla. Kaavakartalla suojavyöhyke koostuu lähivirkistysalueesta (VL), urheilu- ja virkistyspalvelujen alueesta (VU), julkisten palvelujen alueesta (PY) ja suojaviheralueesta (EV). Suojaviheralueelle ei osoiteta virkistysreittejä. Säynäslahden VU- että PY-alueet aidataan, mikä estää tehokkaasti kulun Natura-alueelle. Viikinrannan kohdalla kulkueenä toimii Säynäslahdenoja.
- Yleismääräyksellä veloitetaan varmistamaan asemakaavoituksessa ja muussa tarkemmassa suunnittelussa, että rakentamisen ajoituksessa huomioidaan lintujen pesimä- ja muuttoajat sekä saukon ja koskikaran talvehtimisedellytykset.

Kaava-alueella on kaksi pienialaista liito-oravan ydinaluetta (Pornaisteniemellä ja Annalassa). Niiden välille on liito-oravaverkostossa merkitty kaksi vaihtoehtoista yhteyttä. Pornaisteniemestä lähtee kaakkoon yhteystarve, joka päättyy entiselle puhdistamolalle, josta taas jatkuu metsäverkoston yhteys kaakkoon. Levinneisyysalueen rajalle ei ole mielekäästä



Alueen nykyiset ja lisättävät luonto- ja kulttuuriarvot

- | | | |
|--------------------|-----------------------------|---|
| Kaavarajaus | Kehitettävä virkistysreitti | Kulttuuriympäristön tai luonnon tärkeä- tai arvokohde |
| Natura 2000 -alue | Virkistysreitti | |
| Natura 2000 -alue | Pääliikenneväylä | |
| Luonnonsuojelualue | Rakennus | |

Kuva 12. Osayleiskaava-alueen nykyiset ja lisättävät arvot yhdistettynä havainnekuvaan.

merkitä liito-oravayhteyksiksi pitkiä taipaleita sellaisille alueille, joista verkoston solmukohtat eli ydinalueet puuttuvat. Herttoniemessä tai muualakaan Lahdenväylän kaakkoispuolella ei ole todettu liito-oravia. Viikin ruovikko ja pellot muodostavat niille luontaisen leviämiskehän. Kaavaluonnos ei tuota uusia estevaikutuksia liito-oraville. Se sisältää yleismääräyksen liito-oravan ydinalueiden ja yhteyksien luonnonhoidosta lajin elinolot ja liikkuminen huomioon ottaen.

Natura-arvion mukaan Natura-alueiden tilan seuranta on suositeltavaa täydentää vielä hieman tarkemmilla ja kohdennetummilla seurannoilla kuin tähän asti on tehty. Keskeisimmät lisätarpeet liittyvät vuollejokisimpukkaan, saukkoon ja kaava-alueita lähimpien luontotyyppien tilan seurantaan.

Natura-arvion mukaan molempien Natura-alueiden erillinen tarkastelu osoittaa, että lieventämistoimien kanssa kumpaankaan alueeseen ei kohdistu merkittäviä haitallisia vaikutuksia. Kaavoituksessa on huomioitu jo aiemmissa selvityksissä annettuja suosituksia ja siten vaikutuksia on saatu olennaisesti vähenemään. Kokonaan haitallisia vaikutuksia ei voida poistaa, mutta niiden ei katsota olevan merkittäviä, jos lieventämistoimet otetaan huomioon.

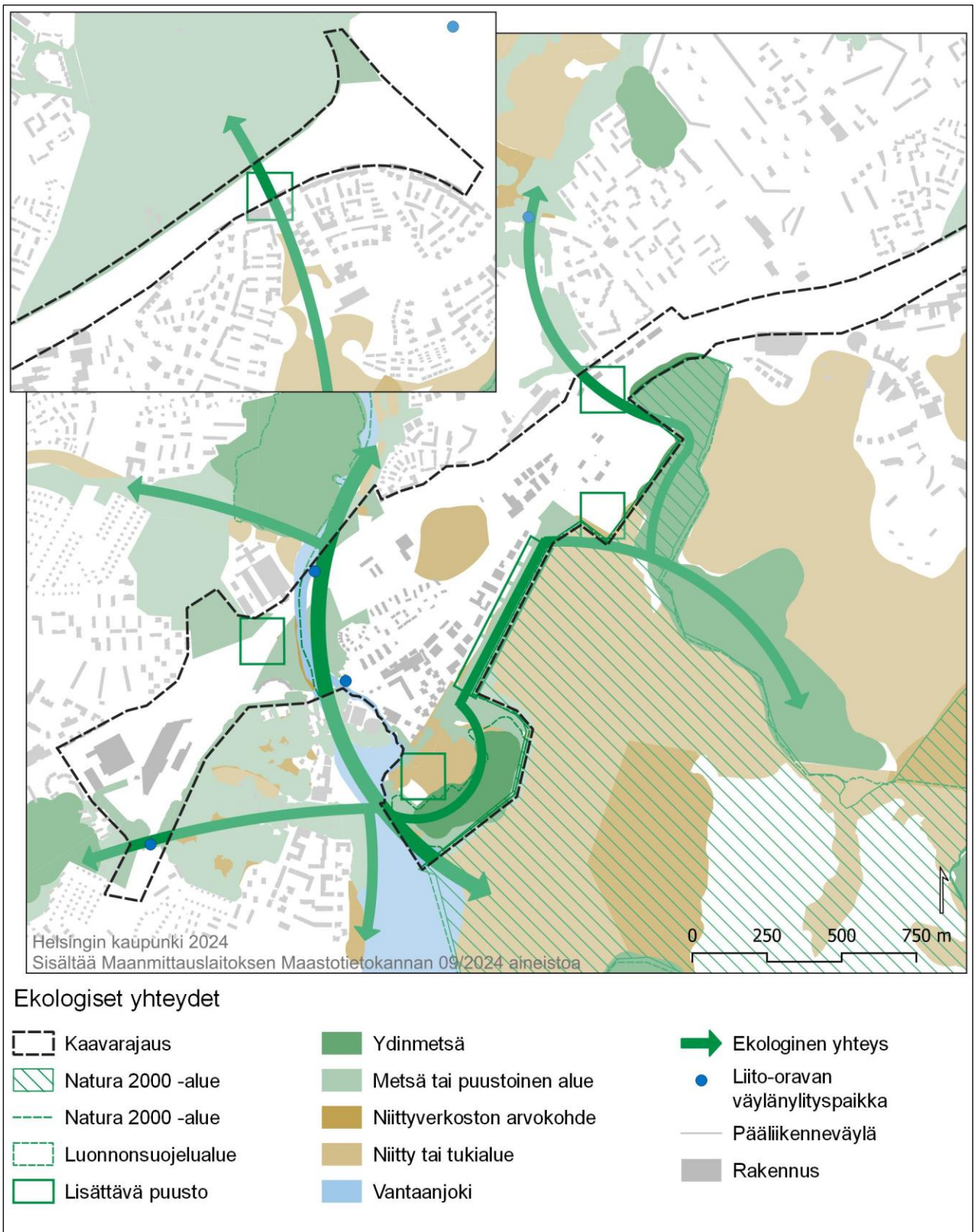
6.1.1.1 Ekologiset verkostot

Osayleiskaava-alue sijoittuu ekologisten verkostojen solmukohtaan, jossa yhdistyy kaksi vihersormea: Helsingipuisto ja Viikki–Kivikko-vihersormi. Tämän lisäksi alueella kulkee poikittaisen Pikku-Huopalahti–Strömsinlahti-viherlinjan viheryhteydet. Vantaanjokilaakso on maakunnallisesti merkittävä viheryhteys.

Suunnitellut maankäytön muutokset eivät kohdistu välittömästi Vantaanjoen viheryhteyteen muuten kuin Lahdenväylän muutostöiden osalta. Suunniteltu raitiotieyhteys voi leventää Lahdenväylän estevaikutusta etenkin metsä- ja puustoisien verkoston ja liito-oravaverkoston näkökulmista. Myös rakentamisen aikaiset vaikutukset Vantaanjoen laatuun tulee minimoida. Lahdenväylän muutostöissä tulee huomioida puustoisien yhteyden jatkuvuus esimerkiksi riittäväillä katupuuistutuksilla sekä olemassa olevan puuston säilyttämisellä mahdollisuuksien mukaan. Puustoisten yhteyksien turvaaminen on erityisen tärkeää esimerkiksi Kalastajanrannan etelä- ja pohjoispäissä, sillä siellä kulkee liito-oravan väylän-ylityspaikat. Myös Kumpulankärjen eteläosassa on tärkeää säilyttää ja vahvistaa liito-oravan puustoista yhteyttä sekä Valtimontien että Kustaa Vaasan tien yli.

Osayleiskaava-alueella kulkee metsä- ja puustoisien verkoston alueellisia yhteyksiä Kumpulasta Viikin suuntaan Viikinrannan rantapuiston myötäisesti, Viikistä Pihlajiston suuntaan sekä Latokartanosta Malmin hautausmaan suuntaan. Viikinrannan rantapuistossa kulkeva alueellinen metsä- ja puustoisien verkoston yhteys turvataan ja sitä vahvistetaan uuden, puustoisien puiston myötä. Säynäslahden kohdalla sijaitsevaa katkoskohtaa vahvistetaan uusin istutuksin ja Viikin puhdistamon lehto säästetään osana viherverkostoa.

Lahdenväylä muodostaa katkoskohtia metsä- ja puustoiselle verkostolle kolmessa kohdassa: Koskelan metsien, Palkopolun ja Latokartanontorin kohdilla. Nämä katkoskohdat tunnistetaan osayleiskaavassa ja näiden katkoskohtien kehittämistä viheryhteyksinä tulee jatkaa tarkemmassa suunnittelussa.



Kuva 13. Ekologiset yhteydet osayleiskaava-alueella.

Koskelan metsien ja Lahdenväylän väliin rakentuva Katarina Stenbockin alue tulee voimistamaan katkosta metsä- ja puustoisessa verkostossa, ja alueella sijaitseva lehto sekä Koskelan metsien eteläinen osa tulee jäämään rakentamisen alle. Uuden asuinalueen, Lahdenväylän ja Koskelantien suunnittelussa tulee huomioida metsä- ja puustoisesta verkoston

jatkuvuus. Margareta Leijonhufvudin puiston jatkosuunnittelussa tulee huomioida puustoisien yhteyden kehittäminen osana virkistysyhteyttä.

Niittyverkoston yhteys kulkee Vantaanjokilaakson myötäisesti yhdistäen Viikin ja Tuomarinkartanon niittykeskittymät. Osayleiskaava ei aiheuta muutoksia tähän niittyverkoston pääyhteyteen.

Viikinkallion niittykeskittymä tulee maankäytönmuutosten takia pienene-mään, mutta kaava mahdollistaa kalliosuon säilymisen rakentamisen keskellä. Rakentamisen suhdetta avokallioihin tarkennetaan jatkosuun-nittelussa.

Niittyverkostoa voidaan kehittää ja tukea osayleiskaava-alueella etenkin Viikintiellä sekä Säynäslahden, Viikinrannan ja Pornaistenniemen puis-toissa. Niittyverkostoa tukevia suunnitteluratkaisuja tulee kehittää tar-kemmassa suunnittelussa.

6.1.1.2 Hulevesi ja vesistönsosat

Hulevesiin tulee koko suunnittelualueella (korttelit, viheralueet, katu- ja liikennealueet) ja tarkemmassa suunnittelussa kiinnittää erityishuomiota. Alueen topografian vuoksi hulevedet liikkuvat nopeasti kohti mm. Van-taanjokea ja Pornaistenlahdenojan rantapuistoa. Kun hulevesiä käsitel-lään Helsingin kaupungin hulevesiohjelman prioriteettijärjestyksen mu-kaisesti painottaen luonnonmukaisia hallintakeinoja ja avouomissa johta-mista, vesistöön purettavien hulevesien laatu ja määrän hallinta parane-vat alueella. Suunnittelussa on huomioitu myös luonnonsuojelualueiden asettamat reunaehdot hulevesien johtamiseen ja käsittelyyn.

Esimerkiksi Lahdenväylän liikennealueelta tuleva hulevesi tulee käsi-tellä, nykyisestä poiketen, ennen johtamista hulevesiviemäriin ja vas-taanottavaan vesistöön, kuten esimerkiksi Vantaanjokeen. Tästä poike-ten Pihlajistonpuron valuma-alueella Lahdenväylän ja Viikintien liikenne-alueilta tulevien hulevesien käsittelyä liikennealueella tulee tarkastella ennen johtamista hulevesiviemäriin ja vastaanottavaan vesistöön. Van-taanjoen itäpuolella on varattu alue sähkölinjan alta Lahdenväylän liiken-nealueen hulevesien määrälliselle ja laadulliselle käsittelylle, mutta on kuitenkin hyvä huomioida huleveden viivyttämisen ja muun hallinnan tarve jo Lahdenväylän liikennealueella ennen sen johtamista hulevesien käsittelyalueelle. Tässä liikennealueen kasvillisuus- ja viherkaistat ovat tärkeässä osassa esimerkiksi viivyttävänä ja haihduttavana elementteinä. Lahdenväylän hulevesien tarkemmat ratkaisut tehdään jatkosuunnitte-lussa. Samoin myös Pornaistenniemenojaan hulevesien mukana kulkeu-tuvat epäpuhtaudet ja ravinteet vähenevät hulevesien hallinnan myötä.

Katualueilla ja niiden reunamilla sekä viherkaistaleilla on suuri merkitys alueen hulevesien hallinnassa. Julkisten alueiden hulevesien hallintaan soveltuvan pinta-alan niukkuuden vuoksi myös korttelialueilla huleveden

hallinta on erityisen tärkeää, mikä tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa.

Hulevesiä ei ole tarkoituksenmukaista käsitellä alavilla vesistö- tai merivesitulva-alueilla, kuten Pornaistenniemenojan läheisyydessä olevilla nykyisillä alavilla kohdilla, joista tulvavedet voivat huuhtoa hulevesistä keräytyvät ravinteet ja haitta-aineet mukanaan Vantaanjoen ja Vanhankaupunginlahden Natura 2000 -alueille. Huleveden hallinnan sijoittumiseen vaikuttaa kuitenkin maanpinnan korkotasojen muutokset, kuten esimerkiksi tonttien tai pyöräilybaanan nostaminen tulvakorkeuksien yläpuolelle.

Hulevesimääriin ei odoteta suurta muutosta, koska maankäytön muutosalueesta pääosa on jo nyt rakennettua aluetta. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kuitenkin varautua ilmastonmuutoksen aiheuttamien sään ääri-ilmiöiden, kuten myrskyjen, rankkasateiden ja taajamatulvien yleistymisen vaikutuksiin.

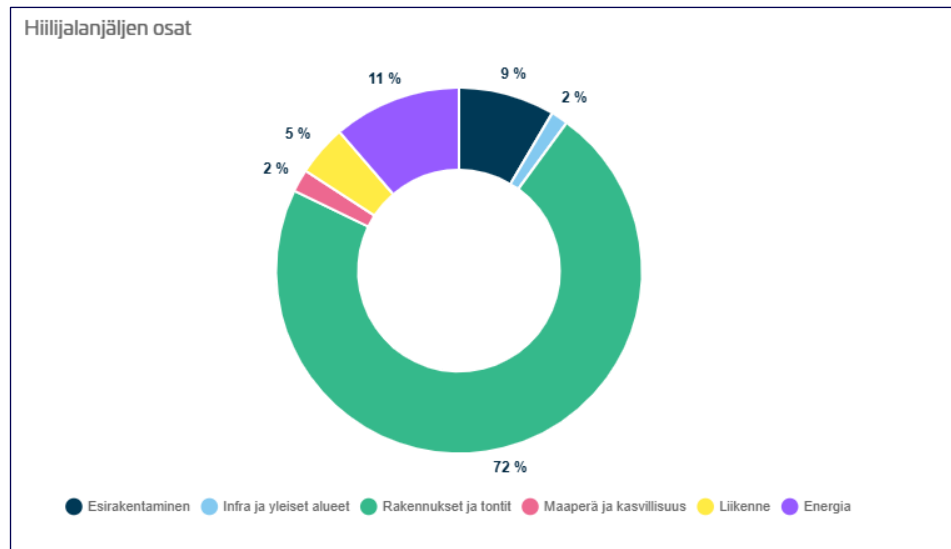
Maankäytön aiheuttamaa hulevesikuormaa ja sen hallintaa (laadullinen ja määrällinen) luonnonmukaisin keinoin ennen purkamista vastaanottavaan vesistöön tulee selvittää ja tarkentaa jatkosuunnittelussa. Hulevesien hallinnan suunnittelussa noudatetaan Helsingin kaupungin hulevesiohjelman prioriteettijärjestystä painottaen luonnonmukaisia menetelmiä.

7.1.2. Ilmastovaikutukset

Viikinrannan–Lahdenväylän alueen osayleiskaava-alueen ilmastovaikutukset on arvioitu elinkaariperusteisesti käyttäen tyypillistä 50 vuoden elinkaarta ja valtakunnallista ensisijaisesti asemakaavoituksen ilmastopäästöjen arviointiin kehitettyä Planect-arviointityökalua.

Arvioinnissa tunnistetuista ilmastovaikutuksista selvästi suurin osa, noin 80 %, aiheutuu alueen rakentamisvaiheen ilmastopäästöistä. Osayleiskaavan alueella rakentamisen aikaisia ilmastopäästöjä lisää haasteellinen maaperä, joka käytettävissä olevan arvion mukaan edellyttää suurelta osin paalulaattaperustamista. Tämä näkyy arvioinnissa pohjarakentamisen suurena päästönä.

Ilmastovaikutusten arvioinnissa on huomioitu käytönaikaisten merkittävien päästölähteiden ominaispäästökertoimien oletettu pienentyminen ja tämä näyttäytyy varsin pieninä liikenteen ja energijärjestelmän osuutuksina kokonaisilmastopäästöistä jo alueen käyttövaiheen alusta (vuodesta 2035) lähtien. Luonnosvaiheessa tehdyissä vaihtoehtotarkasteluissa todettiin energijärjestelmän kehittäminen uusiutuviin energialähteisiin perustuvaksi potentiaalisimmaksi tavaksi ilmastopäästöjen pienentämiseen. Alueen lämmitysenergian oletetaan perustuvan pitkälti kiinteistökohtaiseen maalämmön hyödyntämiseen, joskin arvioituna rakentamisaikana tavanomaisen kaukolämmönkin ilmastopäästöjen on ennakoitu olevan hyvin pieniä.



Kuva 14. Osaleiskaavan hiilijalanjäljen osat.

Osana luonnosvaiheen ilmastovaikutusten arviointia tarkasteltiin myös alueelle kuuluvan väyläympäristön muutoksen seudullista vaikutusta liikenteen ilmastopäästöihin. Laskennallista ilmastohyötyä alueen maankäytön muutoksesta syntyy sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen että väylän nopeusrajoituksen alentamisen kautta. Yhteensä laskennallinen seudullinen ilmastohyöty vastaa kokoluokaltaan itse alueen generoiman liikenteen ilmastopäästöä ja on kokonaispäästöistä enimmillään n. 19 %.

Osaleiskaavan 50 vuoden elinkaaren aikaisen ilmastopäästön on arvioitu olevan 425 000 t CO₂ ja kerrosalaan suhteutettu vuosittainen ilmastopäästö elinkaaren ajalle 22,9 kg CO₂/kem, joka on keskimääräistä tasoa enemmän, mutta vastaa viimeaikaisten merkittävää esirakentamista edellyttävien asemakaavojen päästötasoa.

Viikinrannan–Lahdenväylän alueen muutoksen ilmastovaikutusten tarkentamista jatketaan seuraavissa asemakaavavaiheissa ja pyritään löytämään käyttökelpoisia ja tehokkaita tapoja ilmastopäästöjen pienentämiseksi.

Osaleiskaavaratkaisun yhtenä lähtökohtana on ollut alueella ja sen läheisyydessä sijaitsevat energiahuoltoon liittyvät laitokset ja muu infrastruktuuri. Osaleiskaavaratkaisu mahdollistaa näiden toiminnan jatkuvuuden ja kehittämisen, millä on olennainen rooli energiantuotannon ilmastovaikutusten vähentämisessä koko kaupungin tasolla.

7.2. Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Osaleiskaava tarjoaa pääkaupunkiseudulle suuntautuvan muuttoliikkeen merkittävälle osalle, noin 7 000 asukkaalle, mahdollisuuden sijoittua hyvien liikenneyhteyksien ja palvelujen äärelle Helsingin kantakaupungin reuna-alueelle. Osaleiskaava noudattaa siten maakuntakaavan ja MAL-sopimuksen tälle alueelle asettamia tavoitteita.

Osayleiskaava tukee yhdyskuntarakenteen eheytymistä keinoilla, jotka on linjattu Yleiskaavassa 2016. Rakentamisen keskittäminen jo rakennetuille alueille sekä pääväylien varrelle vähentää painetta rakentaa viheralueille ja mahdollistaa Helsingin säilymisen jatkossakin luonnonläheisenä viherverkostokaupunkina. Asumisen kysyntä on suuntautunut keskusta-alueille, mitä asumisen hintatason kohoaminen näillä alueilla heijastaa. Meren rannalle ja niemelle rakennettu Helsinki on pinta-alaltaan rajallinen, ja kantakaupungin laajentaminen pääväylien suunnassa aluekeskuksiin tukeutuen on Yleiskaavan 2016 keskeinen ratkaisu asumisen kysyntään ja siitä johtuvaan hinnannousuun.

Yleiskaavassa 2016 esitetty kaupunkibulevardiratkaisu, jossa Lahdenväylä muutettaisiin Kehä I sisäpuolisilta osiltaan katumaiseksi, kumottiin Korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Osayleiskaava osoittaa yleiskaavatasoisen ratkaisun kaupunkirakentamisen kehittämiseksi Lahdenväylän varrella siten, että Lahdenväylälle valtion asettamat liikenteelliset vaatimukset täyttyvät. Osayleiskaavassa esitetään Lahdenväylälle toimenpiteitä, joilla liikenteen ympäristövaikutuksia vähennetään ja mahdollistetaan kaupunkikehitys väylän varrelle.

7.3. Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen

7.3.1. Vaikutukset Lahdenväylään

Kaavaratkaisulla ei itsessään ole merkittäviä vaikutuksia Lahdenväylään. Kaavassa suurin muutos Lahdenväylän nykytilaan on pikaraitiotien mahdollistaminen Lahdenväylän viereen, mikä kaventaa muutamassa kohdassa nykyisen väylän piennaralueita. Laajempia vaikutuksia väylään tulee, jos kaavan tavoitteiden toteuttamiseksi tien nopeusrajoituksia alennetaan.

Mahdollisen nopeuden laskun vaikutuksia on tarkasteltu *Lahdenväylän esiselvityksessä*. Selvityksen mukaan nopeuden alentaminen 80 km/h nopeuteen on mahdollista, ja Väylävirasto on päättänyt tiejaksolle tämän mukaiset suunnitteluperusteet. Nopeusrajoituksen lasku ei vaikuta merkittävästi Lahdenväylän liikenteen sujuvuuteen tai kapasiteettiin. Nopeuden laskemisella saavutetaan hyötyjä liikenneturvallisuuden, päästöjen ja melutilanteen parantumisen myötä.

Väylälle tehtävien mahdollisten muutosten rakentamisen aikaiset vaikutukset heikentävät tilapäisesti liikenteen sujuvuutta. Tämä korjaantuu muutostöiden valmistuttua.

Lahdenväylä pysyy jatkossakin pääväyläasetuksen tason I väylänä.

7.3.2. Vaikutukset joukkoliikenteeseen

Osayleiskaava mahdollistaa pikaraitiotien Lahdenväylän käytävään, mikä parantaa alueen sekä myös laajemmin Helsingin joukkoliikenteen

palvelutasoa. Pikaraitiotie liittää kaava-alueen saumattomasti osaksi Helsingin joukkoliikenneverkostoa ja erityisesti raideliikenneverkostoa tarjotessaan Viikin tiedepuiston kohdalla vaihtomahdollisuuden pikaraitiotielinjalta toiselle. Viikin tiedepuiston pysäkiltä on lyhyt vaihtoetäisyys Lahdenväylän bussipysäkkeihin, mikä lisää mahdollisuuksia paikallisliikenteen sekä valtakunnallisen ja seudullisen liikenteen yhdistäviin matkaketjuihin.

Osayleiskaavan ratkaisut eivät muuta linja-autojen liikennöintiedellytyksiä Viikintiellä tai Lahdenväylällä. Linja-autoverkoston uudelleen arvioiminen ja mahdollinen muokkaaminen tehdään osana Viima-raitiotien suunnittelua.

7.3.3. Vaikutukset kaupungin sisäiseen autoliikenteeseen

Kaavaratkaisussa ei esitetä katuverkkoon merkittäviä muutoksia suhteessa nykytilaan. Asukasmäärän kasvu synnyttää lisää autoliikennettä, mutta alueelle suunniteltu Viima-raitiotie, kattava bussiliikenteen verkko sekä pyöräilyolosuhteiden parantaminen osaltaan ohjaavat kulkumuoto-osuuksia kohti kestävämpiä liikennemuotoja.

Osayleiskaava-alueelle suunnitellun 7 000 uuden asukkaan voidaan arvioida tuottavan automattoja noin 5 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vuoden 2040 ennusteessa Viikintien liikennemäärän arvioidaan kasvavan nykytilaan nähden noin 5 100 ajoneuvolla vuorokaudessa, jolloin Viikintien liikennemäärä olisi noin 18 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (keskimääräinen arkivuorokausiliikenne). Hernepellontien liikennemäärän ennustetaan mallin mukaan kasvavan v. 2040 noin 2 300 ajoneuvoon vuorokaudessa ja Latokartanonkaaren n. 5 000 ajoneuvoon vuorokaudessa.

Lahdenväylän poistuvan kierrerrampin nykyiseksi liikennemääräksi on arvioitu noin 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Rampin liikenteestä on nykyistä asemakaavaa laadittaessa arvioitu siirtyvän Valtimontielle noin 130 ajoneuvoa vuorokaudessa, mikä ei ole merkittävä muutos katuverkon kuormituksessa.

Viikinrannan maankäytön muutosten myötä Viikintielle on odotettavissa raskaan liikenteen määrän vähenemistä, kun yritystonttien tilalle kaavoitetaan asuinkortteleita. Latokartanonkaarella osuus voi sen sijaan lisääntyä yritystonttien rakentumisen myötä.

Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitoksen huoltoliikenteen siirtämistä uudelle Katarina Stenbockin kadulle selvitetään jatkosuunnittelun yhteydessä. Nykyisin kuljetukset kulkevat laitokselle pohjoisesta Jokiniementietä pitkin, minkä vuoksi raskasta liikennettä kulkee pitkän matkan tonttikatuverkossa ja mm. päiväkodin ohi. Mikäli muutos on mahdollinen, puhdistamon huoltoliikenne siirtyisi Katarina Stenbockin kadulle, jolloin kuljettu matka paikalliskatuverkossa lyhenisi merkittävästi nykyiseen verrattuna. Täysperävaunun yhdistelmillä tehtäviä kemikaalikuljetuksia on noin 2–3 kertaa viikossa.

7.3.4. Vaikutukset pyöräliikenteeseen ja jalankulkuun

Kaavaratkaisulla mahdollistetaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen ja reittien jatkuvuus. Korkeatasoinen pyöräbaana Vanhan-kaupunginkoskelta Viikkiin parantaa sekä pitkä- että lyhytmatkaisen pyöräliikenteen sujuvuutta ja houkuttelevuutta alueella. Baanayhteyden rakentaminen Arabianrannasta Viikkiin parantaa pyöräilyolosuhteiden lisäksi myös jalankulun houkuttelevuutta, kun läpiajava pyöräliikenne siirtyy pois Viikinrannan virkistysreitiltä.

Viikinkallion saavutettavuus Viiman pysäkiltä ja keskustatoimintojen alueelta paranee Sahamylynrinteen kadun ylittävän jalankulkusillan myötä. Jatkuvat ja laadukkaat jalankulun yhteydet erityisesti pikaraitiotien pysäkiltä ja keskustatoimintojen alueella sekä Viikinrannan virkistysreitillä lisäävät jalankulun houkuttelevuutta alueella.

Katarina Stenbockin kadun rakentaminen parantaa Vantaanjoen länsipuolen virkistysreittien saavutettavuutta jalan ja pyörällä. Pikaraitiotien Vantaanjoen ylittävän sillan yhteyteen suunniteltu kulkuyhteys lisää reittivaihtoehtoja Vantaanjoen rantapuistossa.

7.4. Vaikutukset virkistykseen, maisemaan ja kulttuuriympäristöön

7.4.1. Vaikutukset virkistysalueisiin ja -reitteihin

Osayleiskaavaehdotus muuttaa virkistysalueita osin kaupunkimaisempaan suuntaan. Toisaalta kasvillisuutta, etenkin puustoa, lisätään mm. Säynäslahden pohjukan nykyisellä teollisuusalueella, Viikinrannan rantapuistossa ja uusilla katualueilla. Ehdotus lisää virkistysreittien ja -alueiden määrää osayleiskaavan alueella. Virkistysreitiverkoston silmäkoko pienenee, kun nykyisen teollisuusalueen lävitse avautuu uusia reittejä. Viikintien sekä korttelirakenteeseen kytkeytyvien reittien kehittäminen parantaa alueen läpi kulkevan pyöräliikenteen edellytyksiä. Alueen virkistysalueiden määrä kasvaa mm. oleskelun paikoilla, urheilukentällä ja useilla leikkipaikoilla.

Kaavassa on huomioitu ja säilytetty Helsingin nykyinen verkostomainen viheraluerakenne, ja täydennysrakentamista on osoitettu nykyiseen kaupunkirakenteeseen kytkeytyen. Rakentamisalueet on valittu niin, että merkittävät viheryhteydet ja viheralueet säilyvät. Kaavassa on huomioitu Helsingipuiston vihersormen lisäksi poikittaisen Pikku-Huopalahti–Strömsinlahti-viherlinjan viheryhteydet, joiden kehittäminen parantaa virkistysalueiden saavutettavuutta. Kaavaratkaisu mahdollistaa helposti saavutettavat virkistysalueet suunnittelualueella sekä niiden kytkeytyneisyyden koko Helsingin virkistysverkostoon. Yhteydet kaupungin viher- ja virkistysverkostoon ovat jatkuvia ja kaavassa on huomioitu yhtenäiset, vetovoimaiset ja helposti saavutettavat virkistysalueet tukemaan terveellistä elämäntapaa.

Asukasmäärän kasvu noin 7 000 asukkaalla lisää lähellä sijaitsevien virkistys- ja luontoalueiden käyttöpainetta, minkä vuoksi virkistysalueiden pinta-alaa on lisätty ja parannettu niiden saavutettavuutta suunnittelualueella. Täydentyvässä kaupunkirakenteessa tulee kiinnittää huomiota virkistysalueiden laatuun ja uusien puistoalueiden rakentamiseen.

Säilyvien metsäisten alueiden ja arvokkaiden kasvikohteiden lisääntymään kulutukseen tulee varautua kulunohjauksella sekä tarjoamalla riittävästi viihtyisyyttä parantavia rakennettuja puistoalueita asukkaiden käyttöön. Kulunohjausta suunnitellaan yksityiskohtaisemmassa jatkosuunnittelussa, kuten alueen hoito- ja käyttösuunnitelmassa.

Puistot ja virkistyspalvelut ovat osa kaupunkirakennetta. Joukkoliikenteen ja pyöräilybaanojen kehittäminen parantaa virkistysalueiden ja -palveluiden saavutettavuutta.

7.4.2. Vaikutukset kaupunkikuvaan, kulttuuriympäristöön ja maisemaan

Osayleiskaava muuttaa nykyisen pienteollisuus- ja varastoalueen sekoituneeksi, kaupunkikuvaltaan eheämmäksi, kantakaupunkityyppiseksi rakenteeksi. Osayleiskaavan osoittama rakentaminen on mahdollista suunnitella katukuvaltaan nykyistä yhtenäisemmäksi, ja kaavaratkaisun mukainen uusi rakennuskanta voidaan sovittaa mittakaavallisesti sopivaksi sekä lähi- että kaukomaisemaan.

Puuston ja muun katuvihreän määrää alueella kasvatetaan. Uudistuvilla alueilla kaupunkikuva paranee huomattavasti. Rakentaminen on osoitettu jo nykyisellään rakennetuille alueille, joissa luontoarvot ovat vähäisimmillään, ja nykyiset arvokkaat luontokohteet, kuten metsät ja maisemassa tärkeät yhtenäiset puustoiset reunat, voidaan säilyttää.

Osa Viikinkallion lakialueesta muuttuu rakennetuksi kaavassa osoitetun rakentamisen myötä. Viikinkallion avokalliota ja kalliosuo säilytetään ja parannetaan sen saavutettavuutta yleisenä virkistysalueena, jolta avautuu näkymälinjoja ja -sektoreita. Myös suunnittelualueelle ominainen avoin vesipinta ja sen yli avautuvat näkymät on huomioitu kaavassa.

Kaava-alueen rakennuskulttuurisesti merkittävimmät rakennukset sijoituvat Vanhankaupunginkosken tuntumaan. Osayleiskaava mahdollistaa ja tukee niiden säilymistä tuodessaan lisää käyttäjäpotentiaalia esimerkiksi vanhoihin teollisuusrakennuksiin sijoittuville kaupallisille tai kulttuuritoiminnoille. Jatkosuunnittelussa tulee säilyttää alueen luonne, tunnelma ja identiteetti.

Kaavaratkaisussa mahdollistetaan liikennemelulta suojautuminen mm. rakennusmassoilla sekä sijoittamalla virkistysreittejä ja -alueita hiljaisemmille alueille. Myös liikenneväylien estevaikutus on huomioitu virkistysverkostoa suunniteltaessa ja ekologisten verkostojen kytkeytyneisyyden paremmin mahdollistavilla kaavamääräyksillä.

Uudet rakennusmassat voidaan sovittaa kaukomaisemaan siten, että ne nousevat porrastetusti Vanhankaupunginlahden puoleisen puustoisen reunan latvuksen yläpuolelle. Tällöin uudet rakennusmassa eivät korostu häiritsevinä, vaan sulautuvat Viikinrannan taustalla kaukomaisemassa nousevaan ympäröivään rakennuskantaan.

Arvokkaiisiin alueisiin ja maiseman ominaispiirteisiin kohdistuvia maiseman muutoksia on tarpeen tarkastella jatkosuunnittelussa muutosvaikutusten tunnistamiseksi. Myös selvitysalueen muutoksia kaukomaiseman näkökulmasta on tarpeen tarkastella tarkemmassa jatkosuunnittelussa.

7.5. Vaikutukset ihmisten elinoloihin

7.5.1. Vaikutukset ympäristöterveyteen

7.5.1.1. Melu, runkomelu ja tärinä

Lähtökohdat

Kaava-alue sijaitsee autoliikenteen merkittävän sisääntuloväylän Lahdenväylän varrella. Keskimääräinen arkivuorokausiliikenne (KAVL) oli Lahdenväylällä syksyllä vuonna 2019 tehtyjen laskentojen mukaan noin 55 000 ajoneuvoa ja vuonna 2050 liikennemäärän arvioidaan kasvavan enimmillään 70 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Nopeusrajoitus kaava-alueen kohdalla on nykyisin Lahdenväylällä 100 km/h.

Nykytilanteessa liikenteen aiheuttamat melutasot ylittävät VNp 993/1992 mukaiset melutason ohjearvot laajalti kaava-alueella. Lahdenväylä on alueen merkittävin melulähde. Päiväohjearvon ylittävä 55 dB meluvyöhyke ulottuu useiden satojen metrien päähän tiestä. Tien läheisyydessä noin 100 metrin etäisyydellä melutasot ovat erittäin voimakkaita, noin 70–75 dB. Myös Viikintieltä ja Koskelantieltä aiheutuu alueelle meluhaittoja, mutta muilla melulähteillä on vähäisempi paikallinen vaikutus.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisu liikenteen haittavaikutuksien vähentämiseksi perustuu toimintojen sijoitteluun ja rakennusten massoittelemiseen siten, että Lahdenväylän tiealuetta ja pääkatujen katutilaa rajaavien kortteleiden rakennukset ja rakenteet muodostavat kokonaisuuden, joka suojaa tehokkaasti kortteleiden sisempiä osia liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaitoilta. Kaavan meluntorjuntaratkaisut pohjautuvat ensisijaisesti valtioneuvoston päätöksen 993/1992 ohjearvotason saavuttamiseen niin sisällä kuin ulko-oleskelualueilla. Haittavaikutuksia vähentävät ratkaisut määritellään tarkemmin asemakaavamuutosten yhteydessä. Myös tarkemmat meluselvitykset tulee laatia asemakaavamuutosten yhteydessä. Kaavassa on annettu seuraavat liikenteen ympäristöhaittojen vähentämistä koskevat määräykset:

- *Alueen asemakaavoituksessa ja muussa yksityiskohtaisemmassa jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon tie- ja raideliikenteen aiheuttamat ilmanlaatu-, melu-, runkomelu- ja värinähdähdät nykyiselle ja suunnitellulle rakentamiselle.*
- *Lahdenväylän varressa rakennusten ja rakenteiden tulee estää liikenteen haittojen leviämistä asuinkortteleihin ja laajemmalle ympäristöön ja mahdollistaa asuntojen avautuminen liikenteen haitoilta suojaisempaan suuntaan.*

Kaava-alueelle on laadittu liikennemeluserelvitykset (Sitowise 2022 ja 2024). Ensimmäinen meluserelvitys laadittiin skenaariovaiheessa 2022 tuottamaan suunnittelun lähtötietoja melutilanteesta. Meluserelvitys päivitettiin 2024 kaavaehdotusvaiheen maankäyttöratkaisujen mukaiseksi.

Ehdotusvaiheen meluserelvityksessä on arvioitu liikennemelun vaikutuksia Lahdenväylän varrelle suunniteltuun maankäyttöön kolmessa eri massoittelevaihtoehdossa. Tutkitut maankäyttövaihtoehdot ovat viitteellisiä ja ne tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Melutarkastelut laadittiin Lahdenväylän kahdelle eri nopeusrajoitusten skenaariolle, joissa rajoitus on nykyistä alhaisempi. Lähtökohtana kaavoituksessa on 80 km/h nopeusrajoitus, mutta työssä on arvioitu vaikutukset myös matalammalla, 60 km/h nopeusrajoituksella. Selvityksessä arvioitiin eri massoittelevaihtoehdojen melutilannetta ja meluntorjuntamahdollisuuksia. Lahdenväylän nopeusrajoitusskenaariota 100 km/h on tarkasteltu aiemmassa skenaariovaiheen meluserelvityksessä (Sitowise, 2022).

Melutarkastelut laadittiin vuoden 2050 liikenne-ennusteella, jonka mukaan liikennemäärä Lahdenväylällä on noin 27 % nykyistä suurempi. Vuonna 2050 keskimääräinen arkipäivän vuorokausiliikennemäärä, KAVL, on Lahdenväylällä ennusteen mukaan 70 000 ajoneuvoa. Tieliikenteen lisäksi selvityksessä on huomioitu suunniteltu Viikin-Malmin pikaraitiotie ja nykyinen pikaraitiotie linjanumero 15. Meluserelvityksessä käytetyt lähtötiedot, menetelmät ja tulokset on kuvattu tarkemmin kaava-selostuksen liitteenä olevassa meluserelvitysraportissa ja melukartoilla.

Meluserelvityksen mukaan Lahdenväylän nopeustasolla on erittäin merkittävä vaikutus alueen melutilanteeseen. Molemmilla nopeusskenaarioilla Lahdenväylä on alueella merkittävin melulähde. Muilla melulähteillä on vain paikallinen vaikutus aivan niiden vieressä. Lähtökohtana tarkasteltavalla 80 km/h nopeusrajoituksella melutasot ovat hieman alhaisemmat kuin nykyisellä 100 km/h nopeusrajoituksella. Lisäksi tarkastellulla 60 km/h nopeusrajoituksella melutasot ovat vielä noin 3 dB alhaisemmat. Molemmilla tarkastelluilla nopeusrajoituksilla, 80 km/h ja 60 km/h, on mahdollista sijoittaa uusia asuinrakennuksia jopa Lahdenväylän lähelle, mutta alhaisempi nopeus antaa enemmän joustavuutta suunnittelulle ja esimerkiksi asuntojen sijoittamiseen rakennuksissa, kun julkisivuihin kohdistuvat melutasot ovat pienemmät.

Meluselvityksen tulokset osoittavat, että melusta aiheutuu merkittävää haittaa, joka tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa. Kaikille tarkastelluille alueille on mahdollista osoittaa asuinrakentamista, kunhan melun asettamat reunaehdot otetaan huomioon. Asuinpihoilla ohjearvot toteutuvat umpikortteleissa lähellään Lahdenväylää. Julkisivuihin kohdistuu monin paikoin korkeita jopa yli 75 dB melutasoja, mutta umpikortteleissa suojaisen sisäpihan puolelle muodostuu myös hiljaisia julkisivuja.

Piha-alueilla on mahdollista saavuttaa melutason ohjearvot jopa lähellä Lahdenväylää, kunhan piha-alueet sijoittuvat riittävän korkean rakennusmassan taakse, esimerkiksi umpinaisen korttelin sisäpihalle. Pistetaloja alueelle ei suositella, koska niiden ympäristöön on haastavaa sijoittaa melulta riittävästi suojattua piha-aluetta. Tien varteen sijoitettavalla melusteella voidaan melutasoja alentaa jonkin verran, mutta erityisesti Lahdenväylän lähialueilla ei voida automaattisesti olettaa löytyvän melusteratkaisua, joka suojaisi piha-alueita riittävästi.

Kaikissa suunnitelluissa uusissa asuinkortteleissa ainakin osaan julkisivuja kohdistuu yli 65 dB päiväajan melutaso, minkä seurauksena näillä seinustoilla asemakaavassa tulee määrittää äänieristysvaatimukset. Sisämelun osalta erityistä huomiota on kiinnitettävä sellaisiin julkisivun osiin, joihin kohdistuu yli 70 dB melutaso (äänieristysvaatimus yli 35 dB), koska tällöin saatetaan tarvita julkisivujen rakenteilta tavanomaisesta poikkeavia suunnitteluratkaisuja. Suurimmillaan alueella äänieristysvaatimus on yli 40 dB, mikäli asuinrakennuksia sijoitetaan aivan Lahdenväylän varteen. Tällöin julkisivuille vaaditaan erikoistoimenpiteitä, jotka myös kasvattavat kustannuksia. Esimerkiksi umpinainen luhtikäytävä melun puoleisella julkisivulla vaatii todennäköisesti enemmän tilaa kuin normaalit porrashuoneistot. Suuren melutason alueilla tarvitaan myös raskasrakenteisemmat seinät, ja lisäksi melutaso voi asettaa rajoitteita rakenteiden valintaan, asuntojen avautumiseen sekä ikkunoiden kokoon ja sijoittumiseen. Kustannusvaikutukset ovat kiinteästi riippuvaiset suunnitteluratkaisusta, joten niitä ei tässä vaiheessa voi tarkemmin arvioida.

Parvekkeet tulee suojata melulta niillä julkisivuilla, joilla julkisivuun kohdistuva päiväajan keskiäänitaso ylittää 52 dB. Parvekkeiden meluntorjuntaan on kiinnitettävä erityistä huomiota niillä julkisivuilla, joihin kohdistuu yli 65 dB melutaso, sillä näillä kohdilla parvekkeilla tarvitaan tarkempaa akustista suunnittelua ohjearvojen toteutumisen varmistamiseksi. Seinustoille, joihin kohdistuu yli 70 dB keskiäänitaso, ei suositella sijoitettavan parvekkeita ollenkaan. Näille seinustoille voidaan sijoittaa viherhuoneita.

Herkkien kohteiden, kuten koulujen, päiväkotien ja hoivakotien, meluntorjuntaan on kiinnitettävä erityistä huomiota. Kouluja, päiväkoteja ja palveluasumista voidaan pitää ns. herkkinä kohteina, joissa oleskeleva väestöryhmä, lapset ja vanhukset, ovat erityisen alttiita melun ja ilmansaasteiden haittavaikutuksille. Kaava-alueelle on suunniteltu sijoitettavan

koulu ja päiväkotit, joiden osalta on varmistettava sisämelun ohjearvojen alittuminen opetus- ja hoitotiloissa. Myös piha-alueilla on varmistettava ohjearvojen toteutuminen.

Virkistykseen käytettävien puistojen ja lähiviheralueiden sijoitteluun on kiinnitettävä huomiota. Virkistysalueet kannattaa sijoittaa kauemmas Lahdenväylästä, missä melutasot ovat pienemmät ja suunnitellut rakennukset mahdollisesti suojaavat niitä. Lahdenväylän lähistöllä ei voida olettaa, että esimerkiksi tien varteen sijoitetulla melusteella saavutetaan ohjearvot. Koulun ja päiväkodin läheisyyteen suunnitellun urheilukentän meluntorjuntamahdollisuuksia on tarkasteltava osana jatkosuunnittelua.

Liike- ja toimistotilojen osalta on varmistettava sisämelun ohjearvon 45 dB alittuminen. Jos julkisivuun kohdistuu yli 75 dB melutaso, äänieristysvaatimuksen on oltava yli 30 dB. Lahdenväylän varrelle on suunniteltu liike- ja toimistotiloja. Näissä julkisivuihin kohdistuvat melutasot ovat suurimmillaan 80 dB (80 km/h) ja 77 dB (60 km/h). Mikäli näihin sijoitetaan liike ja -toimistotiloja, tulee äänitasoerovaatimuksen olla 35/32 dB.

Suunnitteilla olevan pikaraitiotieliikenteen keski- ja enimmäisäänitasot ovat meluselvityksen mukaan niin pienet suhteessa Lahdenväylän tielikennemeluun, että raitieliikenteellä ei ole merkitystä rakennusten äänieristysvaatimuksia määrittäessä. Poikkeuksen voi aiheuttaa vaihdekolina, jos vaihde on aivan asuinrakennuksen kohdalla. Tämä tulee selvittää jatkosuunnittelussa, sillä pikaraitiotien vaihdepaikat eivät ole vielä tiedossa.

Kaavassa osoitetusta pikaraitiotieliikenteestä aiheutuu kaava-alueelle maaperäistä runkomelua ja tärinää. Kaavassa on annettu jatkosuunnittelua ohjaava määräys, jonka mukaan pikaraitiotie tulee suunnitella ja rakentaa siten, että sen liikenteestä ei aiheudu sellaista tärinää tai runkomelua, joka rajoittaisi A- ja C-korttelialueiden käyttöä osayleiskaavan osoittamaan tarkoitukseen.

Nykyisille asuinalueille kohdistuvia meluhaittoja ei ole erityisesti torjuttu nykytilanteessa suurimmalla osalla aluetta. Nykyiset rakennukset rajoittavat osin melun leviämistä alueella, mutta koska ne ovat pääosin toisistaan irrallisia taloja, ne eivät muodosta yhtenäistä estettä vaan melu pääsee leviämään rakennusten väleistä. Lahdenväylän nopeusrajoituksen alentaminen vaikuttaa myös nykyisten asuinalueiden melutasoihin positiivisesti. Melutasot alenisivat paljon esimerkiksi Koskelan ja Pihlajiston nykyisillä asuinalueilla. Lahdenväylän nopeuden alentaminen vähintään kompensoi kasvavan liikennemäärän vaikutuksen (80 km/h) tai parantaa tilannetta nykyiseen verrattuna (60 km/h). Myös Viikintien nopeuden alentaminen parantaa melutilannetta sen varrella nykytilanteeseen verrattuna. Paikoitellen kaavan mahdollistamat suunnitellut rakennusmassat tuovat merkittävästi suojaa alueen nykyisille asuinrakennuksille. Nykyisten rakennusten tuntumassa melutasot voivat olla jopa 10 dB pienemmät kuin ilman uutta maankäyttöä.

7.5.1.2. Ilmanlaatu

Lahdenväylän liikenne aiheuttaa alueelle ilmanlaatuhaittaa. Lahdenväylän ympäristö on kaava-alueen kohdalla puoliavoimaa, mikä mahdollistaa liikenteen päästöjen hyvän tuulettumisen eivätkä epäpuhtauspitoisuudet nouse huomattavan korkeiksi. HSY:n ilmanlaadun nykytilanteen vuosikartan mukaan typpidioksidin vuosiraja-arvoon verrannollinen pitoisuus vaihtelee kaava-alueella ollen noin 11–24 µg/m³. Valtioneuvoston asetuksen 38/2011 mukainen typpidioksidin vuosiraja-arvo (40 µg/m³) alittuu alueella selvästi. Typpidioksidin vuosikeskiarvon perusteella voidaan myös ilmanlaadun ohjearvojen arvioida alittuvan nykytilanteessa. Hengitettävien hiukkasten vuosiraja-arvon, vuorokausiraja-arvon tai kansallisen ohjearvon ei arvioida ylittävän kaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä nykytilanteessa.

Selvityksessä *Lahdenväylän nopeusrajoituksen vaikutukset ilmanlaatuun* tarkasteltiin nopeusrajoituksen lisäksi myös muita ilmanlaatuun vaikuttavia tekijöitä sekä Lahdenväylän ja muiden väyläympäristöjen ilmanlaatua yleisesti.

Lahdenväylän nykytilanteen ilmanlaatua arvioitiin selvityksessä HSY:n vastaavissa kohteissa tehtyjen ilmanlaatumittausten ja ilmanlaatu- ja liikennekartan pohjalta. HSY:n ilmanlaatu- ja liikennekartan mukaan pakokaasuperäiset typpidioksidipitoisuudet Lahdenväylän ympäristössä (noin 50 m väylästä) ovat yli 15 µg/m³ nousten väylällä lähelle raja-arvotason (40 µg/m³). Olemassa olevista mittauspisteistä Lahdenväylää muistuttaa eniten Kehä I, jossa on tosin korkeammat liikennemäärät. Typpidioksidin vuosikeskiarvo Kehä I:n lähimmissä mittauspisteissä Länsi- ja Itä-Pakilassa avoimessa mittausympäristössä on viime vuosina ollut 29–33 µg/m³ liikennemäärän ollessa 70 000–100 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Autoliikenteen pakokaasupäästöjen, typen oksidien (NO_x) ja pienhiukkasten (PM_{2,5}) on ennustettu laskevan merkittävästi tulevien vuosien aikana autokannan uudistumisen ja tekniikan kehityksen myötä. Esimerkiksi Lahdenväylän osayleiskaavan olosuhteisiin lasketuissa nopeusrajoitustarpeissa päästökertoimissa typen oksidipäästöjen on ennustettu vähenevän noin 70 % nykyisestä vuoteen 2030 mennessä nopeuden ollessa 80 km/h ja pienhiukkasten vähenevän 75 % nopeuden ollessa 60 km/h. Lahdenväylällä raskaan liikenteen osuudella on huomattava vaikutus päästöjen tasoon.

Katupöly eli hengitettävät hiukkaset ovat merkittävä ilmanlaatuhaaste erityisesti keväisin. Sen määrä ei tule vähenemään ajoneuvotekniikan kehittyessä tai käyttövoiman muuttuessa. Katupölyn määrää voidaan vähentää kunnossapidon keinoin ja nastarenkaiden osuutta vähentämällä. HSY:n ilmanlaatumittausten perusteella katupölyn eli hengitettävien hiukkasten (PM₁₀) voimassa olevat raja-arvot alittuvat kaikilla mittausasemilla ja niiden taso on laskenut hieman viimeisen 20 vuoden aikana. HSY:n sensorimittauspaikoista Lahdenväylää vastaavat parhaiten Hel-

singin Pirkkolan, Kaivokselan ja Suutarilan mittauspisteet, joissa liikennemäärä on 48 000–64 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja ajonopeus 80 km/h. Espoon Vallikalliossa liikennemäärä on 75 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja ajonopeus 60 km/h. Vuonna 2023 näiden suuntaa-antavien sensorimittausten hengitettävien hiukkasten vuosikeskiarvo oli 19–25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ katutilan ollessa hyvin tuulettuva. Hämeenlinnanväylällä vuosikeskiarvo oli 21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vuonna 2022 ja raja-arvotaso hengitettävien hiukkasten vuorokausikeskiarvolle (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) ylittyi 29 kertaa vuoden 2022 aikana. Raja-arvo sallii 35 ylityskertaa.

Katupölyn osalta ilmanlaatu paranee nopeuden laskun myötä, mikäli liikenne ei ruuhkaudu. Lahdenväylän liikenteen ei odoteta ruuhkautuvan osayleiskaavan vaikutusten tai nopeusrajoituksen laskun myötä. Nopeuden lasku hieman lisäisi Lahdenväylän välityskykyä. Liikenteen ajonopeudella on tutkimustulosten mukaan selkeä vaikutus tieliikenteen hiukaspäästöihin, katupölyyn ja hengitettävien hiukkasten pitoisuuksiin (PM10). Tulevaisuudessa ajonopeuden vaikutus pakokaasuperäisiin päästöihin ennustetaan pienenevän sähköautokannan lisääntyessä. Liikenteen aiheuttamat hengitettävien hiukkasten (PM10) päästöt tulevat pysymään kuitenkin lähes entisellään myös tulevaisuudessa. Katupöly voi liikenteen sähköistyessä olla jopa kasvava ongelma väyläympäristöjen ilmanlaadussa sähköautojen ollessa polttomootoriautoja painavampia.

Ajonopeuden kasvaessa pölyä muodostuu ja nousee ilmaan enemmän, koska tien pinnan ja renkaiden kuluminen lisääntyy ja tien pinta kuivuu nopeammin. Nastarenkailla nopeuden vaikutus katupölyn muodostumiseen on suurempi kuin kittarenkailla. Kunnossapito ja nastarenkaiden osuuden vähentäminen olisivat selvityksen mukaan tehokkaita toimenpiteitä hengitettävien hiukkasten pitoisuuksien laskemiseksi.

Selvityksessä tehdyn kirjallisuuskatsauksen tulosten mukaan hengitettävien hiukkasten vuorokausikeskiarvo laski kohteesta riippuen 1,5–51 %, kun nopeusrajoitusta alennettiin. Kuopion valtatie 3:lle toteutetun katupölymallinnuksen tulosten perusteella nykyisen ajonopeuden (100 km/h) laskemisen 80 km/h:iin arvioitiin laskevan hengitettävien hiukkasten pitoisuuksia noin 20 %, kun nastarenkaiden osuus oli 80 %.

Selvityksen mukaan osayleiskaavan mukaisella maankäytöllä ja liikeneratkaisuilla ei ole merkittäviä vaikutuksia Lahdenväylän liikennemäärään tai raskaan liikenteen osuuteen, ja siten alueen ilmanlaatuun. Kaavaratkaisun myötä alueelle ei muodostu kuilumaista katu ympäristöä, jolloin ilmanlaatutilanteenkaan ei arvioida kaavamuutoksen myötä merkittävästi muuttuvan. Liikennemäärän ennakoitua kasvun vaikutuksen ei arvioida olevan merkittävää nykyiseen ilmanlaatuun verrattuna, koska samalla pakokaasuperäisten päästöjen ennustetaan vähenevän. Siten alueen ilmanlaatutilanteen voidaan arvioida edelleen pysyvän pääosin hyvänä tai vähintään tyydyttävänä ja jopa paranevan tulevaisuudessa nykytilanteeseen verrattuna.

Katupölypitoisuudet (hengitettävät hiukkaset) voivat vilkkaan liikenneväylän läheisyydessä nousta tulevaisuudessakin hetkellisesti korkeiksi erityisesti keväisin. Liikenneväylien kunnossapidosta vastaavien tahojen on tärkeää jatkaa oikein kohdistettua tehokasta pölynsidontaa ja katujen puhdistusta.

Kaavassa on hyvän sisäilman laadun varmistamiseksi ja ilman epäpuhtauksille altistumisen vähentämiseksi annettu määräys, jonka mukaan alueen jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon tielikenteen aiheuttamat ilmanlaatuhaitat.

7.5.1.3. Maaperän pilaantuneisuus ja happamat sulfaattimaat

Maaperän pilaantuneisuuden tutkimustarve tulee arvioida tarkemman suunnittelun yhteydessä ja mahdolliset pilaantuneet maat tarvittaessa kunnostaa ennen alueiden ottamista kaavan käyttötarkoitukseen. Näin varmistetaan, ettei maaperän pilaantuneisuudesta aiheudu haittaa tai vaaraa ihmisten terveydelle.

Happamien sulfaattimaiden esiintyminen tulee tarvittavilta osin kartoittaa ennen alueiden ottamista kaavan käyttötarkoitukseen. Mikäli happamia sulfaattimaita todetaan, tulee rakentamisen yhteydessä varautua toimenpiteisiin, joilla ehkäistään happaman valuman syntymistä ja siitä aiheutuvia haittoja. Erityisesti tulee ehkäistä Vantaanjokeen ja Vanhankaupunginlahteen kohdistuvia haitallisia vesistövaikutuksia.

7.5.1.4. Laitokset ja muu toiminta

Alueelle tai sen tuntumaan jäävien laitosten ja muun toiminnan ympäristöhäiriöt, kuten kemikaaliturvallisuus ja muut terveyteen ja viihtyvyyteen tai ympäristöön kohdistuvat riskit vaikutuksineen, tulee ottaa tarkemman asteisessa jatkosuunnittelussa riittävällä tavalla huomioon. Vaikutuksia voivat aiheuttaa esimerkiksi melu, hajuhaitat, pölyäminen tai mahdolliset biologiset riskit.

Osayleiskaavassa on otettu huomioon HSY:n laitosten kemikaaliturvallisuus, jota on selvitetty erillisessä asiantuntijakonsultin laatimassa riskitarkastelussa (Jätevedenpuhdistamon ja vedenpuhdistamon kaavaturvallisuustarkastelu, 10/2024, Gaia Oy). Työssä on tarkasteltu laitoksilla käytettävät kemikaalit ja mallinnettu onnettomuusskenaarioiden vaikutuksia.

Jäteveden puhdistamon vaikutukset rajautuivat paikallisiksi. Vanhankaupunginlahden vesilaitoksen onnettomuusskenaarioiden päästöt ulotuivat Katarina Stenbockin kadun osa-alueelle. Osayleiskaavan luonnosvaiheen maankäyttöön on tehty tämän johdosta muutoksia. Osayleiskaavan mukaisten asuinkorttelien ja laitoksen väliin on jätetty suurempi suojaviheralue. Lisäksi laitoksen suuntaan on osoitettu päästöjen leviämistä rajaava, osin umpiseinäinen pysäköintilaitos, joka tulee toteuttaa ennen asuinkortteleita.

Osayleiskaava luo edellytykset kemikaaliturvallisuuden riittävälle huomiointiin ottamiselle jatkosuunnittelussa. Asemakaavoituksessa on syytä tarkastella ja tarvittaessa päivittää kemikaaliturvallisuusratkaisut asemakaavan suunnittelutarkkuuden mukaisesti.

Voimajohtojen sähköturvallisuus ja vaikutukset ympäröiviin rakenteisiin tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

7.5.2. Sosiaaliset vaikutukset

Osayleiskaava-aluetta tullaan kehittämään nykyistä kaupunkimaisempaan. Tämä vaikuttaa nykyisten ja tulevien asukkaiden olosuhteisiin ja elinympäristöön. Osayleiskaava-alue on laaja ja pitää sisällään erilaisia alueita erityispiirteineen. Osayleiskaava edistää alueen elinvoimaisuutta ja siinä on huomioitu myös sosiaalisen kestävyuden ulottuvuudet.

Monipuolinen kaupunkirakenne mahdollistaa hyvän elämän edellytykset ja sujuvan arjen. Kaavassa kiinnitetään huomiota sosiaalisen segregaatian vähentämiseen. Monipuolinen asuntotuotanto, erilaiset asumisvaihtoehdot, laajat virkistysalueet, sujuva ja helposti saavutettava julkinen liikenne sekä hyvät paikalliset palvelut mahdollistavat viihtyisän ja yhdenvertaisen elinympäristön.

Nykyisin suunnittelualueella asuu noin 1 300 asukasta. Alueelle on suunniteltu asumista 7 000 uudelle asukkaalle. Monipuoliset asumisen ratkaisut lisäävät asumisvalintamahdollisuuksia ja huomioivat eri ihmisryhmien tarpeet sekä elämänvaiheet. Asumisvaihtoehdot vaihtelevat urbaanista kerrostaloasumisesta luonnonläheiseen kaupunkiasumiseen. Tulevia asuinalueita kehitetään yhteisöllisiksi, viihtyisiksi ja turvallisiksi elinympäristöiksi. Kasvava asukasmäärä mahdollistaa lähipalvelujen lisäämisen alueella.

Osayleiskaavassa asuminen sijoittuu virkistysalueiden läheisyyteen ja erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varteen. Nämä ovat vahvoja vetovoimatekijöitä alueella. Arjen sujuvuuden kannalta olennaiset palvelut ovat lyhyen kävely- tai pyöräilymatkan päässä kodista. Turvalliset kulkuväylät houkuttelevat aktiivisiin ja kestäviin liikkumismuotoihin kuten pyöräilyyn ja kävelyyn. Osayleiskaavassa Lahdenväylän estevaikutusta pyritään vähentämään ja lisäämään alueelle uusia yhteyksiä jalankululle ja pyöräliikenteelle.

Asuinympäristöjen luonnonläheisyyttä ja viihtyisyyttä voidaan lisätä kaupunkirakenteen sisäisellä viherrakenteella kuten hyvin saavutettavilla korttelipuistoilla ja pienillä lähiviheralueilla. Lähellä asukkaita sijaitsevat kaupunkiluontoalueet tukevat erityisesti ikääntyvän väestön ja lasten hyvinvointia. Arkkitehtuurisin keinoin asuinalueille voidaan luoda luonnetta ja omaleimaisuutta.

Aktiiviseen virkistyskäyttöön suunniteltuja virkistyspalveluita ja toimintoja kehitetään ja lisätään. Oleskelun paikat, urheilualueet ja useat leikkipaikat mahdollistavat myös sosiaalisten kohtaamispaikkojen syntyminen vapaa-ajanviettopaikkojen yhteyteen. Hyvät joukkoliikenneyhteydet tarjoavat eri väestöryhmien tasavertaiset liikkumismahdollisuudet. Autoriippuvuus vähenee ja palvelujen saatavuus sekä saavutettavuus paranee.

Yritys-, teollisuus- ja toimitila-alueet sopivat hyvin vilkkaasti liikennöityjen väylien varteen. Sujuvat ja nopeat kulkuyhteydet lisäävät alueen työpaikkojen houkuttelevuutta.

7.5.3. Vaikutukset elinympäristön laatuun ja viihtyisyyteen

Osayleiskaava-alue sijaitsee arvokkaiden luonto-, ulkoilu-, opetus- ja retkikohteiden läheisyydessä. Hyvin saavutettavat viher- ja virkistysalueet kannustavat aktiiviseen liikkumiseen ja oleskeluun luonnossa sekä tukevat terveyttä ja hyvinvointia. Tällä hetkellä monille ulkoilualueille kantautuu liikenteen melu, josta on haittaa myös lähialueiden asukkaille. Uusi kaupunkirakenne ehkäisee Lahdenväylän melun leviämistä virkistys- ja luontoalueille. Lisääntyvä asukasmäärä tulee kasvattamaan virkistysalueiden ja ulkoilureittien käyttöä. Osayleiskaava luo edellytykset toiminnallisuudeltaan ja viihtyisyydeltään nykyistä parempien viheralueiden toteuttamista. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota kulunohjaukseen ja muihin ratkaisuihin, joilla vastataan kävijämäärän kasvun aiheuttamaan lisääntyvään kulutukseen.

Osayleiskaavassa rakennettavaksi osoitetut alueet ovat pääosin muita kuin viheralueita, kuten pienteollisuusaluetta ja moottoritien rampialuetta. Arvokkaita kasvi- ja eläinkohteita sekä suojelualueita vaalitaan rajaamalla ne rakentamisalueiden ulkopuolelle. Viherympäristön kaupunkikuvalliset ja virkistykselliset arvot liittyvät säilyvien viheralueiden lisäksi istutettuun kasvillisuuteen, jolla lisätään kaupunkiluontoa ja myös luonnon monimuotoisuutta suunnittelualueella.

Hyvinvoiva katuvihreä on osa laadukasta kaupunkiympäristöä ja vaikuttaa alueidentiteettiin ja tunnistettavuuteen alueella. Samanaikaisesti se parantaa viihtyisyyttä, ehkäisee lämpösaarekeilmiötä, tasaa lämpötilaeroja, hillitsee asuntojen lämpenemistä hellejaksoilla, suojaa saasteilta ja melulta, sitoo ja varastoi ilmakehän hiilidioksidia ja voi toimia hulevesiä viivyttävänä, pidättävänä tai puhdistavana viherelementtinä. Lisäksi esim. ajoittain veden peittämät luontopohjaiset hulevesien hallinnan ratkaisut tarjoavat katukuvaan omaleimaista ilmettä ja elinympäristöjä kaupungissa viihtyville eliöille. Katuvihreän tarkoituksenmukaisella suunnittelulla vastataan myös ilmaston lämpenemisen haasteisiin.

7.6. Vaikutukset elinkeinoihin ja talouteen

7.6.1. Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Viikinrannan osa-alueella on noin 350 työpaikkaa (Aluesarjat 2022), joista valtaosa sijaitsee nykyisellä yritysalueella Viikintien ja Säynäslahdentien sekä Hernepellonkujan alueilla. Kartoituksen ja Seutudatan toimipaikka-aineiston perusteella tällä nykyisellä yritysalueella on noin 50 toimipaikkaa. Nykyiset yritykset edustavat hyvin laajaa kirjoa sekä toimialaltaan että kooltaan. Suurin osa on tyypillisiä toimitila-alueiden pienyrityksiä, joilla on paikallista merkitystä ja jotka muun muassa tarjoavat palveluita yrityksille ja kuluttajille. Koko kaupungin mittakaavassa ei alueella toimi tällä hetkellä suuria työllistäjiä tai merkittäviä veronmaksajia.

Viikinrannan keskeisellä yritysalueella toimitilakäyttöön (T-tontit) kaavoitettujen tonttien pinta-ala on noin 60 000 m², joka on noin 0,1 % koko kaupungin T-tonttien pinta-alasta. Alueen T-tonttien rakennettu kerrosala on noin 33 400 k-m², joka on noin 1 % koko kaupungin vastaavasta. Tarkastelu ei sisällä Lahdenväylän pohjoispuolen osayleiskaavassa toimitilakäytössä säilyviä tontteja.

Osayleiskaavan toteutuessa Viikinrannan nykyiset pienteollisuustilat poistuvat käytöstä, minkä takia alueella toimivat yritykset joutuvat muuttamaan tai lopettamaan kokonaan toimintansa. Osayleiskaavassa on pyritty lieventämään näitä kielteisiä vaikutuksia edellyttämällä yritystilojen toteuttamista rakennusten kivijalkatiloihin. Osa nykyisistä yrityksistä voi suunnittelun ja rakentamisen aikataulusta sekä toimialasta riippuen sijoittua näihin tiloihin. Nämä tilat sijoittuvat pääosin osayleiskaavan C-alueelle, jossa liike- ja toimitilaa on havainnekuvan mukaisessa ratkaisussa 14 000 k-m², mikä vastaa noin 17 % C-korttelien kokonaiskerrosalasta.

Osayleiskaavassa on lisäksi osoitettu uutta pienteollisuustilaa Latokartanonkaaren varrelle noin 14 000 m² sekä Lahdenväylän pohjoispuolelle noin 12 000 m². Lahdenväylän pohjoispuolen tonttien rakentamisen toteutusmahdollisuudet ovat osin riippuvaisia Lahdenväylän ratkaisusta. Latokartanonkaaren varren yritystonttien rakentuminen on mahdollista jopa ennen muun alueen toteuttamista. Nämä uudet pienteollisuustontit mahdollistavat joko nykyisen tai uuden tuotantotyyppisen pienyritystoiminnan sijoittumisen alueelle. Olemassa olevan yritystoiminnan siirtymisen mahdollisuudet riippuvat paljon alueen toteuttamisen aikataulusta sekä tulevien tonttien ja tilojen hintatasosta. Lahdenväylän pohjoispuolella on olemassa olevia ja alueella säilyviä yritystontteja, joissa on yritystoimintaan kerrosalaa noin 3 600 m².

Osayleiskaavaratkaisu havainnekuvassa esitetystä muodostaan sisältää uutta liike-, toimi- ja pienteollisuustilaa yhteensä 40 000 m², joka jaetaan seuraavasti:

- kantakaupunkikortteleiden kivijalka- ja muut tilat 14 000 m²
- yritystontit 26 000 m²

Tiivistyvä yhdyskuntarakenne ja kasvava väestö parantavat elinkeinotoiminnan edellytyksiä Helsingin alueella, koska kysyntä julkisille ja kaupallisille palveluille kasvaa väestön lisääntymisen myötä ja työvoiman tarjonta kasvaa. Osa tästä vaikutuksesta kohdistuu osayleiskaavan alueelle, mutta merkittävä osa todennäköisesti osayleiskaava-alueen ulkopuolelle.

7.6.2. Kaupalliset vaikutukset

Viikinrannan kaupallisten palvelujen suunnittelun tavoitteena on uuden lähipalvelukeskuksen muodostaminen kasvavaa asukasmäärää palvelemaan. Tavoitteena on, että tulevat palvelut vastaavat alueen omaa kysyntää. Viikinrannan alueelle tulevien kaupallisten palveluiden ei voi katsoa vaikuttavan haitallisesti lähialueen keskustoihin. Viikinrannan alue palvelee jatkossa myös Viikinmäen asukkaita. Kaupallisista palveluista merkittävä osa sijoittuu keskeiselle alueelle C-kortteleihin, joten palveluiden rakentuminen on sidoksissa tämän alueen toteuttamisen aikatauluun. Viikinrannan rakentuva alue voi tukeutua ennen oman palveluverkon toteuttamista lähiympäristön kaupallisiin palveluihin.

7.6.3. Vaikutukset yhteiskunta- ja kaavatalouteen sekä energiatalouteen

Osayleiskaavan toteutuminen kuvatussa muodossa mahdollistaisi 330 000 k-m² asuntorakentamisen ja yli 35 000 k-m² toimitilarakentamisen keskeiselle ja hyvin saavutettavalle alueelle. 7000 asukkaan (3 % kanta-kaupungin nykyisestä väkiluvusta) lisäys aivan kantakaupungin kylkeen laajentaisi huomattavasti kaupunkimaista yhdyskuntarakennetta pohjois- ja koillisuuntaan. Hanke on kaupungille merkittävä paitsi investointina (noin 230 milj. euroa), myös asuntorakentamistavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta – kaava kattaa täysmääräisenä yli 3 % tulevan 20 vuoden asuntorakentamisen tavoitteesta (Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön ohjelma 2024).

Osayleiskaava mahdollistaa myös huomattavan lisäyksen Viikinrannasta hyvin saavutettavilla alueilla, kuten keskustassa, Pasilassa ja Kalliossa, toimivien työnantajien kokemaan työvoiman tarjontaan. Saavutettavuuteen ja alueen vetovoimaan vaikuttaa vahvasti päätöksenteko Viikin–Malmin pikaraitiotien (Viima) rakentamisesta – alustavien arvioiden mukaan valtaosa sekä hankkeen aiheuttamista tonttihintoja kasvattavista vaikutuksista että kustannuksista kohdistuu Viikin alueelle. Hankearvioinnin laskelmien mukaan Viikin vyöhykkeellä Viiman ensimmäisen vaiheen vaikutus tonttimaan hintoihin nousisi jopa 8–9 prosenttiin (Viikin-Malmin pikaraitiotiehanke kiinteistötaloudellinen vaikutusarvio, 2024). Arvioitua pikaraidehanke vaikutusta osayleiskaavan tuloihin tai kustannuksiin ei ole kuitenkaan huomioitu kaavataloudellisessa laskelmassa, sillä hankkeesta tehdään erillinen päätös sekä taloudellinen vaikutusarvio, ja vaikutusten laskemista päällekkäisinä pyritään välttämään.

Kaavataloudellisen arvion mukaan rakennusoikeuden kokonaisarvo (perustuen nykyisiin rakennusoikeuden arvoihin) kaupungin omistamilla tonteilla yhdistettynä kiinteistöverotuloihin ylittävät kaupungille kohdistuvat investointikustannukset. Osayleiskaavaa voi pitää taloudellisesti kestäväenä.

7.6.3.1. Kaavatalous

Alustavan arvion mukaan osayleiskaavan mukaisen maankäytön toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia seuraavasti (11/24, alv 0):

Esirakentaminen	70 milj. euroa
Kadut ja liikennealueet	45 milj. euroa
Puistot ja viheralueet	9 milj. euroa
Sillat	5 milj. euroa
Palvelurakentaminen	72 milj. euroa
Lahdenväylä	20 milj. euroa
<u>Johtosiirrot</u>	<u>7 milj. euroa</u>
Yhteensä	n. 230 milj. euroa

Esirakentaminen pitää sisällään alueen tonttien esirakentamisen, niiden täytöt, olemassa olevien rakennusten ja rakenteiden purkamisen, pilaantuneen maaperän sekä sulfidimaiden kunnostamisen. Esirakentamisen kustannukset perustuvat alueelle laadittuun alustavaan yleissuunnitelmaan. Esirakentamisen kustannukset kohdistuvat merkittävästi Viikintien itäpuolelle suunnitelluille alueille, erityisesti Säynäslahden ja Viikinrannan alueille

Kustannuserä kadut ja liikennealueet sisältää uuden maankäytön vuoksi rakennettavien katu- ja liikennealueiden kustannukset esi- ja pohjanvahvistustöineen. Summa ei sisällä Lahdenväylän kustannuksia.

Puisto- ja viheraluekustannukset koostuvat uusista sekä uudistettavista puisto- ja viheralueista. Kustannus sisältää niiden esirakentamisen ja pohjanvahvistusten kustannukset.

Siltakustannuksena on Viikinkalliolta pikaraitiotien pysäkille johtavan jalankulkusillan sekä hissien alustava rakennuskustannus.

Palvelurakentaminen sisältää alueelle tulevien koulun ja päiväkotien kustannukset. Summa sisältää näiden alueiden esirakentamisen ja pohjanvahvistusten kustannukset.

Lahdenväylän liikennejärjestelyjen kustannukset perustuvat Lahdenväylän esiselvityksessä esitettyihin kustannuksiin.

Johtosiirrot sisältävät kaupungille kohdistuvat uuden maankäytön vuoksi uudelleen rakennettavien putkien ja johtojen rakentamiskustannukset.

Uudet teknisen huollon verkostojen kustannukset ovat noin 10,2 milj. euroa. Ne jakaantuvat seuraavasti; vesihuolto 6,5 milj. euroa, sähkö 1,4 milj. euroa, kaukolämpö 0,8 milj. euroa ja tietoliikenne 1,5 milj. euroa. Nämä kustannukset kohdistuvat verkostojen haltijoille.

Alueelle on mahdollista toteuttaa imujätejärjestelmä. Sen alustava kustannusarvio on noin 18 milj. euroa.

Osayleiskaavassa esitetyn uuden maankäytön rakennusoikeuden arvo on noin 250 milj. euroa, josta asuinrakennusoikeuden arvo on noin 230 milj. euroa ja toimitila- ja liikerakennusoikeuden arvo noin 20 milj. euroa. Arvio on tehty noudattaen voimassa olevaa AM-ohjelman mukaista rahoitus- ja hallintamuotojakaumaa. Kiinteistöverojen lisäyksen nykyarvo ensimmäiseltä 30 vuodelta on arviolta 15,6 miljoonaa euroa, oletuksella että lähtökohtaisesti asuntotontit vuokrataan ja toimitilatontit myydään.

Kokonaisuudessaan osayleiskaava on kaavataloudellisesti kaupungille kannattava.

Lisäksi osayleiskaavan alueella sijaitsevat jo lainvoiman saanut Energia-korttelin asemakaava sekä asemakaavaprosessissa oleva Kumpulan-kärjen asemakaava. Näiden alueiden investoinnit ja tulot eivät sisälly yllä esitettyihin kustannusarvioihin. Näissä investoinnit ovat yhteensä 13–15 milj. euroa ja rakennusoikeuden arvo 30–60 milj. euroa.

7.6.3.2. Yhteiskuntataloudellisia näkökulmia

Osayleiskaava tukee Yleiskaavassa 2016 ja Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön (AM-) ohjelmassa 2024 luotuja strategisia tavoitteita tiivistävästä kaupunkirakenteesta ja laajentuvasta, yhtenäisestä kantakaupungista. Sijoittuminen osaksi kantakaupungin yhtenäistä yhdyskuntarakennetta mahdollistaa resurssien jakamista viereisten kaupunginosien kanssa esimerkiksi julkisten lähipalveluiden sekä kaupallisten palveluiden suhteen, ja mahdollistaa paremmin aktiiviset sekä kestävät kulkumuodot asukkaiden arjessa.

Keskimääräisen saavutettavuuden ja palveluverkoston paraneminen vaikuttaa positiivisesti alueelliseen vetovoimaan ja tonttihin, minkä kaupunkitaloudelliset vaikutukset korostuvat alueella, jossa on mittavasti kaupungin maanomistusta. Osayleiskaavan vaikutuksesta alueen veto-voima paranee, minkä voi myös odottaa tukevan kaava-alueen ulkopuolista täydennysrakentamista.

Kaupungin 230 miljoonan euron investoinnin arvioitu työmarkkinavaikutus on noin 2 300 henkilötyövuotta, josta Helsinkiin kohdistuu noin neljännes. Helsingin osuus investoinnin suorasta tulo- ja yhteisöverovaikutuksesta on noin 1,4 miljoonaa euroa. 7 000 uuden asukkaan lisäys kasvattaisi esimerkiksi Pasilasta ja Hakaniemestä 10 km säteellä asuvaa työikäistä väestöä yli kahdella prosentilla vahvistaen työvoiman tarjontaa alueiden yrityksille. Lisäksi asuin- ja toimitilarakentamisen sijoittuminen lähelle seudun tuottavimpia alueita, ja keskeisten työhönottoalueiden

kasvanut tehokas tiheys vaikuttavat positiivisesti kaupungin tuottavuuskehitykseen.

Asuntojen rakentaminen 7 000 kaupunkilaiselle on merkittävässä osassa AM-ohjelmassa linjattujen tavoitteiden saavuttamisessa, ja hillitsee osaltaan asumisen hintojen kasvua korkean kysynnän alueilla.

Helsingin edullisen tuotantotilan käyttöasteet ovat hyvin korkeat ja Viikin nykyisen yritysalueen tilojen purkaminen vähentäisi sen tarjontaa (1 % kaupungin T-tonttien kerrosalasta, mutta sitä suurempi vaikutus matalan vuokran tilojen tarjontaan), mikä ei täysin tue Kaupunkistrategian 2021 tavoitetta tilojen mahdollistamisesta kaikenlaiseen yritystoimintaan kaupungin sisällä. Kaavoitettavat uudet, esimerkiksi pienteollisuuskäyttöön soveltuvat tontit lieventävät vaikutusta. Hintainformaation perusteella on kuitenkin perusteltua nähdä muiden käyttötarkoitusten suhteellinen etu Viikinrannan hyvin saavutettavalla ja vetovoimaisella alueella – viime vuosina liiketilaneliöiden mediaanivuokra on ollut postinumeroalueella yli kaksin-, ja asuineliöiden yli kolminkertainen tuotantotilojen neliöhintoihin verrattuna (KTI, 2023). Viikinrannan yritysalueen tonttivuokrat ovat keskeisestä sijainnistaan huolimatta verrannollisia kaupungin reuna-alueiden matalan neliövuokran yritysalueisiin. Osayleiskaavan mukaisella maankäytöllä kaupungin saamat tonttivuokrat kerrosneliömetriä kohden lähes kolminkertaistuisivat ja tehokkaamman maankäytön myötä nykyisen yritysalueen alueelta tonttitulot yli kuusinkertaistuisivat osayleiskaavan toteutuessa täysimittaisena.

Tehokkaampi maankäyttö mahdollistaa myös suuremman työpaikkatehokkuuden. Osayleiskaavan mitoituksen mukaisten työpaikkamäärien ja toimialasiirtymän myötä alueen työllistäjiin liitännäiset Helsingin keräämät tuloverot kasvaisivat arviolta 1,1 miljoonaa ja yhteisöverotulot 1,2 miljoonaa euroa vuodessa. Lisäystä ei kuitenkaan voi olettaa puhtaaksi nettolisäykseksi. Alueen uusien asukkaiden ja yritysten tuoman verotulojen ja valtionosuuksien lisäyksen (yht. noin 14 milj. euroa vuodessa) lasketaan kattavan 95 % vaadituista palveluinvestoinneista ja niiden käyttökustannuksista 30 vuoden tarkastelussa.

Kaava-alueen nykyiset maanvuokrasopimukset päättyvät joko vuonna 2034 tai 2037. Alueiden tarkempi suunnittelu ja rakentaminen osayleiskaavan mukaiseen käyttöön voi pääsääntöisesti alkaa vasta nykyisten vuokrasopimusten päättymisen jälkeen. Osayleiskaavan toimeenpanon kannalta positiivista on, että kullakin osa-alueella vuokrasopimukset päättyvät samanaikaisesti, mutta Hernepellon alueen vuokrasopimusten päättymisen myöhempin, vuonna 2037, tuottaa kaupunkisuunnitteluun haasteita – alue on lähimpänä Viima-pikaraitiotien pysäkkiä ja valtaosa lähipalveluista on suunniteltu kaavoitettavan sinne.

7.6.3.3. Saavutettavuus

Kaava-alueen keskeinen sijainti mahdollistaa hyvän saavutettavuuden uusille asukkaille. Alle puolen tunnin joukkoliikennematkan päässä

osayleiskaava-alueesta sijaitsee useampi liike- ja palvelukeskus, kuten Pasila (25 min), Kalasatama (25 min), Malmi (26 min) ja Itäkeskus (24 min). Kaava-alueen keskeisimmältä rakentamisalueelta matka-aika Helsingin keskustaan on nykytilanteessa noin 30 minuuttia. Lisäksi sijainti Lahdenväylän vieressä mahdollistaa nopean pääsyn autolla niin kanta-kaupunkiin kuin kehäteille. Lisäksi Viikinranta on mm. Arabianbaanan suunnitelmien myötä keskeistä pyöräilyinfrastruktuurin kehitysalueetta.

Viima-ratikan toteutuminen parantaa alueen joukkoliikenteen palvelutasoa, ja tuo alueen osaksi raideliikenteen verkostoa. Osayleiskaava-alueen uusi asuinrakentaminen sijoittuu lähes kokonaisuudessaan 800 metrin säteelle suunnitelluista Viima-pikaraitiotien pysäkeistä, ja etenkin Lahdenväylän lähellä sijaitsevat tontit saavat hankkeesta suurimmat saavutettavuushyödyt. Tiivis rakentaminen tarjoaa perustan korkealle julkisen liikenteen palvelutasolle ja tehokas maankäyttö kaava-alueella on keskeinen tekijä liikennejärjestelmähankkeen taloudellisten hyötyjen realisoimisessa.

7.6.3.4. Energiatalous

Alueen nykyiset kaukolämpö-, sähkö- ja kaasuverkot tullaan uusimaan. Vuonna 2024 aloitettava ja 2026 valmistuva Fingrid Oyj:n 400 kV:n sähkön siirtokaapeli tulee kulkemaan suunnittelualueen läpi ja alueella toteutetaan merkittävässä määrin johtosiirtoja. Alueella toimivien muiden kunnallisteknisten johtojen omistajat ovat päivittäneet tässä yhteydessä suunnitelmansa johtotarpeiden osalta. Alueelle on laadittu yleispiirteisen kunnallisteknisen viitesuunnittelun yhteydessä tarvittavat tilavaraukset.

7.6.3.5. Yhteenveto taloudellisista vaikutuksista

Osayleiskaavan mukaisen maankäytön toteuttamisen vaatimat kaupungin investointikustannukset ovat yhteensä 230 milj. euroa. Uuden kaavoitettavan kerrosalan rakennusoikeuden arvo on arviolta 250 milj. euroa. Hanke lisää kiinteistöverokertymää alueelta nykyarvossa arviolta 16 milj. euroa. Yhteenvetona voidaan todeta, että kaava on kaupungille kaavataloudellisesti kannattava.

Kaavan mukainen maankäyttö edellyttää merkittäviä etupainotteisia investointeja kaupungilta, erityisesti esirakentamisen, kunnallistekniikan sekä kadunrakentamisen osalta. Nykyisistä maanvuokrasopimuksista johtuen nämä kustannukset kuitenkin jakautuvat useiden vuosien ajalle, minkä myötä osayleiskaavan vaikutus yksittäisinä vuosina kaupungin investointiohjelmalle on suhteessa kohtuullinen. Toisaalta asuinrakennusten ja uuden toimitilan valmistumisen ajoitus viivyyttää korkean lähipalvelutason vaatiman väestötiheyden saavuttamista, ja palvelutarjonnan kannalta merkittävin osa-alue Lahdenväylän kupeessa valmistuu arviolta vasta 2040-luvun puolivälissä. Kokonaisuudessaan kaava kuitenkin mahdollistaa merkittävän palvelurakentamisen toteuttamisen alueelle, nämä rakennukset palvelevat osayleiskaava-aluetta laajempaa aluetta etenkin alueellisen saavutettavuuden parantuessa Viima-hankkeen myötä.

Mittavaa esirakentamista vaativien alueiden laajuus ja kustannusten etupainotteisuus, yhdistettynä oletettuun kaupungin tulojen pitkään ajalliseen jakautumiseen, kasvattavat osaltaan kaavan taloudellista riskiä. Luonnosvaiheen jälkeen Säynäslahden maankäyttöä on kehitetty kustannustehokkaammaksi ja esirakentamiskustannuksia on suunnitteluratkaisuilla pystytty pienentämään. Nykyisin tontinluovutuksen oletuksien infrastruktuuri-investoinnit ja tontinluovutustulot diskontattuna nykyarvoon ovat tasapainossa 35 vuoden kuluttua aloituksesta, mutta investointien takaisinmaksuaikaa voidaan tarvittaessa asemakaavoituksen yhteydessä lyhentää esimerkiksi myymällä suurempi osuus tonteista.

Osayleiskaavan toteutuessa Viikinrannan nykyiset pienteollisuustilat poistuvat käytöstä. Nykyiselle yritystoiminnalle koituvia kielteisiä vaikutuksia on pyritty lieventämään osoittamalla osayleiskaavassa uutta, esimerkiksi pienteollisuuskäyttöön soveltuvaa tonttitarjontaa. Lisäksi keskeisillä alueilla on edellytetty yrityksille sopivien kivijalkatilojen suunnittelua.

Kokonaisuudessaan osayleiskaava mahdollistaa merkittävän, Yleiskaavan 2016, AM-ohjelman ja Kaupunkistrategian tavoitteita tukevan asunto- ja toimitilarakentamisen taloudellisesti kestävästi, vahvistaen kantakaupungin työmarkkinoiden ja raideliikenteen verkostokaupungin toimintaedellytyksiä.

8. Nykytilan kuvaus

8.1. Alueen historia

Osayleiskaava rajautuu lounaisosassa Vanhaankaupunkiin, jonne Helsingin kaupunki perustettiin vuonna 1639. Suunnittelualueella sijaitsee vuoden 1749 pitäjänkartan mukaan maantie likimain nykyisen Viikintien paikalla. Kaava-alueella oli pitkään vain yksittäisiä rakennuksia, ja merkittävämmiin suunnittelualan kaupunkirakenne muodostui vasta 1950-luvulta alkaen. Viikintiehen liittyvä katuverkko toteutettiin 1950-luvulla ja se on pääosin edelleen samanlainen. Alue rakentui vähitellen 1950–1980-luvuilla nykyiseen asuunsa. Säynäslahden alueelle rakennettiin vedenpuhdistamo 1960-luvulla ja se oli toiminnassa vuoteen 1994, jolloin kaupungin puhdistamojen toiminta keskitettiin Viikinmäen keskuspuhdistamoon.

Viikintien rinnalle valmistui Lahdenväylän ensimmäinen osuus Koskelasta Viikkiin vuonna 1969. Nykyisen energiakorttelin alueella on sijainnut sähköasema 1970-luvulta alkaen.

Pornaistenniemessä on ollut vuosituhanen vaihteeseen saakka veneiden talvisäilytysalue.

Alueen historiaa on kuvattu liitteessä *Viikinkallion pientaloalueen rakennusinventointi*.

8.2. Rakennettu ympäristö ja kulttuurimaisema

Suunnittelualue koostuu useista keskenään erilaisista osa-alueista.

Viikintien ja Hernepellontien länsipuolelleen rajaamalla alueella sijaitsevat Viikinkallion pientaloalue, jonka rakennuskanta on pääosin 1960–1980-luvuilta, sekä Kalastararannan 2010-luvun loppupuolella rakentunut alue. Molempien rakentamistehokkuus on pääosin 0,3...0,5 suuruusluokkaa. Rakennuksista neljässä on tunnistettu rakennushistoriallisia arvoja. Alueesta on laadittu rakennusinventointi (*Viikinkallion pientaloalueen rakennusinventointi*).

Energiakorttelin alueella on alueen toimintaan liittyvää luonteeltaan teollista rakennuskantaa.

Viikintien ja Vanhankaupunginlahden Natura 2000-alueen välisen alueen lounaispäässä on 2000-luvun alussa rakentunut asuinalue. Muu osa aluetta on pienteollisuusaluetta, jonka rakennuskanta on pääosin 1980-luvulta, uusimman rakennuksen ollessa valmistunut vuonna 1987.

Hernepellonkujan alueella on pienteollisuusrakennuksia, jotka on rakennettu vuosina 1955–1991, poikkeuksena yksi vuonna 2021 valmistunut teräsrunkoinen halli.

Lahdenväylän pohjoispuolella Hernepellontien varrella on toimitilarakennuksia, jotka on rakennettu vuosina 2000–2010.

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava-alueella sijaitsee merkittäviä kulttuuriympäristöjä (Kuva 15). Kaava-alueelle sijoittuu osin Helsingin Vanhakaupunki, johon Kustaa Vaasa perusti kuninkaankartanon 1550. Kaava-alueen arvokkaat kulttuuriympäristöt painottuvat Vantaanjoen läheisyyteen Vanhaankaupunkiin, joen molemmin puolin. Vanhankaupunginkosken ympäristö on Helsingin historiallisesti kerrostuneimpia alueita, jossa on ollut asutusta jo keskiajalla.

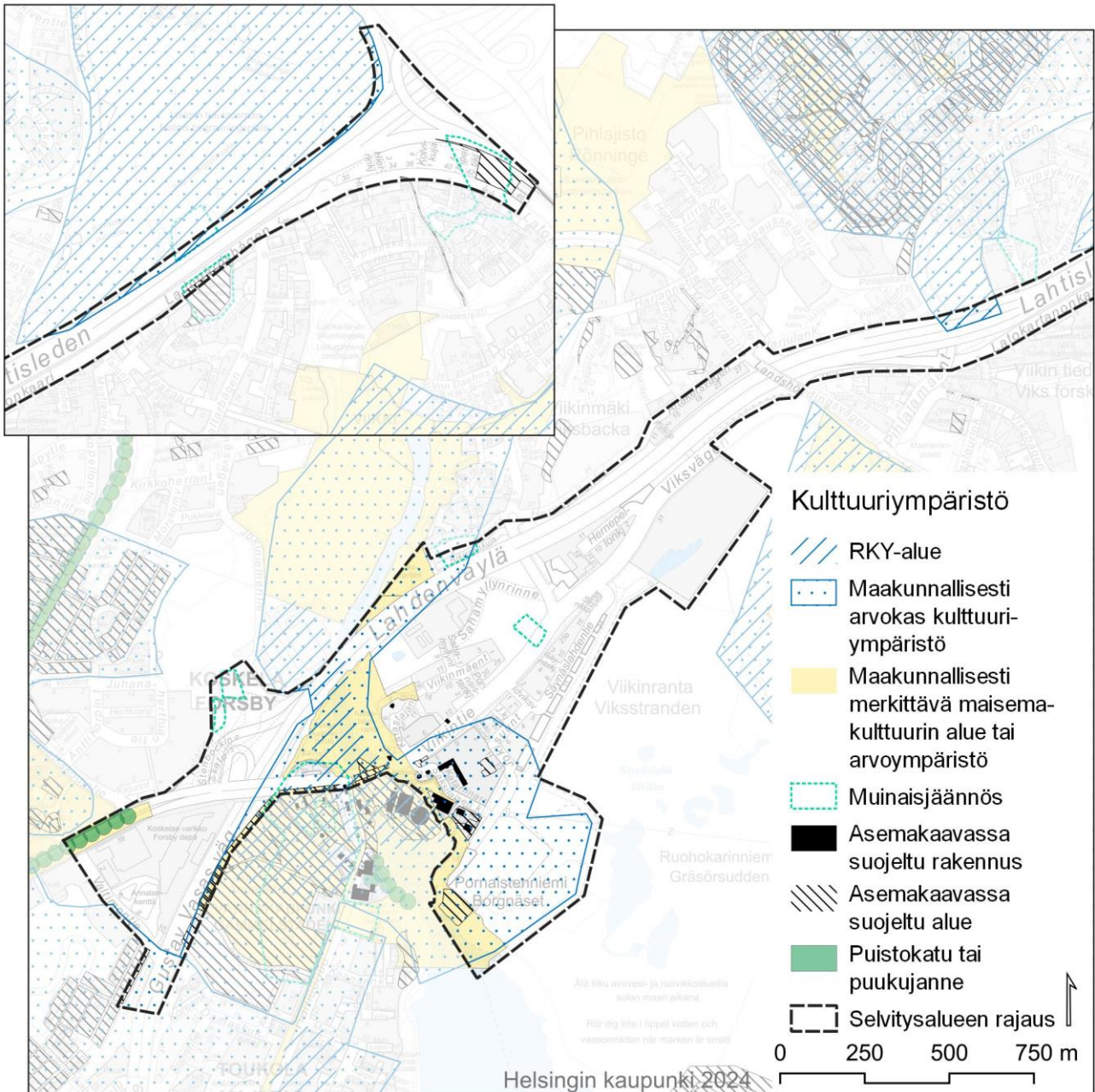
Kaava-alueella sijaitsee osin neljä valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä RKY, jotka ovat myös maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä, maakunnallisesti merkittäviä alueita ja arvoympäristöjä sekä muinaisjäännösalueita. Näiden lisäksi asemakaavoissa on suojeltu alueita ja rakennuksia.

Osayleiskaava-alueen neljästä RKY-alueesta Vantaanjokisuun vesi- ja viemärlaitosten RKY-alue leikkaa aluetta laajimmin, sijoittuen kaava-alueen lounaisosien poikki Vantaanjoen myötäisesti. Vanhankaupungin ja Koskelan vesi- ja viemärlaitoksen rakennuskanta ilmentää kunnallistekniikan kehitystä 1800-luvulta nykypäiviin ja alueella on useita 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun punatiilisiä rakennuksia. Suunnittelualueen reunamille sijoittuvat myös Helsingin Vanhankaupungin, Pihlajamäen lähiön ja Malmin hautausmaan valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY, mutta ne rajautuvat pääosin suunnittelualueen ulkopuolelle.

Vanhankaupunginlahdelle sijoittuu myös maakunnallisesti arvokas Vantaanjokilaakson maisema-alue. Maakunnallisesti arvokkaaseen alueeseen Vantaanjoen alajuoksulla kuuluvat 1930-luvun lopulta oleva kunnallistekniikan kehitystä varhaisvaiheista 1800-luvulta nykyaikaan kuvastava Koskelan ja Vanhankaupungin vesi- ja viemärlaitoksen rakennuskanta, Kalastajanranta, Kustaa Aadolfin puisto sekä Pornaistenniemi.

Osayleiskaava-alueella sijaitsee myös useita muinaisjäänöksiä. Muinaisjäänökset ovat ensimmäisen maailmansodan aikaisia varustuksia, kuten varastoluolia ja puolustusasemia.

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava-alueella sijaitsee myös asemakaavoissa suojeltuja alueita ja rakennuksia. Näistä suurin osa painottuu Vanhankaupungin alueelle, ja ne ovat kaupunkikuvallisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia tai alueita.

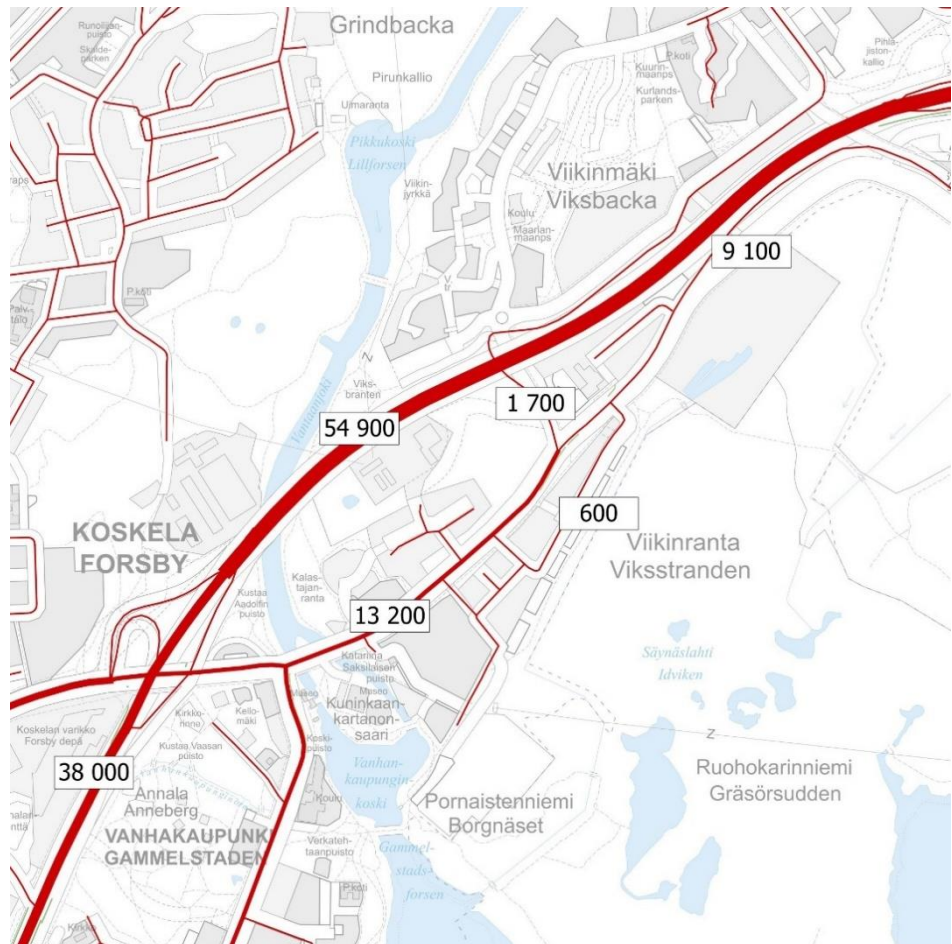


Kuva 15. Suunnittelualueen kulttuuriympäristöt.

8.3. Liikenne

Osayleiskaava-alueen nykyinen liikennetarkaisu pohjaa kahden rinnakkaisen väylän toisiaan täydentävään luonteeseen – Lahdenväylä on merkittävä valtakunnallisen tieverkon osa, joka palvelee pitkämatkaista henkilö- ja tavaraliikennettä, ja kaava-aluetta halkova Viikintie on osa tärkeää paikalliskatuverkkoa.

Viikintie on alueellinen kokoojaku, joka muuttuu Viikin yliopistoalueen kohdalla luokaltaan pääkaduksi. Se on nykyisellään 1+1-kaistainen katu, jonka kaakkoispuolella kulkee eroteltu jalankulun ja pyöräilyn väylä. Se on osin rinnakkainen väylä suhteessa Lahdenväylään, jolloin se ei juurikaan houkuta läpikulkuun, vaan palvelee enemmän paikallista maankäyttöä.



Kuva 16. Nykytilanteen liikennemäärät (ajon/vrk), syksyn arkivuorokausiliikenne (lähde: Helsingin kaupungin avoimen rajapinnan aineisto).

Viikintien keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä on suunnittelualueella noin 9 100–13 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Hernepellontien 1 700 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Säynäslahdentien tonttikadun noin 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Lahdenväylän liikennemäärä on noin 54 900 ajoneuvoa vuorokaudessa Viikinkallion kohdalla.

Raskaan liikenteen määrä Viikintiellä on kohtalaisen suuri alueella sijaitsevien yritystonttien vuoksi: raskaan liikenteen osuus arkivuorokauden liikennemäärästä noin 13–18 % eri osuuksilla Viikintietä. Lahdenväylällä osuus on vertailun vuoksi noin 8 %. Myös Hernepellontiellä raskaan liikenteen osuus on poikkeuksellisen suuri, 19 %.

Viikintiellä kulkee erikoiskuljetusten tavoiteverkon yhteys 40 m pitkille ja 6 x 6 m leveille kuljetuksille. Viikinkallion energiakorttelin rakentuvan Sahamylynrinteen uuden katuyhteyden on tarkoitus myös tulevaisuudessa palvella suuria kortteliin suuntautuvia muuntajakuljetuksia Viikintieltä.

Viikinrantaa palvelee useita bussilinjoja, esimerkiksi Viikintietä pitkin kulkevat linjat 57, 71, 77, 77N, 78, 78 ja 506. Pohjoiseen Hernepellontien kautta kohti Viikinmäkeä jatkaa kolme linjaa; 71, 506 ja 77N. Ruuhka-aikaan Viikintiellä kulkee yli kaksikymmentä vuoroa tunnissa yhteen

suuntaan. Pikaraitiotie 15:n linjaus kulkee osayleiskaava-alueen läpi Pihlajistosta Viikkiin, jossa sijaitsee sen suunniteltu vaihtoyhteys Viima-pikaraitiotiehen. Matka-aika Viikinrannasta keskustaan kestää noin puoli tuntia, joko suoralla bussilla tai vaihtamalla pikaraitiotien kautta junaan Oulunkylän asemalla.

Liikenneturvallisuus alueella on kohtalaisen hyvä kaupungin keskitasoon nähden. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet keskittyvät muutamaa Viikintien sivukatuja risteyskseen sekä Lahdenväylän ramppien ja Koskelantien liittymiin.

Jalankulkuympäristönä Viikintie ei ole erityisen houkutteleva maantiemäisen katu ympäristön vuoksi. Sen sijaan Viikinrannassa sijaitsevat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ovat suosittuja virkistysreittejä. Pomais-tenniemeen rakennettiin 2022–2023 uudet katu- ja pysäköintijärjestelyt, joissa merkittävän polkupyörä- ja kävelyreitit jatkuminen vanhan puhdistamon ojan varren virkistysalueelle turvattiin. Samalla rakennettiin valmiiksi ensimmäinen osa niin kutsuttua Arabianbaanaa, jonka linjaus on suunniteltu kulkevan Arabianrannasta Viikinrantaa myöten aina Viikin kampukselle asti, jossa sen on suunniteltu liittyvän olemassa olevaan pyöräbaanaverkostoon.

8.4. Palvelut

Suunnittelualueella ei tällä hetkellä ole päivittäistavarakauppoja, lähimyyrmälä on lähikauppa Viikinmäessä. Yleisesti suunnittelualueen lähiympäristössä päivittäistavarakaupan verkko on lähikauppapainotteinen. Lähimmät päivittäistavarakaupan keskittymät suunnittelualueen ulkopuolella ovat Viikin Prismakeskus sekä Arabianrannan kauppakeskus. Varsinaisella suunnittelualueella on tällä hetkellä toimitilaa kahdessa keskittymässä Viikinrannassa ja Hernepellontiellä. Alueella on mm. auto-kauppaa, autohuoltoa ja liikuntapalveluita.

8.5. Virkistys

Luontoarvot ja virkistysmahdollisuudet ovat alueen keskeinen vetovoimatekijä. Alueen kautta kuljetaan mm. suosituille Lammassaarelle. Alueella kulkee pohjois-eteläsuuntainen Helsingin puiston ja Pikku-Huopalahti–Strömsinlahti-viherlinja, jonka poikittaiset virkistysreitit vahvistavat itä-länsi suuntaista yhteyttä vihersormiin ja parantavat virkistyspalvelujen saavutettavuutta asuntoalueilta. Viherlinjan luonne vaihtelee alueella kävelyteistä puistoihin ja kaupunkimetsiin sekä sivuaa alueen luonnonsuojelualueita ja arvokkaita kasvikohteita. Alueella on myös kulttuurihistoriallisesti ja maisemakulttuurin kannalta erityisiä aluekokonaisuuksia (mm. puistoja, hautausmaa, RKY- ja maisema-alueita), joiden kautta alueen virkistysreitit kulkevat.

Alueen virkistysreitistö yhdistyy Vantaanjoen varren virkistysreiteille sekä kantakaupungin suuntaan kulkevalle rantareitille Arabianrannan ja Annalan suuntaan. Virkistysreittejä kulkee alueelta myös luoteeseen (mm. Koskelan, Viikinmäen ja Pihlajiston suuntiin), kaakkoon (Latokartanon, Vanhankaupunginlahden luontoreittien suuntaan) ja koilliseen (Kivikon suuntaan). Alueen lounaisosassa sijaitsee Annalan ja Korkeakadun kentät sekä Pornaistenniemessä koirapuisto.

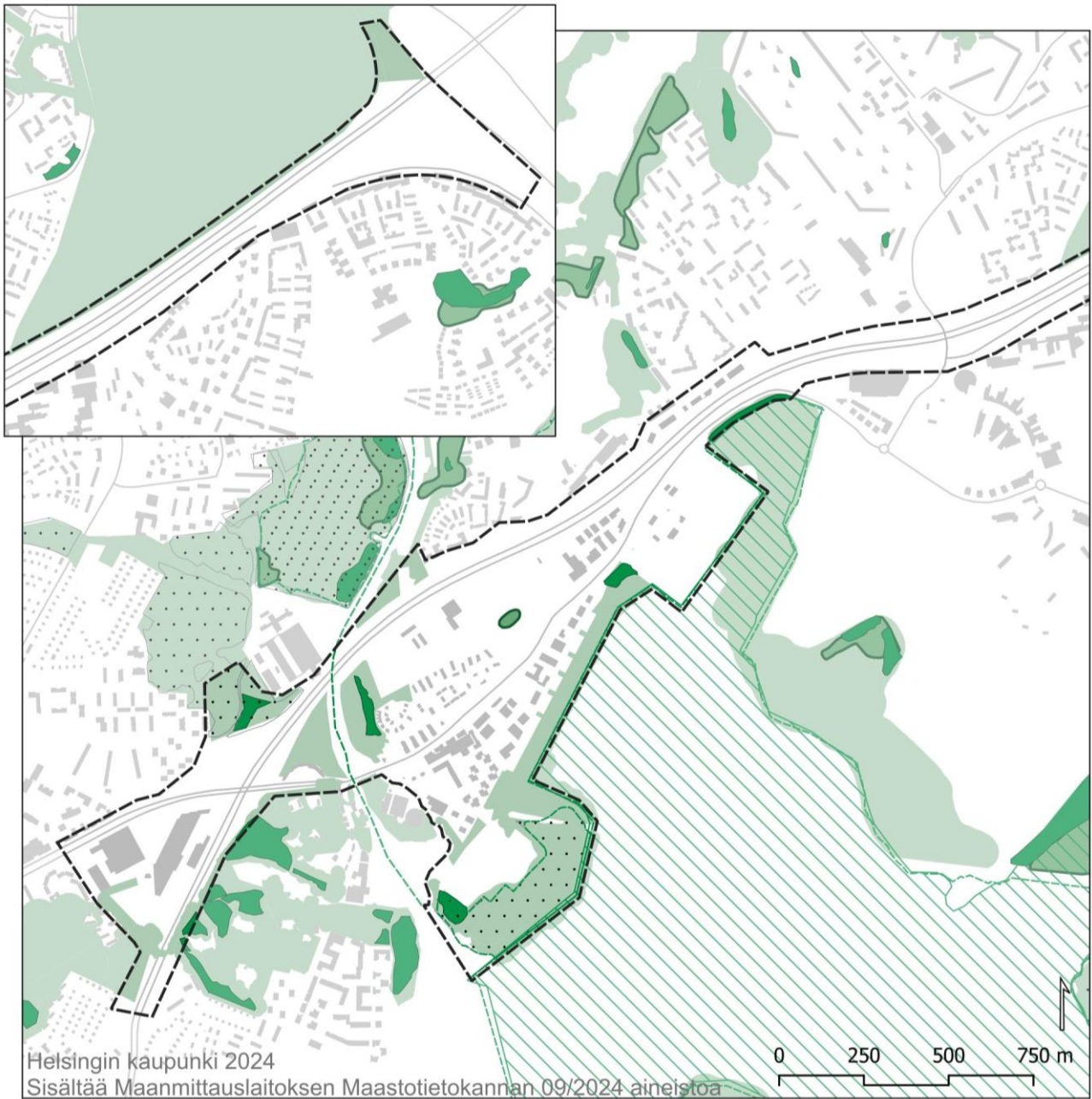
8.6. Luonnonympäristö

Osayleiskaava-alue sijaitsee Vanhankaupungin selän luoteispohjukassa, merkittävien luontoarvojen ympäröimänä.











Kaava-alueen lounaisosa sijoittuu Vantaanjoen murroslaakson alajuoksulle. Alue suuntautuu myötäillen Vanhankaupunginselän rantaviivaa koilliseen risteten keskiosiltaan Pihlajanmäeltä Viikinmäkeen ulottuvan kallioselänteen kanssa. Suunnittelualue on topografialtaan vaihtelevaa. Maasto sijoittuu pääosin noin + 0–17 metriä mpy, mutta Viikinkallio ja Koskelan metsät nousevat noin 30 metriä mpy (N2000 korkeusjärjestelmässä).

Osayleiskaava-alue sijoittuu merkittävien luontoarvokeskittymien tuntumaan, mutta luonnonarvot sijaitsevat pääsääntöisesti suunnittelualan reuna-alueilla. Kaava-alueen luonnonarvot keskittyvät etenkin Vantaanjoen ympäristöön ja Pornaistenniemen alueelle.

Kaava-alueella on arvokkaita metsä- ja kasvikohteita Koskelan, Kalastajanrannan, Viikinkallion, Pornaistenniemen ja Säynäslahden alueilla. Kaava-alue leikkaa osin myös Annalan uhanalaisia luontotyyppejä. Vanhankaupunginlahden lintuvesien Natura 2000-alue ja luonnonsuojelualueet rajautuvat kaava-alueeseen. Vantaanjoen Natura 2000-alue kulkee osayleiskaava-alueen läpi. Suunnittelualueelle sijoittuu Pornaistenniemen tervaleppälehdon luonnonsuojelualue.

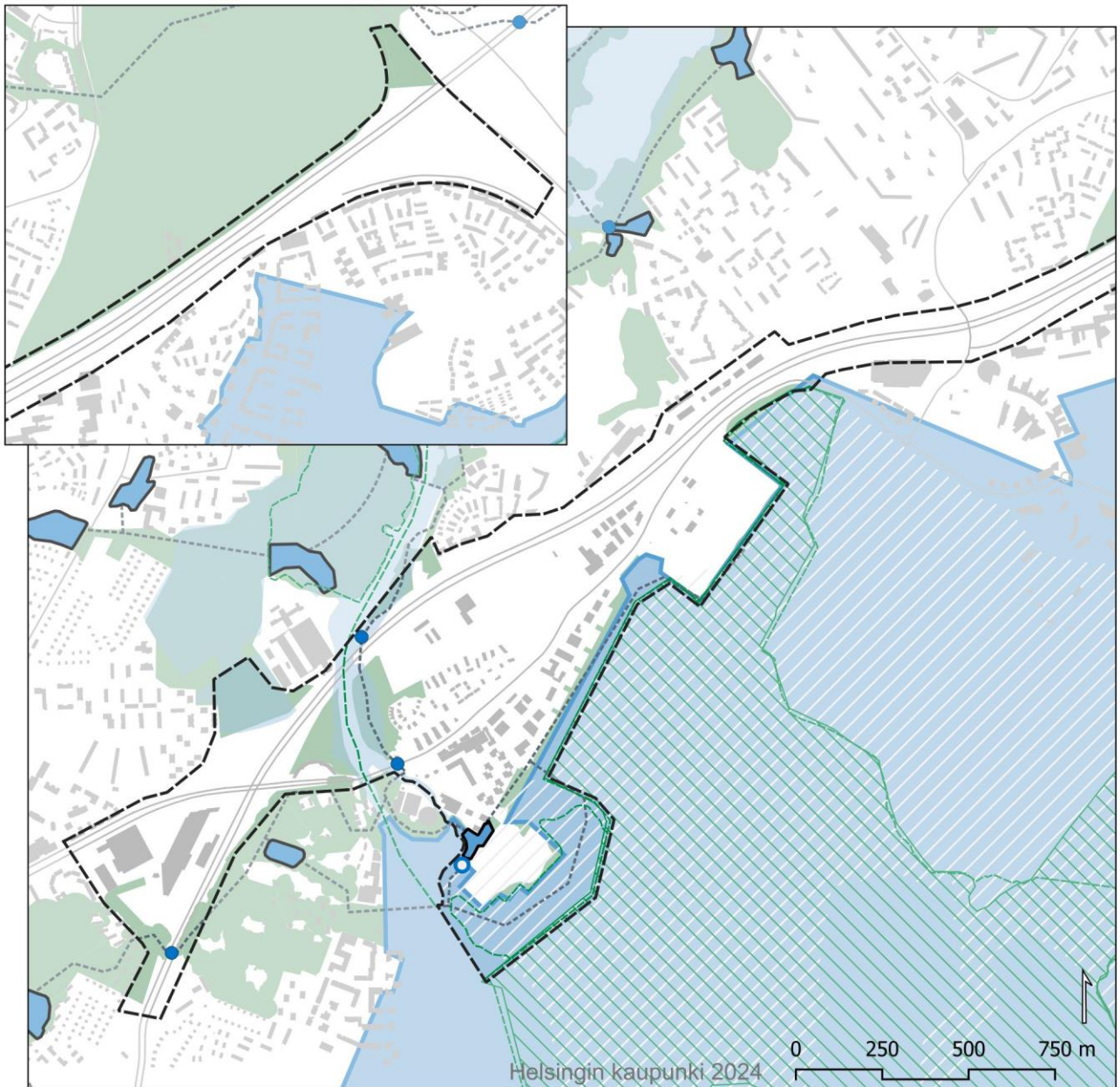


Luonnonsuojelualueet ja arvokkaat kasvikohteet

 Kaava-alueen rajaus	 Uhanalaiset luontotyytit	 Rakennus
 Natura 2000 -alue	 Arvokkaat kasvikohteet	 Pääliikenneväylä
 Natura 2000 -alue	 Arvokkaat kääpäkohteet	
 Luonnonsuojelualueet	 Metsä tai puustoinen alue	

Kuva 17. Luonnonsuojelualueet ja arvokkaat kasvikohteet.

Osayleiskaava-alueella on luonnonarvoiltaan merkittäviä eläinkohteita, kuten arvokkaita lintu- sekä matelija- ja sammakkoeläinalueita. Alueella esiintyy nykyisen levinneisyysalueensa rajalla myös liito-orava, ja sen reitit kulkevat alueen metsäisiä yhteyksiä pitkin suunnittelualueen lounaisosissa. Liito-oravan reiteillä on katkoskohtia. Arvokkaat eläinkohteet



Arvokkaat eläinkohteet

- | | |
|--|---|
| Kaavarajaus | Katkos liito-oravan reitissä |
| Natura 2000 -alue | Kansainvälisesti tärkeä lintualue IBA |
| Natura 2000 -alue | Tärkeät lintualueet |
| Luonnonsuojelualueet | Tärkeät matelija ja sammakkoeläinukohteet |
| Liito-oravan ydinalue | Metsä tai puustoinen alue |
| Liito-oravan nykyinen tai kehitettävä liikumisreitti | Pääliikenneväylä |
| Liito-oravan väylänlytyspaikka | Rakennus |

Kuva 18. Arvokkaat eläinkohteet.

sijoittuvat Vantaanjoen, Koskelan metsien, Pornaistenniemen ja Viikinrannan alueille.

Viikinrannan osayleiskaava-alue sijaitsee viheryhteyksien solmukohdassa. Kaava-alueen poikki kulkee Helsingin viihersormi Vantaanjokilaaksoa myötäillen ja Viikki–Kivikko-vihersormi kulkee kaava-alueen myötäisesti koilliseen. Näiden lisäksi alueella kulkee itä-länsi-suuntainen viherlinja, joka yhdistää Iso-Huopalahden ja Strömsinlahden.

Vantaanjoki ympäristöineen muodostaa maakunnallisesti merkittävän ekologisen yhteyden metsä- ja puustoiselle verkostolle, niittyverkostolle ja siniverkostolle. Vantaanjoen varren puustoiset alueet ja niityt yhdistävät Vanhankaupunginlahden luontoalueet kohti pohjoista, esimerkiksi Koskelan ydinmetsiin ja Vantaanjokilaakson niittykeskittymään.

Kaava-alueelle sijoittuu Pornaistenniemen ydinmetsä, josta kulkee puusto- ja metsäisen verkoston alueelliset yhteydet Vantaanjokilaakson lisäksi Viikin ja Annalan suuntiin. Lahdenväylä muodostaa metsä- ja puustoiseen verkostoon katkoksia Kumpulassa, Koskelassa, Viikinmäen ja Latokartanon kohdilla.

Kaava-alueella ympäröi ja osin myös halkoo Viikin niittykeskittymä. Suunnittelun alueen ainoa luokiteltu arvoniitty sijaitsee Kustaa Aadolfin puistossa. Kaava-alueella sijaitsee niittyverkoston tukialueita Pornaistenniemessä, Viikinrannassa sekä Viikinkalliolla. Vantaanjokilaakso on niittyverkoston ensisijainen yhteys kaava-alueella.

Siniverkoston virtavesistä merkittävin on Vantaanjoki, josta kaava-alueella on Lahdenväylän ja Viikintien välinen osuus. Natura 2000-alueen suojavyöhykkeeseen kuuluva Pornaistenniemen myötäilee kaava-alueen reunaa Viikinrannassa. Kaava-alueen reunalla Säynäslahden pohjukassa on myös Pihlajistonpuron haaroja. Kaava-alueella vesi virtaa pääosin avouomissa, joissa ei ole putkitettuja osuuksia. Vantaanjoen ylittävän Lahdenväylän silta on kuitenkin melko leveä, mikä on riski Vantaanjoen reunaa pitkin kulkevalle maanpäälliselle ekologiselle yhteydelle.

Suuri osa Vantaanjoen rannoista on voimakkaasti muokattua, mutta alueella on kuitenkin Natura 2000-alueena merkittävät luontoarvot. Lahdenväylältä pohjoiseen ja Vanhankaupunginkoskelta etelään mentäessä ranta muuttuu luonnonympäristön kaupunkirannaksi, ja Pornaistenniemen ranta on luokiteltu Helsingin siniverkostoselvityksessä luonnontilaiseksi tai sen tapaiseksi. Vantaanjoen ekologinen tila on tyydyttävä.

Pihlajistonpuron latvat ovat kaava-alueella luonnonympäristön kaupunkiuomaa. Puro virtaa läpi Viikki-Vanhankaupunginlahti luonnonsuojelualueen, joka on luonteeltaan hyvin kosteaa lehtoa ja erittäin tärkeä luontokohde. Pohjoisosat purosta ovat kärsineet väylärakenteista, ja Säynäslahdenpuron veden laatu on ollut välttävä vuonna 2004.

Pornaistenniemenoja sijaitsee kokonaan kaava-alueella. Sen pituus on noin 1,5 km, leveys muutama metri ja sen geometria pääosin hyvin suora. Uoma on alun perin kaivettu jätevesien mereen johtamiseksi ja sen pohjoispäässä olevaa allasta hyödynnetty lumen sulattamisessa. Oja rajoittuu Viikki-Vanhankaupunginlahti luonnonsuojelualueeseen, mutta myös oja ympäristöineen on kansainvälisesti merkittävää vesilintujen elinaluetta. Pohjoispään altaassa ei ole merkittäviä luontoarvoja. Ojan vedenlaatu on ollut hyvä vuonna 2007.

Kaava-alueella ei ole pohjavesialueita.

8.7. Yhdyskuntatekninen huolto

Osayleiskaava-alue on pääosin nykytilassa yhdyskuntateknisen huollon verkostojen piirissä. Alueen yhdyskuntateknisiä verkostoja ovat vesi-, jätevesiviemäri-, hulevesiviemäri-, kaukolämpö-, sähkö-, kaasu- ja tietoliikenneverkostot.

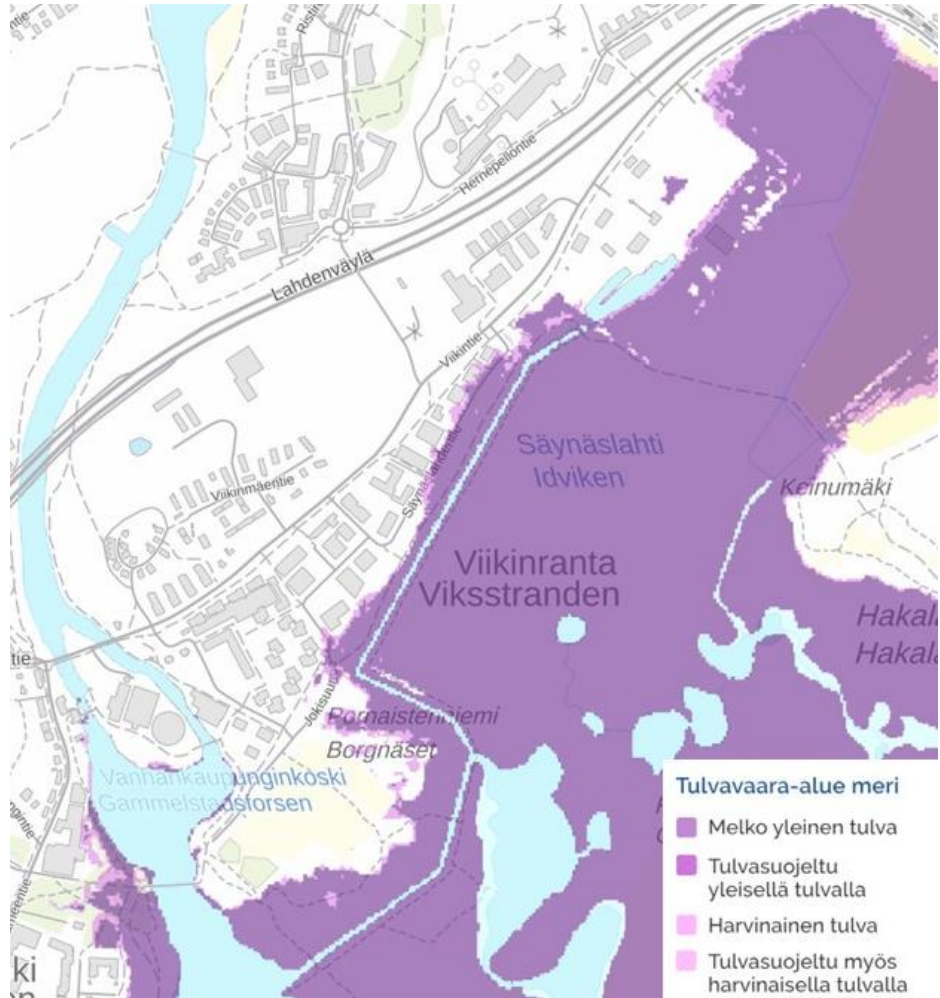
Osayleiskaava-alueella on kaavan laatimisen aikana aloitettu Fingrid Oyj:n 400 kV:n suurjännitekaapelin rakentaminen.

8.8. Ympäristötekijät

8.8.1. Maaperä

Maaperän kuvaus perustuu suunnittelualueella eri vuosikymmeninä tehtyihin pohjatutkimuksiin. Jatkosuunnittelu edellyttää täydentäviä pohjatutkimuksia maaperä- sekä pohjavedenpinnan kuvauksen päivittämiseksi.

Kaava-alueen maaperäolosuhteet vaihtelevat alueen eri osissa. Maanpinnan nykyinen korkeustaso havaitaan arvovälillä noin +0.2...+31. Korkein taso havaitaan Viikinrannan suunnittelualueen keskiosissa sijaitsevassa Viikinmäessä, joka kohoaa yli 30 m korkeuteen. Mäki on suurelta osin avokalliota. Kallioiset alueet jatkuvat mäen koillis- ja lounaispuolella Hernepellonkujan, Kalastajanmäen ja Vanhankaupunginkosken alueilla. Matalimmat kohteet havaitaan vesistön välittömässä läheisyydessä Vanhankaupunginkoskessa, Pornaistenniemessä, Viikinrannassa ja Säynäslahdessa. Edellä mainitut alueet ovat enimmäkseen pehmeikköalueita, joille vuosien saatossa on rakennettu paksuudeltaan 2,5 m tai matalampia täyttöpengerryksiä. Paikoin savikerros on merkitty liejuiseksi. Pornaistenniemen, Viikinrannan ja Säynäslahden pehmeiköt ovat osa laajaa Vanhankaupunginlahden pohjukan savikkoa. Lisäksi Vantaanjoen läheisyydessä Kalastajanrannan ja Katarina Stenbockin kadun alueilla esiintyy savikkoa. Kallioisten ja savikkoisten alueiden lisäksi suunnittelualueella esiintyy kittamaa-alueita, joilla luonnonmaa koostuu hiekasta, siltestä tai moreenista. Pintamaa koostuu laajoilla alueilla täytöistä, joiden laatu ja homogeenisuus on epämääräinen.



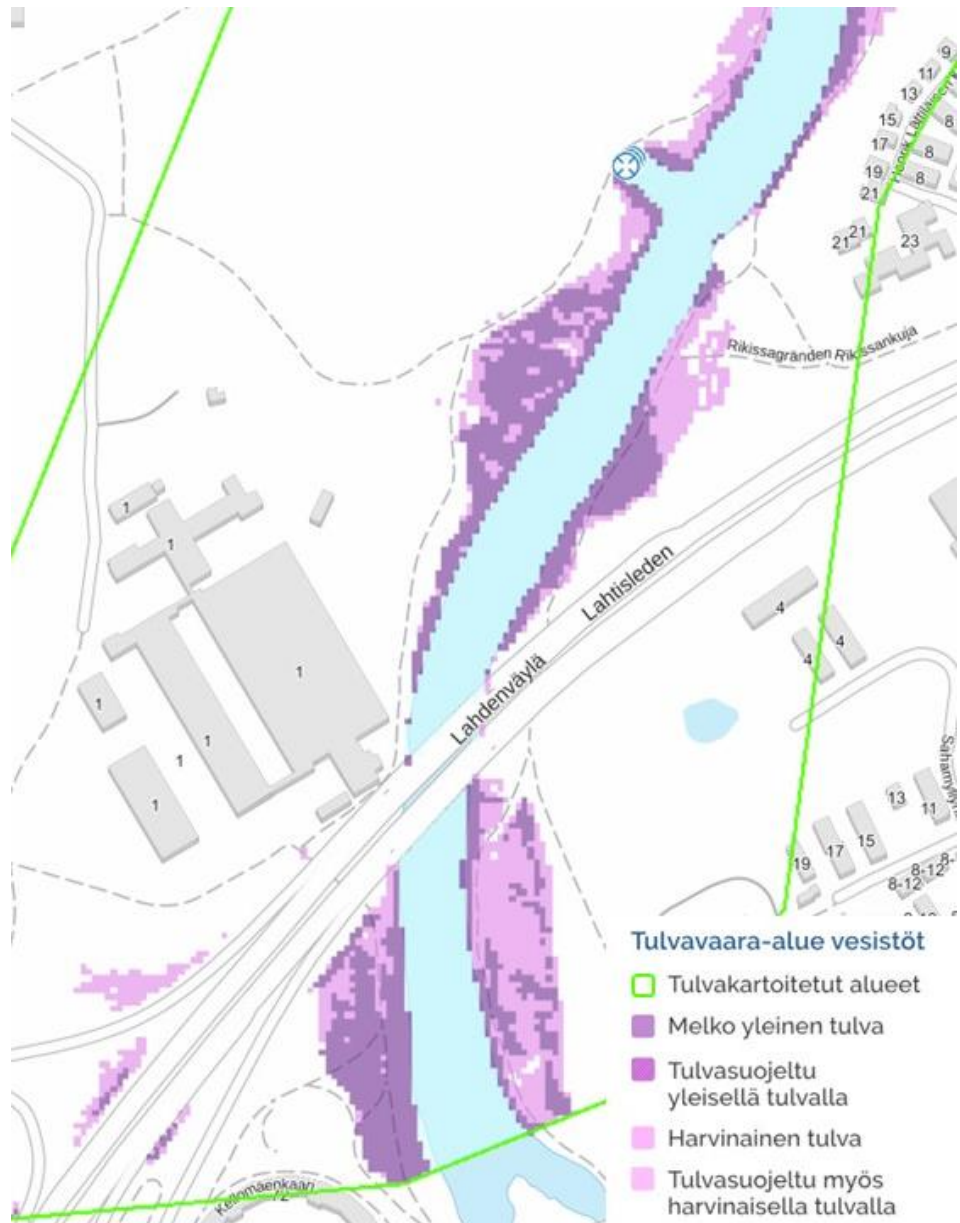
Kuva 19. Kaava-alueen merivesitulvaherkät tulvavaara-alueet ja tulvien toistuvuus. Yleisen tulvan vuotuinen todennäköisyys on yli 10 %, melko yleisen 5 % ja harvinaisen 1 %. (Lähde: vesi.fi)

Suunnittelualueen pohjaveden pinnantasosta on olemassa hajanaista mittaustietoa eri vuosikymmeniltä. Ajantasaisen yleiskuvan saaminen edellyttäisi uusien pohjaveden tarkkailuputkien asentamista sekä pitkäaikaisesta seuranta. Pohjaveden korkeusasema vaihtelee paikoitellen syvyydellä 0,1...3,3 m nykyisestä maanpinnasta. On tarpeen huomioida, että Katarina Stenbockin kadun ympäristössä hetkittäin vesi on ollut lievästi paineellista.

Pohjaveden luontaista virtaussuuntaa ei tule estää rakenteellisilla virtausesteillä. Alueellista pohjavedenseurantajärjestelmää täydennetään pohjatutkimusohjelman mukaisesti. Asennettavat putket otetaan pitkäaikaiseen seurantaan

8.8.2. Tulvat

Helsingin rannikkoalue on maa- ja metsätalousministeriön päätöksellä (20.12.2018) nimetty valtakunnallisesti merkittäväksi tulvariskialueeksi. Kaavoituksen tulvariskejä pienentävä merkitys korostuu olemassa olevien alueiden kaavojen päivitysten ja uusimisen yhteydessä. Tärkeimpiä

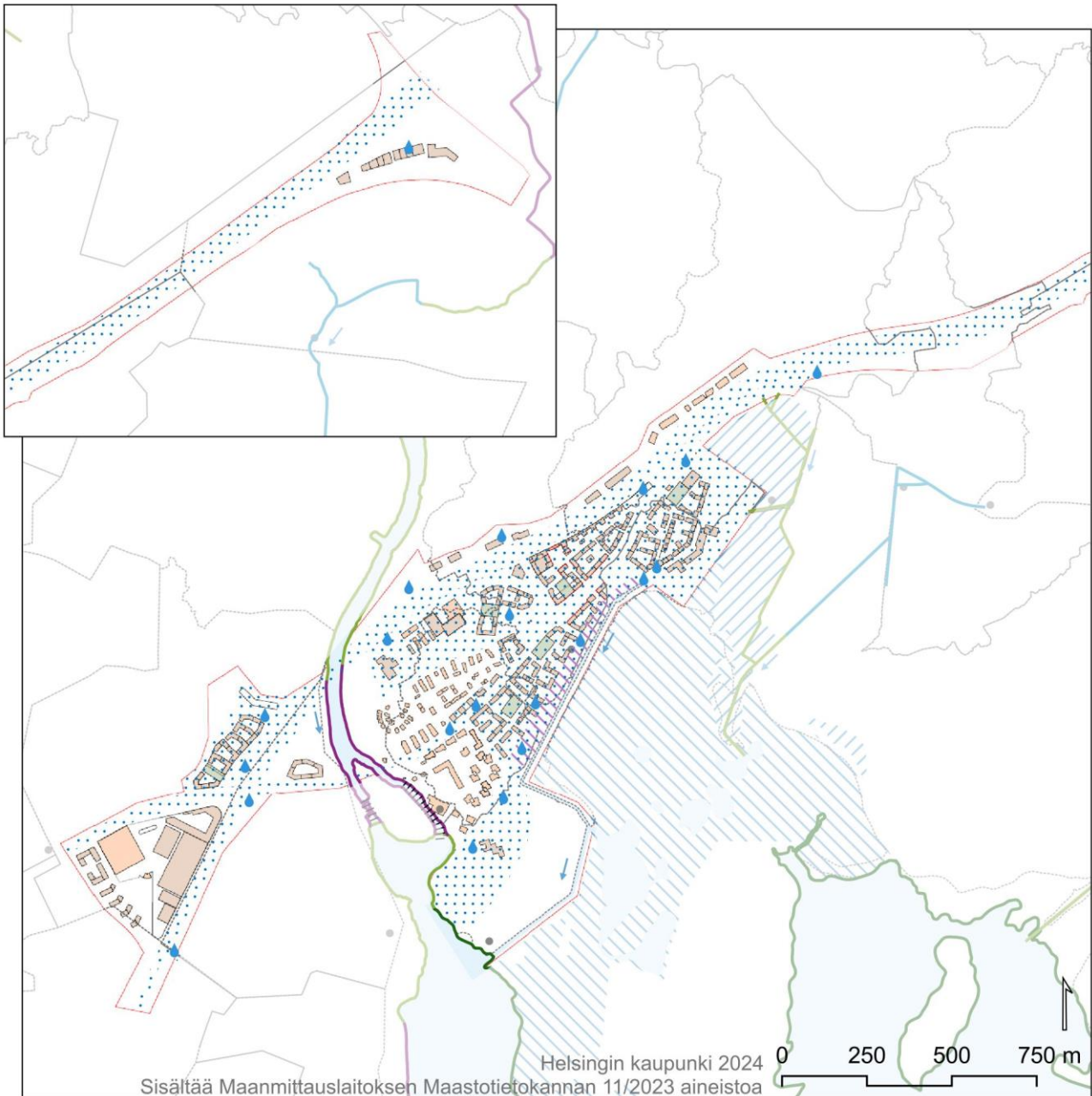


Kuva 20. Kaava-alueen vesistötulvaherkät tulvavaara-alueet ja tulvien toistuvuus. Yleisen tulvan vuotuinen todennäköisyys on yli 10 %, melko yleisen 5 % ja harvinaisen 1 %. (Lähde: vesi.fi)

tulvariskien hallinnan toimenpiteitä maankäytön suunnittelussa on alimpien suositeltavien rakentamiskorkeuksien huomioon ottaminen mm. ranta-alueiden kaavoituksessa. Lisäksi uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle.

Suunnittelualueella esiintyy vesistö- ja merivesitulvia (Kuva 19, Kuva 20). Vesistötulva-alueita on Vantaanjoen molemmilla rannoilla (1/20 v). Viikinrannan koillinen reuna on merivesitulvan riskialuetta (1/20 v) alavuutensa takia. Alueella on myös hulevesitulville herkkiä alueita, joista osa sijaitsee samoissa kohdissa vesistö- ja merivesitulva-alueiden kanssa alavilla ranta-alueilla ja Pornaistenniemenojan varrella. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioida tulvariskit sekä

varautua mm. ilmastonmuutoksen aiheuttamien tulvien ja sään ääri-ilmiöiden, kuten myrskyjen, rankkasateiden ja taajamatulvien, yleistymisen vaikutuksiin tulvatilanteissa.



Vesiolot

- | | | | |
|--|--------------------|--|---|
| Kaavarajaus | Purkupiste | Uoma- ja rantaympäristön laadullinen luokitus | |
| Rannan kehittämisvyöhyke | Avoin vesijätöalue | | Voimakkaasti muokattu kaupunkiuoma tai -ranta |
| Hulevesien hallinnan kehittämisvyöhyke | Soistuma | | Muokatus ympäristön kaupunkiuoma tai -ranta |
| Hulevesien käsittely ja viivytysalue | Vesialue | | Luonnonympäristön kaupunkiuoma tai -ranta |
| Osavaluma-alue | Koski | | Luonnontilainen tai luonnontilaise kaltainen uoma tai ranta |
| | Virtaussuunta | | |

Kuva 21. Suunnittelualan siniverkosto ja vesiolot.

8.8.3. Hulevesi

Kaava-alueella syntyvät hulevedet johdetaan hulevesiviemärissä käsittelemättömänä vastaanottavaan vesistöön. Viikinrannan kohdalla hulevedet johdetaan maastonmuotojen mukaan Vantaanjokeen tai Säynäslahden ojan kautta Vanhankaupunginlahteen. Kaava-alueen pohjoisemmissä osissa syntyviä hulevesiä johdetaan lisäksi Pihlajistonpuron ja Viikinojan kautta Vanhankaupunginlahteen. Tämä on mm. luonnonsuojelun kannalta ongelmallista, koska sekä Vanhankaupunginlahti (ekologinen tila välttävä) että Vantaanjoki (ekologinen tila tyydyttävä) kuuluvat Natura 2000 -verkostoon.

Alueella on hulevesitulville herkkiä alueita, joista osa sijaitsee samoissa kohdissa vesistö- ja merivesitulva-alueiden kanssa alavilla ranta-alueilla. Hulevesitulvaherkkiä kohtia on tunnistettu Lahdenväylän läheisyydessä erityisesti Hernepellontien kohdalla, Viikintien ja Margareta Leijonhufvudin puiston kohdalla sekä Pornaistenniemenojan pohjoisosan länsipuolella.

8.9. Maanomistus

Osayleiskaava-alue on valtaosin kaupungin omistuksessa. Lahdenväylän tiealue on pääosin valtion omistuksessa.

Yksityistä maanomistusta on Vanhankaupunginkosken, Kalastajanpolun ja Viikinmäentien alueilla.

Vuokrattuja alueita ovat:

- Kumpulankärki
- Energiakortteli
- Säynäslahti (2025 saakka) vuokrasopimukset uusitaan toistaiseksi voimassa oleviksi lyhyin irtisanomisajoin
- Viikinranta (2034 saakka)
- Hernepellonkuja (2037 saakka)

9. Lähtökohdat

9.1. Suunnitelmat ja päätökset

9.1.1. Kaupunkistrategia

Helsingin kaupunkistrategian 2021–2025 ”Kasvun paikka” tavoitteiden mukaan Helsinki suunnittelee ja rakentaa vetovoimaista, viihtyisää ja kaunista kaupunkitilaa niin uusille kuin vanhoillekin alueille. Strategia tukee osayleiskaavan laatimista painottamalla raideliikenteen verkostokaupungin kehittämistä sekä olemassa olevan rakennetun ympäristön uudistamista ja täydentämistä huomioiden alueiden erityispiirteet. Kaupunkistrategian tavoitteena on asuntotuotannon kasvun nopeutuminen kaupungin AM-ohjelman (Asuminen ja siihen liittyvä maankäyttö) mukaisesti, asumiskustannusten nousun hillintä, tasapainoisten kaupunginosien luominen ja asumistiheyden nousu. Kaupunginosien eriarvoistumista tulee ehkäistä ja syntyneitä eroja tasoittaa. Investoimalla julkiseen tilaan lisätään kaupunginosien hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Asumisen tarjonnassa korostetaan monipuolisuutta.

Kaupunkistrategian mukaan maankäyttöä kehitetään Helsingissä siten, että liikenne on järjestettävissä kestäväällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisestikin. Tiivistyvän kaupungin liikennejärjestelmän riittävä kapasiteetti ja toimivuus varmistetaan suunnittelemalla kaikki kulkumuodot ja huomioimalla niiden kytkeytyminen toisiinsa. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan.

Helsingin uusista rakentamisalueista yksi merkittävimmistä sijoittuu Malmin entisen lentokentän alueelle, jolle on osoitettu raideliikenneyhteys Viikin kautta (Viima-raitiotie). Raitiotie palvelee myös sen varrelle syntyvän uuden asutuksen ja työpaikkojen tarpeita, mahdollistaen kestävästä kaupunkirakenteen muodostumisen hyvin saavutettavalle alueelle. Osayleiskaavalla varmistetaan edellytykset raitiotien tekniselle ja taloudelliselle toteutettavuudelle.

Kaupunkistrategian tärkeänä osana on ilmastonäkökulma, johon sisältyy muun muassa hiilineutraaliustavoitteen aikaistaminen vuoteen 2030. Osayleiskaava-alueella sijaitsee runsaasti kaupungin energiahuollon infrastruktuuria, jonka toimintaedellytykset ja kehittäminen strategian tavoitteiden mukaisesti tulee varmistaa. Ilmastonmuutokseen sopeutumisessa viheralueilla on tärkeä rooli.

Kaupunkistrategia korostaa Helsinkiä oppimisen ja opiskelun paikkana. Kumpulan ja Viikin yliopistokampusten toimintaedellytysten vahvistaminen tukee tavoitteen toteutumista. Viikin–Malmin pikaraitiotie parantaa

oleellisesti kampusten keskinäisiä yhteyksiä sekä yhteyttä keskustakam-
pukselle ja yleisesti yliopiston saavutettavuutta. Yliopistoilla on myös tär-
keä tehtävä innovaatioympäristöinä ja uuden yritystoiminnan lähteinä.

9.1.2. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja raken-
nuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää.

Alueidenkäyttötavoitteiden avulla vähennetään yhdyskuntien ja liiken-
teen hiilidioksidipäästöjä, turvataan luonnon monimuotoisuutta ja kulttuu-
riympäristön arvoja sekä parannetaan elinkeinojen uudistumismahdolti-
suuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja
sään ääri-ilmiöihin.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja
niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien
kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Alueidenkäyttötavoitteet jakaantuvat viiteen pääryhmään:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Kaikki viisi pääryhmää ovat tärkeitä lähtökohtia Viikinrannan–Lahden-
väylän osayleiskaavoitukselle.

9.1.3. MAL-sopimus

Hyväksytyssä MAL 2023 -suunnitelmassa Viiman toteutus on ajoitettu
käynnistyväksi 2028–31. MAL-sopimusten valmisteluryhmät ovat teh-
neet ehdotukset MAL-sopimuksesta vuosille 2024–2035. Sopimuksessa
on sovittu kaupunkiseutujen kuntien ja valtion välillä pidemmän aikavälin
tavoitteista (2024–2035) sekä konkreettisista toimenpiteistä vuosille
2024–2027. Tavoitteena on, että neuvottelutulokset vahvistetaan kuntien
päättävissä elimissä ja valtioneuvoston periaatepäätöksellä marras-
kuussa 2024. Helsingin kaupunki on osaltaan hyväksynyt MAL-sopimuk-
sen kaupunginhallituksen kokouksessa 3.11.2024.

Sopimuksessa todetaan, että valtio kehittää yhdessä Helsingin kaupun-
gin kanssa Lahdenväylää (vt 4) välillä Kehä I–Kehä III ja Ilmasillan erita-
soliittymää tiesuunnitelman mukaisesti. Hankkeesta laaditaan erillinen
toteutussopimus osapuolten kesken. Hanke pyritään käynnistämään
vuoteen 2026 mennessä. Valtio selvittää myös yhteistyössä pääkaupun-
kiseudun kuntien kanssa pääkaupunkiseudun pääväylien roolia ja valta-
kunnallista merkitystä vuoden 2025 aikana. Selvityksen yhteydessä val-

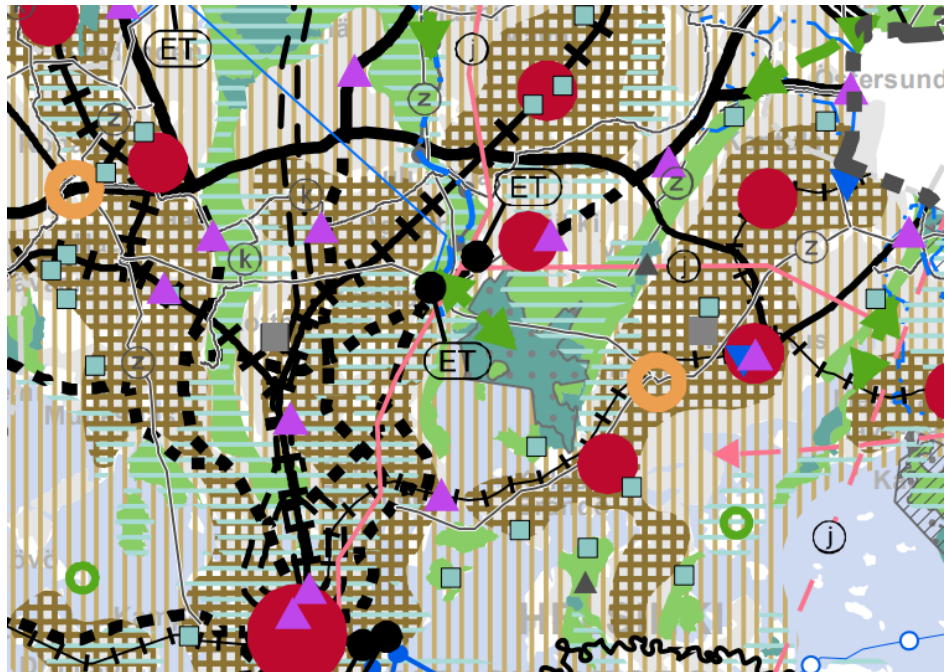
tio muodostaa kannan siitä, minkä tiejaksojen on tarpeen pysyä maankäytön tiivistyessäkin valtion maanteinä ja minkä tiejaksojen osalta voidaan arvioida hallinnollisia muutoksia tai muita toimenpiteitä, joilla ydinalueen lähestymisjaksojen liikenneympäristöä voidaan muuttaa tiiviimpää yhdyskuntarakennetta mahdollistavaksi. Jatkokeskusteluja käydään Helsingin kaupungin ja valtion välillä selvityksen valmistuttua, lähtökohdista Lahdenväylän (vt 4) kehittämistä välillä Koskelantie–Kehä I koskeva esiselvitys sekä siinä tunnistetut jatkosuunnittelussa huomioitavat asiat, ml. mahdolliseen matalampaan nopeusrajoitukseen ja sen mahdollistamaan maankäyttöön liittyvä verkollinen tarkastelu. Osayleiskaavassa tähän on varauduttu suunnittelemalla kaavaratkaisut siten, että maankäytön jatkosuunnittelu voi tapahtua Lahdenväylän sekä 80 km/h että 60 km/h nopeustason pohjalta.

9.1.4. Maakuntakaava

Viihinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavoitusta ohjaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava (osa Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuutta), joka tuli alueen osalta voimaan 24.9.2021 (Kuva 22). Vaihemaakuntakaavassa Lahdenväylä on osoitettu joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittäväksi tieksi tai kaduksi, jolla kulkevan joukko- ja tavaraliikenteen jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet on turvattava. Vaihemaakuntakaavassa määritellyt osayleiskaavoitusta koskevat alueidenkäyttöperiaatteita ovat lisäksi mm. keskusta- ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke sekä luonnonsuojelun ja kulttuuriympäristön suojelutarpeet. Alueelle on vaihemaakuntakaavassa osoitettu jätevesitunneli ja voimajohto.

Vaihemaakuntakaavassa suunnittelualueeseen kohdistuvat seuraavat kaavamerkinnot:

- Keskustatoimintojen osa-alue
- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
- Maakunnallisesti merkittävä tie
- Joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu
- Seudullisesti merkittävä tie
- Joukkoliikenteen vaihtopaikka
- Virkistysalue
- Viheryhteystarve
- Suojelualue
- Natura 2000 -alue
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue
- Voimajohto
- Maakaasun runkoputki
- Jätevesitunneli
- Yhdyskuntateknisen huollon alue



Kuva 22. Ote Helsingin seudun vaihemaakuntakaavasta.

Vaihemaakuntakaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä edellytetään ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta kestäviä ratkaisuja. Alue- ja yhdyskuntarakennetta tulee kehittää olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen. Liikenteen ympäristöhaittoja tulee minimoida sekä edistää kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Viikin keskusta on kehitettävä tiiviiksi ja toiminnallisesti monipuoliseksi palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymäksi. Luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön arvot tulee turvata ja varmistettava erityisesti Natura 2000 -ohjelmaan sisällytettyjen alueiden arvojen säilyminen. Kaavakartan merkintöihin liittyy lisäksi näitä koskevia suunnittelumääräyksiä.

9.1.5. Yleiskaava

Yleiskaavan 2016 (Kuva 23) periaatteiden mukaan Helsinkiä kehitetään raideliikenteen verkostokaupunkina kantakaupunkia laajentaen. Merkittävä osa uudesta rakentamisesta sijoitetaan kaupungista lähtevien säteittäisten pääväylien varsille, samalla yhdistäen leveiden liikennealueiden erottamia kaupunginosia. Nykyisiä esikaupunkikeskustoja kehitetään urbaaneiksi, monipuoliset palvelut tarjoaviksi ja helposti saavutettaviksi keskustoiksi.

Yleiskaavan toteuttamishjelmaa on päivitetty uuden kaupunkistrategian mukaisesti ja tässä yhteydessä Viikinrannan–Lahdenväylän alueen yleiskaavallisen tilanteen päivittäminen on määritelty yhdeksi ensisijaisista muutostarpeista Helsingissä.

Helsingin Yleiskaavassa 2016 Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava-alue on osoitettu pääosin kantakaupunkialueeksi (C2). Viikinrannassa on toimitila-alueita. Lahdenväylän alueelta on kumottu Kaupunkibulevardi-kaavamerkintä sekä sen varteen rajautuvat Kantakaupunki C2 -merkinnät. Viikin keskustan osalta keskustamerkintää ei ole kumottu, mutta bulevardimerkintä on kumottu tälläkin kohdalla. Kumotut ruudut on osoitettu keltaisella rasterivinoiivituksella ja kumottu kaupunkibulevardimerkintä rasteilla.

Kumotun alueen osalta voimassa on Yleiskaava 2002 merkintöineen ja määräyksineen (Kuva 24). Alue on siinä merkitty pääosin kerrostalovaltaiseksi alueeksi, Viikinrannan osalta toimitilapainotteisena. Viikin keskustassa on keskustatoimintojen aluetta sekä hallinnon ja julkisten palvelujen aluetta. Lahdenväylä on merkitty moottorikaduksi.

Helsingin maanalainen yleiskaava on tullut voimaan 19.8.2021. Maanalainen yleiskaava huomioi jo rakennetut maanalaiset tilat ja turvaa yhteiskunnalle elintärkeiden uusien hankkeiden tilavaraukset. Lisäksi maanalainen yleiskaava kumoaa osan Yleiskaavan 2016 tunnelivarauksista.

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava-alueella maanalaisessa yleiskaavassa esitetään useita nykyisiä vesihuoltoon ja jätevesien puhdistukseen liittyviä maanalaisia tiloja sekä tilavarauksia tuleviin tarpeisiin. Maanalainen yleiskaava kumosi Yleiskaavassa 2016 osoitetut varaukset Hermannin tunnelille, Kumpulantunnelille, Koskelantien jatkeen tunnelille sekä Viikintien suuntaiselle Kustaa Vaasantien ja Pihlajiston väliselle tunneliosuudelle (Kuva 25).

Suunnittelualueeseen kuuluu myös Yleiskaavassa 2016 osoitettuja virkistys- ja viheralueita sekä vesialuetta Vantaanjoen Natura-alueesta, valtakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä ja osa maakunnallisesti arvokkaasta maisema-alueesta. Alue rajautuu Vanhankaupunginlahden Natura-alueeseen.

9.1.6. Asemakaavat ja muut suunnitelmat

Suurin osa alueesta on asemakaavoitettu. Vireillä ja valmisteilla on useampia asemakaavahankkeita sekä suunnitteluperiaate- ja kaavarunkotöitä. Näitä suunnitelmia ja tulevaa osayleiskaavaa on valmisteltu yhteistyössä.

Viikinkallion alueella valmistellaan Energiakorttelin asemakaavaa, jolla mahdollistetaan koko kaupunkia palvelevan sähkönjakeluverkon uudistuminen energiahuollon kasvaviin tarpeisiin. Tehtävät ratkaisut mahdollistavat myös osaltaan Läntisen bulevardikaupungin toteutuksen. Energiakortteliin sijoittuvan palvelinkeskuksen hukkalämpö hyödynnetään kaukolämmön tuotannossa.

Fingridin 400 kV sähköaseman suunnittelu Viikinkallion alueella sekä kaapelireitin rakentaminen Länsisalmesta sähköasemalle ovat käynnissä.

Koskelan vedenpuhdistuslaitoksen maanalaisia teknisen huollon tiloja sijaitsee osayleiskaava-alueella ja ne tulee ottaa huomioon suunnittelussa.

Jätevedenpuhdistamoon suunnitellaan haitta-aineiden poistolaitosta. Laitoksen tilantarpeet ja tekniset reunaehdot on otettava huomioon muun maankäytön suunnittelussa. Maanalaisessa yleiskaavassa 2021 on esitetty hankkeelle kallioon sijoittuva teknisen huollon tilanvaraus.

Viikin–Malmin pikaraitiotien yleissuunnitelmaa on valmisteltu vuosina 2019–2021. Suunnitelmaa on päivitetty osana Lahdenväylän esiselvitystä, jossa varmistetaan pikaraitiotien yhteensovitus Lahdenväylän kanssa. Kaupunkiympäristölautakunta käsittelee pikaraitiotien yleissuunnitelman tämän osayleiskaavan kanssa samanaikaisesti 26.11.2024.

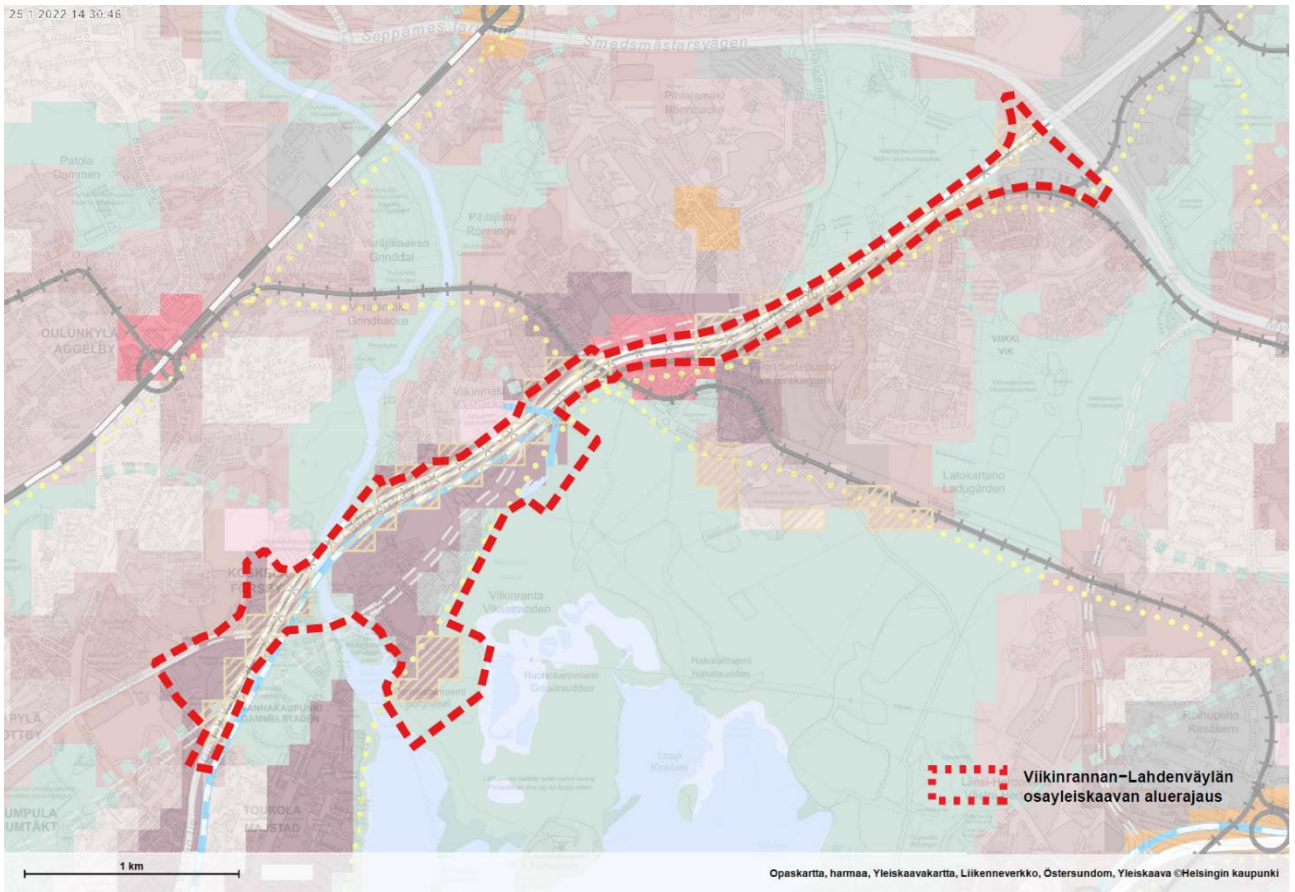
Kumpulan kärki -asemakaavassa suunnitellaan Koskelan varikon kortteiliin uutta raitiovaunuvarikkoa, joka tulee valmistuttuaan vastaamaan Viima-raitiotien ohella merkittävästä osasta koko kaupungin raitiotieliikenteen varikkotarpeista. Varikon yhteyteen suunnitellaan liiketilaa, varikkotoimintoja, kiertotalouteen liittyviä palveluita ja asuntorakentamista.

Viikin Maakaarenkuja 2:n asemakaavalla muutetaan nykyinen toimitilaopetus- ja tutkimuskäyttöön varattu kortteli asuinkäyttöön.

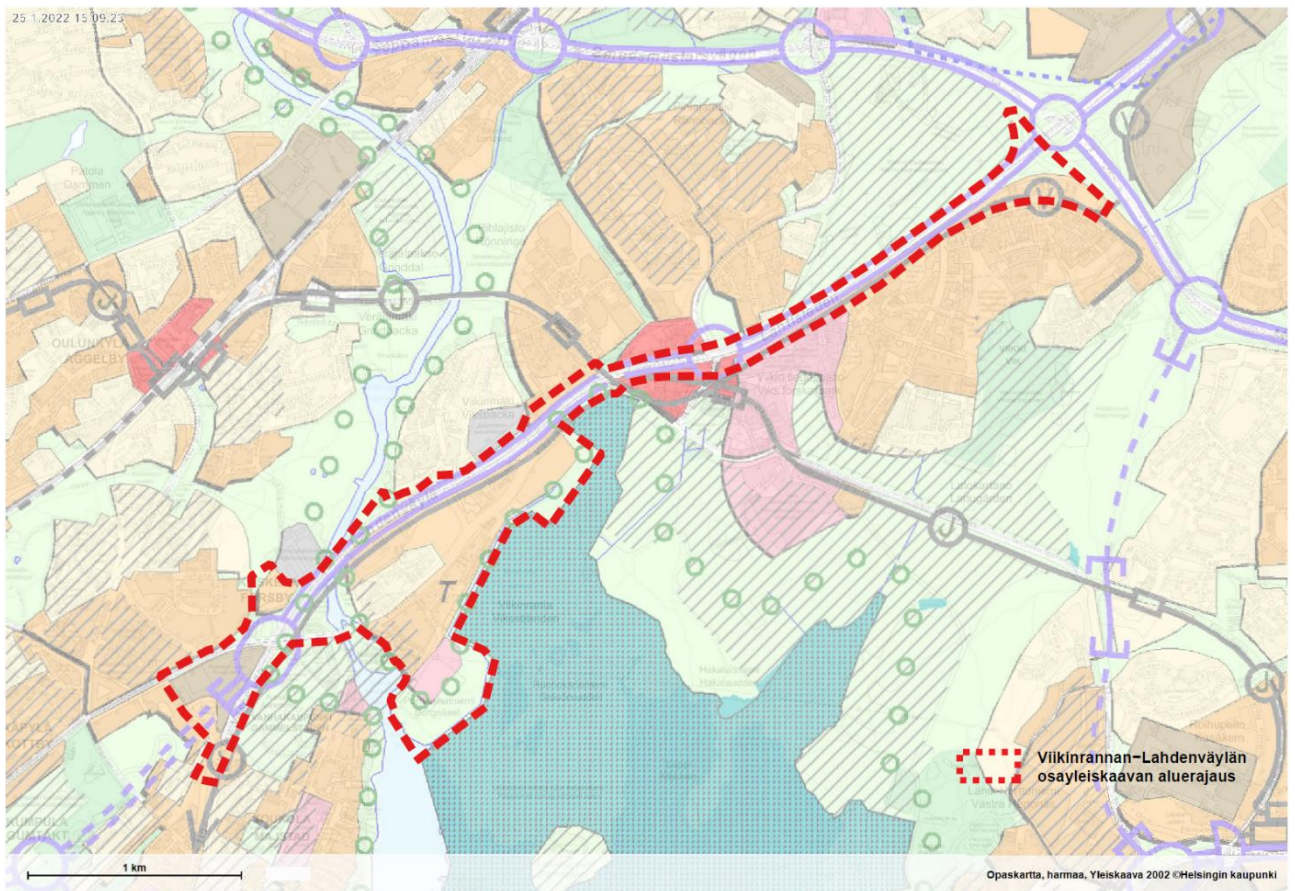
Keski-Viikin alueelle on laadittu kaavarunko, joka mahdollistaa nykyisen väljästi rakennetun, pääasiassa yliopiston rakennuksia ja peltomaata käsittävän alueen kehittämisen toiminnoiltaan monipuoliseksi kaupunkikeskukseksi.

Pihlajiston alueelle on laadittu suunnitteluperiaatteet täydennysrakentamisen edistämiseksi ja ohjaamiseksi.

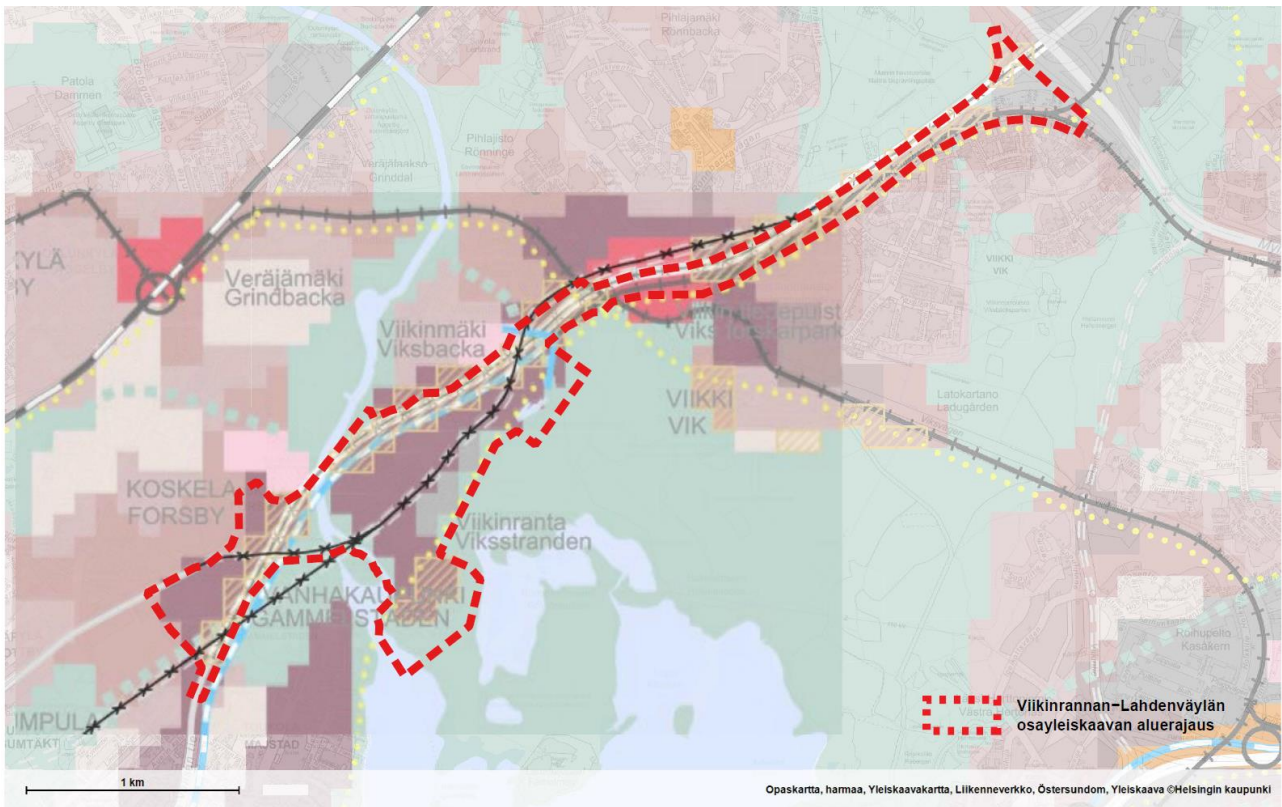
Asemakaavat ja muut suunnitelmat on otettu huomioon osayleiskaavaa laadittaessa.



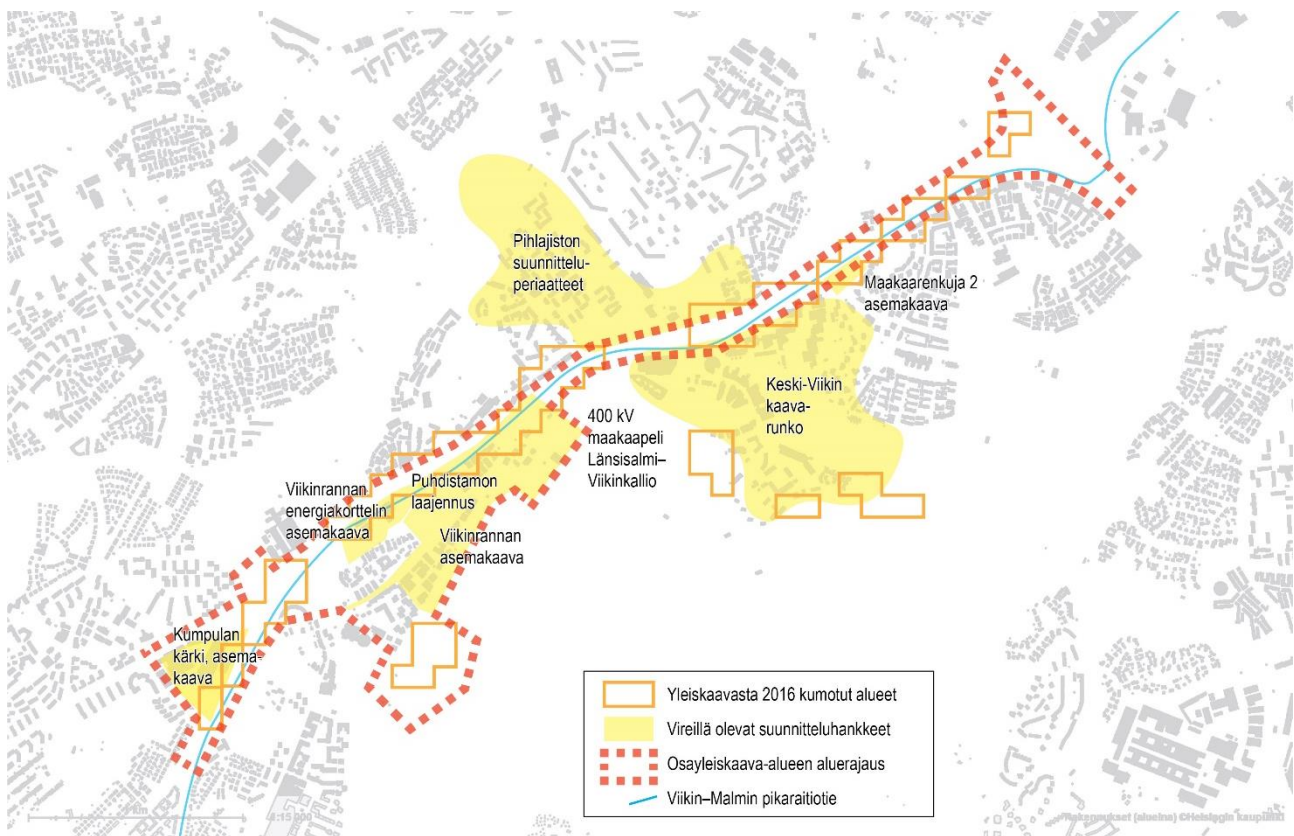
Kuva 23. Ote Yleiskaavasta 2016.



Kuva 24. Ote Yleiskaavasta 2002.



Kuva 25. Maanalaisen yleiskaavan 2021 liitekartta, jolla kumotaan Yleiskaavan 2016 varaukset Hermannin tunnelille, Kumpulantunnelille, Koskelantien jatkkeen tunnelille sekä Viikintien suuntaiselle Kustaa Vaasantien ja Pihlajiston väliselle tunneliosuudelle.



Kuva 26. Osayleiskaava-alueella vireillä olevia suunnitteluhankkeita.

10. Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet

Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2022 kaupungin aloitteesta



Aloitusvaihe

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 26.1.–28.2.2022, esittely Uutta Koillis-Helsinkiä -asukastilaisuudessa 2.2.2022, nähtävilläolosta ilmoitettiin verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat> ja Helsingin Uutiset -lehdessä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta
- viranomaisneuvottelu 16.2.2022



Valmisteluvaihe

- lautakunta hyväksyi osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet 7.3.2023
- lautakunta hyväksyi osayleiskaavan luonnoksen 5.3.2024
- luonnosvaiheen aineisto nähtävillä 10.4.–2.5.2024, nähtävilläolosta ilmoitettiin verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat> ja Helsingin Uutiset -lehdessä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä verkkokyselyn kautta, minkä lisäksi hanketta esiteltiin alueellisissa asukastilaisuuksissa
- viranomaisilta pyydettiin lausunnot kaavaluonnoksesta ja siihen liittyvästä valmisteluaineistosta
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetettiin tieto niille mielipiteen jättäneille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä erikseen ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa



Ehdotusvaihe

- kaavaehdotus esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle 26.11.2024
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävillä olosta ilmoitetaan verkkosivuilla <https://www.hel.fi/kaavakuu-lutukset>
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille muistutuksen jättäneille, joiden sähköposti- tai postiosoite ilmenee muistutuksesta
- viranomaisneuvottelu
- muistutukset ja lausunnot sekä niihin laaditut vastineet käsitellään lautakunnassa



Hyväksyminen

- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävillä olon aikana
- hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen
- hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.

10.1. Vireilletulo ja aloitusvaiheen vuorovaikutus

Aloitusvaiheen vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot suunniteluperiaatteiden valmisteluaikana saaduista viranomaisten kannanotoista ja osallisten mielipiteistä, vastineet niissä esitettyihin huomautuksiin sekä yhteenvedo asukaskyselyn tuloksista.

10.1.1. Lausunnot ja mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 26.1.–28.2.2022.

Uudenmaan liitto totesi osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.2.2022, että osayleiskaava on erittäin tärkeä maakuntakaavan sekä Yleiskaavan 2016 tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavan tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on myös seudullista ja maakunnallista merkitystä. Liitto totesi, että kaavan vaikutukset on tärkeää huomioida koko siltä alueelta, johon sillä voi olla merkittäviä vaikutuksia. Alueen sijainti sujuvien bussiyhteyksien sekä tulevan raitiotien varrella on erinomainen yhdyskuntarakenteen monipuoliselle kehittämiselle ja kestävä liikkuksen edistämiseksi. Tämä edistää maakuntakaavan kasvun kestävä ohjaamisen tavoitteita sekä verkostomaisen joukkoliikennekaupungin kehittämistä. Valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavaraliikenteen yhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä yhteydet valtakunnallisiin joukkoliikenneterminaaleihin on turvattava. Viikin–Malmin ja Raide-Jokerin pikaraitioiteilta tulee mahdollistaa sujuvat vaihtoyhteydet seudulliseen ja pitkämatkaiseen linja-autoliikenteeseen.

Uudenmaan liitto korostaa, että Natura-alueeseen kohdistuvien vaikutusten arviointi ja sen yhteydessä esitettyjen suositusten huomiointi ovat olennaisen tärkeä osa suunnitteluprosessia. Viheryhteyttä Vanhankaupunginlahden luontoarvojen ja Vantaanjoen virkistysalueen välillä tulee vahvistaa.

Helsingin kaupunginmuseo toteaa lausunnossaan kaava-alueen sivuaavan RKY-alueita Helsingin Vanhakaupunki, Vantaanjokisuun vesi- ja viemärlaitokset, Malmin hautausmaa sekä Viikin opetus- ja koetila. Näiden arvot tulee kaavassa turvata. Viikinrannan alueella ei ole tehty kulttuuriympäristön inventointia, joka on tarpeen tehdä Viikintien pohjoispuolella. Täydennysrakentamisen määrälliset ja sijoitukset tulee selvittää suhteessa sekä lähi- että kaukomaisemaan. Alueella sijaitsee myös useita arkeologisia kohteita: Vanhankaupungin historiallinen kaupunki-alue, jonka osat on asemakaavoissa suojeltu sm-, VP-1- tai VP-1/sm-merkinnöillä. Lisäksi alueella sijaitsee useita ensimmäisen maailmansodan aikaisia puolustusvarustuksia. Koska osassa kohteita viimeisimmistä inventoinneista on kulunut yli kymmenen vuotta, on inventaariotiedot näiltä osin päivitettävä. Lähtökohtaisesti muinaismuistolain suojaamien kohteiden muinaisjäännösten päälle ei tule osoittaa maankäyttöä ja ne tulee merkitä kaavaan kohdemerkinnöin ja varustettuna asianmukaisilla kaavamääräyksillä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ilmoitti 24.2.2022, ettei sillä ole lausuttavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 18 kpl. Energiahuollon osalta saatiin lausunnot Helen Oy:ltä ja Helen Sähköverkko Oy:ltä. Muut mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat luontovaikutuksiin, kaupunkirakenteeseen, liikenteeseen, palveluihin, nuorten huomioon ottamiseen sekä tietoliikennekaapeleiden huomioon ottamiseen. Mielipiteet on otettu huomioon työn vaiheen mahdollistamassa laajuudessa.

10.1.2. Viranomaisneuvottelu

Maankäyttö- ja rakennuslain 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu pidettiin 16.2.2022. Kokouksesta on laadittu muistio ja se on tarvittaessa saatavilla. Paikalla olivat ELY-keskuksen, Väyläviraston, Uudenmaan liiton, Vantaan kaupungin, Helenin, Fingridin, HSY:n, Helsingin kaupunginmuseon, ja HSL:n edustajat.

Puheenvuoroissa todettiin, että osayleiskaava on tärkeä maakuntakaavan ja Yleiskaavan 2016 toteuttamisen kannalta. Kaava-alueen sijainti puoltaa kaupunkirakenteen tiivistämistä ja kestävä liikumisen edistämistä. Kaava tukee MAL-sopimuksen tavoitteita. Viima-pikaraitiotien roolia yhtäältä Malmin kentän yhteytenä ja toisaalta paikallisena runkolinjana tulee tarkentaa.

Edelleen todettiin, että Lahdenväylä on joukko- ja tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie. Tulevaisuudessakin on turvattava pitkämatkainen joukko- ja tavaraliikenne sekä näiden kehittäminen. Vaikutukset on arvioitava riittävän laajasti. Pitkämatkaisen joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyjä ja vaihtomahdollisuuksia raideliikenteeseen tulee kehittää. Pikaraitiotien toteutettavuus Lahdenväylän rinnalle tulee varmistaa.

Maakuntakaavan yhteydessä vuonna 2019 tehtyä Natura-arviota voidaan hyödyntää. Asukasluvun kasvaessa virkistyskäyttö kasvaa, mikä tulee huomioida. Heikentyneitä viheryhteyttä Vanhankaupunginlahden ja Vantaanjoen välillä tulee vahvistaa. Erityistä huomiota tulee kiinnittää Natura-alueen ja muun maankäytön rajaan. Kulttuuriympäristön osalta ensimmäisen maailmansodan aikaiset linnoitteet tulee tunnistaa ja merkitä kaavaan sekä Viikintien pohjoispuoleinen rakennuskanta inventoida.

Vedenpuhdistamon tulevat tilantarpeet (Viikinkallion puhdistamolaajennus) ja operatiiviset vaatimukset (yhteys Säynäslahden ajotunneliin sekä varapurkuyhteys) tulee huomioida suunnittelussa.

Energiakortteliin johdetaan 400 kV maakaapeli, jonka toteutus kaavatöön rinnalla edellyttää huolellista yhteensovitusta.

10.1.3. Yhteistyö viranomaisten ja energia- ja vesihuollon toimijoiden kanssa

Osayleiskaavaluonnoksen valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa. Lahdenväylän esiselvitystyö on valmisteltu yhteistyössä ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa.

Kaava-alueella toimivat Helen Oy ja Helen Sähköverkko esittivät lausuntonsa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Valmistelun yhteydessä on tehty tiivistä yhteistyötä 400 kV kaapeliyhteyttä suunnittelevan Fingrid Oyj:n ja Helen Sähköverkko Oy:n kanssa.

Kaava-alue sijaitsee HSY:n vedenpuhdistamon ja jätevedenpuhdistamon vaikutusalueilla. Kaavaa on valmisteltu näiltä osin yhteistyössä HSY:n kanssa. Säynäslahden alueelle sijoittuva varapurkuyhteys sekä Viikinkallioon sijoittuva puhdistamon laajennusvaraus otetaan huomioon jatkosuunnittelussa.

10.1.4. Muu aloitusvaiheen vuorovaikutus

Hanketta on esitelty useissa alueellisissa Uutta Helsinkiä -tilaisuuksissa.

Asukaskysely (järjestettiin verkossa 5.10 – 6.11.2022 yhdessä Keski-Viikin kaavarungon ja Pihlajiston suunnitteluperiaatetyön kanssa. Kyselyyn saatiin noin 700 vastausta.

Mieluisina paikkoina kyselyssä erottuivat ulkoilualueet, kuten Viikin pellot sekä osayleiskaava-alueen osalta Pornaistenniemi. Epämieluisaksi koettiin Viikinrannan toimitila-alue ja erityisesti Säynäslahden jätteenkäsittelyalue hajuhaittoineen.

Uusia kulkuyhteyksiä toivottiin sekä osayleiskaava-alueen pitkäikäisyydessä lounaasta koilliseen että poikittaisina yhteyksinä Lahdenväylän puolelta toiselle.

Rakennettavaksi toivottavina alueina korostui Viikinrannan yritysalue sekä Viikinkallio. Yritysalueita pidettiin jopa paraatipaikkana ja toivottiin samankaltaista asuntorakentamista kuin sen viereen on jo toteutettu.

Viheralueiden kehittämismerkintöjä tuli runsaasti Pornaistenniemen alueelle, johon toivottiin muun muassa ravintolaa ja alueen yleistä siistimistä. Palveluja toivottiin nykyisten keskusten lisäksi myös Viikinrannan tulevan asuntoalueen yhteyteen.

Kehittämisideoiden osiossa toivottiin Lahdenväylän melusuojausten parantamista ja väylän bulevardisointia. Pikaraitiotie nähtiin enimmäkseen positiivisena asiana, joka helpottaa liikkumista ja kohottaa alueen arvostusta. Epäilyksiä kohdistui toisaalta raitiotien mukanaan tuomaan rakentamiseen, jonka arveltiin vähentävän luonnonläheistä tunnelmaa.

10.2. Valmisteluvaiheen vuorovaikutus

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot kaavaluonnoksesta saaduista viranomaisten kannanotoista ja osallisten mielipiteistä, vastineet niissä esitettyihin huomautuksiin sekä yhteenvedo asukaskyselyn tuloksista.

10.2.1. Kannanotot ja mielipiteet kaavaluonnoksesta

Kaavaluonnos oli nähtävillä 10.4–2.5.2024.

10.2.1.1. Kannanotot

Viranomaisten kannanotot kohdistuivat kaavakartan merkintöjen täsmällisyyteen ja täydennystarpeisiin, veden- ja jätevedenpuhdistuslaitoksen kemiallisten aineiden riskeihin ja toimintojen tilavarauksiin, maaperän pilaantuneisuuteen, maisemaan, hulevesiin ja luontoarvojen säilyttämiseen. Melumääräyksien tarkentamista edellytettiin, samoin perusteluja Viima-raitiotien linjausvaihtoehdon valintaan.

Luonnosaineistosta saatiin kannanotot seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- TUKES
- Kaupunginmuseo
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- Uudenmaan liitto
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että on laadittu vaarallisia aineita, pilaantuneita maita ja happamia sulfaattimaita koskevat selvitykset ja Natura-arvio, joiden perusteella asuinrakentamisen alueita on muokattu ja Natura-alueen reunalle on osoitettu puustoinen suojavyöhyke. Lisäksi on laadittu maisema- ja hulevesiselvitykset. Meluselvitys on päivitetty ja laadittu sen pohjalta tarkennetut kaavamääräykset. Viima-raitiotien linjausvaihtoehdoista on laadittu perustelumuuisto osana Viima-raitiotien yleissuunnitelmaa. Kaavakartalla on tarkennettu merkintöjä ja esitystapaa suhteessa olemassa oleviin kiinteistörajoihin, täydennetty arkeologisia kohteita koskevia merkintöjä siltä osin kun käynnissä olleen inventaarion kautta on saatu uutta tietoa, sekä tarkennettu sähkölinjojen merkintöjä kaavakartassa. Ilmastovaikutusten vähentämistoimia on kuvattu selostuksessa. Viheryhteyksiä on vahvistettu ja niiden kuvausta kaava-aineistossa on tarkennettu. Säynäslahden pohjukkaan luonnoksessa kuvattua pitkospuuyhteys on poistettu. Väyläviraston hyväksytyä Lahdenväylän nopeusrajoituksen alentamisen 80 km/h nopeuteen on tämä otettu kaavan ja selvitysten lähtökohdaksi, kuitenkin tutkien ratkaisuja myös 60 km/h nopeustason tilanteessa.

10.2.1.2. Mielipiteet

Luonnosaineiston nähtävilläolon yhteydessä saadut mielipiteet kohdistuivat nykyisen yritystoiminnan tulevaisuuteen, virkistys- ja luontoalueisiin ja luontovaikutuksiin sekä Lahdenväylään.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että kaavaehdotukseen on laadittu maisemaselvitys ja hulevesiselvitys sekä Natura-arvio, ja muokattu kaavaratkaisua mahdollisuuksien mukaan. Viikinkallion maankäyttöratkaisua on muokattu siten, että kalliosuon säilymisedellytykset paranevat ja kallio kytkeytyy paremmin virkistysalueiden ja -reitien kokonaisuuteen. Mielipiteissä esitetyt asiat on otettu huomioon tarkoituksenmukaisilta osin, kaavan tarkkuustaso ja tavoitteet huomioon ottaen.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 16 kpl, joista kuusi saatiin yksityisiltä henkilöiltä ja kymmenen yhdistyksiltä ja yhteisöiltä.

10.2.2. Yhteistyö viranomaisten ja energia- ja vesihuollon toimijoiden kanssa

Osayleiskaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä on jatkettu luonnosvaiheessa aloitettua yhteistyötä.

ELY-keskuksen kanssa on pidetty työkokous ELYn kaavaluonnoksesta esittämien näkökohtien huomioimisesta kaavaratkaisussa. Fingrid Oyj:n 400 kV kaapeliyhteyden rakennussuunnitelmat on otettu huomioon kunnallisteknisen viitesuunnitelman laadinnassa ja tarvittavista yhteysvarauksista on sovittu osapuolten kesken. Tarvittavista uusista yhteystarpeista on sovittu Helen Sähköverkko Oy:n kanssa. HSY:n Säynäslahden alueelle sijoittuva varapurkuyhteys, Viikinkallioon sijoittuvan puhdistamon laajennusvaraus sekä vesilaitoksen ja vedenpuhdistamon kemikaaliturvallisuus on otettu huomioon kaavaehdotuksessa.

10.2.3. Muu valmisteluvaiheen vuorovaikutus

Kaavapäivystys järjestettiin Viikin kirjastossa kolmena päivänä klo 15–19 välisenä aikana. Paikalla kävi keskustelemassa yhteensä 28 henkilöä. Teollisuuden uusiutuminen ja palveluiden paraneminen nähtiin positiivisina asioina. Kallion osoittamista virkistyskäyttöön toivottiin.

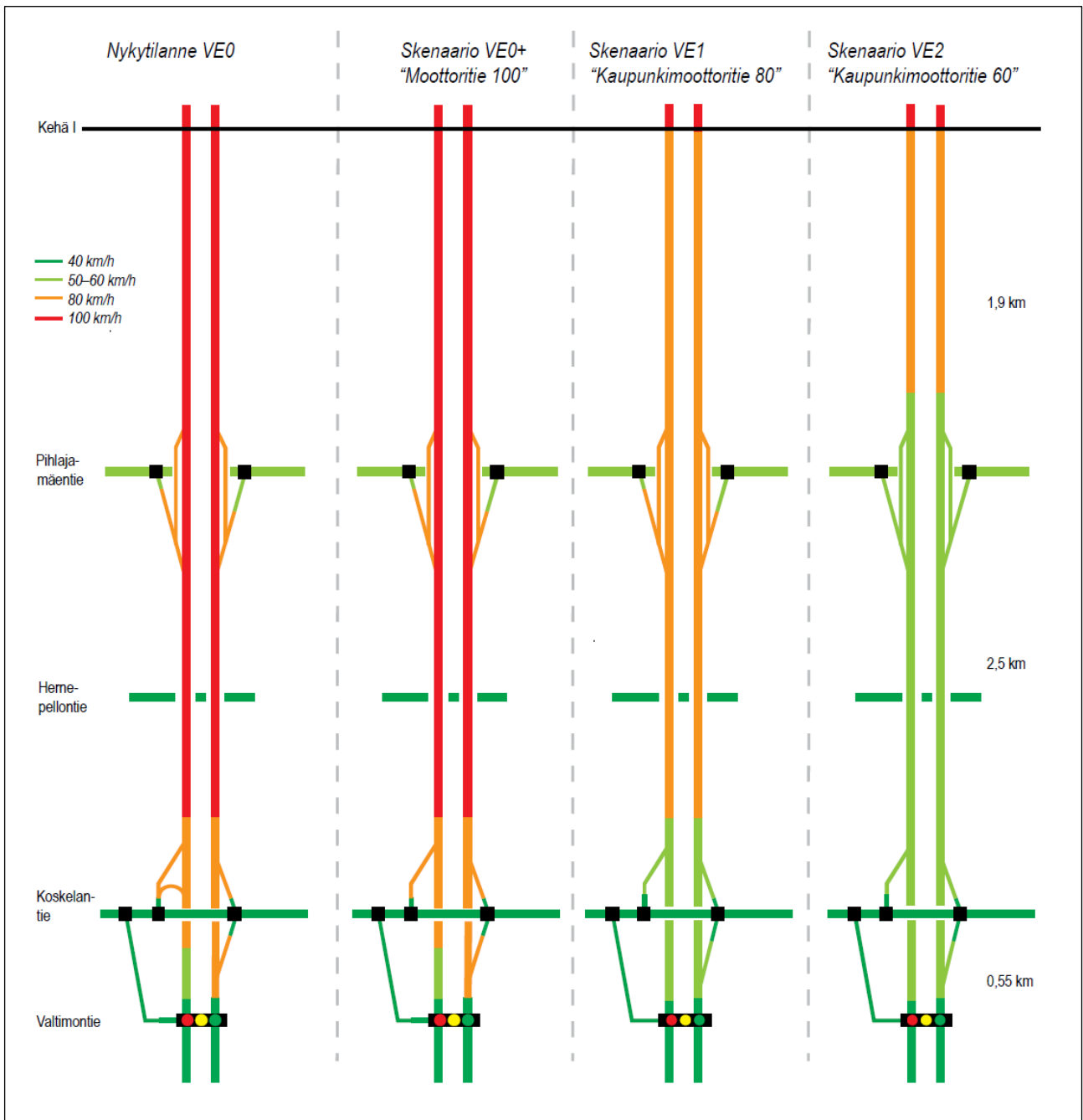
Osayleiskaavaluonnosta esiteltiin seuraavissa tilaisuuksissa:

- Uutta Keski-Helsinkiä 10.4.2024
- Uutta Koillis-Helsinkiä 15.5.2024

Viikin Normaalikoulun lukion kuvataidekurssi järjestettiin toukokuussa 2024. Kurssille osallistui noin 20 opiskelijaa. Opiskelijoille pidettiin lähtöluento sekä palautetilaisuus. Toistia ilmeni pyrkimys moni-ilmeiseen kaupunkiympäristöön, jossa on myös monipuolista kaupunkiluontoa.

Viikinrannan asukasyhdistys kutsui kaupunkiympäristölautakunnan kaavakävelyille 26.8.2024. Yhdistys esitteli laatimaansa vaihtoehtoluonnosta. Kävely suuntautui Viikinkallion laelle. Kävelyyn osallistui noin kolmekymmentä henkeä. Kaupunkiympäristölautakunnasta osallistui neljä jäsentä. Osallistujat kertoivat puoltavansa teollisuusalueen muutosta asumiseen ja Lahdenväylän nopeuden alentamista (mieluiten 60 km/h), mutta halusivat, että kallio säilytetään rakentamattomana.

Arabianrannan, Toukolan ja Koskelan asukasyhdistys järjesti kaavaillan syyskokouksensa yhteydessä Arabianrannan kirjastossa 29.10. Tilaisuuteen osallistui 17 henkeä. Keskustelussa painottui Lahdenväylä ja yleensäkin liikenteen aiheuttamat ympäristöhäiriöt, joiden vähentämistä pidettiin tärkeänä.



Kuva 27. Lahdenväylän nopeusrajoitusskenaariot.

11. Laaditut selvitykset

11.1. Lahdenväylän esiselvitys

Lahdenväylän esiselvityksessä päivitettiin Viima-raitiotien yleissuunnitelma Lahdenväylän kannalta kriittisellä osuudella Koskelasta Viikkiin sekä suunniteltiin Lahdenväylä vastaamaan sisääntulojakson nopeustavoitetta 60–80 km/h. Työn ohjelmoinnin lähtökohtana olivat osayleiskaavan skenaariovaiheessa laaditut kolme alustavaa skenaariota, jotka erosivat toisistaan suunnitellun nopeustason ja poikkileikkauksen osalta.

Skenaariot toimivat myös lähtötietona meluselvitykseen ja sen eri vaihtoehtotarkasteluihin. Skenaarioista tehtiin alustavia liikennemallinnuksia, joiden perusteella ohjelmoitiin jatkosuunnittelua yhteistyössä Väyläviraston ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Esiselvityksessä arvioitiin muutosten toteutuksen teknisiä edellytyksiä sekä vaikutuksia Lahdenväylän liikenteeseen. Selvityksen keskeisimmät lopputulokset ovat:

- Nopeusrajoituksen laskeminen ei vaikuta merkittävästi Lahdenväylän liikenteen sujuvuuteen tai kapasiteettiin. Nopeuksien laskemisella saavutettaisiin hyötyjä liikenneturvallisuuden, päästöjen ja melutilanteen parantumisen myötä.
- Selvityksen perusteella ei voitu osoittaa riittäviä toimenpiteitä, jotka perustelisivat nopeusrajoituksen laskemiseksi 60 km/h Lahdenväylällä, mutta todettiin 80 km/h nopeusrajoituksen olevan mahdollinen.
- Mikäli Lahdenväylällä halutaan tutkia mahdollisuutta laskea nopeusrajoitus 60 km/h, tulee jatkosuunnittelussa tehdä aikaisempia selvityksiä täydentävä verkollinen tarkastelu Lahdenväylän eteläpään toiminnallisesta asemasta tulevaisuudessa ja sen asettamista reunaehdoista tien ympäristön suunnitteluun.
- Viikin–Malmin pikaraitiotien yleissuunnitelman mukainen linjausvaihtoehto Lahdenväylän varteen on toteutuskelpoinen.

Väylävirasto päätti selvityksen tulosten pohjalta 29.5.2024 Lahdenväylän suunnitteluperusteista, joiden mukaan mm. väylän nopeustaso on 80 km/h.

11.2. Skenaariovaiheen ja osayleiskaavan meluselvitykset

Lahdenväylän meluselvitys laadittiin skenaariovaiheessa tuottamaan suunnittelun lähtötietoja melutilanteesta Lahdenväylän eri nopeustasoilla ja erilaisissa maankäyttöratkaisuissa (*Skenaariovaiheen meluselvitys*). Tarkasteluja varten laadittiin kaksi erilaista maankäyttömallia. Selvitys osoitti, että ajonopeuden alentaminen 100 km/h tasolta 60 km/h tasolle melutaso alenee 3–5 dB. Tämä hyödyttää paitsi osayleiskaava-alueen tulevia asukkaita, myös kaikkia Lahdenväylän melun vaikutusalueella asuvia. 80 ja 100 km/h nopeudet rajoittavat 60 km/h nopeuteen verrattuna kaava-alueen rakentamisen vaihtoehtoja ja erityisesti asumista.

Meluselvitys päivitettiin kesällä 2024 ehdotusvaiheen maankäyttöratkaisujen mukaiseksi ottaen huomioon Lahdenväylän suunnitteluperusteissa määritelty nopeustaso 80 km/h (*Osayleiskaavaehdotuksen meluselvitys*). Lisäksi meluselvityksessä tutkittiin nopeustason 60 km/h meluvaikutukset. Maankäytön osalta tutkittiin vaihtoehtoisia ratkaisuja kahdessa kohdassa:

- Hernepellonkujan alueella tutkittiin meluolosuhteita tilanteessa, jossa Lahdenväylän ja pikaraitiotien vieressä on joko kuusikerroksisia asuinrakennuksia (korkeus 18 m) tai toimitilarakennuksia (korkeus 9 m). Lisäksi tutkittiin meluolosuhteet tilanteessa, jossa Lahdenväylän viereisiltä tonteilta nykyiset rakennukset ovat pois-tuneet, mutta uusia ei ole vielä rakennettu.
- Katarina Stenbockin kadun alueella tutkittiin kahta laajuudeltaan toisistaan poikkeavaa vaihtoehtoa, koska vaarallisten aineiden selvitys ei ollut valmistunut eivätkä sen vaikutukset maankäytön laajuuteen olleet tiedossa.

11.3. Lahdenväylän nopeusrajoituksen vaikutukset ilmanlaatuun

Arviossa selvitettiin osayleiskaavan keinoja vaikuttaa alueen ilmanlaatuun erityisesti Lahdenväylän olosuhteissa. Ajoneuvokannan uusiutuksessa suorat pakokaasupäästöt pienenevät, mutta hengitettävien hiukkasten haittavaikutukset voivat jopa lisääntyä. Katupölyyn vaikuttavista tekijöistä osayleiskaavalla voidaan vaikuttaa pääasiassa vain rakennusten massoittelulla. Tienpitäjän vaikutusmahdollisuudet ovat ajonopeuden ja kunnossapidon (puhdistus, pölynsidonta) kautta.

11.4. Maankäytön muutosten vaikutus linnustoon

Alueelta laadittiin linnustovaikutusten arviointi, jonka mukaan linnustolle tärkeimpiä alueita ovat Natura-alueita reunustavat lehdot. Korkeimmissa maastokohdissa on kiinnitettävä huomiota rakenteiden törmäysturvallisuuden etenkin, jos rakentaminen on korkeaa. Alueen maankäytön muutoksilla voidaan myös parantaa lintujen pesimismahdollisuuksia.

11.5. Vanhankaupunginlahden ympäristön virkistys selvitys

Selvityksessä tarkasteltiin koko Vanhankaupunginlahden aluetta ja sen herkkyyttä nykyiselle ja tulevalle virkistyskäytölle. Osayleiskaava-alueella merkittäviä vaikutuksia tunnistettiin Pornaistenniemen alueella. Vaikutusten ei arvioitu aiheuttavan riskejä niille luontoarvoille, joihin Natura-alueiden suojelupäätökset perustuvat. Suosituksina esitettiin selkeän reittiverkoston toteuttaminen kulun ja kulutuksen ohjaamiseksi sekä reuna-alueiden vahvistaminen.

11.6. Natura-arvio

Natura-arvio on laadittu kaavaluonnoksesta kaavaehdotusta valmisteltaessa, jotta sen yhteydessä tehdyt havainnot on voitu ottaa huomioon kaavaehdotuksessa. Keskeinen tulos arviosta on, että osayleiskaavan toteuttamisella voi olla haitallisia vaikutuksia läheisiin Natura-alueisiin, mutta niitä voidaan vähentää tai kokonaan välttää lieventämistoimilla. Osayleiskaavaan on tehty arviossa esitetyt lieventämistoimet, tai siltä

osin, kun ne on toteutettava tarkentavassa suunnittelussa ja rakentamisessa, veloitettu ottamaan tulevassa toiminnassa huomioon.

11.7. Viikinkallion pientaloalueen rakennusinventointi

Viikinkallion pientaloalueesta laadittiin rakennusinventointi. Kolmessa alueen vanhimmassa rakennuksessa tunnistettiin rakennushistoriallisia arvoja.

11.8. Maisemaselvitys

Maisemaselvitys on laadittu kaavaluonnoksen pohjalta kaavaehdotusta valmisteltaessa, jotta sen yhteydessä tehdyt havainnot on voitu ottaa huomioon kaavaehdotuksessa. Maisemaselvityksessä on kartoitettu keskeisimmät maisemaan vaikuttavat tekijät, analysoitu maisemarakennetta ja -tilaa sekä nostettu esille maiseman arvokkaimmat ominaispiirteet. Näiden pohjalta selvityksessä on esitetty keinoja huomioida maiseman arvokkaita ominaispiirteitä kaavaehdotuksessa.

11.9. Kaupallinen selvitys

Selvityksessä on määritelty alueen kaupan ja palveluiden periaatteet. Selvityksessä tarkasteltiin osayleiskaavan ja sen lähiympäristön kaupan ja kaupallisten palveluiden nykytilaa, palveluiden saavutettavuutta, väestön ja ostovoiman kehitystä, liiketilatarvetta ja kaupan trendejä paikalliskeskuksissa. Näiden pohjalta määriteltiin alueen kaupallisen keskuksen profiili ja sijoittuminen sekä kaupan mitoitus. Lisäksi selvityksessä on annettu jatkosuunnitteluohjeita ja arvioitu esitettyjen ratkaisujen vaikutuksia.

11.10. Taloudellisten vaikutusten ja yritysvaikutusten arviointi

Selvityksessä on arvioitu osayleiskaavan kaavataloudellista kannattavuutta ja toteuttamiskelpoisuutta, hankkeen taloudellista vaikutusta kaupunkitalouteen ja sen merkitystä suhteessa kaupungin taloudellisiin tavoitteisiin ja toimintaympäristöön.

Selvityksessä on tarkasteltu myös osayleiskaavan vaikutusta alueen nykyisiin toimijoihin, kaupungin elinkeinorakenteeseen sekä kaupungin ja seudun laajuiseen toimitilan tarjontaan erilaisille aloille. Lisäksi on tarkasteltu kaavan työmarkkinavaikutuksia ja punnittu tontinluovutuskysymysten, projektin aikajänteen ja liikennejärjestelmäpäätösten vaikutusta sen kannattavuuteen.

11.11. Alustava yleissuunnitelma

Työssä on laadittu osayleiskaava-alueelle alustava kunnallistekninen viitesuunnitelma. Työssä on laadittu yleisasemapiirustukset, yleistasauspiirustukset, katujen pituus- ja poikkileikkaukset, vesienhallinnan yleisperiaatteet ja teknisen huollon alustavat yleissuunnitelmat sekä tutkittu alueelle tarvittava esirakentaminen. Työ perustuu kaavaehdotuksen havainnekuvan mukaiseen ratkaisuun ja työllä on sekä varmistettu esitetyn ratkaisun toteuttamismahdollisuudet että arvioitu toteuttamisen kustannuksia. Työn yhteydessä suunniteltiin myös rakenteilla olleen 400 kV kaapelin alittavat suojaputket varauksina tuleviin kunnallistekniikan tarpeisiin.

11.12. Kunnallistekniikan suunnitteluperiaatteet

Osayleiskaava-alueella on alustavasti tunnistettu suunnitellun maankäytön aiheuttamia vesihuoltoverkoston siirto- ja rakentamistarpeita. Suunniteltu maankäyttö aiheuttaa alustavan arvion perusteella vesihuoltoverkoston siirto- ja rakentamistarpeita sekä uusien että nykyisten, käyttötarkoitukseltaan muuttuvien kortteleiden alueella ja Viikintiellä.

Lisäksi on laadittu yleisasemapiirustukset, alueen yleistasauspiirustukset, katujen pituus- ja poikkileikkaukset sekä vesienhallinnan yleisperiaatteet sekä tehty teknisen huollon yleissuunnitelmat vesihuoltoverkosta.

11.13. Jätevedenpuhdistamon ja vedenpuhdistamon kaavaturvallisuustarkastelu

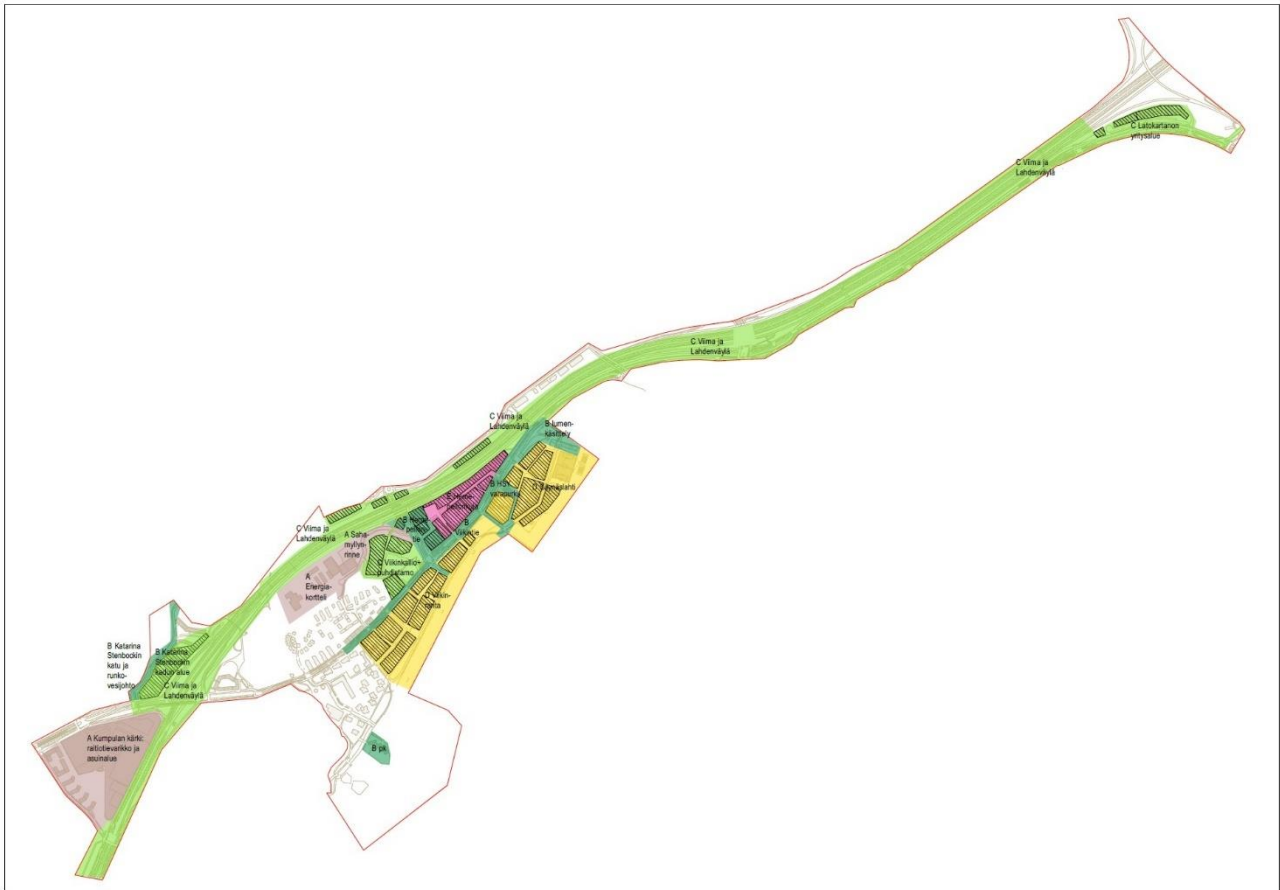
Työssä kartoitettiin Viikinmäen jätevedenpuhdistamon ja Vanhankaupungin vedenpuhdistamon kaavaturvallisuus kartoittamalla laitoksissa käytettävät onnettomuusvaaralliset kemikaalit, arvioimalla tyypilliset onnettomuusskenaariot ja mallintamalla niiden vaikutusten leviäminen. Selvityksen tulosten perusteella on tarkennettu osayleiskaavaehdotusta.

11.14. Maaperän pilaantuneisuustutkimus

Tutkimuksessa selvitettiin maaperän pilaantuneisuus maa- ja pohjavesinäytteiden perusteella Viikinrannan ja Säynäslahden alueilla sekä arvioitiin puhdistamisen kustannuksia.

11.15. Happamien sulfaattimaiden ja maaperän korroosio-olosuhteiden tutkimukset

Tutkimuksessa selvitettiin sulfaattimaiden esiintyminen ja maaperän korroosio-olosuhteet maa- ja pohjavesinäytteiden perusteella Viikinrannan ja Säynäslahden alueilla.



Kuva 28. Alustava vaiheistuskartta.

12. Osayleiskaavan toteuttaminen

Toteutuksen näkökulmasta osayleiskaava-alueen eri osat poikkeavat huomattavasti toisistaan. Kaavan yhteydessä toteutuksen ajoitusta on tarkasteltu kaavallisen valmiuden näkökulmasta, jonka perusteella alue voidaan jakaa seuraaviin osiin:

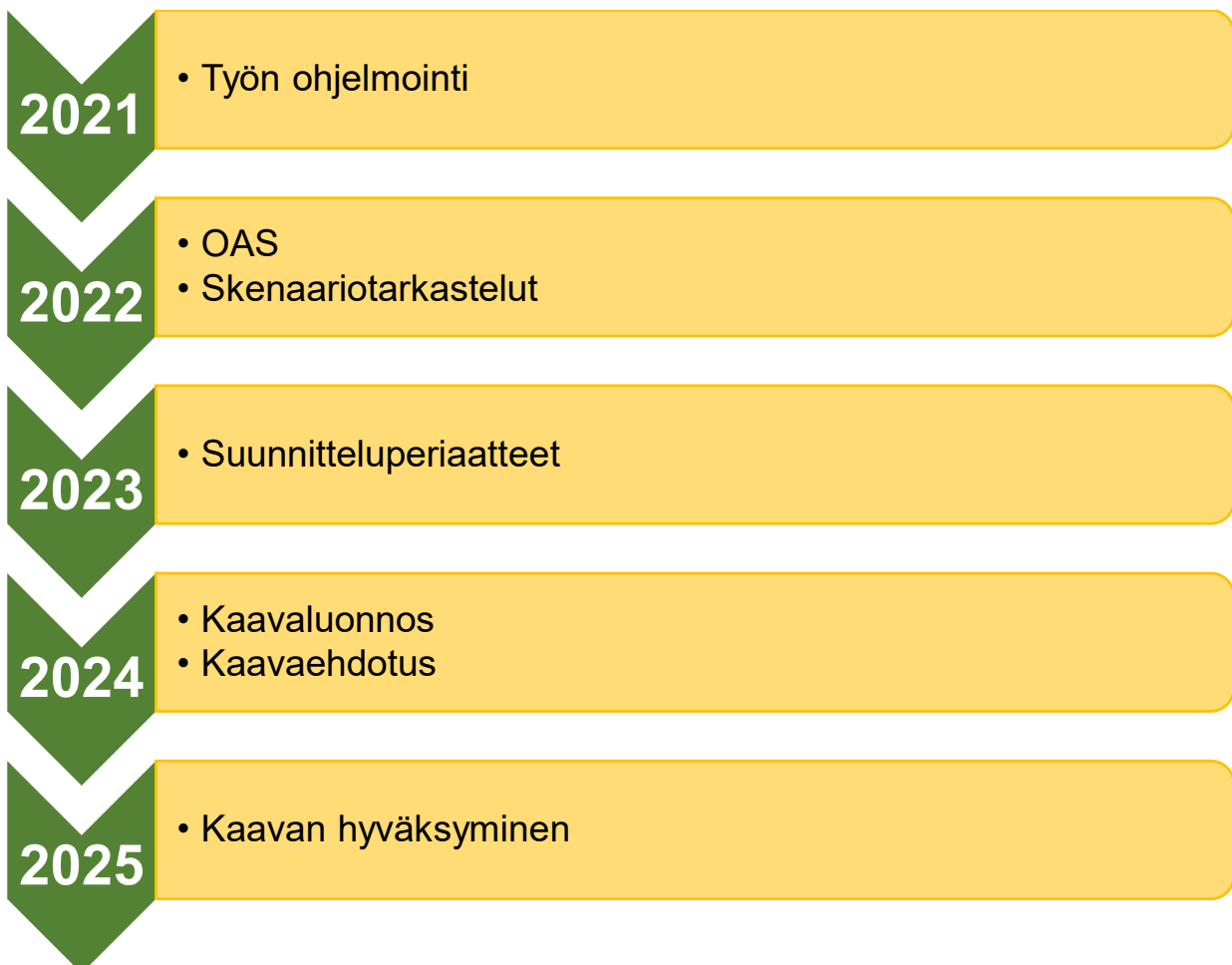
A. Osa-alueet, joiden asemakaavoitus on jo aloitettu ja asemakaava on valmistunut. Näitä ovat Kumpulan kärki, Sahamylynrinne ja Energia-alue.

B. Hankkeet, jotka ovat välttämättömiä seuraavien vaiheiden aloittamiseksi ja jotka voidaan käynnistää kaupungin omalla päätöksellä Yleiskaavan 2016 pohjalta (Viikintien–Hernepellontien kokonaisuus, Katarina Stenbockin kadun rakentaminen, HSY:n varapurkuyhteys, lumenkäsittelyasema, Pornaistenniemen päiväkot).)

C. Viikin–Malmin pikaraitiotie ja siihen liittyvät Lahdenväylän muutokset. Tähän voidaan liittää Katarina Stenbockin kadun korttelit, Hernepellontien yritystontit ja Latokartanon yritysalue. Viikinkallion alueen kaavoitus on tarkoituksenmukaista toteuttaa samaan aikaan HSY:n puhdistamolaajennuksen kanssa, minkä suunnittelu on ajoitettu vuosille 2026–27. Viima-pikaraitiotien suunnittelu ajoittuu vuosille 2026–28.

D. Viikinrannan ja Säynäslahden alueiden tarkempi suunnittelu on mahdollista osayleiskaavan saatua lainvoiman. Alueen toteutus edellyttää Viikintien ja sen kunnallisteknisten runkolinjojen valmistumista. Viikinrannassa nykyiset maanvuokrasopimukset ovat voimassa vuoteen 2034.

E. Hernepellonkujan alueella nykyiset maanvuokrasopimukset ovat voimassa vuoteen 2037. Alueen asemakaavoitus voi alkaa viimeistään vuokrasopimusten umpeuduttua, mutta alueen keskeisen sijainnin vuoksi hankkeiden aikaistaminen olisi perusteltua.



Kuva 29. Osayleiskaavan aikataulu

13. Yhteystiedot

Maankäyttö

Jouko Kunnas, johtava arkkitehti, jouko.kunnas@hel.fi

Niklas Aalto-Setälä, yleiskaavasuunnittelija, niklas.aalto-setala@hel.fi

Sari Yli-Tolppa, suunnittelija, sari.yli-tolppa@hel.fi

Pasi Rajala, yleiskaavapäällikkö, pasi.rajala@hel.fi

Liikenne

Noora Schalin, liikenneinsinööri, noora.schalin@hel.fi

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö, heikki.palomaki@hel.fi

Niko Setälä, projektipäällikkö, niko.setala@hel.fi

Teknistaloudelliset asiat

Kaarina Laakso, tiimipäällikkö, kaarina.laakso@hel.fi

Pekka Tirkkonen, erityisasiantuntija, pekka.tirkkonen@hel.fi

Emmaleena Krankkala, projektipäällikkö, emmaleena.krankkala@hel.fi

Tiina Lepistö, projektipäällikkö, tiina.lepisto@hel.fi

Olli Kontkanen, projektipäällikkö, olli.kontkanen@hel.fi

Julkiset ulkotilat, maisema, luonto ja viheralueet

Annamari Vuola, maisema-arkkitehti, annamari.vuola@hel.fi

Sini Rönkkö, yleiskaavasuunnittelija, sini.ronkko@hel.fi

Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja, raimo.pakarinen@hel.fi

Asemakaavoitus

Kaisa Jama, tiimipäällikkö, kaisa.jama@hel.fi

Antti Varkemaa, yksikön päällikkö, antti.varkemaa@hel.fi

Ilmastovaikutukset

Alpo Tani, erityisasiantuntija, alpo.tani@hel.fi

Palvelut, elinkeinot ja talous

Elina Luukkonen, erityisasiantuntija, elina.luukkonen@hel.fi

Kaupunkitalous

Riku Raunola, erityisasiantuntija, riku.raunola@hel.fi

Karri Kyllästinen, erityisasiantuntija, karri.kyllastinen@hel.fi

Iiris Karvinen, yleiskaavasuunnittelija, iiris.karvinen@hel.fi

Maaomaisuuden hallinta

Ilkka Aaltonen, tiimipäällikkö, ilkka.aaltonen@hel.fi

Vuorovaikutus

Matti Miinalainen, vuorovaikutussuunnittelija, matti.miinalainen@hel.fi

14. Liitteet

Selostuksen liitteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 20.1.2022, päivitetty 27.2.2024
Sijaintikartta
Ilmakuva
Kaavakartta
Kaavamääräykset
Havainnekuva

Liiteraportit

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet, 28.2.2023
Lahdenväylän esiselvitys
Skenaariovaiheen meluselvitys
Osayleiskaavaehdotuksen meluselvitys
Lahdenväylän nopeusrajoituksen vaikutukset ilmanlaatuun
Maankäytön muutosten vaikutus linnustoon
Vanhankaupunginlahden ympäristön virkistyselvitys
Natura-arvio
Viikinkallion pientaloalueen rakennusinventointi
Maisemaselvitys
Kaupallinen selvitys
Taloudellisten vaikutusten ja yritysvaikutusten arviointi
Aloitusvaiheen vuorovaikutusraportti
Valmisteluvaiheen vuorovaikutusraportti
Viikin ja Pihlajiston alueen kaavoituskysely
Alustava yleissuunnitelma, suunnitelmaselostus
Kunnallistekniikan suunnitteluperiaatteet
Jätevedenpuhdistamon ja vedenpuhdistamon kaavaturvallisuustarkastelu
Maaperän pilaantuneisuustutkimus
Happamien sulfaattimaiden ja maaperän korroosio-olosuhteiden tutkimukset



Kaupunkisuunnittelua voi seurata Suunnitelmavahti-palvelun avulla (<https://www.hel.fi/suunnitelmavahti>) sekä sosiaalisen median kanavissa (<https://www.facebook.com/helsinkikaupunkiymparisto> ja <https://twitter.com/helsinkikymp>).

Helsingissä 26.11.2024

Pasi Rajala
yleiskaavapäällikkö

Helsinki

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristö

Työpajankatu 8
PL 58200
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihte 09 310 2611

www.hel.fi



Viikinranta- Lahdenväylän osayleiskaava

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Päivitetty 27.2.2024

Helsinki

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava

Kaupunkiympäristön toimiala Diaarinumero HEL 2021-011524

Yleiskaavoituspalvelu Hankenumero 6684_2

Päivätty 27.2.2024 Oas 1571-00/22

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) esitetään miksi osayleiskaava laaditaan, miten kaavoitus etenee ja missä vaiheessa siihen voi vaikuttaa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään tarvittaessa kaavoituksen edetessä, jolloin OAS:n päivitetty versio löytyy Helsingin karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>.

Tämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma korvaa aiemmin 20.1.2022 päivätyn suunnitelman. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on päivitetty karttoihin suunnittelualueen rajaus. Suunnittelualue on vähäisesti pienentynyt useissa kohdin ja laajentunut Kehä I rajautuvan osan itäpäässä. Osa yhteyshenkilöistä on vaihtunut.

Tehdyt muutokset on kirjoitettu punaisella.

Sisällys

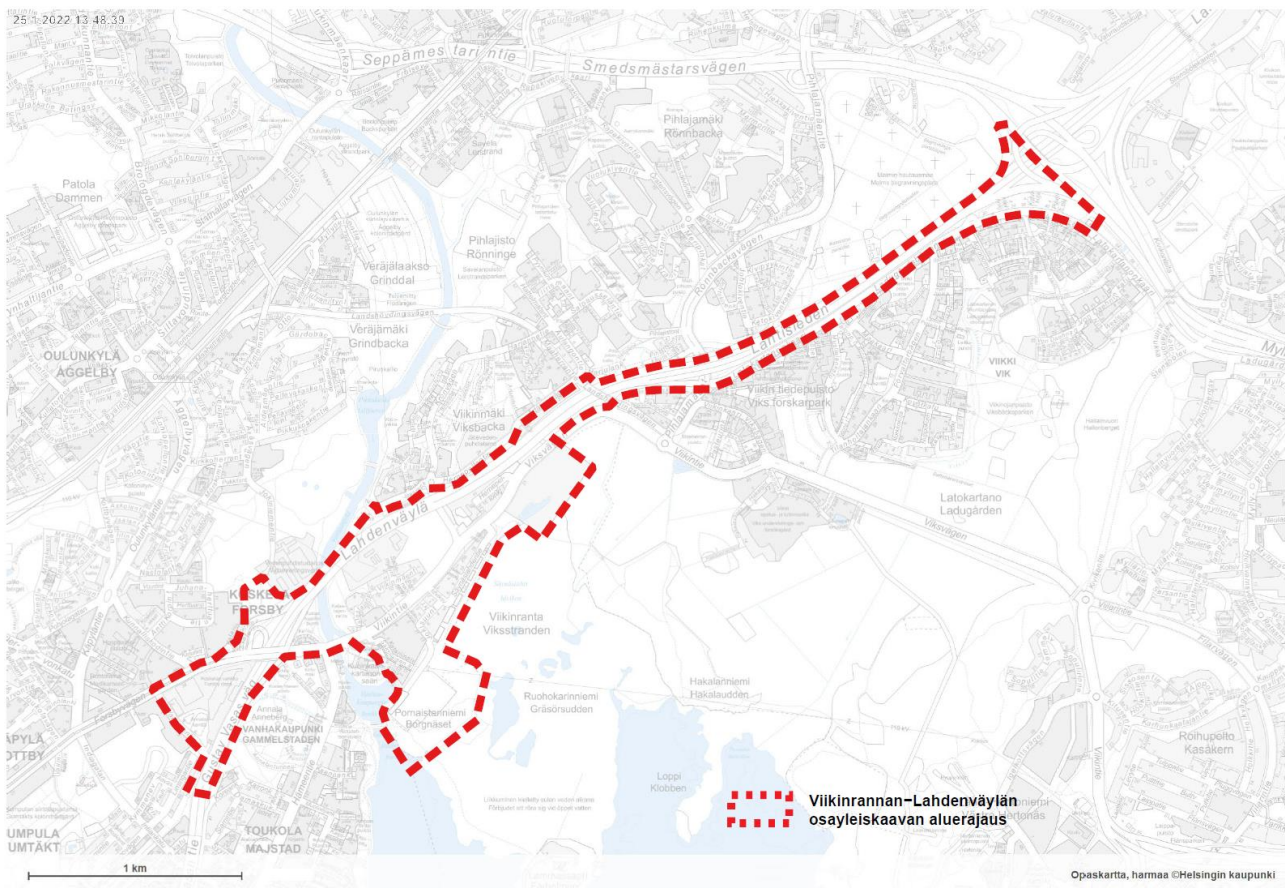
1	Suunnittelualue ja työn taustaa	3
1.1	Suunnittelualue	3
1.2	Työn taustaa	4
2	Osayleiskaavoituksen tavoitteet	5
3	Suunnittelutilanne	8
3.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	8
3.2	Maakuntakaava	8
3.3	Yleiskaavatilanne	10
3.4	Asemakaavat ja muut suunnitelmat	13
4	Vaikutusten arviointi ja selvitykset	14
5	Osallistuminen ja vuorovaikutuksen järjestäminen	15
5.1	Osallistuminen	15
5.2	Osalliset	16
5.3	Osayleiskaavan eteneminen	16
6	Yhteystiedot	18

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavalla laajennetaan kantakaupunkia Lahdenväylän suunnassa, tiivistetään kaupunkirakennetta Viikin–Malmin pikaraitiotien joukkoliikennevyöhykkeellä sekä turvataan Vanhankaupunginlahden Natura-arvot. Valtakunnallisen joukko- ja tavaraliikenteen kannalta tärkeän Lahdenväylän toimivuus varmistetaan, samalla parantaen sen sovitusta kehittyvään kaupunkirakenteeseen ja vähentäen sen haitallisia ympäristövaikutuksia.

1 Suunnittelualue ja työn taustaa

1.1 Suunnittelualue

Suunnittelualue käsittää Lahdenväylän varren reuna-alueita Koskelasta Kehä I:lle. Alueen lounaisosassa, lähinnä keskustaa, on kulttuurihistoriallisesti arvokasta Vanhankaupunginkosken ympäristöä. Suunnittelualueen keskiosa liittyy Viikin keskustaan yliopistokampuksineen. Näiden välissä on luontoarvoiltaan merkittävään Vanhankaupunginlahteen rajoittuva Viikinrannan asuin- ja yritysalue. Alueen koillisosassa Lahdenväylä kulkee kapeassa tilassa Malmin hautausmaan ja Latokartanon uuden asuinalueen läpi. Oman leimansa alueelle tuovat myös koko kaupunkia palvelevat kunnallistekniset laitokset: vedenpuhdistamo, jätevedenpuhdistamo ja sähköasema.



Kuva 1. Suunnittelualue.

Suunnittelu kohdistuu ensisijaisesti alueeseen, johon Yleiskaavassa 2016 suunnitellut merkinnät Korkein hallinto-oikeus kumosi vuonna 2018 ja jossa voimassa on Yleiskaava 2002. Suunnittelualueeseen on kuitenkin liitetty näiden lisäksi alueita, joilla Yleiskaava 2016 on voimassa. Kun oikeuden päätöksellä yleiskaavasta kumotut alueet suunnitellaan nyt uudelleen, on myös näihin toiminnallisesti liittyvien alueiden maankäyttöä syytä tarkastella. Yleiskaavatilannetta on kuvattu tarkemmin kohdassa 3.3.

Osayleiskaavan vaikutuksia arvioidaan koko siltä alueelta, jolle osayleiskaavan toteuttamisella arvioidaan olevan olennaista merkitystä. Osa vaikutuksista kohdistuu kaavan suunnittelualueelle ja sen välittömään lähiympäristöön, osa koko kaupungin alueelle ja laajemminkin seudulle, erityisesti Lahdenväylää koskevien ratkaisujen osalta. Vaikutukset ihmisiin koskevat kaava-alueen nykyisiä ja tulevia asukkaita sekä lähialueiden asukkaita. Yrityksiin ja elinkeinoelämään kohdistuvia vaikutuksia tarkastellaan vastaavalla tavalla osana laajempaa kokonaisuutta.

1.2 Työn taustaa

Helsingin maankäytön ja liikenteen suunnittelua ohjaavien Yleiskaavan 2016 periaatteiden mukaan Helsinkiä kehitetään raideliikenteen verkostokaupunkina kantakaupunkia laajentaen. Yleiskaavan toteuttamisohjelmaa päivitetään uuden kaupunkistrategian mukaisesti ja tässä yhteydessä Viikinrannan–Lahdenväylän alueen yleiskaavallisen tilanteen päivittäminen on määritelty yhdeksi ensisijaisista muutostarpeista Helsingissä.

Yleiskaava 2016 osoitti Lahdenväylän käytävään kantakaupunkimaista rakentamista, jolla Viikin alueellinen keskusta yhdistyy kantakaupunkiin. Korkein hallinto-oikeus kumosi Lahdenväylän kaupunkibulevardimerkin­nän ja siihen välittömästi liittyvät kantakaupunkimerkinnät, jolloin suunniteltuun kaupunkirakenteeseen syntyi katkos. Alueelle laadittava osayleiskaava eheyttää alueen yleiskaavallisen kokonaisuuden ja sen avulla Yleiskaavan 2016 tavoitteet ovat entistä paremmin saavutettavissa.

Viikinrannan–Lahdenväylän alueen osayleiskaavoituksen tavoitteena on ratkaista Lahdenväylän varren maankäytön ja liikenteen kokonaisuus Yleiskaavan 2016 periaatteiden mukaisesti kantakaupunkia laajentaen, mutta ilman Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä kumotua kaupunkibulevardia. Yleiskaavan tavoitteena on, että vuonna 2050 Helsinki on raideliikenteen verkostokaupunki, jolla on vahva, nykyistä laajempi pääkeskus. Merkittävä osa uudesta rakentamisesta sijoitetaan kaupungista lähtevien säteittäisten pääväylien varsille, samalla yhdistäen leveiden liikennealueiden erottamia kaupunginosia. Nykyisiä esikaupunkikeskustoja kehitetään urbaaneiksi, monipuoliset palvelut tarjoaviksi ja helposti saavutettaviksi keskustoiksi.

Osayleiskaava luo edellytykset kaupunkirakenteen jatkuvuudelle. Viikin keskustan merkitys raitiolinjojen kehittyvänä ja kasvavana risteyspaikana korostuu tulevaisuudessa. Yliopiston läsnäolo antaa keskukselle oman luonteensa. Lahdenväylälle haetaan ratkaisumalli, joka varmistaa sen liikenteellisen toimivuuden, mutta mahdollistaa samalla ympärilleen kaupunkirakenteen täydentymistä ja kehittymistä.

Helsingin kaupunkistrategian 2021–2025 ”Kasvun paikka” tavoitteiden mukaan Helsinki suunnittelee ja rakentaa vetovoimaista, viihtyisää ja kaunista kaupunkitilaa niin uusille kuin vanhoillekin alueille. Strategia tukee osayleiskaavan laatimista painottamalla raideliikenteen verkostokaupungin kehittämistä sekä olemassa olevan rakennetun ympäristön uudistamista ja täydentämistä huomioiden alueiden erityispiirteet. Kaupunkistrategian tavoitteena on asuntotuotannon kasvun nopeutuminen kaupungin AM-ohjelman (Asuminen ja siihen liittyvä maankäyttö) mukaisesti, asumiskustannusten nousun hillintä, tasapainoisten kaupunginosien luominen ja asumistiheyden nousu. Kaupunginosien eriarvoistumista tulee ehkäistä ja syntyneitä eroja tasoittaa. Investoimalla julkiseen tilaan lisätään kaupunginosien hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Asumisen tarjonnassa korostetaan monipuolisuutta.

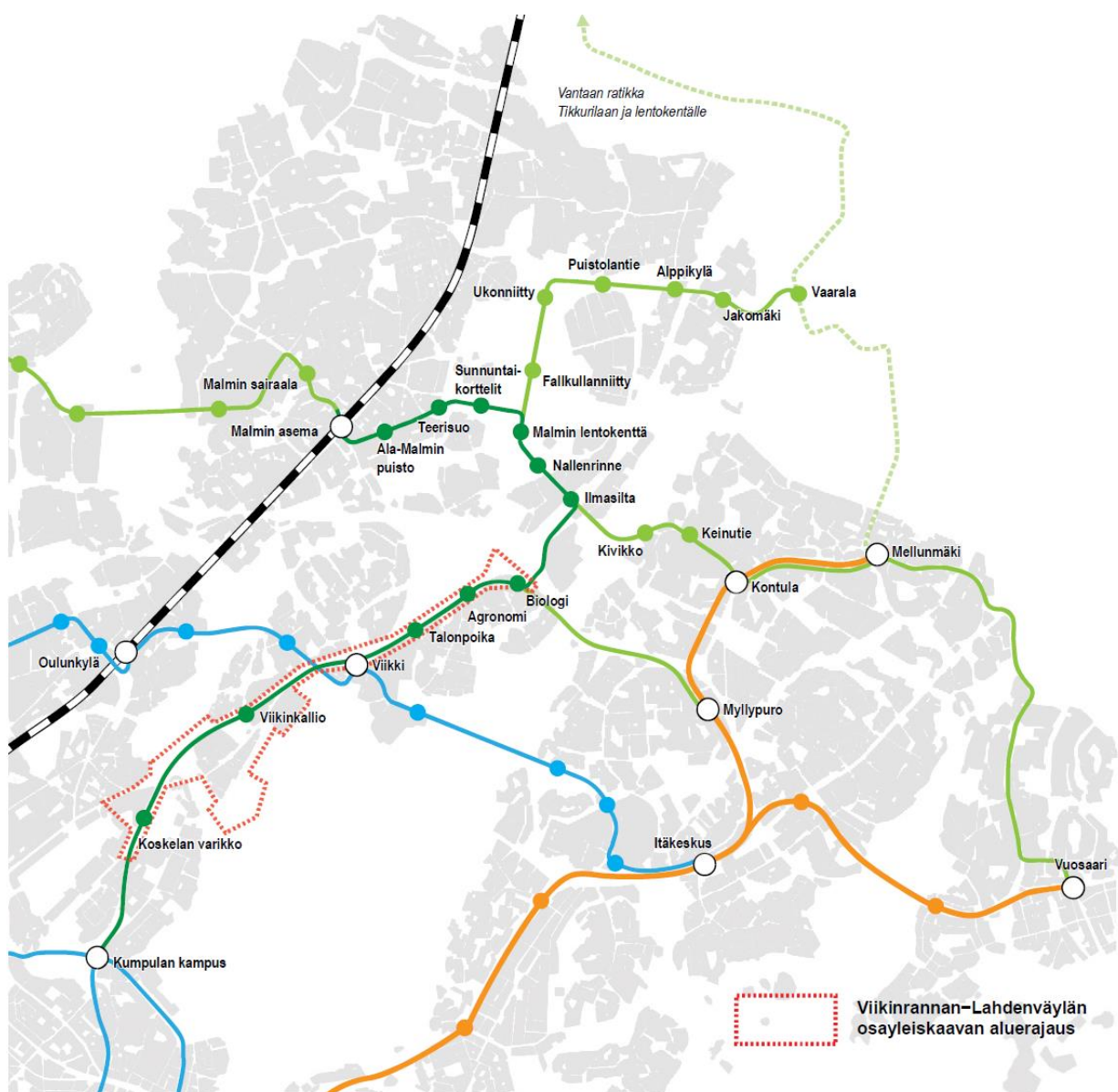
Kaupunkistrategian mukaan maankäyttöä kehitetään Helsingissä siten, että liikenne on järjestettävissä kestäväällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisestikin. Tiivistyvän kaupungin liikennejärjestelmän riittävä kapasiteetti ja toimivuus varmistetaan suunnittelemalla kaikki kulkumuodot ja huomioimalla niiden kytkeytyminen toisiinsa. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan.

Helsingin uusista rakentamisalueista yksi merkittävimmistä sijoittuu Malmin entisen lentokentän alueelle, jolle on osoitettu raideliikennedyteys Viikin kautta (Viima-raitiotie). Raitiotie palvelee myös sen varrelle syntyvän uuden asutuksen ja työpaikkojen tarpeita, mahdollistaen kestävästä kaupunkirakenteen muodostumisen hyvin saavutettavalle alueelle.

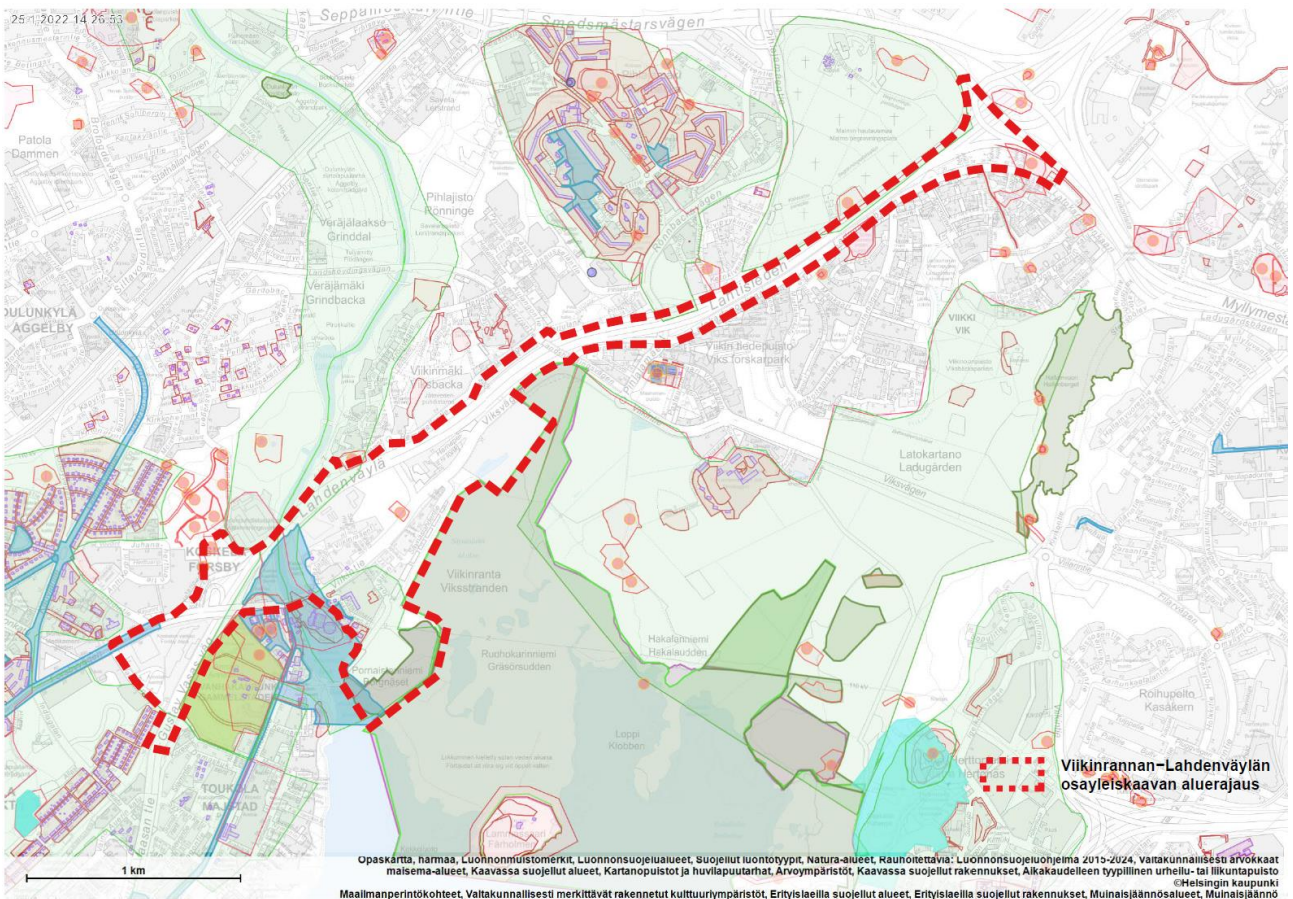
Osayleiskaavalla varmistetaan edellytykset raitiotien tekniselle ja taloudelliselle toteutettavuudelle.

Kaupunkistrategian tärkeänä osana on ilmastonäkökuuma, johon sisältyy muun muassa hiilineutraalisuustavoitteen aikaistaminen vuoteen 2030. Osayleiskaava-alueella sijaitsee runsaasti kaupungin energihuollon infrastruktuuria, jonka toimintaedellytykset ja kehittäminen strategian tavoitteiden mukaisesti tulee varmistaa. Ilmastonmuutokseen sopeutumisessa viheralueilla on tärkeä rooli.

Kaupunkistrategia korostaa Helsinkiä oppimisen ja opiskelun paikkana. Kumpulan ja Viikin yliopistokampusten toimintaedellytysten vahvistaminen tukee tavoitteen toteutumista. Viikin–Malmin pikaraitiotie parantaa oleellisesti kampusten keskinäisiä yhteyksiä sekä yhteyttä keskustakampukselle ja yleisesti yliopiston saavutettavuutta. Yliopistoilla on myös tärkeä tehtävä innovaatioympäristönä ja uuden yritystoiminnan lähteinä.



Kuva 2. Osayleiskaava-alue osana koillisen Helsingin raideverkostoa.



Kuva 3. Arvokkaat luonnon- ja kulttuuriympäristöt osayleiskaava-alueella ja sen ympäristössä.

Yleiskaavassa 2016 elinkeinoelämän tarpeista on huolehdittu varamalla erillisiä toimitila-alueita sekä keskusta-alueiden yhteyteen liike- ja toimistotiloja osana sekoittunutta kaupunkirakennetta. Osayleiskaavassa tarkennetaan tilantarpeita ja osoitetaan kehittyvän elinkeinotoiminnan tarpeisiin soveltuvia alueita ja tiloja.

Osayleiskaavan tavoitteena on alueen virkistys-, luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen turvaaminen ja niiden vahvistaminen alueen vetovoimatekijöinä. Suunnittelussa otetaan huomioon alueen lisääntyvän asukasmäärän ja muiden kaupunkilaisten virkistyskäytön tarpeet, viheralueiden saavuttavuus, ulkoilureitit sekä baanaverkosto. Tavoitteena on turvata alueeseen liittyvien Vantaanjoen ja Vanhankaupunginlahden Natura-alueiden luontoarvot sekä ekologiset verkostot ja muut luontoarvot. Suunnittelussa otetaan huomioon Helsingin Vanhankaupungin ja Vantaanjokisuun vesi- ja viemärlaitosten valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY) ja suunnittelualueeseen rajautuvat Pihlajamäen lähiön, Malmin hautausmaan ja Viikin opetus- ja kohtilan RKY-alueet sekä maakunnallisesti arvokas Vantaanjokilaakson maisema-alue.

3 Suunnittelutilanne

3.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää.

Alueidenkäyttötavoitteiden avulla vähennetään yhdyskuntien ja liikenteen hiilidioksidipäästöjä, turvataan luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parannetaan elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Alueidenkäyttötavoitteet jakaantuvat viiteen pääryhmään:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Kaikki viisi pääryhmää ovat tärkeitä lähtökohtia Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavoitukselle.

3.2 Maakuntakaava

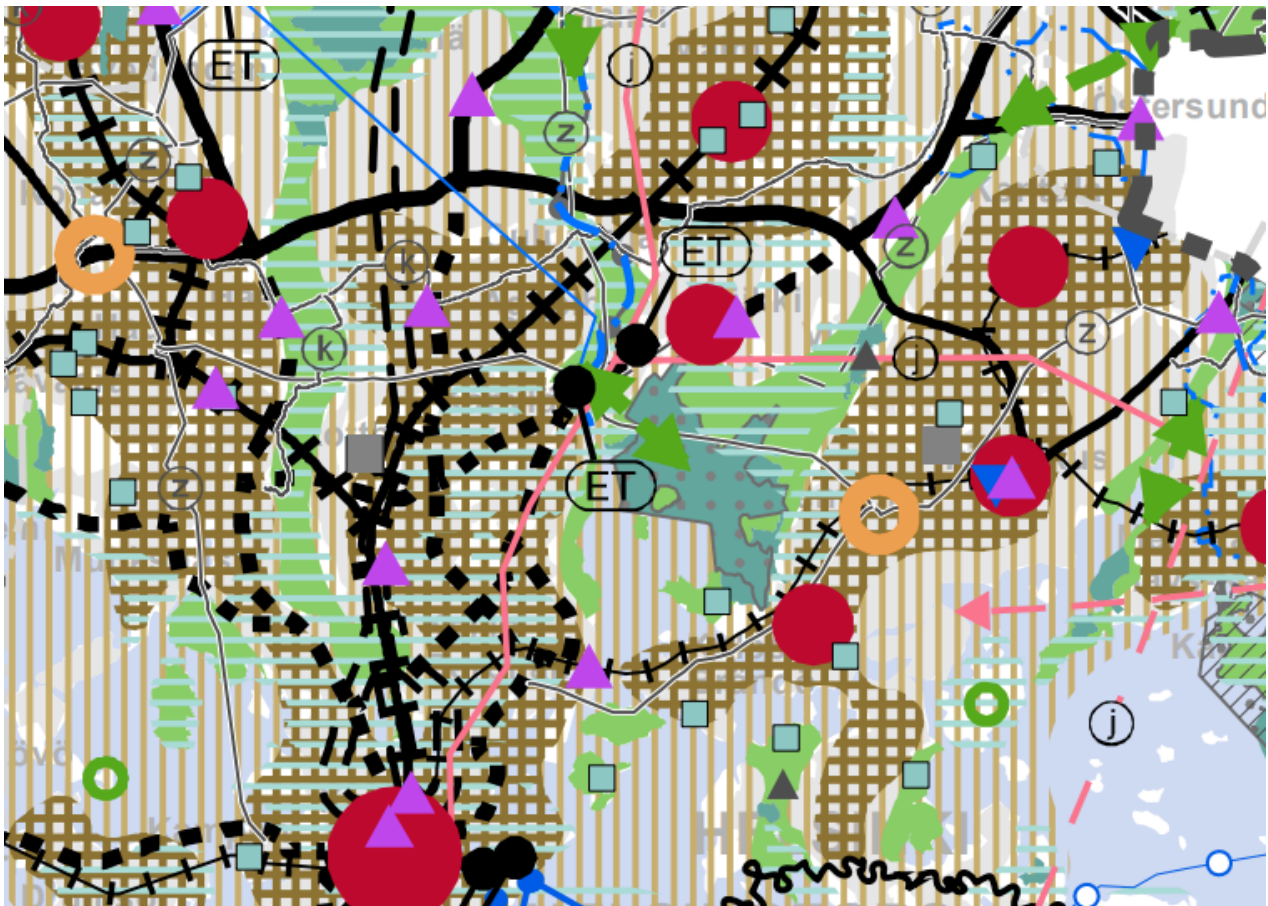
Helsingin seudun vaihemaakuntakaava (osa Uusimaa-kaava 2050 -konaisuutta) tuli alueen osalta voimaan 24.9.2021. Vaihemaakuntakaavassa Lahdenväylä on osoitettu joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittäväksi tieksi tai kaduksi, jonka toimivuus on varmistettava. Vaihemaakuntakaavassa määritellyjä osayleiskaavoitusta koskevia alueidenkäyttöperiaatteita ovat lisäksi mm. keskusta- ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke sekä luonnonsuojelun ja kulttuuriympäristön suojelutarpeet. Alueelle on vaihemaakuntakaavassa osoitettu jätevesitunneli ja voimajohto.

Vaihemaakuntakaavassa suunnittelualueeseen kohdistuvat seuraavat kaavamerkinnot:

- Keskustatoimintojen osa-alue
- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
- Maakunnallisesti merkittävä tie
- Joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu
- Joukkoliikenteen vaihtopaikka
- Virkistysalue
- Viheryhteystarve

- Suojelualue
- Natura 2000 -alue
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue
- Voimajohto
- Maakaasun runkoputki
- Jätevesitunneli
- Yhdyskuntateknisen huollon alue

Vaihemaakuntakaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä edellytetään ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta kestäviä ratkaisuja. Alue- ja yhdyskuntarakennetta tulee kehittää olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen. Liikenteen ympäristöhaittoja tulee minimoida sekä edistää kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Viikin keskusta on kehitettävä tiiviiksi ja toiminnallisesti monipuoliseksi palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymäksi. Luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön arvot tulee turvata ja varmistettava erityisesti Natura 2000 -ohjelmaan sisällytettyjen alueiden arvojen säilyminen. Kaavakartan merkintöihin liittyy lisäksi näitä koskevia suunnittelumääräyksiä.



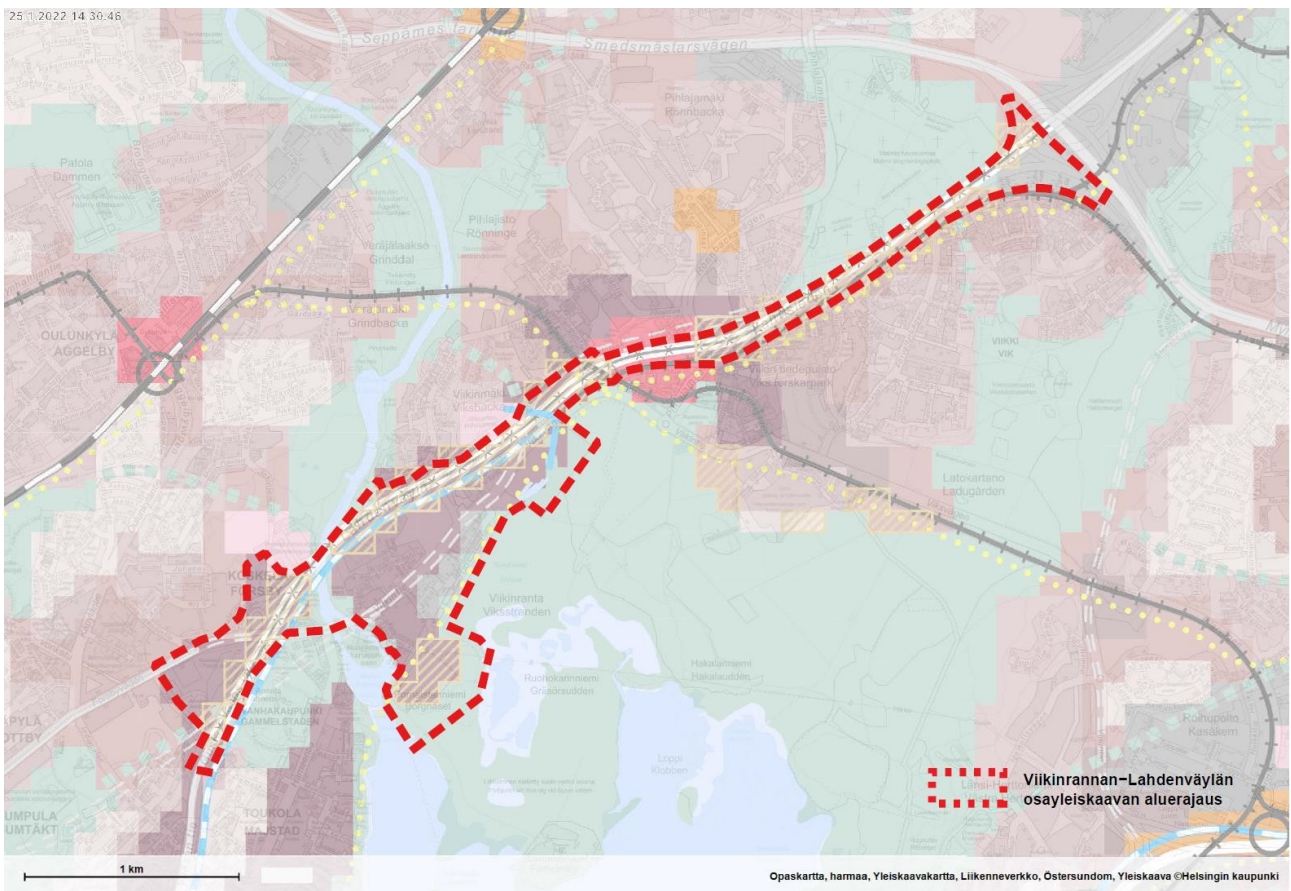
Kuva 4. Ote Helsingin seudun vaihemaakuntakaavasta.

3.3 Yleiskaavatilanne

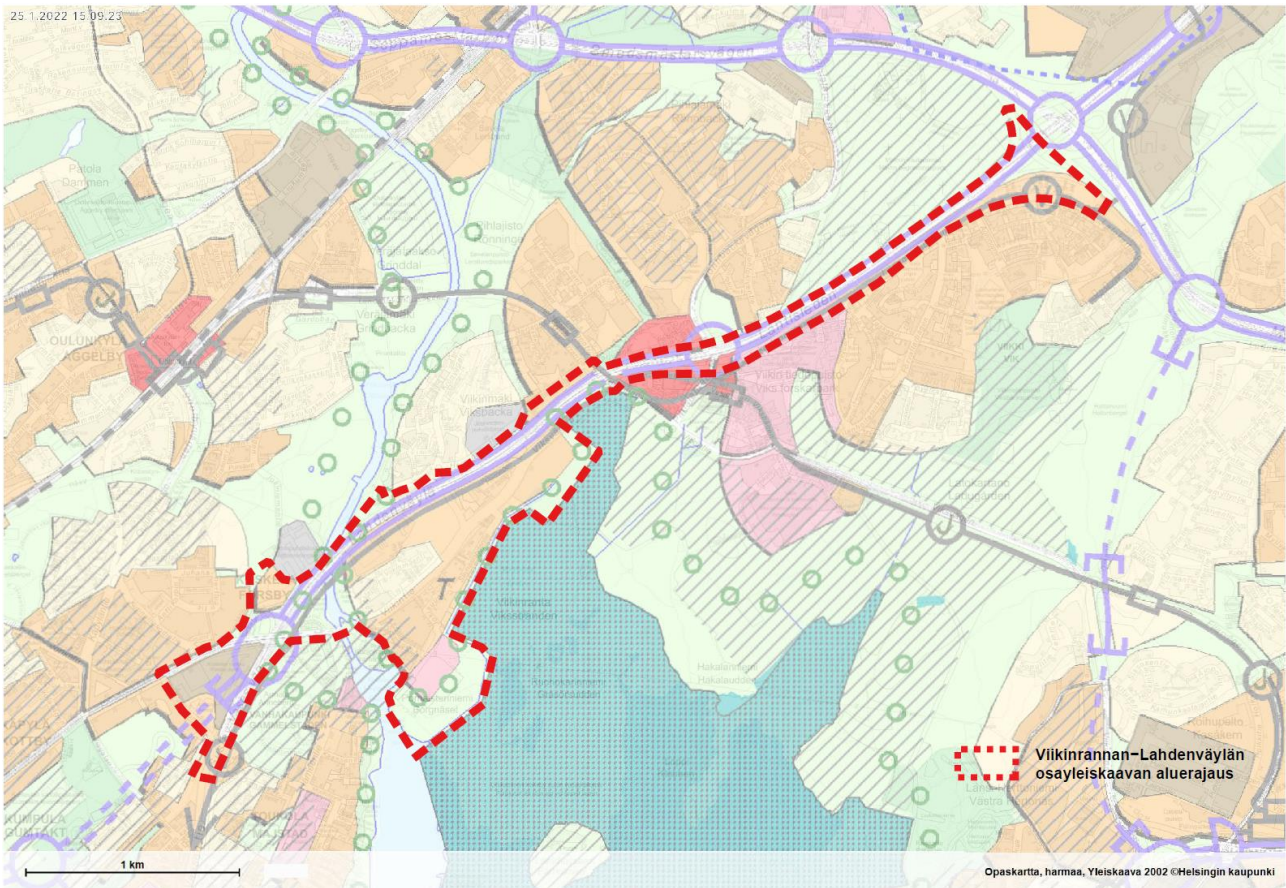
Helsingin Yleiskaavassa 2016 Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava-alue on osoitettu pääosin kantakaupunkialueeksi (C2). Viikinrannassa on toimitila-alueita. Lahdenväylän alueelta on kumottu Kaupunkibulevardi-kaavamerkintä sekä sen varteen rajautuvat Kantakaupunki C2 -merkinnät. Viikin keskustan osalta keskustamerkintää ei ole kumottu, mutta bulevardimerkintä on kumottu tälläkin kohdalla. Kumotut ruudut on osoitettu keltaisella rasterivinoiivituksella ja kumottu kaupunkibulevardimerkintä rasteilla.

Kumotun alueen osalta voimassa on Yleiskaava 2002 merkintöineen ja määräyksineen (kuva 5). Alue on siinä merkitty pääosin kerrostalovaltaiseksi alueeksi, Viikinrannan osalta toimitilapainotteisena. Viikin keskustassa on keskustatoimintojen aluetta sekä hallinnon ja julkisten palvelujen aluetta. Lahdenväylä on merkitty moottorikaduksi.

Helsingin maanalainen yleiskaava on tullut voimaan 19.8.2021. Maanalainen yleiskaava huomioi jo rakennetut maanalaiset tilat ja turvaa yhteiskunnalle elintärkeiden uusien hankkeiden tilavaraukset. Lisäksi maanalainen yleiskaava kumoaa osan Yleiskaavan 2016 tunnelivarauksista.



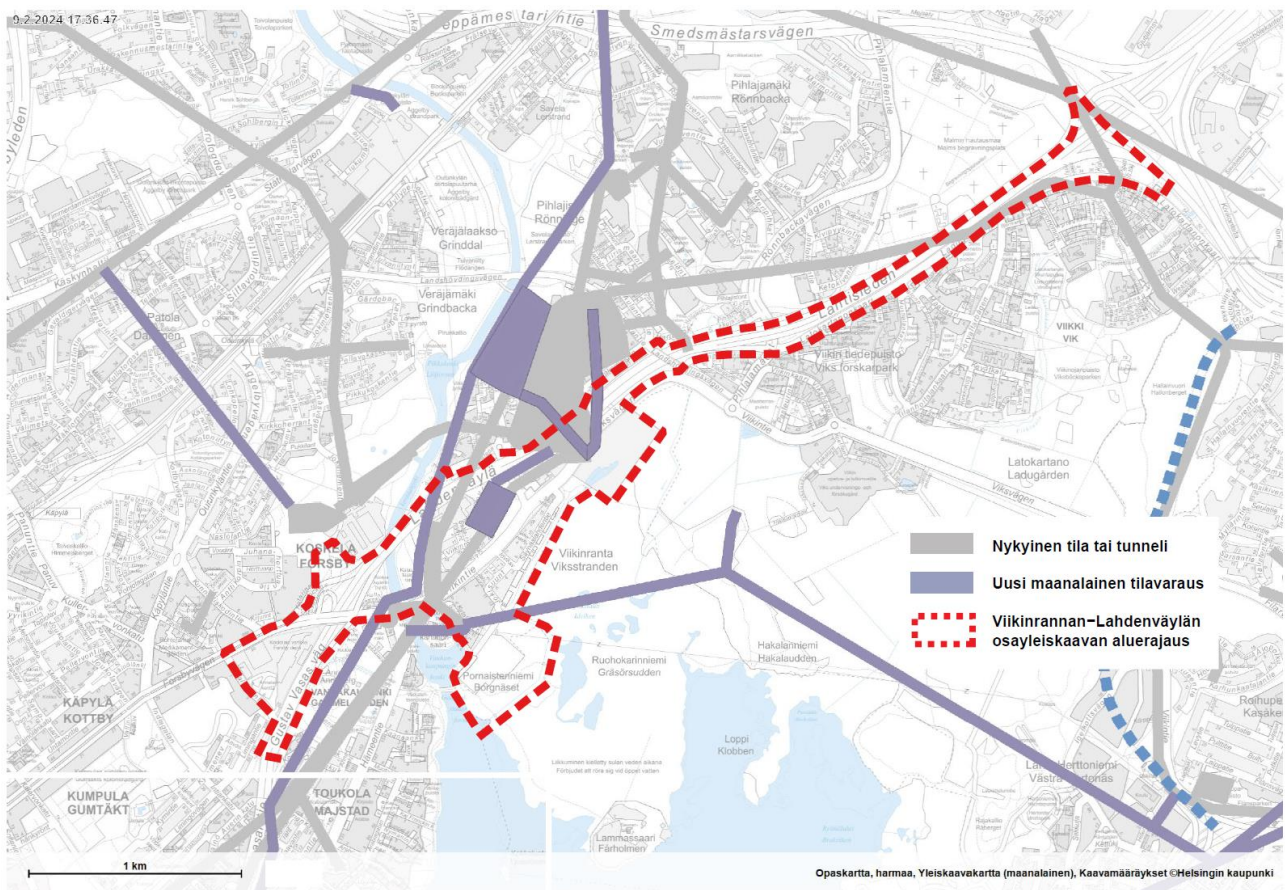
Kuva 5. Ote Yleiskaavasta 2016.



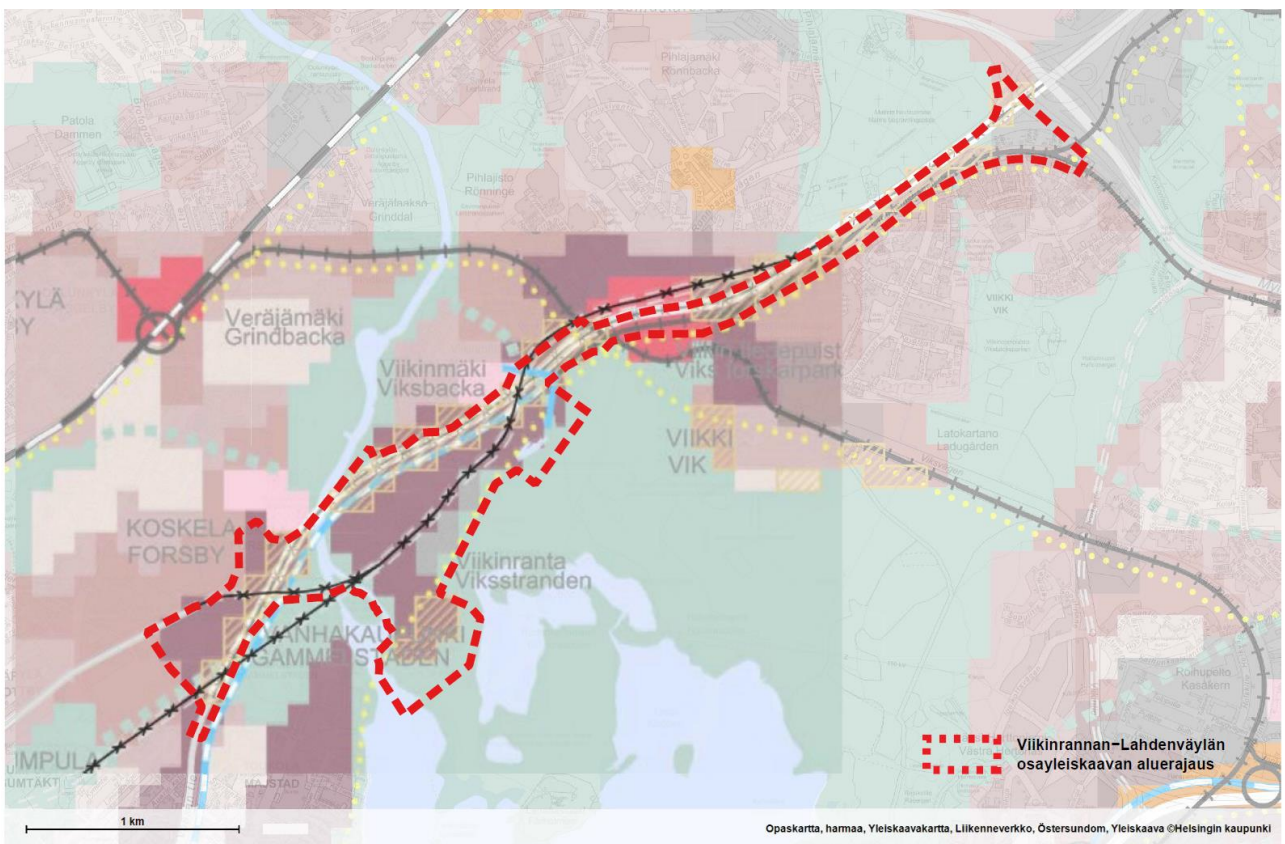
Kuva 6. Ote Yleiskaavasta 2002.

Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaava-alueella maanalaisessa yleiskaavassa esitetään useita nykyisiä vesihuoltoon ja jätevesien puhdistukseen liittyviä maanalaisia tiloja sekä tilavaroja tuleviin tarpeisiin. Maanalainen yleiskaava kumosi Yleiskaavassa 2016 osoitetut varaukset Hermannin tunnelille, Kumpulantunnelille, Koskelantien jatkeen tunnelille sekä Viikintien suuntaiselle Kustaa Vaasantien ja Pihlajiston väliselle tunneliosuudelle (kuvat 6 ja 7).

Suunnittelualueeseen kuuluu myös yleiskaavassa 2016 osoitettuja virkistys- ja viheralueita sekä vesialuetta Vantaanjoen Natura-alueesta, valtakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä ja osa maakunnallisesti arvokkaasta maisema-alueesta. Alue rajautuu Vanhankaupunginlahden Natura-alueeseen.



Kuva 7. Ote Helsingin maanalaisesta yleiskaavasta 2021.



Kuva 8. Maanalaisen yleiskaavan 2021 liitekartta, jolla kumotaan Yleiskaavan 2016 varaukset Hermannin tunnelille, Kumpulantunnelille, Koskelantien jatkeen tunnelille sekä Viikintien suuntaiselle Kustaa Vaasantien ja Pihlajiston väliselle tunneliosuudelle.

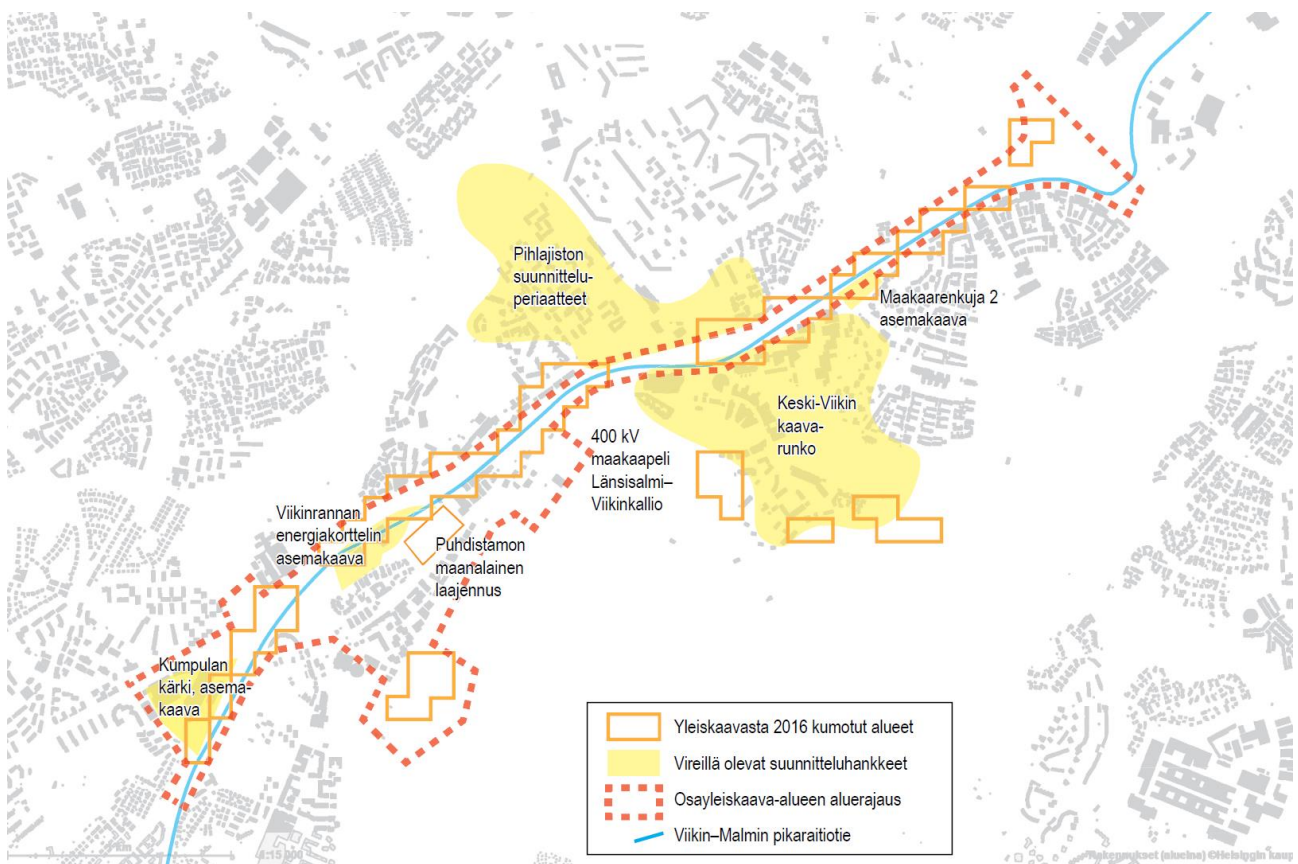
3.4 Asemakaavat ja muut suunnitelmat

Suurin osa alueesta on asemakaavoitettu. Vireillä ja valmisteilla on useampia asemakaavahankkeita sekä suunnitteluperiaate- ja kaavarunkoita. Näitä suunnitelmia ja tulevaa osayleiskaavaa valmistellaan yhteistyössä.

Viikinkallion alueella valmistellaan Energiakorttelin asemakaavaa, jolla mahdollistetaan koko kaupunkia palvelevan sähkönjakeluverkon uudistuminen energiahuollon kasvaviin tarpeisiin. Tehtävät ratkaisut mahdollistavat myös osaltaan Läntisen bulevardikaupungin toteutuksen.

Fingridin 400 kV sähköaseman suunnittelu Viikinkallion alueella sekä kaapelireitin suunnittelu Länsisalmesta sähköasemalle ovat käynnissä.

Koskelan vedenpuhdistuslaitoksen maanalaisia teknisen huollon tiloja sijaitsee osayleiskaava-alueella ja ne tulee ottaa huomioon suunnittelussa.



Kuva 9. Osayleiskaava-alueella vireillä olevia suunnitteluhankkeita.

Jätevedenpuhdistamoon suunnitellaan haitta-aineiden poistolaitosta. Laitoksen tilantarpeet ja tekniset reunaehdot on otettava huomioon muun maankäytön suunnittelussa. Sijainnista on laadittu vaihtoehtoisia viite-suunnitelmia. Maanalaisessa yleiskaavassa 2021 on esitetty hankkeelle kallioon sijoittuva teknisen huollon tilanvaraus.

Alueella tullaan laatimaan maaperään, tekniseen huoltoon ja tulvahallintaan liittyviä selvityksiä ja suunnitelmia alueen rakennettavuuden varmistamiseksi.

Viihin–Malmin pikaraitiotien yleissuunnitelmaa on valmisteltu vuosina 2019–2021. Suunnittelua jatketaan läheisessä vuorovaikutuksessa maankäytön suunnittelun kanssa.

Kumpulan kärki -asemakaavassa suunnitellaan Koskelan varikon kortteliin uutta raitiovaunuvarikkoa, joka tulee valmistuttuaan vastaamaan Viima-raitiotien ohella merkittävästä osasta koko kaupungin raitiotielikenteen varikkotarpeista. Varikon yhteyteen suunnitellaan liiketilaa, varikkotoimintoja, kiertotalouteen liittyviä palveluita ja asuntorakentamista.

Viihin Maakaarenkuja 2:n asemakaavalla muutetaan nykyinen toimitilaopetus- ja tutkimuskäyttöön varattu kortteli asuinkäyttöön.

Keski-Viihin alueelle valmistellaan kaavarunkoa, joka mahdollistaa nykyisen väljästi rakennetun, pääasiassa yliopiston rakennuksia ja pelto- maata käsittävän alueen kehittämisen toiminnoiltaan monipuoliseksi kaupunkikeskukseksi.

Pihlajiston alueelle valmistellaan suunnitteluperiaatteita täydennysrakentamisen edistämiseksi ja ohjaamiseksi.

4 Vaikutusten arviointi ja selvitykset

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa ihmisten elinoloihin, elinympäristöön, kaupunkikuvaan, luontoon, virkistykseen, maisemaan, kulttuuriperintöön ja liikenteeseen ja laaditaan tarvittavat selvitykset kaavaratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi.

Viihinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavassa erityisesti selvitettäviä asioita ovat vaikutukset Natura-alueeseen ja muihin luontoarvoiltaan merkittäviin kohteisiin sekä kaavaratkaisun vaikutukset liikenteeseen ja sen ympäristövaikutuksiin. Arviointien pohjana käytetään Yleiskaavan 2016 selvityksiä ja vaikutusarviointeja, joita päivitetään tarvittavilta osin. Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kaupungin ja eri alojen asiantuntijat esim. liikennesuunnittelun, kunnallistekniikan ja luontoarvojen osalta. Vaikutuksia arvioidaan vaihtoehtoisista skenaarioista, osayleiskaavaluonnoksesta sekä osayleiskaavaehdotuksesta.

5 Osallistuminen ja vuorovaikutuksen järjestäminen

5.1 Osallistuminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on nähtävillä 26.1.–28.2.2022 seuraavissa paikoissa:

- verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat>
- Kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa (käyntiosoite Työpajankatu 8). Kaupunkiympäristön asiakaspalvelu palvelee verkossa <https://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi/yhteystiedot> ja puhelimitse numerossa 09 310 22111
- Viikin kirjasto, Viikinkaari 11, 00790 Helsinki.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma esitellään tiiviisti keskiviikkona 2.2. osana alueellista Uutta Koillis-Helsinkiä -tilaisuutta. Samassa yhteydessä kerrotaan myös osayleiskaava-alueen muusta suunnittelusta. Tilaisuus pidetään verkossa klo 17.00–19.30.

Tilaisuuden tarkka ohjelma, liittymislinkki ja muut ohjeet löytyvät verkosta osoitteesta [hel.fi/asukastilaisuudet](https://www.hel.fi/asukastilaisuudet) > Uutta Koillis-Helsinkiä 2.2. Voit osallistua iltaan vain osaksi aikaa sinua kiinnostaviin osuuksiin.

Osallistumiskokemus on parempi, mikäli sinulla on mahdollisuus käyttää laitetta, jossa on iso näyttö, esimerkiksi tietokonetta. Osallistuaksesi sinun ei tarvitse ladata uusia sovelluksia, sillä tilaisuuteen osallistutaan verkkoselaimen välityksellä. Osallistuminen onnistuu myös mobiililaitteella kuten tabletilla tai älypuhelimella. Tilaisuudessa on mahdollisuus kysyä ja kommentoida kommentointipalstalla.

Suunnitteluun liittyvää aineistoa päivitetään Helsingin karttapalveluun <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat/>

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydetään esittämään **viimeistään 28.2.2022**.

Voit jättää mielipiteen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sähköisesti verkko-osoitteessa bit.ly/viikinranta-lahdenvayla-oas-palaute.

Kirjalliset mielipiteet voi lähettää otsikolla Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava osoitteeseen Helsingin kaupunki, Kirjaamo, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI, (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelinnumero: 09 310 13700, verkko-osoite: <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kaupunki-ja-hallinto/hallinto/kirjaamo>) tai sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

Niille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa, lähetetään tieto kaupunkiympäristölautakunnan päätöksestä.

5.2 Osalliset

Maankäyttö- ja rakennuslaki määrittelee, että osallisia ovat kaava-alueen ja sen vaikutusalueen maanomistajat ja -haltijat, asukkaat ja asuin-osake- ja kiinteistöyhtiöt, alueella toimivat yritykset ja elinkeinon harjoittajat ja työssäkäyvät eli kaikki ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Lisäksi osallisia ovat yhdistykset, järjestöt ja yhteisöt, jotka toimivat alueella. Osallisia ovat myös viranomaiset, joiden toimialaa kaavassa käsitellään. Alueen suunnittelussa osallisia ovat ainakin:

- Osayleiskaava-alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
- alueella toimivat seurat ja yhdistykset
- Helsingin kaupungin toimialat ja laitokset
- valtion viranomaiset, muut viranomaiset ja julkisyhteisöt.
- ilmoittautumisensa mukaan muut, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

5.3 Osayleiskaavan eteneminen

Tavoitteena on laatia osayleiskaava valtuustokauden 2021–2025 aikana.



Kuva 10. Osayleiskaavoituksen eteneminen ja alustava aikataulu.

Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2022 kaupungin aloitteesta



Aloitusvaihe

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 26.1.–28.2.2022, esittely Uutta Koillis-Helsinkiä -asukastilaisuudessa 2.2.2022
- nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat> ja Helsingin Uutiset -lehdessä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta
- niille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa, lähetetään tieto kaupunkiympäristölautakunnan päätöksestä
- viranomaisneuvottelu



Valmisteluvaihe

- vaihtoehtoiset skenaariot ja niiden vaikutusten arviointi esitellään lautakunnalle arviolta alkuvuonna 2023
- kaavaluonnos esitellään lautakunnalle arviolta loppuvuonna 2023
- luonnosvaiheen aineisto nähtävillä arviolta loppuvuonna 2023,
- nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat> ja Helsingin Uutiset -lehdessä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä verkkokyselyn kautta, minkä lisäksi hanketta esitellään alueellisissa asukastilaisuuksissa
- viranomaisilta pyydetään lausunnot kaavaluonnoksesta ja siihen liittyvästä valmisteluaineistosta
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille mielipiteen jättäneille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä erikseen ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa



Ehdotusvaihe

- kaavaehdotus esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle arviolta vuonna 2024
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävillä olosta ilmoitetaan verkkosivuilla <https://www.hel.fi/kaavakuulutukset>
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille muistutuksen jättäneille, joiden sähköposti- tai postiosoite ilmenee muistutuksesta
- viranomaisneuvottelu
- muistutukset ja lausunnot sekä niihin laaditut vastineet käsitellään lautakunnassa



Hyväksyminen

- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävillä olon aikana
- hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen
- hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.

Lisätiedot suunnittelijoilta**Maankäyttö**

Jouko Kunnas, arkkitehti, jouko.kunnas@hel.fi

Niklas Aalto-Setälä, yleiskaavasuunnittelija, niklas.aalto-setala@hel.fi

Liikenne

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö, heikki.palomaki@hel.fi

Teknistoloudelliset asiat

Pekka Tirkkonen, erityisasiantuntija, pekka.tirkkonen@hel.fi

Kaarina Laakso, tiimipäällikkö, kaarina.laakso@hel.fi

Julkiset ulkotilat, maisema, luonto ja viheralueet

Annamari Vuola, maisema-arkkitehti, annamari.vuola@hel.fi

Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja, raimo.pakarinen@hel.fi

Vuorovaikutus

Matti Miinalainen, vuorovaikutussuunnittelija, matti.miinalainen@hel.fi

Annika Alén, vuorovaikutussuunnittelija, annika.alen@hel.fi



Kaupunkisuunnittelua voi seurata Suunnitelmavahti-palvelun avulla (<https://www.hel.fi/suunnitelmavahti>) sekä sosiaalisen median kanavissa (<https://www.facebook.com/helsinkikaupunkiymparisto> ja <https://twitter.com/helsinkikymp>).

Helsingissä 20.1.2022

Pasi Rajala
yleiskaavapäällikkö

Helsinki

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristö

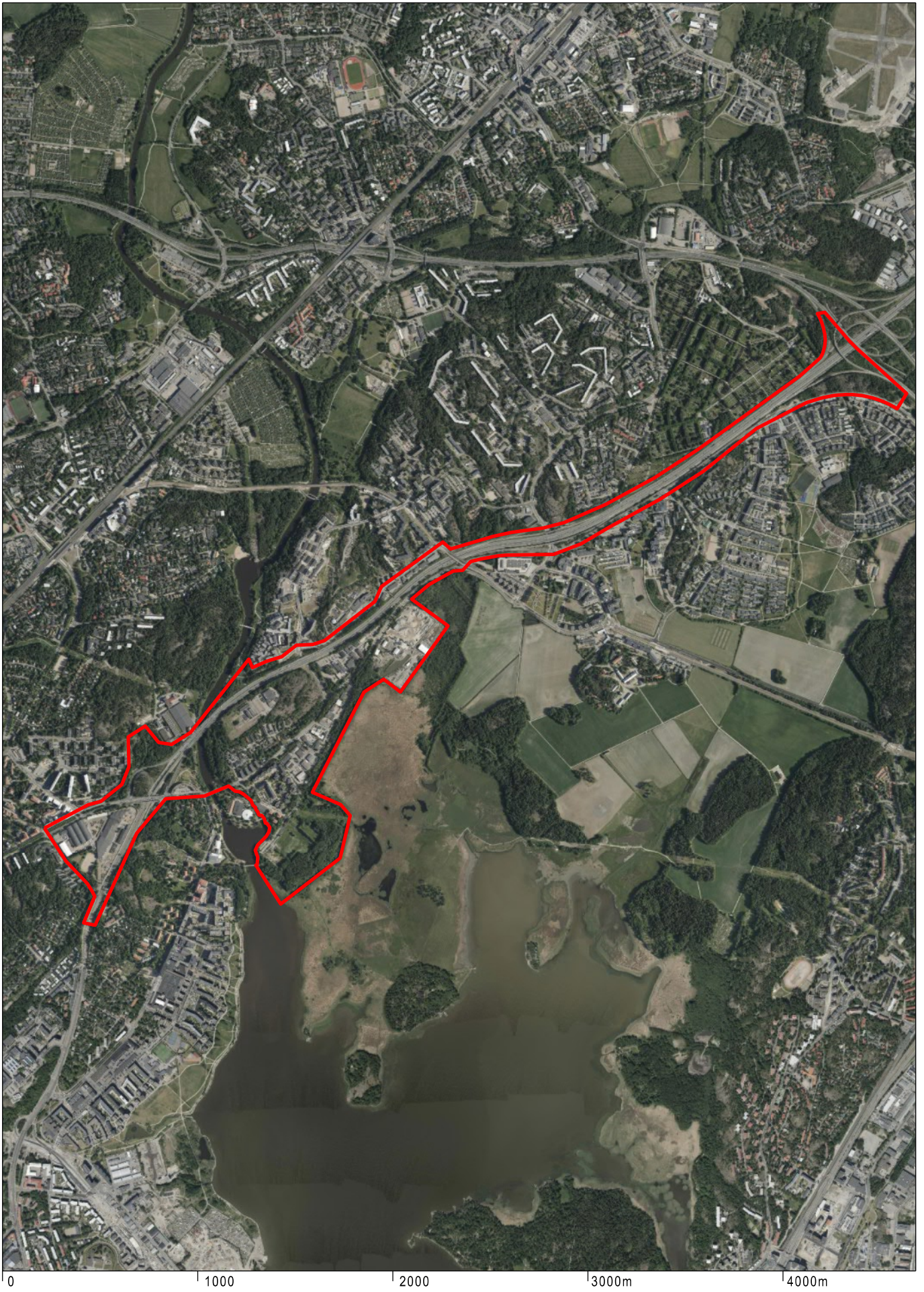
Työpajankatu 8
PL 58200
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihte 09 310 2611

www.hel.fi



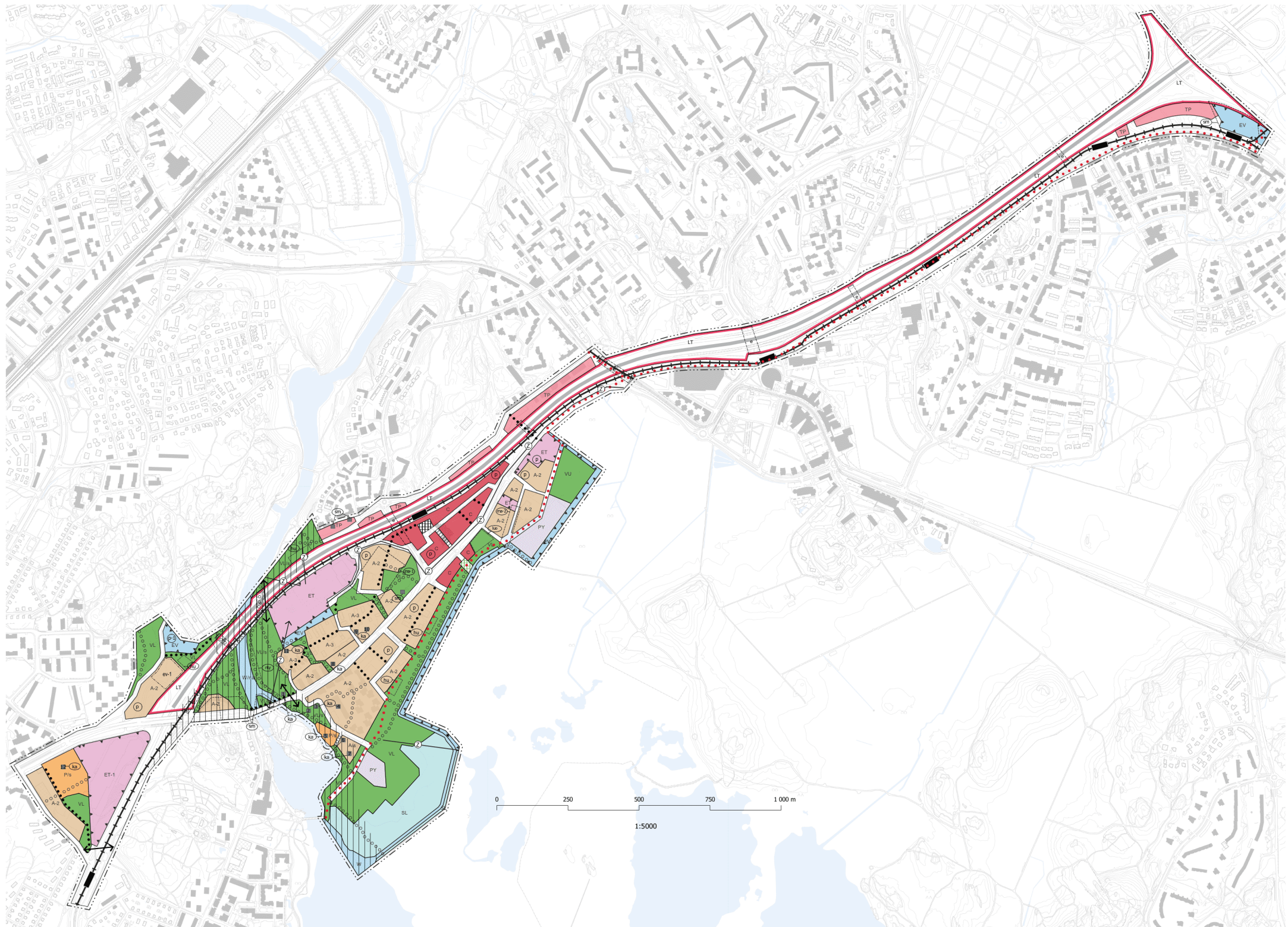
Sijaintikartta
 Viikinki-ranta-Lahdenväylä
 Osayleiskaava

Helsingin kaupunki
 Yleiskaavoitus



Ilmakuva
Viikinranta-Lahdenväylä
Osayleiskaava

Helsingin kaupunki
Yleiskaavoitus



Kaavamerkinnot ja määräykset

A-2

ASUNTOVALTAINEN ALUE. Aluetta suunnitellaan pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa vähintään 2,0. Alueen asemakaavoituksessa tulee mahdollistaa keskeisten katujen varsilla liike- ja muuta toimitilaa. Autojen pysäköinti tulee osoittaa keskitetysti pysäköintilaitoksiin. Korttelialueella sallitaan ainoastaan liikuntaesteisten pysäköintiin tarkoitettuja pysäköintipaikkoja.

A-3

ASUNTOVALTAINEN ALUE. Aluetta suunnitellaan pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 0,6–1,2.

A/s

ASUNTOVALTAINEN ALUE, JOLLA YMPÄRISTÖ SÄILYTETÄÄN.

C

KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE. Aluetta suunnitellaan toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrosten kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Alueen liikenteen suunnittelussa tulee asettaa etusijalle kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet. Korttelitehokkuus tulee olla pääsääntöisesti yli 2,0. Autojen pysäköinti tulee osoittaa keskitetysti pysäköintilaitoksiin. Korttelialueella sallitaan ainoastaan liikuntaesteisten pysäköintiin tarkoitettuja pysäköintipaikkoja.

Melun ohjearvojen täytyminen tulee varmistaa asemakaavoituksen yhteydessä laadittavalla meluselvityksellä ja siihen perustuvilla kaavamääräyksillä huomioiden rakennusten käyttötarkoitus, meluolosuhteet ja rakentamisen vaiheistus alueella.

P/S

PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE, JOLLA YMPÄRISTÖ PÄÄOSIN SÄILYTETÄÄN. Alueelle saa sijoittaa myös ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta tuotantotilaa.

PY

JULKISTEN PALVELUJEN ALUE.

TP

TYÖPAIKKA-ALUE. Aluetta suunnitellaan ensisijaisesti toimitilojen, palvelujen, tuotannon ja varastoinnin käyttöön. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaiseen toimintaan liittyviä myymälätiloja. Asumista ja päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei sallita.

VL

LÄHVIRKISTYSALUE. Alue on varattu yleiseen virkistystoimintaan ja ulkoiluun. Alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee ottaa huomioon maisema-arvot, luonnon monimuotoisuus, ekologisten yhteyksien toimivuus sekä virkistysreittien ja -palveluiden riittävyys. Alueelle saa rakentaa virkistyskäytön edellyttämiä ulkoilureittejä ja palveluita. Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueen kulutuskestävyyteen ja ulkoilun ohjaamiseen.

VL/s

VIRKISTYSALUE, JOLLA YMPÄRISTÖ SÄILYTETÄÄN. Alue on varattu yleiseen virkistystoimintaan ja ulkoiluun. Luontoarvot, maisemalliset arvot ja kulttuurihistorialliset arvot tulee säilyttää. Alueelle saa rakentaa virkistyskäytön edellyttämiä ulkoilureittejä ja palveluita ottaen huomioon alueen luonto- ja maisemalliset arvot siten, että rakentaminen soveltuu mittakaavaltaan, rakentamistavaltaan ja sijainniltaan olemassa olevaan rakennuskantaan ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön ja maisemaan. Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueen kulutuskestävyyteen ja ulkoilun ohjaamiseen.

VU

URHEILU- JA VIRKISTYSPALVELUJEN ALUE. Alueelle voidaan sijoittaa urheilu-, virkistys- ja vapaa-ajan toimintoja palvelevia rakennuksia ja rakennelmia.



LUONNONSUOJELUALUE. Alueelle ei saa suunnitella toimenpiteitä, jotka vaarantavat tai heikentävät niitä luontoarvoja, joiden perusteella alueen rauhoituspäätös on tehty. .



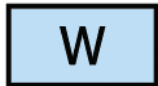
SUOJAVIHERALUE.



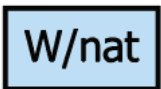
YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE.



YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE. Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien toimintojen alue. Enintään puolet kerrosalasta saa olla liike-, toimisto-, liikunta- ja vapaa-ajan- sekä pysäköintitiloja. Alueelle saa sijoittaa julkista ulkotilaa.

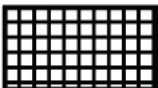


VESIALUE.

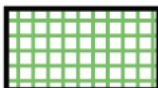


VESIALUE, JOKA KUULUU NATURA 2000 -VERKOSTOON.

Vantaanjoen Natura 2000 -alueen suojelutavoitteet toteutetaan vesilain ja ympäristösuojelulain nojalla. Luontoarvoja, joiden perusteella alue on liitetty Natura 2000 -verkostoon, ei saa heikentää.



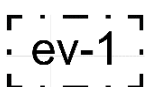
KATUAUKIO/TORI.



PUISTOAUKIO.



YLEISEN TIEN ALUE.



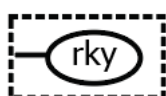
ASUNTOVALTAISEN ALUEEN OSA, JONKA TOTEUTTAMINEN EDELLYTTÄÄ VIEREISELLE SUOJAVIHERALUEELLE p-1 -MERKINNÄLLÄ OSOITETUN PYSÄKÖINTILAITOKSEN TAI VASTAAVAN SUOJARAKENTEEN AIKAISEMPAA TAI SAMANAIKAISTA TOTEUTTAMISTA.



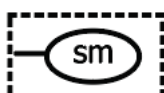
MAISEMALLISESTI ARVOKAS ALUE. Alueen maisema- ja kulttuuriarvoja on vaalittava. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, maiseman ominaispiirteet sekä muinaismuistolailla suojellut kohteet.



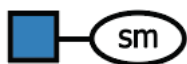
LUONNON MONIMUOTOISUUDEN KANNALTA ERITYISEN TÄRKEÄ ALUE. Linnustolle erityisen tärkeä alue. Alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, jotka heikentävät alueen merkitystä lintujen elinolosuhteiden kannalta.



VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ.



MUINAISMUISTOALUE. Muinaismuistolain (295/1963) rauhoittama kiinteä muinaisjäännös. Muinaisjäännöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Aluetta koskevista suunnitelmista ja toimenpiteistä on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.



MUINAISMUISTOKOHDE. Muinaismuistolain (295/1963) rauhoittama kiinteä muinaisjäännös. Muinaisjäännöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Kohdetta koskevista suunnitelmista ja toimenpiteistä on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.



KULTTUURIHISTORIALLISTA, RAKENNUSTAITEELLISESTI TAI KAUPUNKIKUVAN KANNALTA ARVOKAS RAKENNUS. Kohteet on numeroitu ja yksilöity yleiskaavan selostuksessa.



OHJEELLINEN MAANALAISEN JÄTEVEDENPUHDISTAMON ALUE. Maanpäällinen rakentaminen tulee toteuttaa siten, että jätevesipuhdistamon maanalainen laajennustila ja siihen liittyvät maan päälle ulottuvat rakenteet ovat toteutettavissa. Rakennussuunnitelmista tulee pyytää lausunto vesihuollosta vastaavalta viranomaiselta.



OHJEELLINEN JÄTEVEDENPUHDISTAMON VARAPURKUYHTEYS. Yhteyden jatkuva toimivuus on varmistettava. Alueella maanpinnan tasaus ja maanpäällinen rakentaminen tulee toteuttaa siten, että

jätevesipuhdistamon varapurkuyhteys on toteutettavissa.
Rakennussuunnitelmista tulee pyytää lausunto vesihuollosta vastaavalta viranomaiselta.



OHJEELLINEN HULEVESIEN KÄSITTELYALUE. Alueelle saa sijoittaa hulevesien hallintaan ja viivytykseen liittyviä rakenteita.



LIITO-ORAVAN KULKUYHTEYS. Alueen puustoa tulee hoitaa, uudistaa ja tarvittaessa istuttaa siten, että alueen läpi säilyy riittävän leveä ja yhtenäinen puustoinen latvussyhteys, sekä tarvittaessa toteuttaa erityisratkaisuja liikkumisen mahdollistamiseksi.



OHJEELLINEN PYÖRÄLIIKENTEEN NOPEA RUNKOYHTEYS. Reitti voidaan toteuttaa myös pyöräkatuna, jolla tonteille ajo ja huoltoliikenne on sallittu.



OHJEELLINEN YLEISTÄ JALANKULKUA JA PYÖRÄLIIKENNETTÄ VARTEN VARATTU REITTI. Huoltoajo kiinteistöille on sallittu.



OHJEELLINEN ULKOILUREITTI.



JALANKULULLE VARATTU KATU.



VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ TIE ERITASOLIITTYMINEEN.



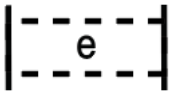
PIKARAITIOTIE. Pikaraitiotie tulee suunnitella ja rakentaa siten, että sen liikenteestä ei aiheudu sellaista tärinää tai runkomelua, joka rajoittaisi A- ja C-korttelialueiden käyttöä osayleiskaavan osoittamaan tarkoitukseen.



PIKARAITIOTIEN PYSÄKKI.



KATUALUE.



ERITASORISTEYS.



VOIMAJOHTO. Rakennusten tai rakenteiden sijoittamisesta johdon läheisyyteen tulee pyytää lausunto johdon omistajalta.



SÄHKÖNSIIRRON YHTEYSTARVE..



ALUEELLINEN PYSÄKÖINTILAITOS. Sijainti on ohjeellinen.



ALUEELLINEN PYSÄKÖINTILAITOS. Pysäköintilaitos toteutetaan pitkänomaisena, vesilaitoksen puolelta umpiseinäisenä rakenteena siten, että se suojaa asuinalueita vesilaitoksen mahdollisten onnettomuustilanteiden haitallisten aineiden päästöiltä.



ALUEEN RAJA.



10 m OSAYLEISKAAVA-ALUEEN ULKOPUOLELLA OLEVA VIIVA.

Koko kaava-aluetta koskevat määräykset

Alueen asemakaavoituksessa ja muussa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa edistetään linnuston elinolosuhteita ja ehkäistään lintujen törmäyskuolemia.

Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida alueella sijaitsevien arvokkaiden luontokohteiden luontoarvojen säilymisen kannalta merkityksellisten kosteusolosuhteiden säilyminen.

Natura 2000 -alueisiin rajautuvilla alueilla tulee suunnitella noin 50 metrin puustoinen suojavyöhyke tai muilla keinoin varmistaa, ettei Natura-alueelle suuntaudu hallitsematonta kulkua. Kortteleiden suojavyöhykkeeseen rajoittuvalla rajalla rakennukset saavat olla enintään kuusikerroksisia.

Asemakaavoituksessa ja muussa tarkemmassa suunnittelussa tulee varmistaa, että rakentamisen ajoituksessa huomioidaan lintujen pesimä- ja muuttoajat sekä saukon ja koskikaran talvehtimisedellytykset.

Alueella sijaitsee luonnonsuojelulain perusteella suojeltuja liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja, joita ei saa heikentää eikä hävittää. Puustoa on hoidettava lajin elinolot ja liikkuminen huomioon ottaen.

Vesistövaikutusten vähentämiseksi ja hallitsemiseksi hulevesien suunnittelussa, käsittelyssä ja johtamisessa tulee noudattaa Helsingin kaupungin hulevesiohjelmaa.

Hulevettä ei saa johtaa vastaanottavaan vesistöön tai Natura 2000-alueille puhdistamatta. Pihlajistonpuron valuma-alueella Lahdenväylän ja Viikintien liikennealueilta tulevien hulevesien käsittelyä liikennealueella tulee jatkosuunnittelussa edistää ennen johtamista hulevesiviemäriin ja vastaanottavaan vesistöön.

Asemakaavoituksessa ja muussa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee rannan läheisyydessä ja alavilla paikoilla ottaa huomioon ajantasaiset suositukset alimmista rakentamiskorkeuksista.

Alueen asemakaavoituksessa ja muussa yksityiskohtaisemmassa jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon tie- ja raideliikenteen aiheuttamat ilmanlaatu-, melu-, runkomelu- ja värinähaitat nykyiselle ja suunnitellulle rakentamiselle.

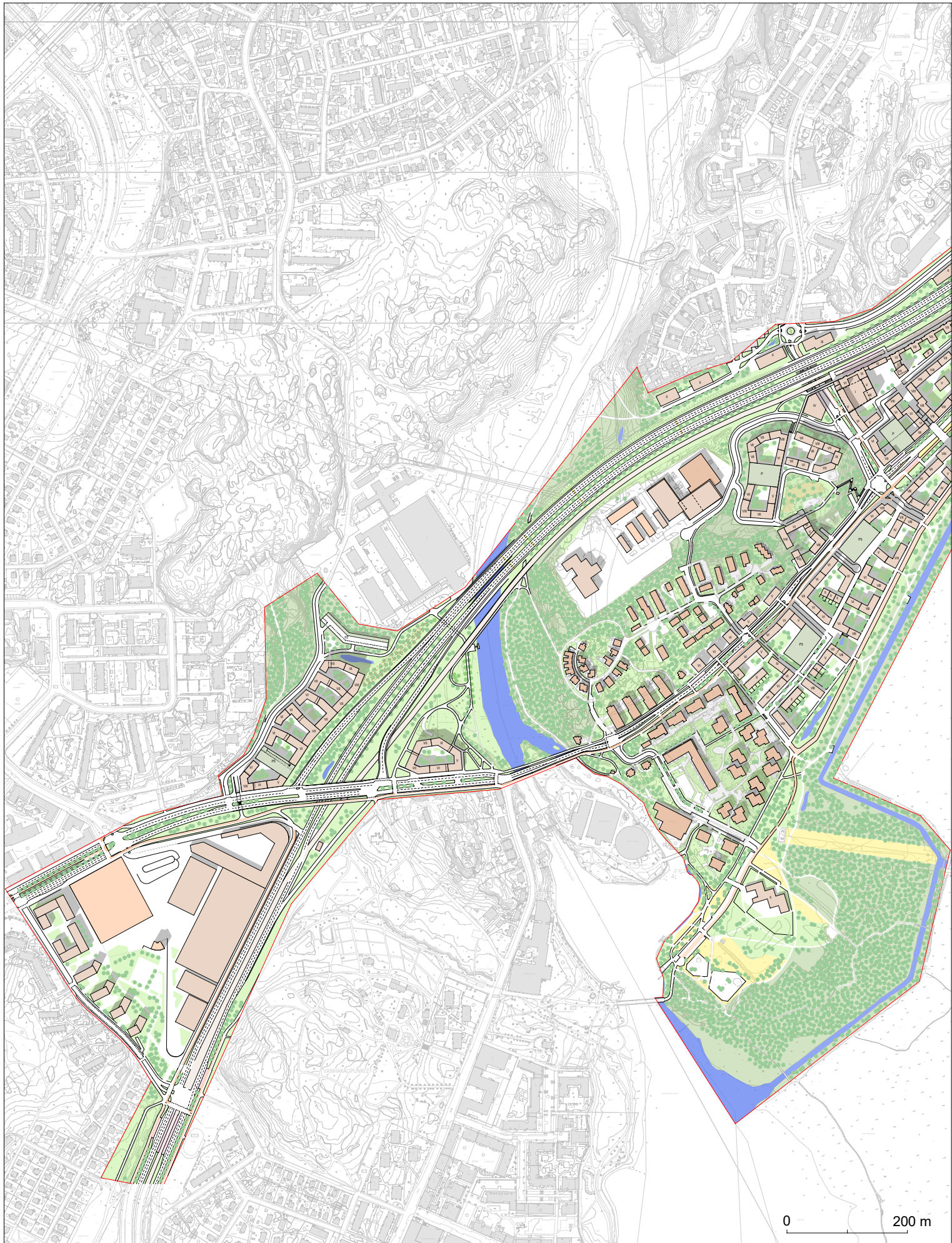
Lahdenväylän varressa rakennusten ja rakenteiden tulee estää liikenteen haittojen leviämistä asuinkortteleihin ja laajemmalle ympäristöön ja mahdollistaa asuntojen avautuminen liikenteen haitoilta suojaisempaan suuntaan.

Yleiskaavan toteuttamiseen liittyvässä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on pyydettävä lausunnot turvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta keskeisiltä viranomaisilta.

Maaperän pilaantuneisuuden tutkimustarve tulee arvioida asemakaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä. Tarvittaessa maaperän pilaantuneisuus ja kunnostustarve on selvitettävä ennen rakentamiseen ryhtymistä ja maaperä kunnostettava ennen alueen ottamista kaavan käyttötarkoitukseen.

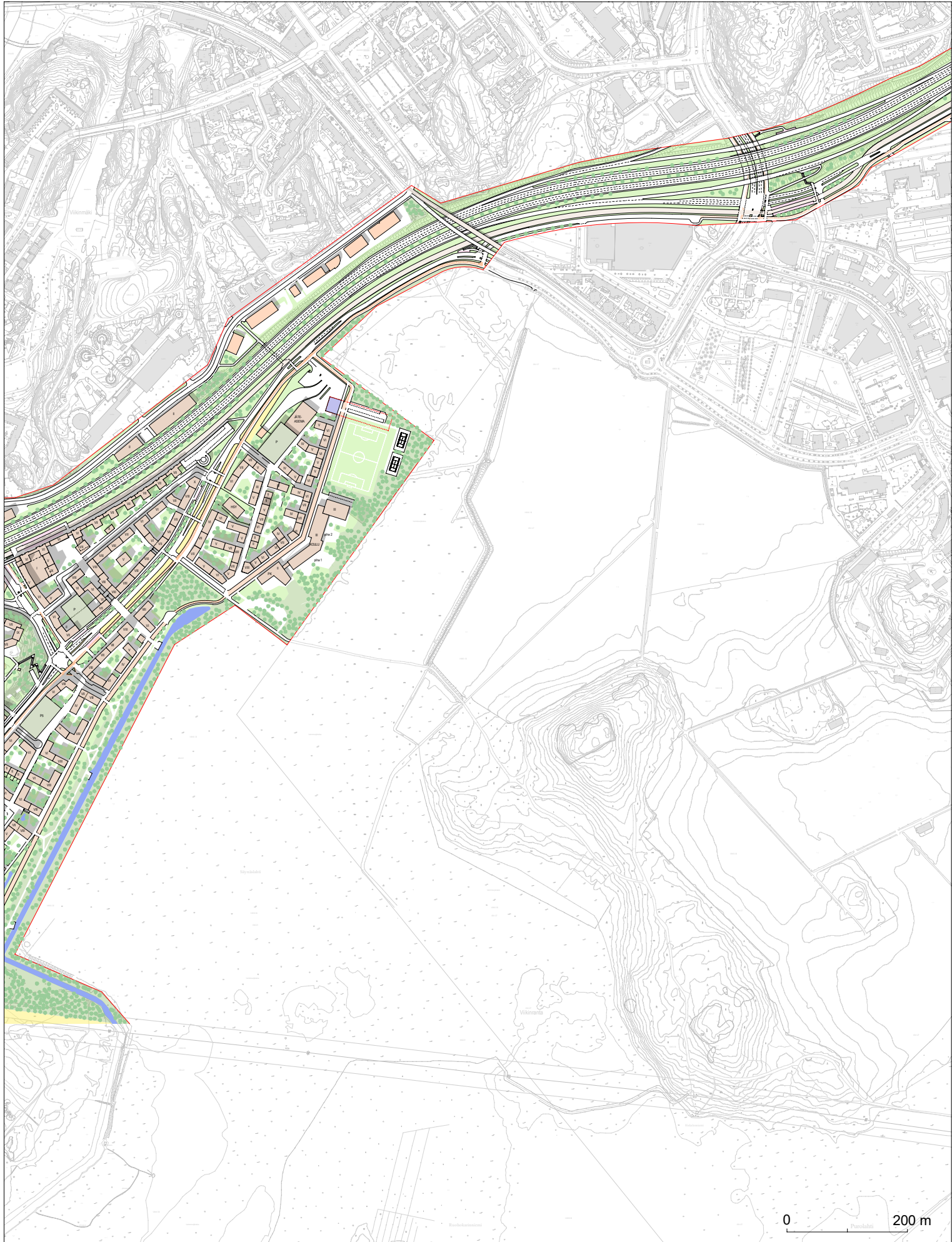
Savikkoalueilla, joille on osoitettu rakentamista, tulee arvioida happamien sulfaattimaiden tutkimustarve asemakaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä. Todetut happamat sulfaattimaat on otettava huomioon rakenteiden suunnittelussa, maarakentamisessa, maa-ainesten käsittelyssä ja vesienhallinnassa. Happamilla sulfaattimailla

tulee rakentamisen yhteydessä varautua toimenpiteisiin happaman valuman syntymisen sekä sen haittojen ehkäisemiseksi.



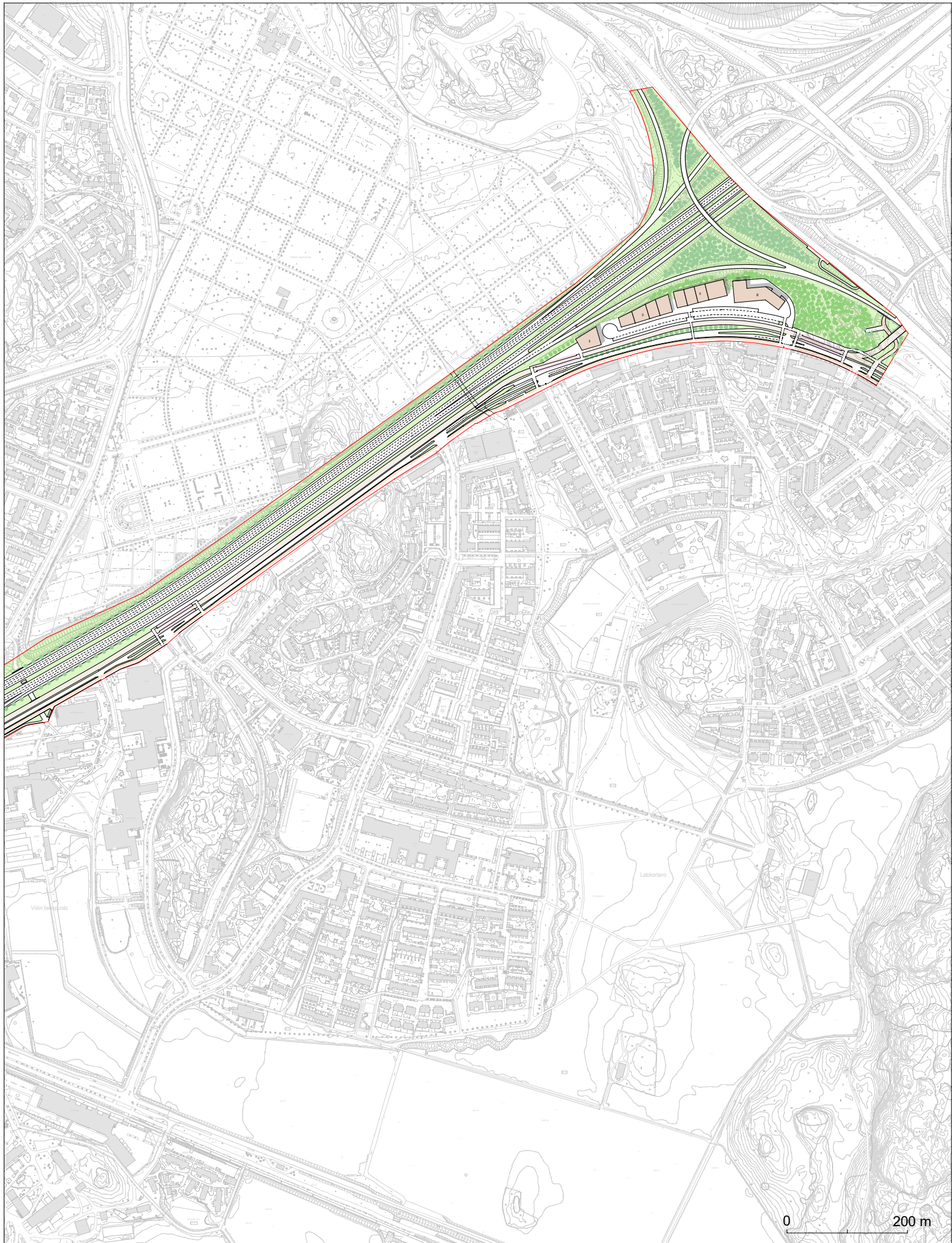
Havainnekuva, eteläosa
Viikinkaari-Lahdenväylä
Osayleiskaava

Helsingin kaupunki
Yleiskaavoitus



Havainnekuva, keskiosa
Viikinranta-Lahdenväylä
Osayleiskaava

Helsingin kaupunki
Yleiskaavoitus



Havainnekuva, pohjoisosa
Viikinkaari-Lahdenväylä
Osayleiskaava

Helsingin kaupunki
Yleiskaavoitus