



Viikinranta- Lahdenväylän osayleiskaava

Suunnitteluperiaatteet

Helsinki

Suunnitteluperiaatteet

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava

Kaupunkiympäristön toimiala

Diaarinumero HEL 2021-011524

Yleiskaavoituspalvelu

Hankenumero 6684_2

Päivätty 28.2.2023

Oas 1571-00/22

Sisällys

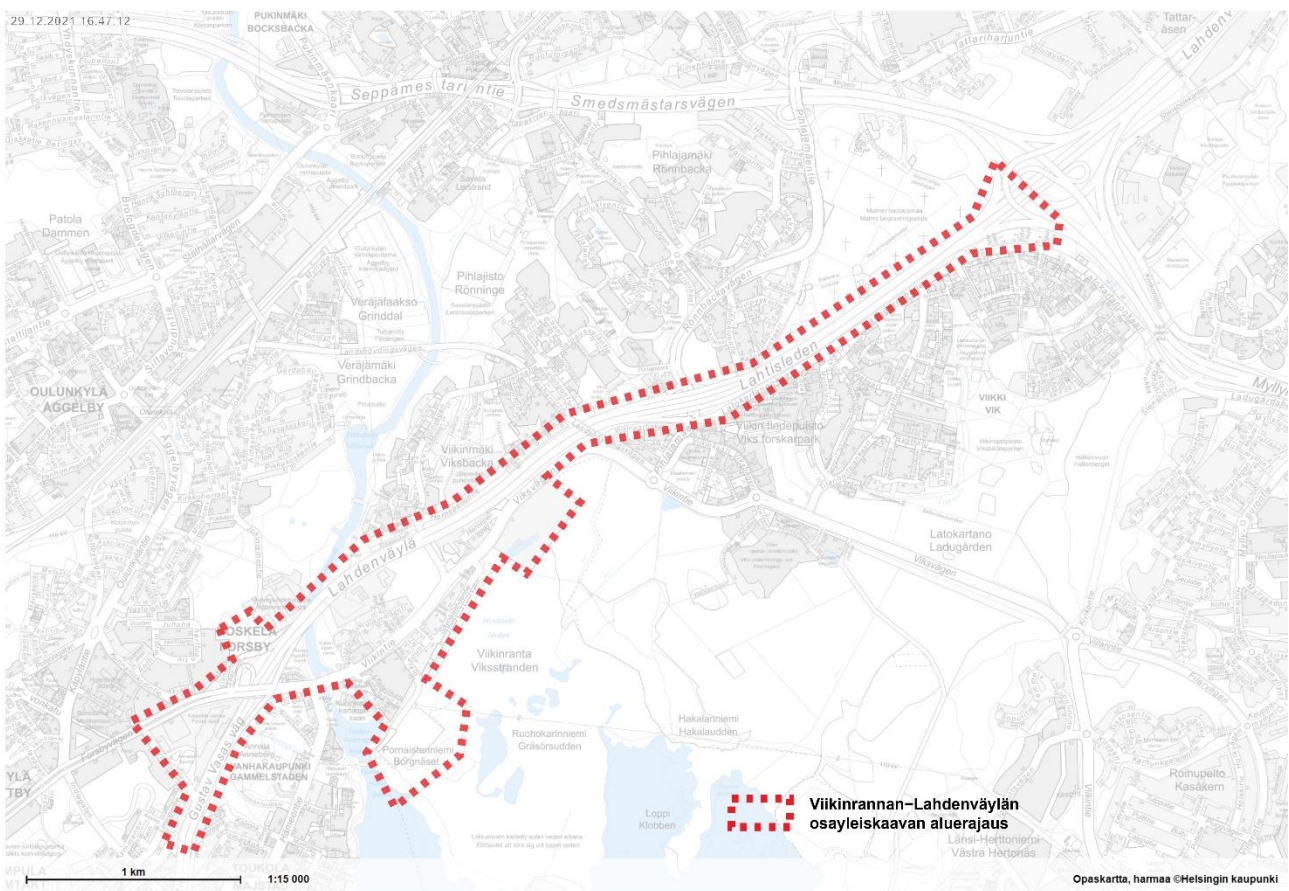
1	Alueen lähtökohdat ja nykytilanne.....	4
1.1	Suunnittelualue.....	4
2	Osayleiskaavan tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet.....	6
2.1	Kestävä kehitys.....	7
2.1.1	Ilmastonmuutoksen hillintä.....	8
2.1.2	Luonnon monimuotoisuus.....	9
2.2	Maankäyttö.....	9
2.3	Lahdenväylä ja Viima-raitiotie.....	10
2.4	Paikallisen liikkumisen periaatteet.....	12
2.5	Palvelut ja yritystoiminta.....	13
2.6	Luonto ja virkistys.....	14
3	Päätökset suunnitteluperiaatteiden pohjana.....	15
3.1	Kaupunkistrategia.....	15
3.2	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	16
3.3	MAL 2019 -ohjelma.....	16
3.4	Maakuntakaava.....	16
3.5	Yleiskaavatilanne.....	18
3.6	Asemakaavat ja muut suunnitelmat.....	21
4	Skenaariotarkastelut ja selvitykset.....	23
4.1	Lahdenväylän liikenne- ja meluselvitykset.....	23
4.1.1	Linnustoselvitys.....	24
4.1.2	Rakennusinventointi.....	24
5	Vuorovaikutus suunnitteluperiaatteiden valmisteluajana.....	25
5.1	Viranomaisyhteistyö.....	25
5.2	Yhteistyö energiahuollon toimijoiden kanssa.....	25
5.3	Mielipiteet.....	25
6	Osayleiskaavan eteneminen.....	27
7	Yhteystiedot.....	28

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 parantaa sen sovitusta kehittyvään kaupunkirakenteeseen ja vähentäen sen haitallisia ympäristövaikutuksia.

1 Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

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 luvussa 3.5.

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.

2 Osayleiskaavan tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet

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. Lahdenväylälle haetaan sen toimivuuden varmistava ratkaisumalli, jonka ympäristövaikutukset ovat nykyistä vähäisemmät ja joka mahdollistaa ympärilleen kaupunkirakenteen täydentymistä ja kehittymistä. Alueella varaudutaan energia- ja vesihuollon tulevaisuuden tarpeisiin. Alueen ja sen ympäristön luontoarvojen säilyminen varmistetaan.

Tavoitteiden mukaisesti Viikinranta

- on kantakaupunkimaisesti rakennettu kaupunginosa, joka yhdistää Arabianrannan Viikkiin
- tarjoaa houkuttelevaa asumista Viikin luonnonsuojelualueen vierellä
- turvaa kestävän energia- ja vesihuollon ja näiden kehittämisen
- mahdollistaa työpaikkamäärän kasvun uudistuvalla alueella.

Lahdenväylä

- palvelee erityisesti pitkämatkaista joukko- ja tavaraliikennettä
- on kaupunkirakenteeseen ja kaupunkimaiseen ympäristöön sovitettu moottoritie.

Tavoitteiden, skenaariotarkastelujen ja vuorovaikutuksen pohjalta on laadittusuunnitteluperiaatteet, jotka jakautuvat kuuteen teemakokonaisuuteen:

1. Kestävä kehitys
2. Maankäyttö
3. Lahdenväylä ja Viima-raitiotie
4. Paikallinen liikkuminen
5. Palvelut ja yritystoiminta
6. Luonto ja virkistys

2.1 Kestävä kehitys

Kestävä kehitys on suunnittelun lähtökohta. Sen eri ulottuvuuksista ekologinen kestävyys on keskeinen kivijalka, ja sen toteutuminen on edellytys muiden kestävä kehityksen osa-alueiden, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyuden toteutumiselle.

Ekologinen kestävyys jakautuu kahteen osa-alueeseen: ilmastonmuutoksen hillintään sekä luonnon monimuotoisuuden vahvistamiseen.

Sosiaalinen kestävyys sisältää hallitun kasvun, joka tapahtuu ekologisen kestävyuden rajoissa. Tähän liittyy myös sopeutuminen ilmastonmuutoksen sosiaalisiin vaikutuksiin. Kasvun tulee olla myös tasapainoista ja ehkäistä segregatiota.

Taloudellinen kestävyys perustuu tasapainoon investointien ja niillä saatavien yhteiskunnallisten hyötyjen kesken.



Kuva 2. Kestävä kehitys suunnittelun lähtökohtana.

2.1.1 Ilmastonmuutoksen hillintä

Ilmastonmuutoksen hillintä osayleiskaavan kontekstissa jakautuu kolmeen osa-alueeseen; rakentamiseen, liikkumiseen sekä energian tuotantoon ja käyttöön.

Rakentaminen

Osayleiskaavalla voidaan vaikuttaa erityisesti rakennusten sijoittumiseen suotuisan pienilmaston ja hyvien perustamisolosuhteiden alueille. Suotuisa pienilmasto tarkoittaa keskimääräistä lämpimämpää sijaintia talviolosuhteissa, toisaalta myös kesän hellekausien yllämpenemistä tulee välttää ehkäisemällä lämpösaarekkeiden muodostumista. Suunnittelualue on Helsingin lämpösaareketutkimuksen¹ perusteella tavanomaista esikaupunkialuetta, joskin kesäisin Viikinrannan kaakkoisrinne erottuu hieman ympäristöönsä lämpimämpänä ja vaikuttaa pienilmastoltaan suotuisalta. Yleisesti lämpösaarekeilmiötä esiintyy Helsingin ydinkeskustan ohella pinta-alaltaan laajojen rakennusten yhteydessä, lievemmin aluekeskusten kohdalla. Suunnittelualue sijaitsee laajojen ja suojeltujen luontoalueiden läheisyydessä, joten laajoja rakennettuja alueita ei muodostu.

Alueen perustamisolosuhteet vaihtelevat. Parhaat olosuhteet ovat Viikinrannan alueella Viikintien ja Lahdenväylän välissä. Mikäli rakentamista sijoitetaan myös huonojen maaperäolosuhteiden alueille, näille sijoitettavan kerrosalan on syytä olla suhteellisen suuri, jotta hiilipäästöjä tuottavista perustuksista saadaan eniten hyötyä. Perustusrakenteisiin käytettävän betonin tuotannossa tapahtuvan kehitystyön ansiosta on perustelua olettaa sen hiilijalanjäljen vähentyvän tulevaisuudessa merkittävästi. Tämän vuoksi rakentamisen ajoituksella on todennäköisesti vaikutusta rakentamisen päästöihin.

Osayleiskaavatyössä selvitetään mahdollisuuksia asettaa rakennusmateriaalien hiilidioksidipäästöjä koskevia määräyksiä.

Liikkuminen

Osayleiskaava rakentuu pikaraitiotien varaan ja tämä luo hyvät edellytykset kestäväan liikkumiseen. Riittävä käyttäjäpotentiaali luo edellytykset toimivalle raideliikenneyhteydelle. Samalla runsas asutus yhdistettynä sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen työpaikkoineen ja palveluihin vähentää liikkumistarvetta arjen asioinnissa ja vapaa-aikana.

Pikaraitiotietä täydentää kävelyn ja pyöräliikenteen verkosto. Alueen reitien verkosto on nykyisellään paikoin harva, ja lisäksi Lahdenväylällä on merkittävä estevaikutus. Osayleiskaavan suunnittelussa tavoitteena on nykyistä tiheämpi verkosto, joka liittyy luontevasti ympäröiviin alueisiin,

¹ Drebs, Achim J (2011): Helsingin lämpösaarekeilmiö ajallisena ja paikallisena ilmiönä. Helsingin yliopisto, geotieteen ja maantieteen laitos.

palvelukeskittymiin ja virkistysreitteihin. Alueen topografia on vaihteleva, ja korkeussuhteet on tärkeää huomioida reittien suunnittelussa.

Energia

Rakennusten energiatehokkuuteen liittyviä vaatimuksia voidaan asettaa eri kaavatasoilla.

Osayleiskaava-alueella tutkitaan mahdollisuuksia alueelliseen maalämpöön. Viikinrannan alueella peruskallio on lähellä maanpintaa, mutta maanalaiset rakenteet tai niiden tilavaraukset rajoittavat maalämmön hyödyntämistä osassa aluetta. Lahdenväylän tiealueen alle jää maalämpöpotentiaalia, jonka hyödyntämistä voidaan tutkia osana alueellista energijärjestelmää. Savikkoalueilla peruskallio on paikoin hyvin syvällä, mikä lisää maalämpöjärjestelmän perustamiskustannuksia.

Maalämmön ohella tulee hyödyntää mahdollisuudet aurinkosähkön tuotantoon.

2.1.2 Luonnon monimuotoisuus

Luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi suunnittelualueella ensisijaisena periaatteena on säilyttää paikallisen luonnon olemassa oleva monimuotoisuus ja tukea erityisesti sellaisten biotooppien säilymistä, joita ei muualla tavata. Tällä alueella korostuu erityisesti tarve varmistaa viereisten Natura-alueiden luontoarvojen säilyminen.

Maankäytön muutosten ja rakentamisen vaikutuksia säilytettävään luontoon tulee lievittää. Monimuotoinen luonto on yksi asumisen vetovoimatekijä alueella, tämä johtaa puolestaan kulutuksen lisääntymiseen. Suunnittelussa on varauduttava tähän ja ohjattava kulutusta sitä parhaiten sietäville alueille.

Kolmantena suunnitteluperiaatteena on luonnon monimuotoisuuden lisääminen tuomalla alueelle sitä vahvistavia elementtejä. Teollisuusalueen uudistuminen sekoittuneeksi kaupunkirakenteeksi tuo mukanaan esimerkiksi viherkattoja, asuntopihoja, hulevesipuistoja ja muita rakennettuja viheralueita.

2.2 Maankäyttö

Maankäytön suunnittelun keskeisiä periaatteita ovat kantakaupunkimaisuus, yhdistävyys ja houkuttelevuus.

Osayleiskaava mahdollistaa kaupungin kasvun toteuttamalla tiivistä ja toiminnoiltaan sekoittunutta kaupunkirakennetta Yleiskaavan 2016 linjausten mukaisesti. Suunnittelualue on ympäröivien luontoalueiden ja sitä rajaavan Lahdenväylän vuoksi pinta-alaltaan pieni, mutta sijaitsee Viima-raitiotien ansiosta hyvin saavutettavalla paikalla.

Osayleiskaava laajentaa asuinympäristönä haluttua kantakaupunkia. Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava liittyy Koskelaan ja Arabianrantaan jatkuen Viikinmäkeä sivuten Keski-Viikkiin ja Pihlajistoon.

Alueen houkuttelevuuden perustana on keskustan läheisyys, hyvät liikenneyhteydet ja kantakaupunkimainen palvelurakenne yhdistyneenä luontoalueiden läheisyyteen ja saavutettavuuteen.

Maankäytön painopistealueena on Viima-raitiotien Viikinkallion pysäkki ympäristöineen. Pysäkin sijainti on tutkittu raitiotien yleissuunnitelmassa, yhtenä perusteena on yhteys Viikinmäen asuntoalueelle. Suunnitellun sijaintipaikan lounaispuolella sijaitsee raitioliikenteestä riippumaton Energiakortteli, ja koillispuolella maankäyttömahdollisuuksia rajoittaa puolestaan Natura-alueen ulottuminen lähelle raitiotietä. Näiden reunaehtojen puitteissa pysäkin täsmällistä sijaintia, sille johtavia kulkureittejä ja raitioliikennettä hyödyntävää maankäyttöä tarkennetaan osayleiskaavoituksen yhteydessä.

2.3 Lahdenväylä ja Viima-raitiotie

Lahdenväylän ja Viikin–Malmin pikaraitiotien suunnitteluperiaatteet painottavat näiden merkitystä Helsingin seudulliselle ja valtakunnalliselle saavutettavuudelle

Lahdenväylää kehitetään kaupunkimaisena moottoritienä vähentäen sen nopeustasosta johtuvia haitallisia vaikutuksia nykyiseen maankäyttöön ja sen kehittämisedellytyksiin.

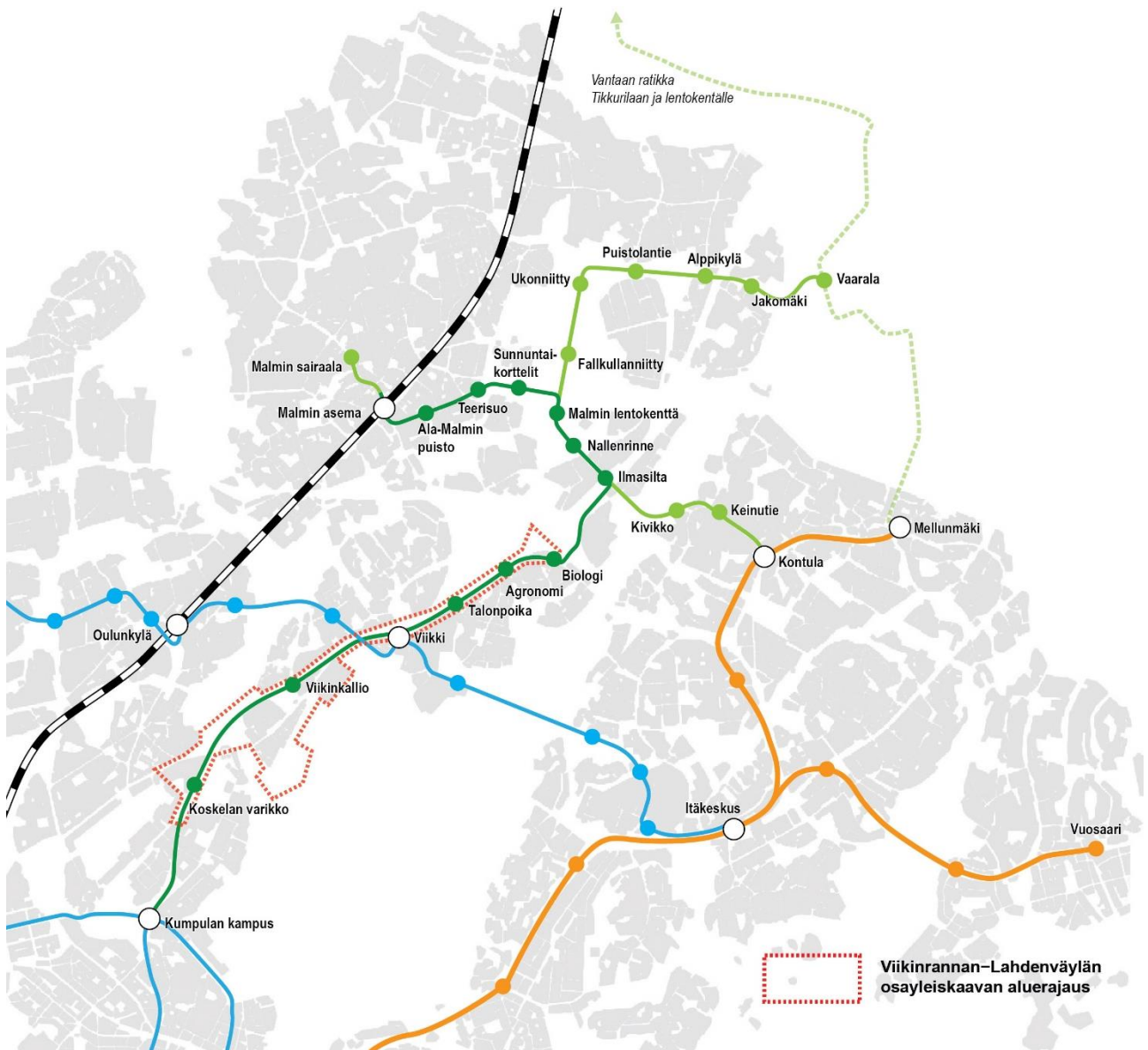
Kaupunkimaisenakin Lahdenväylä suunnitellaan läpikulkevan liikenteen maantienä, jolla ajo on sallittu vain autoille ja moottoripyörille. Vastakkaiset ajosuunnat on erotettu, ja liittymät toteutetaan eritasoratkaisuin. Ratkaisulla turvataan liikenteen toimintavarmuus ja turvallisuus etenkin joukko- ja tavaraliikenteen kannalta.

Kaupunkimaisuus merkitsee, että tielle tutkitaan nopeustason alentamista 60–80 km/h tasolle, millä tavoitellaan melu- ja päästövaikutusten alentamista. Lisäksi tutkitaan mahdollisuuksia järjestää tien kuivatus avo-ojien sijaan sadevesiviemärein. Tämä seikka yhdistettynä alennetun nopeuden mahdollistamiin kapeampiin kaistoihin mahdollistaa tilan säästön ja lisää täydennysrakentamisen mahdollisuuksia väylän varrella.

Osayleiskaavatyön rinnalla toteutetaan vuoden 2023 aikana Lahdenväylän esiselvitys, jossa tutkitaan eri poikkileikkausvaihtoehtoja ja niiden yhteensovitusta Viima-raitiotien kanssa. Lisäksi selvityksessä tutkitaan toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen myös osayleiskaava-alueetta laajemmalla alueella. Selvityksessä tutkitaan mm. matka-aikojen muutoksia sekä vaikutuksia Kehä I liikenteeseen. Työssä otetaan huomioon myös Tuusulanväylälle suunnitellut muutokset (Mäkelänkadun bulevardikaupunkihanke).

Viima-pikaraitiotien edellytykset toimia nopeana ja toimintavarmana Koillis-Helsingin joukkoliikenteen keskustayhteytenä varmistetaan. Linjan rakentamisedellytykset Lahdenväylän varressa varmistetaan ottaen huomioon Lahdenväylän poikkileikkausmuutokset ja ajonopeuden alentamisen vaikutukset turvallisuuskysymyksiin. Viikinkallion kohdalla tutkitaan Lahdenväylän yleissuunnitelman osana vaihtoehtoisen linjauksen toteuttamismahdollisuudet Energiakorttelin kaakkoispuolelta.

Viikinkallion pysäkki suunnitellaan toiminnoiltaan monipuoliseksi ja helposti saavutettavaksi urbaaniksi solmukohdaksi uudelle kantakaupungin laajenemisalueelle. Osayleiskaava-alueelle sijoittuvat myös Latokartanonkaaren varren raidejakson pysäkit, jotka palvelevat Latokartanon aluetta.



Kuva 3. Osayleiskaava-alue ja Viima-pikaraitiotie osana koillisen Helsingin raideverkostoa.

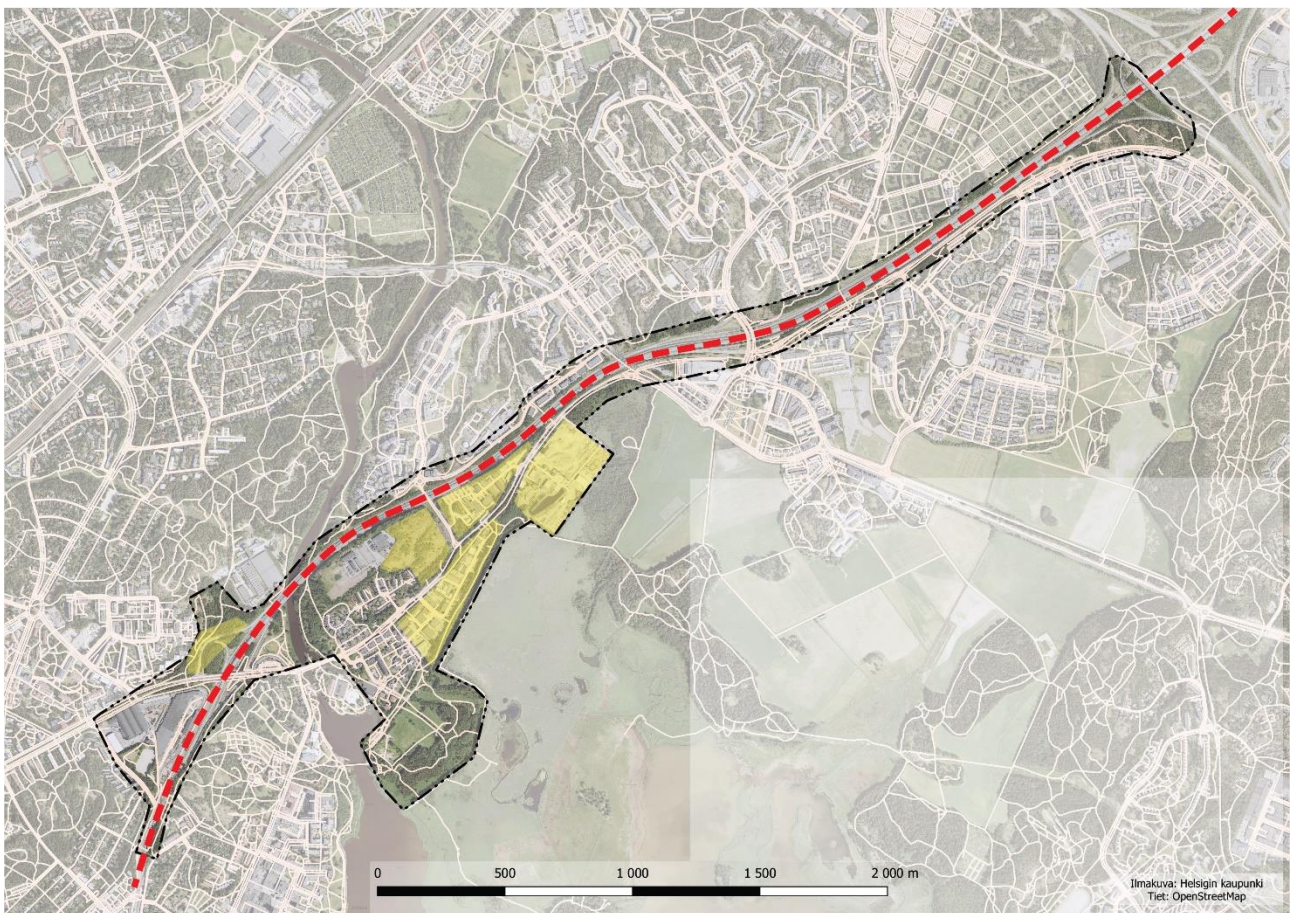
2.4 Paikallisen liikkumisen periaatteet

Suunnittelualueella on jo katuverkko, jonka rakentamiseen ei suunnitella suuria muutoksia. Viikintie on jatkossakin kaikkien kulkumuotojen paikallinen pääkatu. Sen yhteyteen suunnitellaan osayleiskaavatyön rinnalla 400 kV maakaapelia, jonka ratkaisut lukitaan ennen osayleiskaavan päätöksentekoa. Kaapeloinnin yhteydessä tehtävien ratkaisujen tulee mahdollistaa kaupunkirakenteen kehittäminen Viikintien varrella, mukaan lukien jalankulun ja pyöräliikenteen tilavaraukset. Koska kaapelin siirto jälkepäin on vaikeaa ja kallista, kaapeloinnin ratkaisut lukitsevat Viikintien linjauksen ja korkeusaseman pitkälle tulevaisuuteen.

Paikalliskatujen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen verkosto täydennetään sen silmäkokoja pienentäen, kiinnittäen erityistä huomiota yhteyksien sujuvuuteen Viima-pikaraitiotien pysäkeille. Yleiskaavassa 2016

osoitetun Lahdenväylän suuntaisen baanayhteyden toteuttamisedellytykset varmistetaan. Lahdentiellä on nykyisin suuri estevaikutus, mitä pyritään lieventämään parantamalla nykyisiä poikittaisia kulkuyhteyksiä ja tutkimalla tarpeen mukaan uusia.

Virkistysreitit suunnitellaan luontevana jatkumona paikalliskatujen ja -raittien verkostolle. Reitit sijoitetaan siten, että niiden käyttö ei vaaranna viereisten luonnonsuojelualueiden arvoja. Kasvavan väestön virkistystarpeiden vaikutukset ohjataan kulutusta kestäville alueille ja reiteille.



Kuva 4. Paikallisen liikunnan nykyinen verkosto ja osayleiskaavan merkittävimmät rakentamisalueet. Verkosto on paikoin hyvin harva, ja Lahdenväylä rajoittaa kulkumahdollisuuksia.

2.5 Palvelut ja yritystoiminta

Suunnittelualueella varaudutaan koulu- ja päivähoitopalveluiden järjestämiseen osoittamalla uutta asukasmäärää vastaavalle tarpeelle riittävät tilavaraukset. Koulut ja päiväkodit pyritään sijoittamaan siten, että niiden ulko- ja sisätiloja voidaan hyödyntää myös vapaa-ajan ja virkistyskäytössä.

Yleiskaavassa 2016 elinkeinoelämän tarpeista on huolehdittu varamalla erillisiä toimitila-alueita sekä keskusta-alueiden yhteyteen liike- ja toimistotiloja osana sekoittunutta kaupunkirakennetta. Viikinrannan alue merkittiin tuolloin toimitila-alueeksi. Osayleiskaavan toimitila-alueilla toimii nykyisin noin 50 yritystä. Osayleiskaavatyön yhteydessä selvitetään

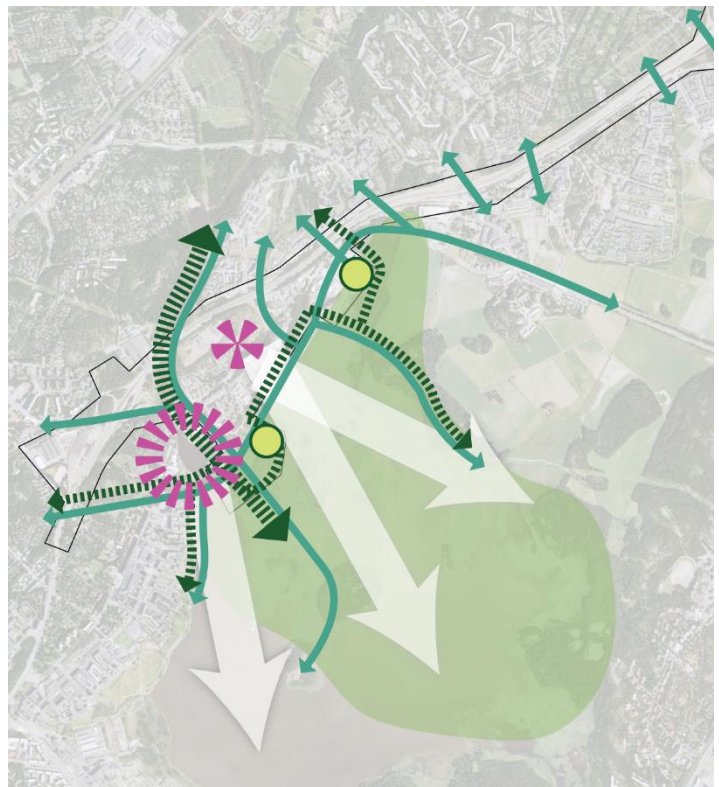
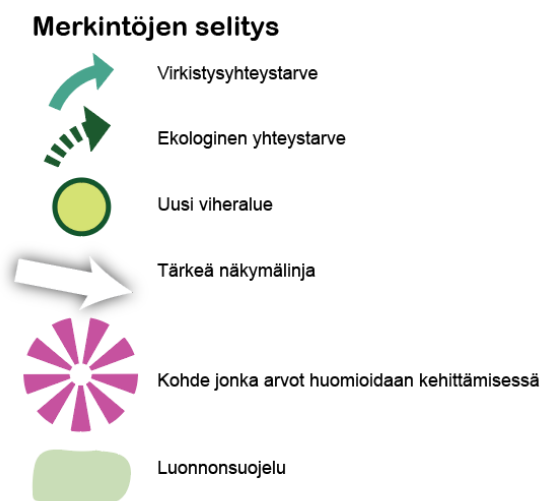
yritysten tilantarpeita ja osoitetaan kehittyvän elinkeinotoiminnan tarpeisiin soveltuvia alueita ja tiloja. Pääasiassa yritysten tilat suunnitellaan osaksi sekoittunutta kaupunkirakennetta sekä osa-alueille, joihin ei esimerkiksi melusyistä voida sijoittaa asuntorakentamista.

2.6 Luonto ja virkistys

Luontoarvot ja virkistysmahdollisuudet ovat alueen keskeinen vetovoimatekijä. Osayleiskaavan tavoitteena on alueen virkistys-, luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen turvaaminen ja niiden vahvistaminen.

Natura-alueiden suojelun perusteena olevien luontoarvojen säilyminen varmistetaan. 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 koetilan RKY-alueet sekä maakunnallisesti arvokas Vantaanjokilaakson maisema-alue.

Osayleiskaava-alueelle toteutetaan riittävät rakennetut virkistysalueet ja reitit ohjaamaan kasvavaa käyttöpainetta arvokkaiden luontoalueiden ulkopuolelle. Suunnittelussa otetaan huomioon alueen lisääntyvän asukasmäärän ja muiden kaupunkilaisten virkistyskäytön tarpeet, viheralueiden saavuttavuus, ulkoilureitit sekä baanaverkosto. Viherverkostoa ja virkistyspalveluita kehitetään osana laajemman aluekokonaisuuden viherharrakennetta.



Kuva 5. Viherverkoston suunnittelun lähtökohtia ja periaatteita.

3 Päätökset suunnitteluperiaatteiden pohjana

3.1 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 kestävällä 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 hiilineutraalisuustavoitteen 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 keskustakampukselle ja yleisesti yliopiston saavutettavuutta. Yliopistoilla on myös tärkeä tehtävä innovaatioympäristöinä ja uuden yritystoiminnan lähteinä.

3.2 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.

3.3 MAL 2019 -ohjelma

26.3.2019 hyväksytyssä Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja -ohjelmassa MAL 2019 Viikin–Malmin pikaraitiotien rakentaminen on ajoitettu aloitettavaksi ennen vuotta 2030. Valmisteilla olevassa MAL 2023 -suunnitelmassa Viima on ajoitettu käynnistyväksi 2028–31.

3.4 Maakuntakaava

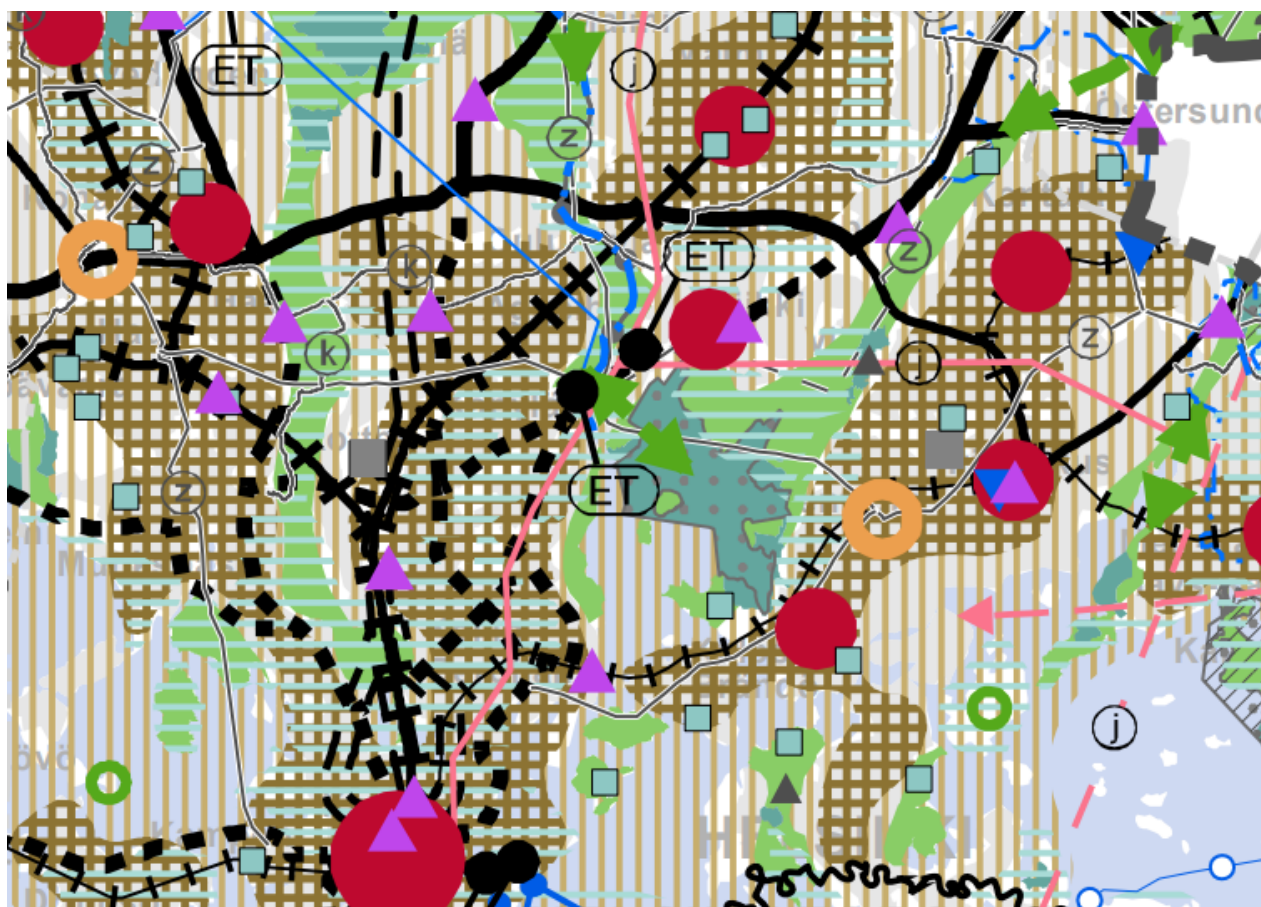
Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavoitusta ohjaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava (osa Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuutta), joka tuli alueen osalta voimaan 24.9.2021 (Kuva 6). Vaihemaakuntakaavassa Lahdenväylä on osoitettu joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävaksi tieksi tai kaduksi, jolla kulkevan joukko- ja tavaraliikenteen jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet on turvattava. 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 6. Ote Helsingin seudun vaihemaakuntakaavasta.

3.5 Yleiskaavatilanne

Yleiskaavan 2016 (Kuva 7 Kuva 7) 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.

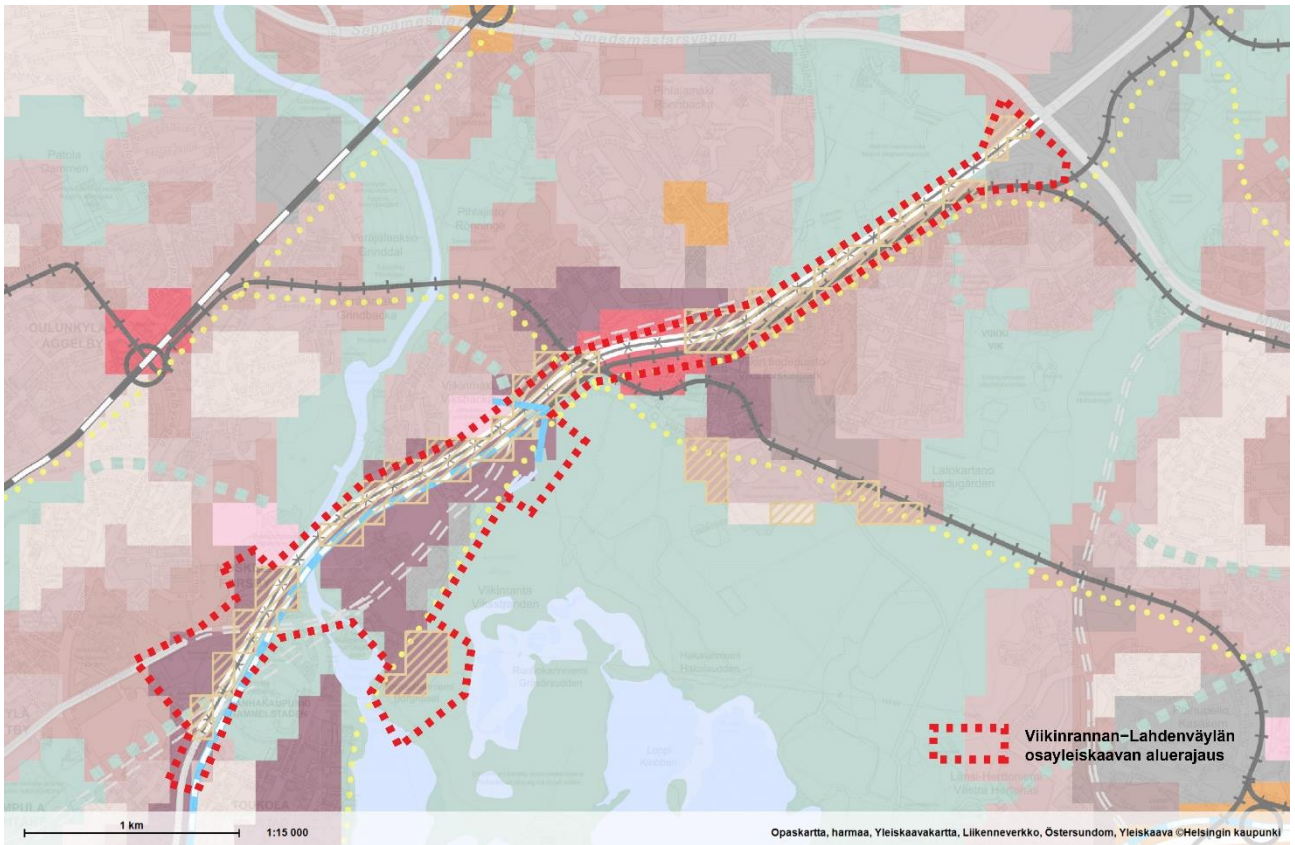
Helsingin Yleiskaavassa 2016 Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava-alue on osoitettu pääosin kantakaupunkialueeksi (C2). Viikinrannassa on toimitila-alueita. Lahdenväylän alueelta on kumottu Kaupunkibulevardi-kaavamerkintä sekä sen varteen rajautuvat Kantakaupunki C2 -merkinnät. Viikin keskustan osalta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

Kumotun alueen osalta voimassa on Yleiskaava 2002 merkintöineen ja määräyksineen (Kuva 8 Kuva 8). 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.

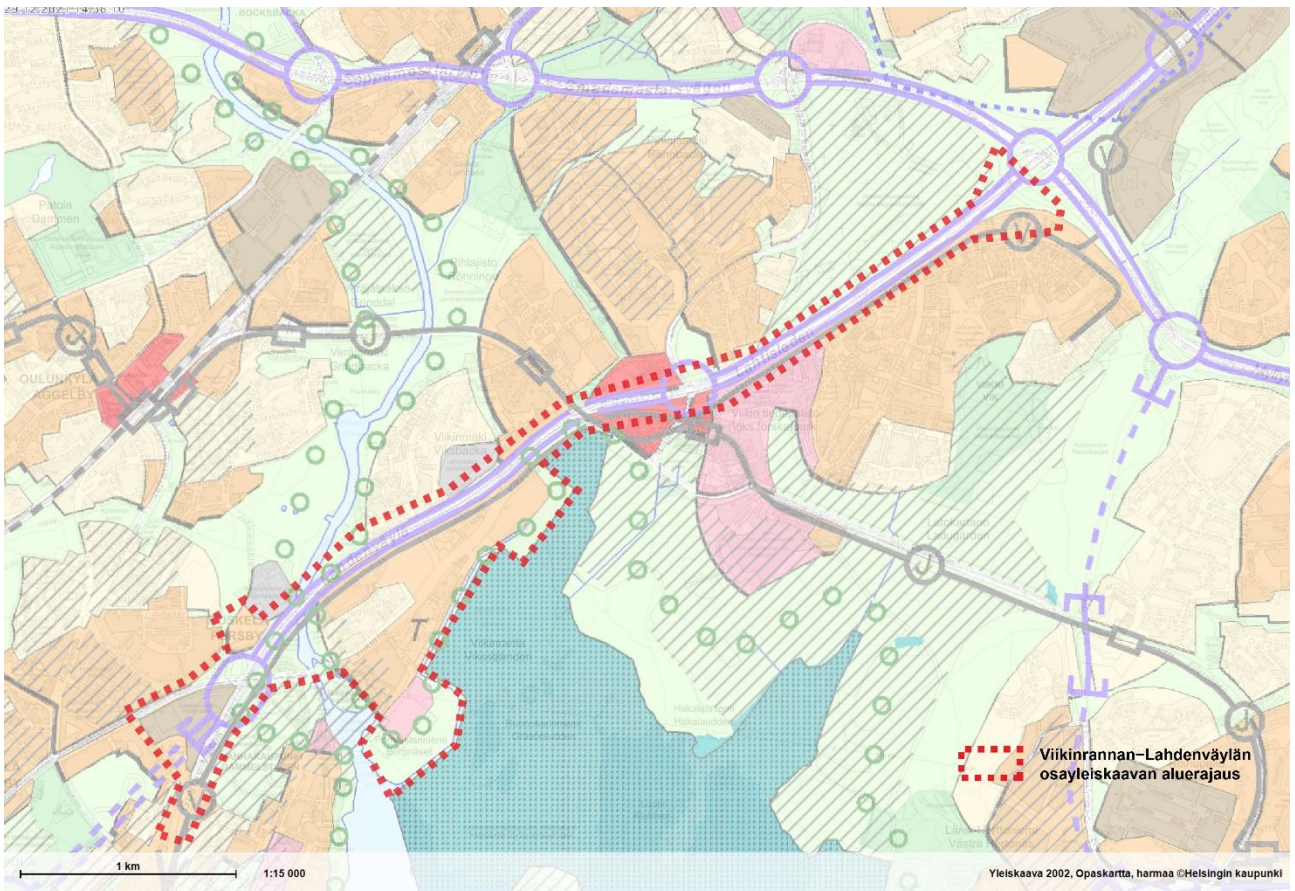
Helsingin maanalainen yleiskaava on tullut voimaan 19.8.2021. Maanalainen yleiskaava huomioi jo rakennetut maanalaiset tilat ja turvaa yhteiskunnalle elintärkeiden uusien hankkeiden tilavaraukset. Lisäksi maanalainen yleiskaava kumoaa osan Yleiskaavan 2016 tunnelivarauksista.

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.

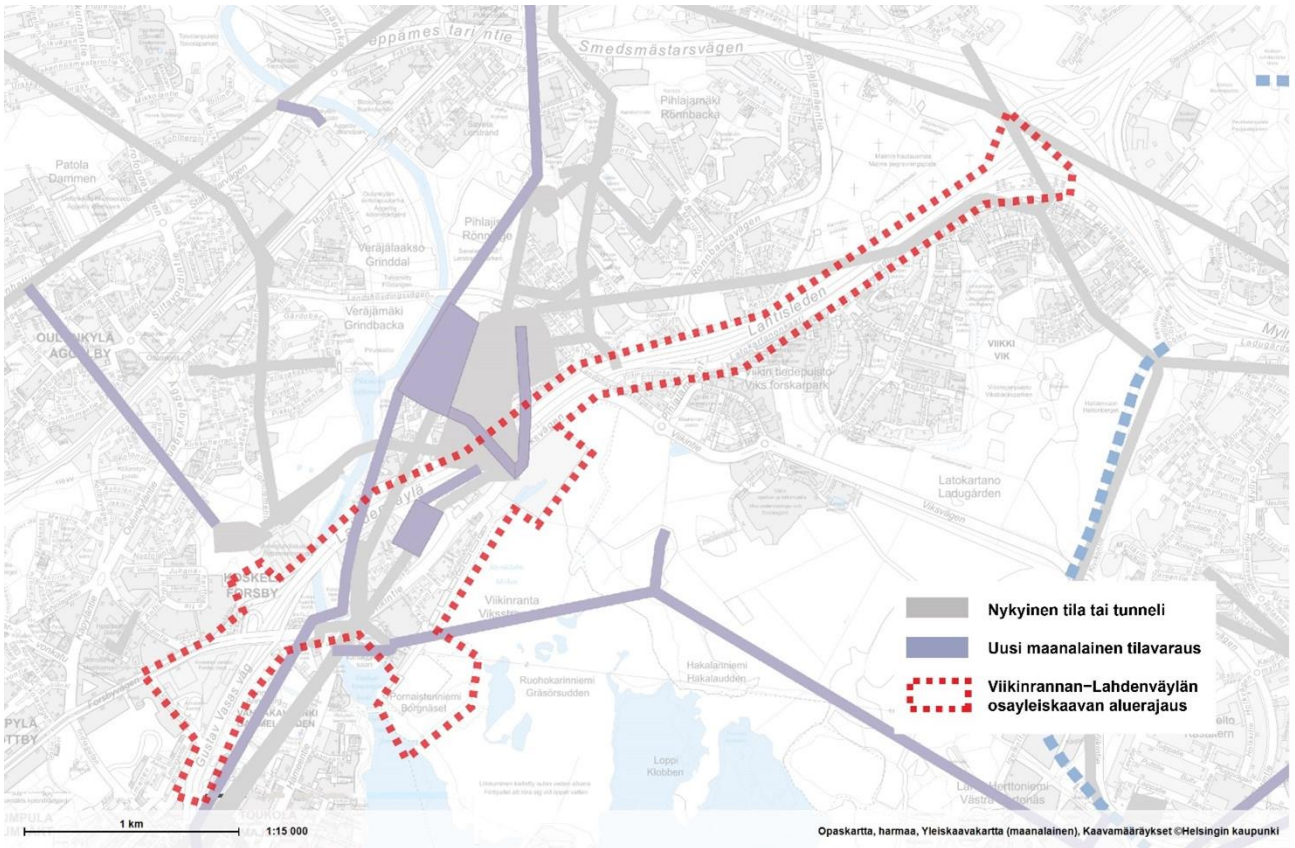
Suunnittelualueeseen kuuluu myös yleiskaavassa 2016 osoitettuja virkistys- ja viheralueita sekä vesialuetta Vantaanjoen Natura-alueesta, valtakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä ja osa maakunnallisesti arvokkaasta maisema-alueesta. Alue rajautuu Vanhankaupunginlahden Natura-alueeseen.



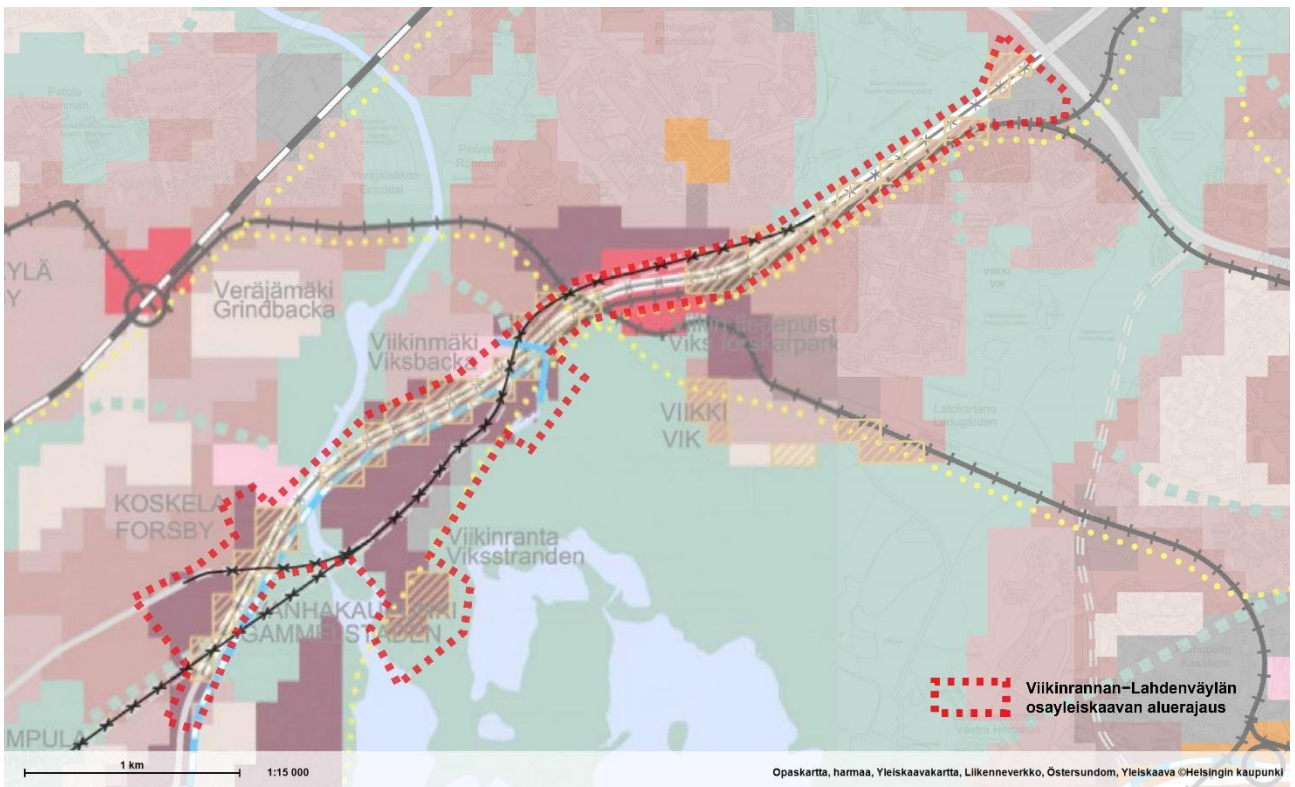
Kuva 7. Ote Yleiskaavasta 2016.



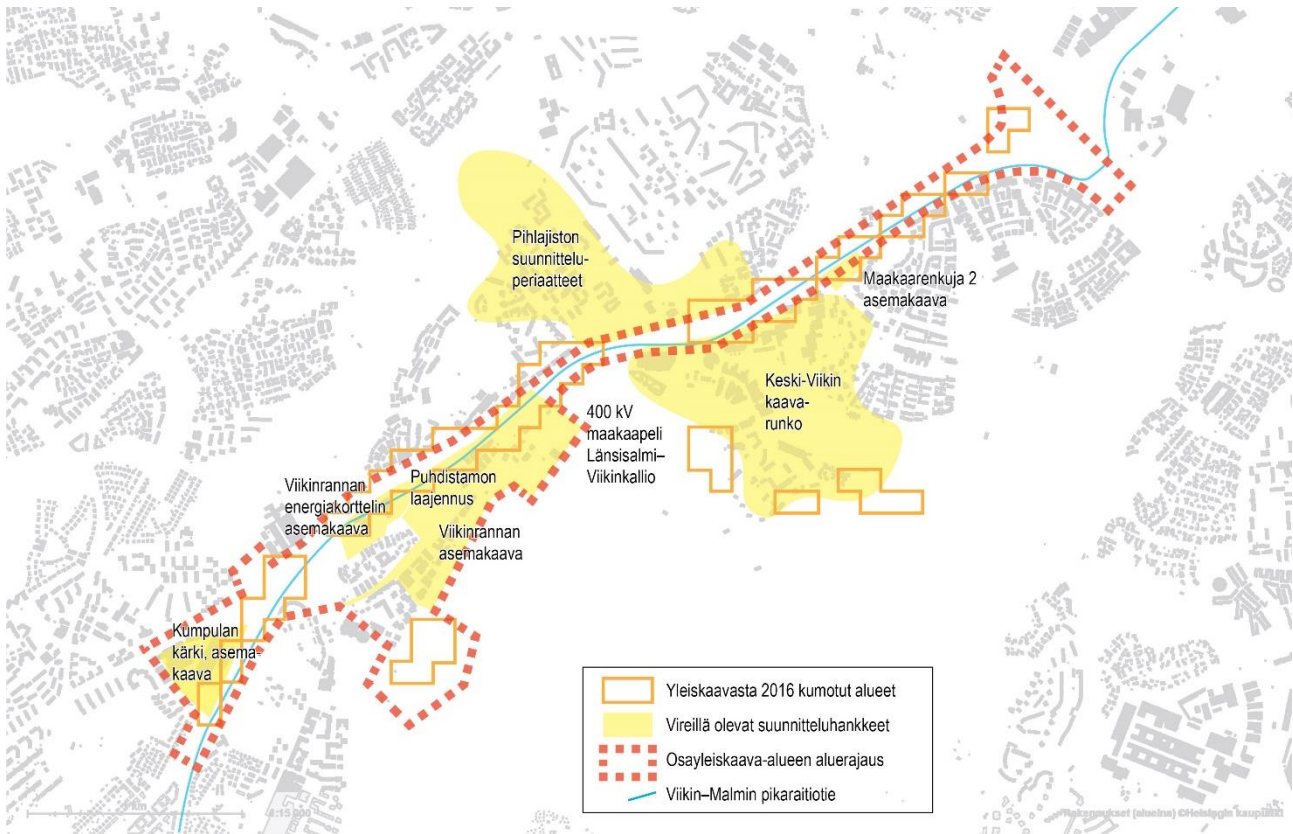
Kuva 8. Ote Yleiskaavasta 2002.



Kuva 9. Ote Helsingin maanalaisesta yleiskaavasta 2021.



Kuva 10. Maanalaisen yleiskaavan 2021 liitekartta, jolla kumotaan Yleiskaavan 2016 varaukset Hermannin tunnelille, Kumpulantunnelille, Koskelantien jatkoon tunnelille sekä Viikintien suuntaiselle Kustaa Vaasantien ja Pihlajiston väliselle tunneliosuudelle.



Kuva 11. Osayleiskaava-alueella vireillä olevia suunnitteluhankkeita.

3.6 Asemakaavat ja muut suunnitelmat

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

Viikinkallion alueella valmistellaan Energiakorttelin asemakaavaa, jolla mahdollistetaan koko kaupunkia palvelevan sähkönjakeluverkon uudistaminen 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 suunnittelu Länsisalmeista 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. Suunnitelma päivitetään osana vuonna 2022 laadittavaa Lahdenväylän esiselvitystä, jossa varmistetaan pikaraitiotien yhteensovitus Lahdenväylän kanssa.

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

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

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

Pihlajiston alueelle laaditaan suunnitteluperiaatteet täydennysrakentamisen edistämiseksi ja ohjaamiseksi.

4 Skenaariotarkastelut 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.

Viikinrannan–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, osayleiskaavaaluonnoksesta sekä osayleiskaavaehdotuksesta.

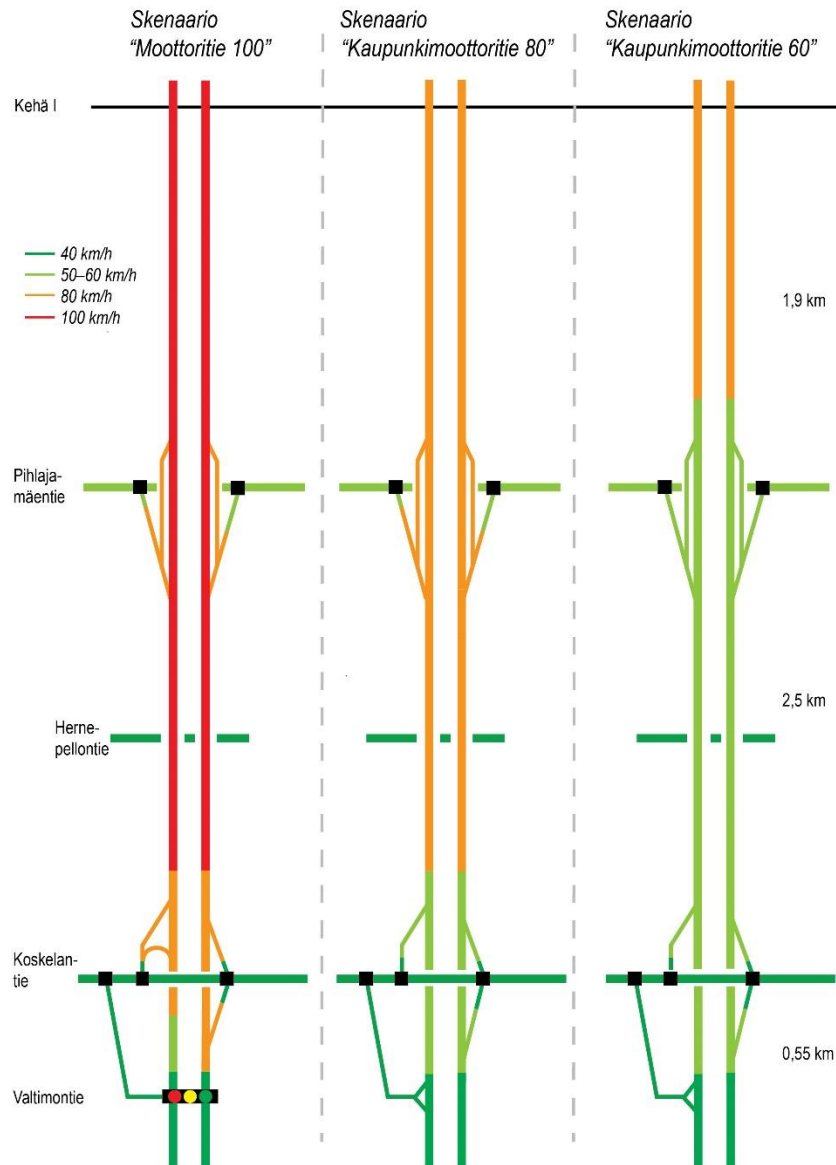
4.1 Lahdenväylän liikenne- ja meluselvitykset

Lahdenväylän suunnittelun pohjaksi laadittiin kolme alustavaa skenaariota, joiden pohjalta laadittiin työohjelma osayleiskaavan rinnalla laadittavaa Lahdenväylän esiselvitystä varten. Skenaariot Moottoritie 100, Kaupunkimoottoritie 80 ja Kaupunkimoottoritie 60 eroavat toisistaan suunnitellun nopeustason ja poikkileikkauksen osalta. Skenaariot toimivat lähtötietona meluselvitykseen ja sen eri vaihtoehtotarkasteluihin. Skenaarioista tehtiin alustavia liikennemallinnuksia, joiden perusteella ohjelmoitiin jatkosuunnittelua luonnosvaiheen esiselvitykseen yhteistyössä Väyläviraston ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Meluselvityksessä tarkasteltiin Lahdenväylän aiheuttamaa melutasoa Koskelantien ja Pihlajamäentien välisellä tiejaksolla. Selvitystä varten laadittiin testisuunnitelmia, joiden avulla uuden maankäytön vaikutuksia arvioitiin.

Työn ensimmäisessä vaiheessa kartoitettiin melutaso nykytilanteessa sekä yhdellä maankäyttöratkaisulla. Toisessa vaiheessa maankäyttöratkaisua muokattiin saatujen tulosten perusteella ja keskeisille alueille laadittiin toinen maankäyttöratkaisu. Työn raportoinnissa esitettiin toisen vaiheen tulokset.

Meluselvitys osoitti, että osayleiskaava-alueelle sijoittuvalla uudisrakentamisella voidaan parantaa 2 000 – 3 000 nykyisen asukkaan elinolosuhteita. Lahdenväylän varteen sijoittuva asuinrakentaminen on parhaiten toteutettavissa umpikorttelein, jotka suojaavat tehokkaasti sisäpihoja. Tien puoleisten julkisivujen melutasot vaativat erityistoimenpiteitä, mikäli väylän nopeustasoa ei alenneta.



Kuva 12. Lahdenväylän skenaariot

4.1.1 Linnustoseelvitys

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

4.1.2 Rakennusinventointi

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

5 Vuorovaikutus suunnitteluperiaatteiden valmisteluaikana

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 26.1.–28.2.2022.

Hanketta on esitelty myös 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.

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot suunnitteluperiaatteiden valmisteluaikana saaduista viranomaisten kannanotoista ja osallisten mielipiteistä, vastineet niissä esitettyihin huomautuksiin sekä yhteenvedo asukaskyselyn tuloksista.

5.1 Viranomaisyhteistyö

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

5.2 Yhteistyö energiahuollon toimijoiden kanssa

Kaava-alueella toimivat Helen Oy ja Helen Sähköverkko esittivät lausuntonsa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Suunnitteluperiaatteiden valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä 400 kV kaapeliyhteyttä ja Viikinrannan Energiakorttelia valmistelevien Fingridin ja Helen Sähköverkon kanssa.

5.3 Mielipiteet

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 suunnitteluperiaatteita laadittaessa työn vaiheen mahdollistamassa laajuudessa. Osa mielipiteistä kohdistuu tarkempiin suunnittelukysymyksiin, ja ne otetaan huomioon suunnittelutyön edetessä ja tarkentuuessa.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 19 kpl

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
- 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.

6 Osayleiskaavan eteneminen

Tavoitteena on laatia osayleiskaava valtuustokauden 2021–2025 aikana.



Kuva 13. Osayleiskaavan aikataulu

7 Yhteystiedot

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

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

Teknistaloudelliset asiat

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

Julkiset ulkotilat, maisema, luonto ja viheralueet

Raisa Kiljunen-Siirola, johtava maisema-arkkitehti, raisa.kiljunen@hel.fi

Riikka Äärelä, maisema-arkkitehti, riikka.aarela@hel.fi

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

Vuorovaikutus

Matti Miinalainen, vuorovaikutussuunnittelija, matti.miinalainen@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 28.2.2023

Pasi Rajala
yleiskaavapäällikkö

Helsinki

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristö

Työpajankatu 8
PL 58200
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihte 09 310 2611

www.hel.fi