



# Viikinranta- Lahdenväylän osayleiskaava

Selostus, luonnos 27.2.2024

Helsinki

VIIKINRANNAN–LAHDENVÄYLÄN OSAYLEISKAAVA  
SELOSTUS, LUONNOS 27.2.2024

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

Nähtävilläolo (MRL 65§):

Kaupunkiympäristölautakunta:

Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto

Voimaantulo:

## Sisällys

1. Johdanto.....	7
2. Tiivistelmä.....	8
3. Tavoitteet.....	10
4. Kaavaratkaisun kuvaus.....	11
4.1. Kaavan ohjausvaikutus.....	11
4.2. Kokonaisrakenne.....	11
4.3. Suunnittelualue.....	11
4.4. Mitoitus.....	12
4.5. Osa-alueet.....	13
4.5.1. Kantakaupunkialueet.....	14
4.5.1.1. Viikinranta.....	14
4.5.1.2. Viikinkallio.....	14
4.5.1.3. Viikinmäentie.....	15
4.5.1.4. Hernepellonkuja.....	15
4.5.1.5. Säynäslahti.....	16
4.5.1.6. Vanhankaupunginkoski.....	17
4.5.1.7. Kalastajanpolku.....	17
4.5.1.8. Katarina Stenbockin katu.....	17
4.5.2. Toimitila-alueet.....	18
4.5.2.1. Energiakortteli.....	18
4.5.2.2. Kumpulankärki.....	18
4.5.2.3. Latokartanonkaari.....	19
4.5.2.4. Hernepellontien varsi.....	19
4.5.3. Viher- ja virkistysalueet.....	20
4.5.3.1. Pornaistenniemi.....	23
4.5.3.2. Säynäslahti.....	23
4.5.3.3. Viikinrannan puisto.....	24
4.5.3.4. Viikinkallio.....	25
4.5.3.5. Vantaanjoen rantapuisto.....	25
4.5.3.6. Koskelan virkistysalueet.....	26
4.5.4. Rakennettu kulttuuriympäristö.....	26
4.5.5. Katu- ja liikennealueet.....	27
4.5.5.1. Lahdenväylä.....	27
4.5.5.2. Viikin–Malmin pikaraitiotie.....	28
4.5.5.3. Katualueet.....	28

4.6.	Palvelut.....	32
4.6.1.	Julkiset palvelut .....	32
4.6.1.1.	Koulu .....	32
4.6.1.2.	Leikkipalvelut.....	32
4.6.1.3.	Päiväkodit.....	32
4.6.2.	Kaupalliset palvelut.....	32
4.7.	Yhdyskuntatekninen huolto .....	33
4.7.1.	Vesihuolto.....	33
4.7.2.	Energiahuolto .....	33
4.7.3.	Jätehuolto .....	33
4.7.4.	Tietoliikenne .....	33
4.7.5.	Väestönsuojelu .....	33
4.8.	Alueen käyttöönoton edellyttämät toimenpiteet .....	34
4.8.1.	Maanrakennus ja tasaus.....	34
4.8.2.	Pilaantuneet maa-alueet.....	34
4.8.3.	Happamat sulfaattimaat.....	34
4.8.4.	Pohjarakentaminen.....	34
4.8.5.	Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevat laitokset ja toiminnot .....	35
5.	Kaavamerkinnot ja -määräykset sekä niiden tulkinta.....	37
6.	Osayleiskaavan toteuttamisen vaikutukset.....	50
6.1.	Vaikutukset luontoon ja ilmastoon.....	50
6.1.1.	Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja luontoarvoihin .....	50
6.1.1.1.	Ekologiset verkostot.....	51
6.1.1.2.	Hulevesi, vesistöt.....	54
6.1.2.	Ilmastovaikutukset .....	55
6.2.	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen .....	55
6.3.	Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen.....	56
6.3.1.	Vaikutukset Lahdenväylään .....	56
6.3.2.	Vaikutukset joukkoliikenteeseen .....	56
6.3.3.	Vaikutukset kaupungin sisäiseen autoliikenteeseen.....	57
6.3.4.	Vaikutukset pyöräliikenteeseen ja jalankulkuun .....	57
6.4.	Vaikutukset virkistykseen, maisemaan ja kulttuuriympäristöön .....	58
6.4.1.	Vaikutukset virkistysalueisiin ja virkistysreitteihin .....	58
6.4.2.	Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön .....	59
6.5.	Vaikutukset ihmisten elinoloihin .....	59
6.5.1.	Vaikutukset ympäristöterveyteen .....	59
6.5.1.1.	Melu ja ilmanlaatu.....	59
6.5.1.2.	Maaperän pilaantuneisuus.....	63
6.5.1.3.	Laitokset ja muu toiminta .....	63
6.5.2.	Sosiaaliset vaikutukset.....	63



6.5.3.	Vaikutukset elinympäristön laatuun ja viihtyisyyteen .....	64
6.6.	Vaikutukset elinkeinoihin ja talouteen .....	65
6.6.1.	Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin .....	65
6.6.2.	Kaupalliset vaikutukset .....	66
6.6.3.	Vaikutukset yhteiskunta- ja kaavatalouteen sekä energiatalouteen .....	66
6.6.3.1.	Kaavatalous.....	67
6.6.3.2.	Yhteiskuntataloudellisia näkökulmia.....	68
6.6.3.3.	Saavutettavuus.....	69
6.6.3.4.	Energiatalous.....	69
6.6.3.5.	Yhteenveto taloudellisista vaikutuksista .....	69
7.	Nykytilan kuvaus .....	71
7.1.	Alueen historia .....	71
7.2.	Rakennettu ympäristö .....	71
7.2.1.	Kulttuurimaisema .....	72
7.3.	Liikenne .....	73
7.4.	Palvelut.....	75
7.5.	Virkistys .....	75
7.6.	Luonnonympäristö .....	76
7.7.	Yhdyskuntatekninen huolto .....	80
7.8.	Ympäristökijät .....	80
7.8.1.	Maaperä .....	80
7.8.2.	Tulvat.....	81
7.8.3.	Hulevesi.....	84
7.9.	Maanomistus .....	84
8.	Lähtökohdat.....	85
8.1.	Suunnitelmat ja päätökset.....	85
8.1.1.	Kaupunkistrategia .....	85
8.1.2.	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	86
8.1.3.	MAL 2019 -ohjelma.....	86
8.1.4.	Maakuntakaava .....	86
8.1.5.	Yleiskaava .....	88
8.1.6.	Asemakaavat ja muut suunnitelmat .....	91
9.	Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet.....	93
9.1.	Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus .....	94
9.1.1.	Lausunnot ja mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta .....	94
9.1.2.	Viranomaisneuvottelu .....	95
9.1.3.	Yhteistyö viranomaisten ja energia- ja vesihuollon toimijoiden kanssa .....	96
9.1.4.	Muu valmisteluvaiheen vuorovaikutus.....	96
9.2.	Skenaariotarkastelut ja luonnosvaiheen selvitykset.....	97
9.2.1.	Lahdenväylän skenaariotarkastelut.....	97

9.2.2.	Lahdenväylän esiselvitys .....	98
9.2.3.	Lahdenväylän meluselvitys .....	98
9.2.4.	Lahdenväylän nopeusrajoituksen vaikutukset ilmanlaatuun .....	98
9.2.5.	Linnustonselvitys .....	99
9.2.6.	Virkistyskäytön vaikutukset Vanhankaupunginlahdella.....	99
9.2.7.	Ilmastovaikutusten arviointi.....	99
9.2.8.	Pohjarakentamisen yleissuunnitelma .....	99
9.2.9.	Vesihuollon suunnitteluperiaatteet .....	99
9.2.10.	Viikinkallion pientaloalueen rakennusinventointi.....	99
10.	Osayleiskaavan eteneminen.....	100
11.	Yhteystiedot.....	101
12.	Liitteet.....	102

# 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 tässä Lahdenväylän varrelle oli suunniteltu Viikin raitiotie.

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

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

Osayleiskaava-alue rajautuu merkittäviin luonto- ja suojelualueisiin. Suunnittelussa on kiinnitetty erityistä huomiota suojelupäätösten perusteena olevien luontoarvojen säilyttämiseen.

Samanaikaisesti kaavatyön rinnalla on laadittu Keski-Viikin kaavarunko ja Pihlajiston suunnitteluperiaatteita. 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 on laadittu asemakaavojen mukaiseksi.

Osayleiskaavaluonnoksen valmisteluaineistoon kuuluu tämän selostuksen ohella kaavakartta sekä havainnekuva, joka havainnollistaa kaavaratkaisua kuvaten yhtä toteutusmahdollisuutta. Selostuksen liitteenä on laadittuja selvityksiä sekä vuorovaikutusraportti. Meluselvitys laadittiin kaavatyön skenaariovaiheessa ja sen pohjalta arvioitiin maankäytön kehittämisedellytysten riippuvuutta Lahdenväylän nopeustasosta. Alueen merkittävien luontoarvojen vuoksi laadittiin selvitys osayleiskaava-alueen rakentamisen vaikutuksesta linnustoon.

Käsillä oleva valmisteluaineistoon kuuluva kaavaselostus täydentyy ehdotusvaiheessa valmisteluaineistosta saatujen lausuntojen ja mielipiteiden pohjalta sekä jatkosuunnittelun ja selvitysten osalta.

## 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 jatkotyössä 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 puistokatuna. Pysäköinti on keskitetty pysäköintitaloihin. Keskustasta Viikkiin johtava pyöräilyn baanayhteys kulkee alueen laidalla.

Keskeisen alueen kaavamerkintänä on C, joka mahdollistaa asumisen ohella myös toimitilaa. Parhaimmat ja monipuolisimmat asumisen ratkaisut mahdollistuvat, kun Lahdenväylän nopeustasoa lasketaan eniten.

Viikinkalliolle on suunniteltu linnoitusmainen korttelirakenne, jonka erityisenä vetovoimatekijänä ovat sieltä avautuvat näkymät. Raitiotiepysäkin saavutettavuuden varmistaa jalankulkusilta Hernepellontien ja Sahamyllynrinteen 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 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 esitetty jo nykyisessä asemakaavassa. Kumpulankärjen ja Energiakorttelin alueille on laadittu asemakaavat tämän osayleiskaavan valmisteluaikana. Osayleiskaavan ratkaisut ovat laadittujen asemakaavojen mukaisia.

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.

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 energihuollon infrastruktuuria, jonka toimintaedellytykset ja kehittäminen varmistetaan.

## 4. Kaavaratkaisun kuvaus

### 4.1. Kaavan ohjausvaikutus

Kaava on yksityiskohtainen aluevarausosayleiskaava, joka ei ohjaa suoraan rakentamista.

Yleiskaavan 2016 koko kaava-alueita koskevat määräykset on otettu huomioon osayleiskaavan määräyksissä.

### 4.2. 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.

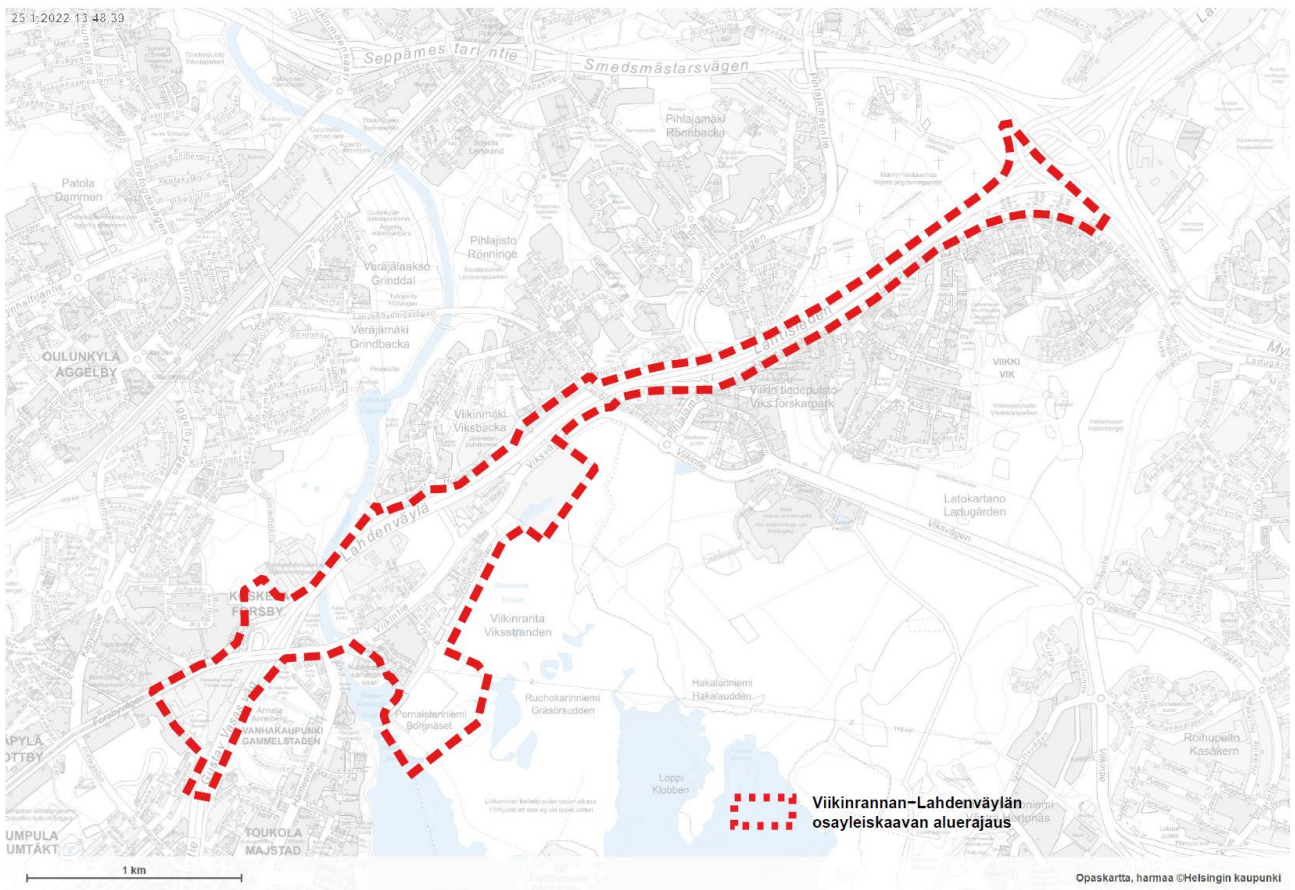
### 4.3. Suunnittelualue

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 8.1.5.



**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.

#### **4.4. 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-m<sup>2</sup> ja toimitiloja noin 40 000 k-m<sup>2</sup>. Asukasmääränä tämä vastaa noin 7 000 asukasta (47 k-m<sup>2</sup>/as) ja toiminnan laadusta riippuen noin 400–1 000 työpaikkaa.





## **4.5.1. Kantakaupunkialueet**

### **4.5.1.1. Viikinranta**

Viikinrannan alue on nykytilassa pienteollisuusalue asemakaavamerkintään 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 asuntovaltaiseksi alueeksi A-2 sekä keskusta-alueeksi C. Korttelirakenne noudattelee nykyisiä katulinjoja, jolloin alueen maankäytön uudistuminen voi tapahtua tonttikohtaisesti 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 jalankulkuyhteys, joka muodostuu osin kadusta, osin jalankulkuraitista.

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

### **4.5.1.2. 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 tulevaisuudessa odotettavissa oleviin vaatimuksiin. Koska vaatimukset eivät ole täsmällisesti tiedossa, laitoksen tilavaatimukset eivät ole tarkentuneet. Koska puhdistamon toiminta perustuu painovoimaiseen jäteveden kiertoon ja koska puhdistamohallien katon kalliokerroksen vahvuuden tulee olla vähintään 15 m, ei kallioon ole mahdollista louhia kellareita tai pysäköintitiloja.

Osayleiskaavassa kallion laki on osoitettu asuntovaltaiseksi alueeksi A-2. Havainnekuvan mukaisessa ratkaisussa asuinkorttelit muodostavat linnamaisen hahmon. Rakennukset suojaavat korttelin sisäosia Lahdenväylän liikenteen melulta. Viikintien puoleinen rinne on jyrkkä, mutta voi tarjota mahdollisuuksia kiinnostaville terassitaloratkaisuille. Ajoliikenne alueelle johdetaan Energiakortteliin rakennettavan Sahamylynrinne-nimisen kadun kautta. Jalankulkuyhteys pikaraitiotien pysäkillä toteutetaan kulkusillan kautta ja 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.

Havainnekuvassa esitetty asuinkerrosala on noin 46 700 k-m<sup>2</sup>.

#### **4.5.1.3. Viikinmäentie**

Alue on nykyisin pääosin rivi- ja pienkerrostaloista koostuva pienipiirteinen asuinalue. Rakennukset ovat pääosin 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 Viikinkaltille, mikä voi toteutua nykyisen rakennuskannan mahdollisesti uusiutuksessa Viikinmäentien itäpäässä.

#### **4.5.1.4. 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 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 sen kaupallinen painopiste

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 sen tulevaan käyttöön. Mikäli tien nopeustaso pysyy nykyisessä 100 km/h, ei asuntorakentaminen ole käytännössä mahdollista Lahdenväylään rajoittuvilla tonteilla. Lahdenväylän puoleiset rakennukset voivat tällöin olla esimerkiksi toimitilaa, harraste- ja liikuntatiloja, varastoja tai pysäköintitaloja. Jos Lahdenväylän nopeutta lasketaan 60–80 km/h tasolle, asuntoja voidaan tietyin edellytyksin rakentaa myös Lahdenväylää vasten oleville tonteille. Havainnekuvassa on esitetty ratkaisu, jossa Lahdenväylän

suuntaiset rakennusmassat ovat kapearunkoisia ja asuinhuoneet suuntautuvat rakennuksen hiljaiselle puolelle.

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

Havainnekuvassa esitetty asuinkerrosala on noin 72 000 k-m<sup>2</sup>. Tämän lisäksi suunnitelma sisältää toimitilaa noin 14 000 k-m<sup>2</sup>.

#### **4.5.1.5. 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 2025.

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. Tämän alueen viereen on sijoitettu koko aluetta palveleva koulu, jonka rakennusmassat täydentävät melusuojausta. Koulun piha-alueet ja niihin liittyvä liikuntapaikka muodostavat alueen vihreän puistoakselin.

Asuinkorttelit alueen länsiosassa ovat Viikinrannan ja Hernepellonkujan alueiden tapaan pienimuotoisia umpikortteleita. Alueen kaakkoisivulla asuntorakentaminen perustuu tästä poikkeavaan periaatteeseen: rakennukset ovat pistemäisiä, suhteellisen korkeiksi terassoituvia rakennusmassoja, joiden välissä on luonnonmukaista puistometsää. Tavoitteena on minimoida tällä heikon rakennettavuuden alueella rakennusten jälki, eli tarvittavien perustusten määrä, ja myös piha-alueiden stabilointitarve voidaan rajoittaa rakennusten välittömään ympäristöön. Avoin korttelirakenne ja rakennusten korkeus tarjoaa asukkaille erityisen hienoja näköaloja.

Nykyisen hiekkakentän laitakaistalle istutettava metsä toimii puskurina Natura 2000-alueen suuntaan. Kulkureitit alueelle suunnitellaan ohjaamaan ulkoilua näille uusille viheralueille Natura 2000-alueen sijaan.

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



Havainnekuvassa esitetty asuinkerrosala on 69 000 k-m<sup>2</sup> ja yleisten rakennusten yhteiskerrosala 10 300 k-m<sup>2</sup>.

#### **4.5.1.6. 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.

#### **4.5.1.7. Kalastajanpolku**

Yleiskaava 2016 on alueella voimassa ja siinä merkintänä on C2. Alue jakautuu kahteen eriluonteiseen osaan. Viikintien varressa on vuonna 2012 valmistunut kerrostalokortteli asemakaavamerkintäänään 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.

#### **4.5.1.8. 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-m<sup>2</sup>. 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-m<sup>2</sup> asu-  
mista. Alueen kaikkien kulkumuotojen pääkatuna toimii uusi Katarina  
Stenbockin katu. Pysäköinti toteutetaan pysäköintitalossa, jolle on esi-  
tetty ohjeellinen sijainti. Alueen pohjoisosa on altis hulevesitulville, joihin  
varautuminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

## **4.5.2. Toimitila-alueet**

### **4.5.2.1. 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 sähköjakeluverkon 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-m<sup>2</sup>. Tonttien keskimääräinen tehokkuusluku on  
e=0.58. Kaavaratkaisuun liittyy uusi ajoyhteys Hernepellontieltä. Nykyi-  
nen ajoneuvoliittymä energiakortteliin Sahamylyntieltä muutetaan pyörä-  
tieksi. Helen Oy hyödyntää energiakortteliin rakennettavien palvelinkes-  
kusten hukkalämpöä helsinkiläiskotien lämmityksessä, mikä vähentää  
Helenin energiatuotannon hiilidioksidipäästöjä merkittävästi.

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

### **4.5.2.2. 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. Ase-  
makaavan muutosehdotuksessa 29.8.2023 kortteliin on osoitettu raitio-  
vaunuvarikon alueelle yhdyskuntateknisen huollon ET-alue, Valtimontien  
varteen AK-alue ja näiden väliin puisto (VP) sekä suojelumerkinnällä va-  
rustettu 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.

#### **4.5.2.3. 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-m<sup>2</sup> kerrosluvun ollessa 3–5. KTY-merkintä on yleiskaavaan verrattuna rajoittavampi edellyttäessään ympäristöhäiriötä aiheuttamatta toimintaa. Liiketilaa on myös rajoitettu enintään 15 prosenttiin sallitusta kerrosalasta.

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 Viima-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-m<sup>2</sup> (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 Viikinrannassa. Osayleiskaavan toimitilamerkintä mahdollistaa asemakaavan KTY-merkintää monipuolisempia toimintoja. Yritystoiminnan aiheuttamia häiriöitä asuinkortteleille vähentää niiden välisen etäisyyden kasvaminen sekä Viima-raiotien 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.

#### **4.5.2.4. 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.

#### **4.5.3. Viher- ja virkistysalueet**

Osayleiskaavaratkaisun tueksi on valmisteltu viher- ja virkistysverkostoa koskeva yleispiirteinen suunnitelma. Osayleiskaavan tavoitteena on alueen virkistysarvojen turvaaminen, kehittäminen ja niiden vahvistaminen. Osayleiskaava-alueelle lisätään riittävästi virkistysalueita ja reittejä vastaamaan kasvavan asukasmäärän käyttöpaineeseen. Virkistykseen aiheuttamaan maaston kulumiseen tulee vastata ohjaamalla kulkua alueella riittävästi. Suunnittelussa otetaan huomioon alueen lisääntyvän asukasmäärän luoma käyttöpaineen lisääntyminen ja muiden kaupunkilaisten virkistyskäytön tarpeet, viheralueiden saavutettavuus, ulkoilureitit sekä baanaverkosto. Viherverkostoa ja virkistyspalveluita kehitetään osana laajemman aluekokonaisuuden viheralueverkostoa. Virkistysreittejä tukee myös alueella olevat luontokohteet sekä maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti tärkeät aluekokonaisuudet, joiden arvot ja ominaispiirteet on huomioitu. Toimivalla ja kattavalla viheraluerakenteella voidaan parantaa ekosysteemipalveluiden tarjontaa sekä tukea luonnon monimuotoisuutta turvaamalla ekologisen verkoston ydinalueiden ja niiden välisten yhteyksien säilyminen sekä varmistaa yhtenäinen ja saavutettava virkistysalueverkosto.

Osayleiskaava-alueelle tulee kehittää uusia virkistykseen alueita niin rakennetun alueen sisälle kuin kaavan viheralueillekin (Kuva 3). Alueen keskeisiä virkistysalueita ovat Pornaistenniemi, Säynäslahden pohjukka, Viikinrannan ja Vantaanjoen rannan puistot sekä Koskelan uuden asuinalueen virkistysalue. Viikinkallion laella on lähipuisto paikallista käyttöä varten. 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 yhteensovitetaan kasvavan asukasmäärän virkistykseen ja liikkumisen tarpeet sekä ekologisen verkoston ja luonnonsuojelualueiden tarpeet. Vantaanjoen rantapuistoja vaalitaan kulttuurihistoriallisesti, maisemallisesti, ekologisesti ja virkistykseen kannalta merkittävänä ympäristönä. Koskelan uusi asuinalue suunnitellaan kytkeytymään luontevasti olemassa oleviin Vantaanjoen ja Koskelan virkistysalueisiin. Lisäksi pienemmät taskupuistot ja oleskelupaikat tukevat virkistysverkostoa.

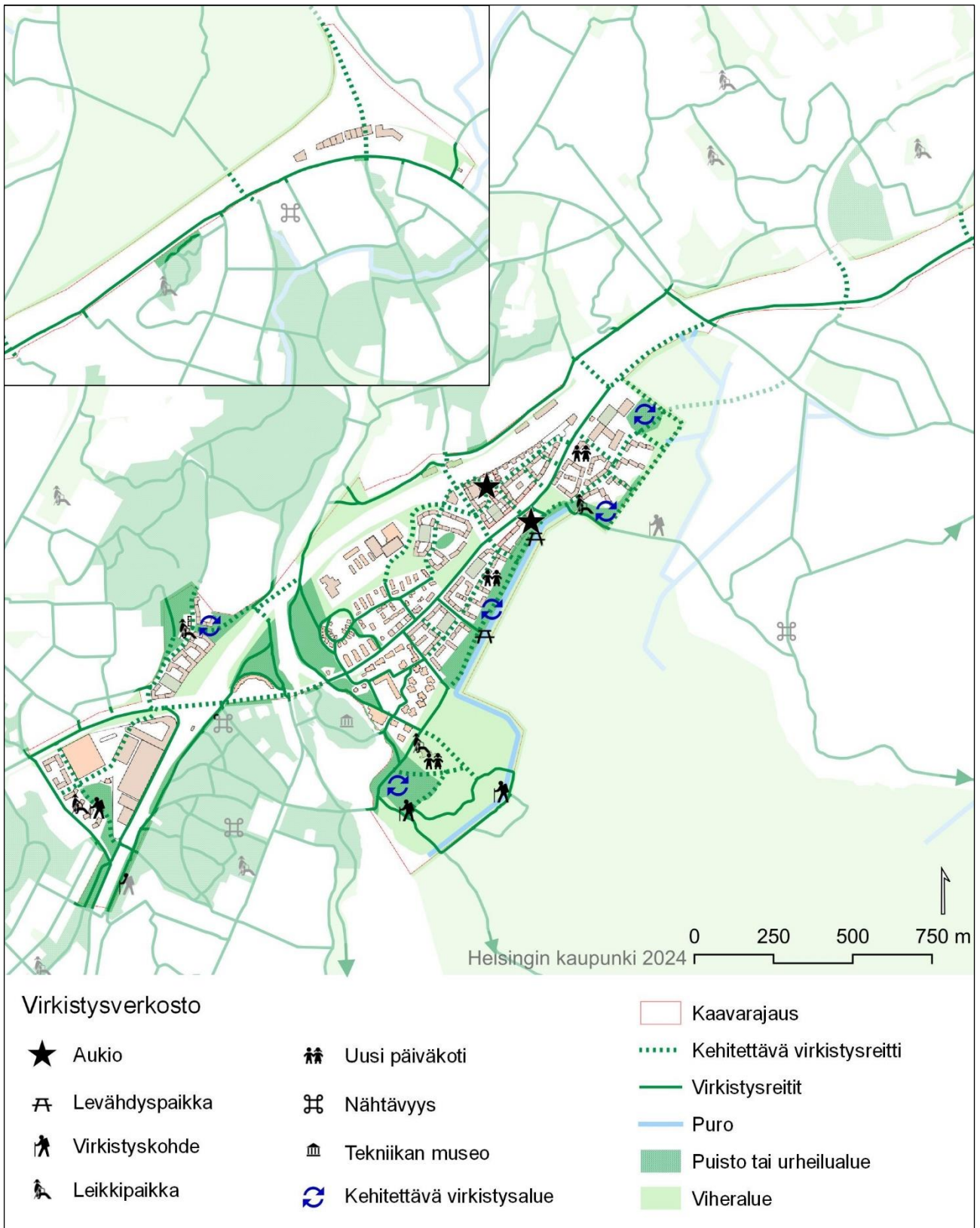
Alueen virkistysreitiverkostoa kehitetään uusilla rakentuvilla alueilla sekä huomioidaan nykyisen reitistön kehittämisen tarpeet ja kytkeytyminen ympäröivään virkistysverkostoon. Alueen lävitse kulkevia tärkeitä reittejä ovat sekä yhteydet julkisen liikenteen ja alueen kaupallisten pal-



veluiden ääreen sekä yhteydet laajemmille luontoalueille niin Vanhankaupunginlahden kuin Vantaanjoen varren suuntaan. Vanhankaupunginkoski ympäristöineen sekä Vantaanjoen vartta pohjoiseen johdettava puistoyhteys toimivat sekä ekologisina yhteyksinä että merkittävinä virkistysreitteinä.

Vantaanjoki toimii esteenä virkistysreitistölle. 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 (riippuen kummalta puolelta jokea mitataan) etäisyydellä Viikintiestä. Lahdenväylä sijoittuu suunnilleen näiden kahden puoliväliin, ja siksi Lahdenväylän suunnittelun yhteydessä on tarpeellista tutkia jalankulun ja pyöräilyn yhteyden lisäämistä Lahdenväylälle Vantaanjoen ylittävällä kohdalla.

Kaikilla alueen viher- ja puistoalueilla korostuu hulevesien luonnonmukaisen hallinnan tarve. Määrällisen hallinnan ja viivytyksen tarpeen lisäksi hulevesien laadullinen parantaminen korostuu, koska aluetta rajaavat 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 voida 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.



Kuva 3. Suunnittelualan viher- ja virkistyskohteet sekä kehitettävät virkistysreitit ja -alueet.

#### **4.5.3.1. Pornaistenniemi**

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

Puuston lisäämisen paikat Pornaistenniemessä (Kuva 7) valitaan tarkemmin päiväkodin sijoittumisen yhteydessä. Alueella tulee kuitenkin lisätä puustoa niin, että liito-oravan liikkuminen turvataan.

Pornaistenniemeltä on pääsy luontopolulle ja Lammassaaren pitkospuille. On odotettavissa, että 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.

#### **4.5.3.2. Säynäslahti**

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

Alueelle sijoitetaan toiminnallisia virkistyspalveluita, kuten liikuntakenttä, leikkipaikka, lähiliikuntapaikka sekä oleskelualueita. Säynäslahden alueen reunoille, luonnonsuojelualueiden myötäisesti istutetaan puustoa ja etenkin eteläisen reunan puustoista yhteyttä Viikinrannan ja Viikin välillä vahvistetaan. Myös linnuston alueet sekä matelija- ja sammakkoeläin-kohteet huomioidaan suunnittelussa. Natura 2000-alueiden suojelun perusteena olevien luontoarvojen säilyminen varmistetaan. Virkistysreitistöä kehitetään alueella, ja mahdollistetaan yhteys Keski-Viikin suuntaan Natura 2000-alueen läpi, jotta jalankululle voidaan osoittaa vaihtoehtoinen reitti kauempana Lahdenväylästä. Pornaistenniemenojan pohjoispäässä oleva lumen vastaanottoon liittyvä allas puretaan.

#### 4.5.3.3. Viikinrannan puisto

Viikinrannan rakennettujen kortteleiden ja Natura-alueen välissä sijaitsee kapea rantapuisto, jossa yhteensovitetään kasvavan asukasmäärän virkistys- ja liikkumisen tarpeet sekä ekologisen verkoston ja luonnon-suojelun tarpeet.

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 sijoitetaan tonttikatuihin liittyvien taskupuistojen jatkumoksi rantapuistoon. Vastaava reitti rakennetaan myös Hernepellonkujan alueelle.

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 päiväkotileikkipaikoinen, 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. Ojaa ei ole tarkoituksenmukaista ylittää sillalla (oja on arvokasta linnustoaluetta ja Natura 2000-alueen suojavyöhykettä), mutta rantaan voi harmituissa paikoissa, nykyistä puustoa 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. Rantapuustoa 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 risteuksen 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 viivytää 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.

#### **4.5.3.4. 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 yhteensovitetaan maankäyttöön jatkosuunnittelussa.

Korkeuserojen takia Viikinkallion kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin lähialueille tulee kiinnittää erityistä huomiota. Viikinkallion suunnitteluratkaisuissa varmistetaan näkymälinjojen säilyminen Vanhankaupunginlahdelle.

#### **4.5.3.5. 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 arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin osana laajempaa Vantaanjokilaakson maisema-alueetta.

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-aluetta. 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.

#### **4.5.3.6. Koskelan virkistysalueet**

Koskelan uusi asuinalue suunnitellaan Lahdenväylän pohjoispuolelle. Alueelle tulee leikkipaikka ja alue kytkeytyy luontevasti olemassa oleviin Vantaanjoen ja Koskelan virkistysalueisiin ja -reitteihin. 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 arvokkaisiin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin, mikä huomioidaan alueen suunnittelussa.

#### **4.5.4. 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 (8–11), 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.

#### **4.5.5. Katu- ja liikennealueet**

##### **4.5.5.1. Lahdenväylä**

Osayleiskaavan alueella sijaitseva Lahdenväylä on valtatie neljän eteläpää, joka on samalla moottoritien päätös kohta 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 suunnittelualueen 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.

#### **4.5.5.2. 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 vieressä kulkevan että Viikinkallion sähköaseman eteläpuolelta kulkevan linjauksen toteutettavuutta. Lahdenväylän vieressä kulkeva linjaus todettiin selvityksessä toteuttamiskelpoiseksi, esitetyillä muutoksilla Lahdenväylään jopa helpommin toteutettavaksi. Sähköaseman eteläpuolinen linjaus puolestaan todettiin monin tavoin riskialttiiksi, liittyen mm. nykyisiin sähkökaapeleiden linjauksiin ja linjauksen suuriin korkeuseroihin. Raitiotien linjaaminen samaan maastokäytävään Lahdenväylän kanssa parantaa myös alueen maankäytön kehittämismahdollisuuksia.

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.

#### **4.5.5.3. Katualueet**

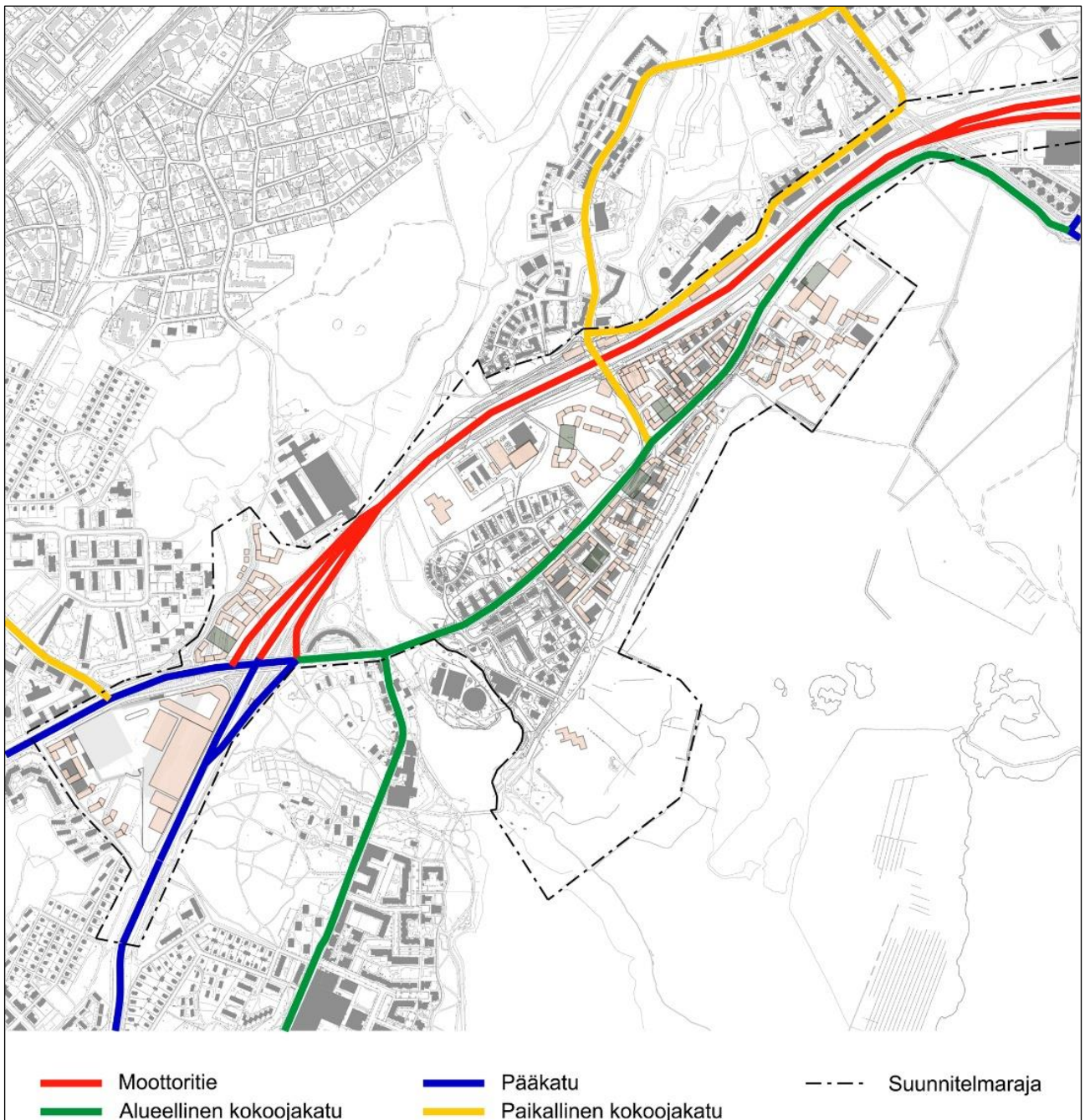
Osayleiskaavan liikenneratkaistu nojautuu pääosin olevan katuverkon kaltaiseen kokonaisuuteen, jossa Viikintie alueellisena kokoojakatuna palvelee Viikinkallion ja Viikinrannan alueen kokoavana katuyhteytenä, johon tonttikadut ja paikalliset kokoojakadut syöttävät liikennettä.

Hernepellontie toimii paikallisena kokoojakatuna, johon liittyy Sahamyllynrinteen uusi katuyhteys Viikinkallion energiakortteliin ja kallion laen uudelle asuinalueelle. Lännestä liikennettä alueelle syöttää Hämeentie, Kustaa Vaasan tie ja Koskelantie, johon Lahdenväylä liittyy rampeilla.

Kaikki kadut suunnitellaan toimimaan osana jalankulun ja pyöräliikenteen verkostoa. Tavoitteena on tiheäsilmainen 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.

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





**Kuva 4. Katuverkko.**

### **Viikintie**

Viikinrannan katuverkon keskeisen osan muodostaa Viikintie, joka on alueellinen kokoojkatu. 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 katu ympäristöä.

Viikintie 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.

### **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.

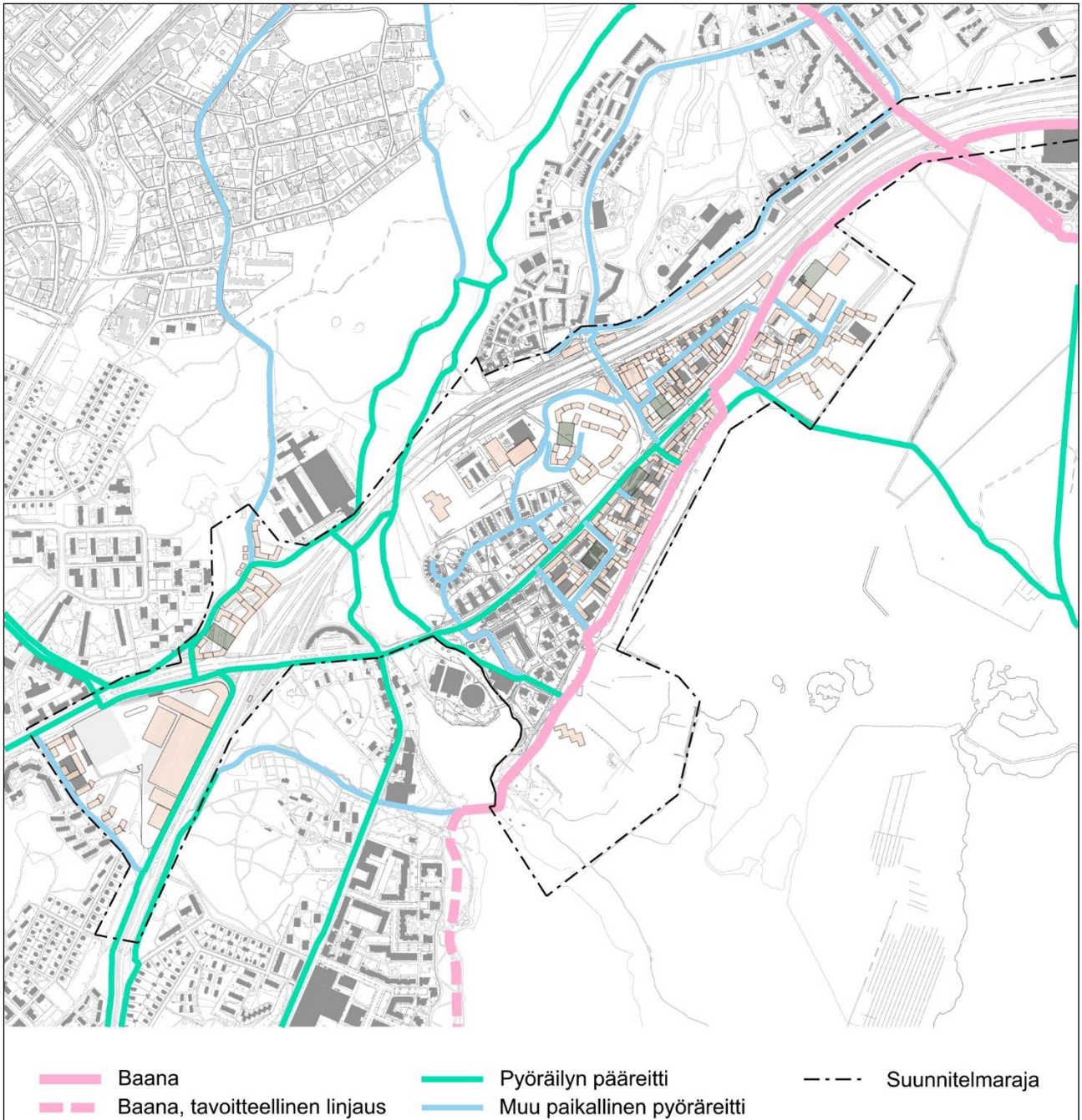
Jatkosuunnittelussa tarkastellaan mahdollisuus hyödyntää Katarina Stenbockin katua vara-ajoyhteytenä Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

### **Pyöräbaana**

Nopean pyöräliikenteen baana linjataan kulkemaan Pornaistenniementä Viikinrannan asuin-kortteleiden ohi koilliseen kohti Säynäslahtea ja Viikin kampusaluetta. Pyöräbaana toteutetaan Viikinrannan kohdalla pyöräkatuna, jolloin se palvelee myös asuin-kortteleiden huoltoa ja pelastusliikennettä. Baana liittyy Viikintiehen Viikinrannan pohjoisimman asuin-korttelin jälkeen, ja siitä erkaantuu pyöräilyn pääreitti itään kohti Herttoniemeä.

### **Muut 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.



**Kuva 5. Pyöräliikenteen reitit.**



## 4.6. Palvelut

### 4.6.1. Julkiset palvelut

#### 4.6.1.1. 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.

#### 4.6.1.2. Leikkipalvelut

Leikkipalveluverkosto täydentyy uusilla leikkipaikoilla ja -puistolla ja suunnitellut leikkipaikat tulevat palvelemaan osin myös suunnittelualueen 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.

Säynäslahden ja Katarina Stenbockin kadun alueille sijoitetaan leikkipaikat, jotka palvelevat etenkin ympäröiviä asuinalueita.

#### 4.6.1.3. Päiväkodit

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

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

### 4.6.2. 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 päivittäistavarakauppoja, lähimyyrä on Viikinmäen Alepa. Yleisesti suunnittelualueen lähiympäristössä päivittäistavarakaupan verkko on lähikauppapainotteinen.

Viikinrannan alueen kaupalliset palvelut keskittyvät Hernepellonkujan ja Viikinrannan C-kortteleihin. Tavoitteena on muodostaa alueelle monipuolinen kaupallinen lähipalvelujen kokonaisuus, joka palvelee kasvavaa

asukasmäärää. Merkittävin palvelukeskittymä (mm. supermarketkokoinen päivittäistavarakauppa) sijaitsee suunnitellun pikaraitiotien pysäkin ja Viikintien välisellä alueella. Lisäksi potentiaalia on myös pienemmälle päivittäistavarakaupan liikkeelle. Pt-kaupan lisäksi tavoitteena on pienliiketilaa supermarketin yhteyteen sekä kivijalkaliiketilaa keskeisille sijainneille ja Viikintien varteen.

## **4.7. Yhdyskuntatekninen huolto**

### **4.7.1. Vesihuolto**

Suunniteltu uusi maankäyttö aiheuttaa muutoksia alueen vesihuolto-, jätevesi- ja hulevesiviemäriverkostoihin. Kaavatyön aikana laaditaan kunnallistekninen viitesuunnitelma, jossa esitetään tarvittavat muutokset vesihuollon ja hulevesiviemäreiden verkostoihin sekä arvioidaan niiden aiheuttamat kustannukset.

Alueella sijaitsee jo nykyisin HSY:n jätevedenpuhdistamoon liittyviä rakenteita. Alueen maankäytön suunnittelussa huomioidaan näiden tilantarpeet mm. tarvittavien ylivuotorakenteiden, ajoramppien ja maanalaisen tilojen osalta. Tilatarpeiden määrittelyssä otetaan jatkosuunnittelussa huomioon toiminnallisuuden tarpeet sekä toimintojen mahdolliset ympäristövaikutukset.

### **4.7.2. Energiahuolto**

Tulevasta maankäytöstä aiheutuu kaukolämpö-, sähkö- ja kaasuverkostoihin muutoksia. Lisäksi alueelle rakennetaan Fingrid Oyj:n 400 kV suurjännitekaapeli. Kaapelin rakentaminen aiheuttaa johtosiirtotarpeita muille yhdyskuntateknisen huollon verkostoille. Kaavatyön aikana laaditaan kunnallistekninen viitesuunnitelma, jossa esitetään muutokset energiahuollon verkostoihin sekä niiden kustannukset.

### **4.7.3. Jätehuolto**

Kunnallisteknisen viitesuunnittelun yhteydessä arvioidaan alueelle soveltuvaa jätteenkeräystä. Säynäslahden alueelle on osoitettu putkikeräysjärjestelmän koontiasema.

### **4.7.4. Tietoliikenne**

Tulevasta maankäytöstä aiheutuu muutoksia myös tietoliikennekaapelointiin. Kaavatyön aikana laaditaan kunnallistekninen viitesuunnitelma, jossa esitetään muutokset tietoliikenteen tilavaroituksille sekä niiden muutuskustannukset.

### **4.7.5. Väestönsuojelu**

Osayleiskaava-alueen väestönsuojeluratkaisut esitetään ehdotusvaiheessa.

## 4.8. Alueen käyttöönnoton edellyttämät toimenpiteet

### 4.8.1. Maanrakennus ja tasaus

Alueen maankäyttö muuttuu merkittävästi nykyisestä. Kaavatyön aikana laaditaan kunnallistekninen viitesuunnitelma, jossa esitetään muutokset yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin sekä niiden kustannukset.

Kunnallisteknisen viitesuunnittelun yhteydessä sovitetaan suunnittelualueelle korkotasot huomioiden hulevedet sekä alueelle rakentuva Fingrid Oyj:n 400 kV:n kaapeli. Kaapelin toteuttamisen yhteydessä varaudutaan tulevaan rakentamisenkorkotasoon Viikintien lähiympäristössä.

Luonnonsuojelun alueen viereen toteutettavan asuinalueen pehmeä ja luonnonmukainen ilme edellyttää maisemasuunnittelullisten keinoja em. ilmeen toteuttamiseksi esimerkiksi kulmatukimuurin ja sen maisemoinnin avulla.

### 4.8.2. Pilaantuneet maa-alueet

Kaava-alueella sijaitsee useita tiedettyjä pilaantuneen maan kohteita ja lisäksi alueen eri osissa on nykyisiä tai entisiä riskitoimintoja. Erityisesti riskikohteiksi on tunnistettu Koskelan varikon alue, Pornaistenniemen entinen veneiden talvisäilytyspaikka, Rikissankujan entinen ampumarata-alue sekä Viikinrannan, Hernepellonkujan ja Säynäslahden pienteollisuusalueet. Maaperän pilaantuneisuuden tutkimustarve on arvioitava tarkemman suunnittelun yhteydessä rakennusalueittain. Tarvittaessa maaperä tulee kunnostaa ennen alueiden ottamista kaavan mukaiseen käyttöön.

### 4.8.3. Happamat sulfaattimaat

Helsingin alueen savikoihin liittyy happamien sulfaattimaiden esiintymisen riski. Kaava-alueella savikoita esiintyy laajalla alueella sen länsi-, ja eteläosissa sekä itäreunalla. Happamien sulfaattimaiden esiintyminen on syytä kartoittaa 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 syntymisen sekä sen haittojen ehkäisemiseksi. Erityisesti tulee varmistua siitä, ettei Vantaanjokeen ja Vanhankaupunginlahteen kohdistu haitallisia vesistövaikutuksia.

### 4.8.4. Pohjarakentaminen

Pohjarakentamiseen edellytettävät toimenpiteet alustavasti arvioituina on esitetty Pohjarakentamisen yleissuunnitelmassa (). Suunniteltavat pohjavahvistusmenetelmät sekä eri rakenteiden perustamistavat vaihtelevat alueittain maaperän olosuhteiden epähomogeenisuuden takia. Li-

sää määräävänä tekijänä on tuleva tasaus, jonka seurauksena on paikoin korkeat pengertämiset. Täten, näillä suunnittelun lähtötiedoilla tulevat rakennukset perustetaan osittain kantavan kittamaan tai kallion vaaraan ja paikoitellen tukipaalujen välityksellä sisältäen sekä lyönti- että porapaaluja. Piha- sekä liikennealueet tullaan perustamaan osittain massanvaihdon tai paalulaatan 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 on tutkittu Fingridin 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 rakentumaan ensimmäisenä. Viima-raitiotie ja sen vaatimat johtosiirrot sijoittuva ajallisesti kauas Fingridin kaapelin rakentamisen ajankohdasta.

#### **4.8.5. Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevat laitokset ja toiminnot**

Osayleiskaavan alueella sijaitsee merkittäviä laitoksia ja verkostoja, jotka ovat pääkaupunkiseudun toiminnan ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiä. Laitoksilla ja verkostoilla on myös terveellisyys- ja turvallisuuden kohdistuvia vaikutuksia, jotka tulee ottaa huomioon osayleiskaavan valmistelussa ja tarkemman asteisessa jatkosuunnittelussa.

Viikinmäen jätevedenpuhdistamo ja Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitos ovat käyttämiensä kemikaalin laadun ja määrän perusteella laitoksia, joille turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes on määrittänyt maankäytön suunnitteluun Seveso-direktiivin mukaiset konsultointivyöhykkeet, joilla riittäviin suojaetäisyyksiin toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille on kiinnitettävä erityistä huomiota. Kyseisten laitosten konsultointivyöhykkeet 0,5 ja 0,2 kilometriä laitosalueen rajasta käsittävät merkittävän osan osayleiskaavan alueesta. Maankäytön suunnittelusta on pyydettävä lausuntoa Tukesilta ja pelastusviranomaiselta.

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 laitosten toimintaedellytykset säilyvät ja mahdollistavat myös tiedossa olevat laajenemistarpeet.

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



## 5. Kaavamerkinnyt 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 kehitetään 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. Korttelite-

hokkuus tulee olla pääsääntöisesti yli 2,0. Autojen pysäköinti tulee osoittaa keskitetysti pysäköintilaitoksiin. Korttelialueella sallitaan ainoastaan liikuntaesteisten pysäköintiin tarkoitettuja pysäköintipaikkoja.



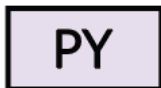
PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE. Alueelle saa sijoittaa myös ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta tuotantotilaa.

Tulkintaohje: Nämä toimitila-alueiksi määritellyt alueet mahdollistavat myös sellaista tuotannollista toimintaa, joka ei voi sijaita asumisen välittömässä läheisyydessä. Alueet voivat kehittyä myös korkeamman profiilin toimitila-alueiksi, jotka hyötyvät toistensa läheisyydestä. Myymälätilan tulee luonteeltaan olla pääkäyttötarkoitusta täydentävää, ja sen määrää ohjataan tarvittaessa asemakaavassa.



PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE, JOLLA YMPÄRISTÖ SÄILYTTÄÄN. Alue on varattu pääosin kulttuuritoimintaan sekä virkistykseen ja vapaa-aikaan liittyviin palveluihin. Alueelle saa sijoittaa myös ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta tuotantotilaa.

Tulkintaohje: Merkinnällä on osoitettu kortteli Vanhankaupunginkosken rannalla. Tavoitteena on, että korttelialueelle voi sijoittua virkistystä monipuolisesti palvelevia toimintoja.



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 päivittäistavara-kaupan suuryksiköitä ei sallita.

V

VIRKISTYSALUE. 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 V on merkitty alueen ulkoilu- ja virkistysalueet. Virkistysaluetta kehittäessä tulee huomioida sekä maisemalliset ja luonnonarvot. Virkistysalueita suunniteltaessa on luotava yhtenäinen virkistysreittiverkosto. Virkistysalueille osoitetaan hulevesiä viivyttäviä ja imeyttäviä rakenteita soveltuville kohdin.

V/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.

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 luon-

nonarvoiltaan 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.



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.

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 (UUDELY/871/2016).

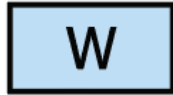


SUOJAVIHERALUE. Alueella oleva kasvillisuus tulee säilyttää.

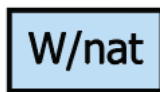
Tulkintaohje: Suojaviheralue sijaitsee Energiakorttelin ja Viikinmäentien asutuksen välillä. Suojaviheraluetta tulee hoitaa siten, että alue säästyy puustoisena ja kasvillisuudeltaan kerroksellisena.



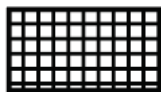
YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE. Alueelle saa sijoittaa liike-, toimisto-, liikunta- ja vapaa-ajan sekä pysäköintitiloja sekä julkista ulkotilaa.



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.

Tulkintaohje: Tavoitteena on toiminnoiltaan monipuolinen toriaukio, jonka kautta ohjataan kulkureitit pikaraitiotien pysäkille. 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 virkistystyksen solmukohta. Aukiolla on pysähtymiseen ja oleskeluun kannustavia rakenteita, kuten puistokalusteita,

kioskeja, leikki- ja kuntoiluvälineitä tai rantarakenteita kuten laitureita. Eri vuorokauden- ja vuodenaikat tulee huomioida suunnittelussa. Aukiolle tulee istuttaa puita sekä muuta kasvillisuutta, ja sen tulee tukea ympäröivää kaupunkiluontoa. Toteutukseltaan aukion tulee edustaa korkeaa laatutasoa.

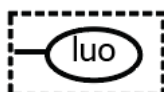


YLEISEN TIEN ALUE.



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.

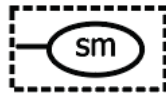


LUONNON MONIMUOTOISUUDEN KANNALTA ERITYISEN TÄRKEÄ ALUE. Alueella ei saa suorittaa sen luonnonarvoja heikentäviä toimenpiteitä. Alue on linnustolle erityisen tärkeä, eikä siellä saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, jotka heikentävät alueen merkitystä lintujen elinolosuhteiden kannalta.

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 tällaamista, joten alueelle ei tule lisätä reittejä.



VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ RAKENNETTU KULTTUURIIYMPÄRISTÖ.



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 muinaisjäänös. Muinaisjäänöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Kohdetta koskevista suunnitelmista ja toimenpiteistä on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.



KULTTUURIHISTORIAALLISESTI, RAKENNUSTAITEELLISESTI TAI KAUPUNKIKUVAN KANNALTA ARVOKAS RAKENNUS. Kohteet on numeroitu ja yksilöity yleiskaavan selostuksessa. Rakennusten suojelu ratkaistaan asemakaavoituksessa.

Tulkintaohje: Merkinnällä on osoitettu nykyisissä asemakaavoissa suojelumerkinnällä varustetut rakennukset sekä rakennukset, joissa kaavatyön yhteydessä tunnistettiin kulttuurihistoriallisia, rakennustaiteellisia tai kaupunkikuvalisia arvoja.



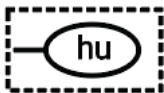
OHJEELLINEN MAANALAISEN JÄTEVEDENPUHDISTAMON ALUE. Maanpäällinen rakentaminen tulee toteuttaa siten, että jätevesipuhdistamon maanalainen laajennustila ja siihen liittyvät maan päälle ulottuvat rakenteet ovat toteutettavissa. Rakennussuunnitelmista tulee pyytää lausunto vesihuollosta vastaavalta viranomaiselta.

Tulkintaohje: Suunnitellun laitoksen mitoituksen ja vaaditun kalliokaton paksuusvaatimusten johdosta kallion louhiminen sen päälle sijoitettavan rakentamisen tarpeisiin ei ole mahdollista. Maanalaisten tilojen poistumistieportaot, 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. Purkuyhteyden edellyttämät rakenteet sijoittuvat päiväkodin pihalle, jonka kohdalla maanpinta tasataan rakenteen yläpintaan siten, että rakenne on yläpuolelta huollettavissa. Päiväkodin piha-alue suunnitellaan siten, että purkuyhteyden huoltotoimenpiteet ja korjaukset ovat mahdollisia eristämällä toimenpidealue väliaikaisesti aitaamalla.



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.

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 PYÖRÄLIIKENTEN NOPEA RUNKOYHTEYS.

Tulkintaohje: Merkintä osoittaa pitkämatkaista pyöräliikennettä varten tarkoitettua väylää, jonka rinnalle toteutetaan erillinen jalankulku tie. Reitti voidaan toteuttaa myös pyöräkatuna, jolla tonteille ajo ja huoltoliikenne on sallittu.



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

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



#### OHJEELLINEN ULKOILUREITTI.

Tulkintaohje: Merkinnällä 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.



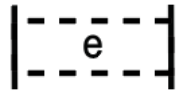
#### PIKARAITIOTIE.



#### PIKARAITIOTIEN PYSÄKKI.



#### KATUALUE.



ERITASORISTEYS.



MAANALAINEN SUURJÄNNITEKAAPELI. Rakennusten tai rakenteiden sijoittamisesta kaapelin läheisyyteen tulee pyytää lausunto kaapelin omistajalta.

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



ALUEELLINEN PYSÄKÖINTILAITOS.

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



ALUEEN RAJA.



10 m OSAYLEISKAAVA-ALUEEN ULKOPUOLELLA OLEVA VIIVA.

# Koko kaava-aluetta koskevat määräykset

Alueella edistetään linnuston elinolosuhteita ja ehkäistään lintujen törmäyskuolemia.

Tulkintaohje: Kaava-alue risteää Pornaistenniemessä ja Viikinrannassa kansainvälisesti merkittävän lintualueen kanssa, joka on laajempi kuin suurilta osin luonnonsuojelu-alueeksi 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.

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

Tulkintaohje:

Viikin puhdistamon lehdon osoitetun alueen valuma-alue tai sen ympäristössä tulee kiinnittää huomiota uhanalaista luontotyyppiä ylläpitävän lajiston tarvitseman kosteuden säilyttämiseen ja vesitalouden nykytilan ylläpitämiseen. Viikinkallion laella olevan kalliosuon luontoarvot säilytetään ylläpitämällä alueen vesitalous. Kohteiden ympäristössä hulevesien hallinta tulee suunnitella niin, että toimenpiteet eivät vaaranna tai heikennä luonto- ja ympäristöarvoja.

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.

Suorien vesistövaikutusten vähentämiseksi ja hallitsemiseksi hulevesien suunnittelussa, käsittelyssä ja johtamisessa tulee noudattaa Helsingin kaupungin Hulevesiohjelman prioriteettijärjestystä.

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

Hulevesien hallintaa on tarpeiden mukaan toteutettava kortteleissa, julkisilla alueilla sekä katu- ja liikennealueilla.

Kaikessa rannan läheisyydessä ja alavilla paikoilla tapahtuvassa rakentamisessa ja toimintojen sijoittamisessa tulee ottaa huomioon ajantasaiset suositukset alimmista rakentamiskorkeuksista

Kaavoituksessa, muussa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon valtioneuvoston asettamat melutason ohjearvot. Raitiotie tulee suunnitella niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa. Jatko-suunnittelussa tulee varmistaa, että rakennusten tuloilman sisäänotto järjestetään tehokkaasti suodatettuna mahdollisimman kaukaa päästölähteestä.

## 6. Osayleiskaavan toteuttamisen vaikutukset

### 6.1. Vaikutukset luontoon ja ilmastoon

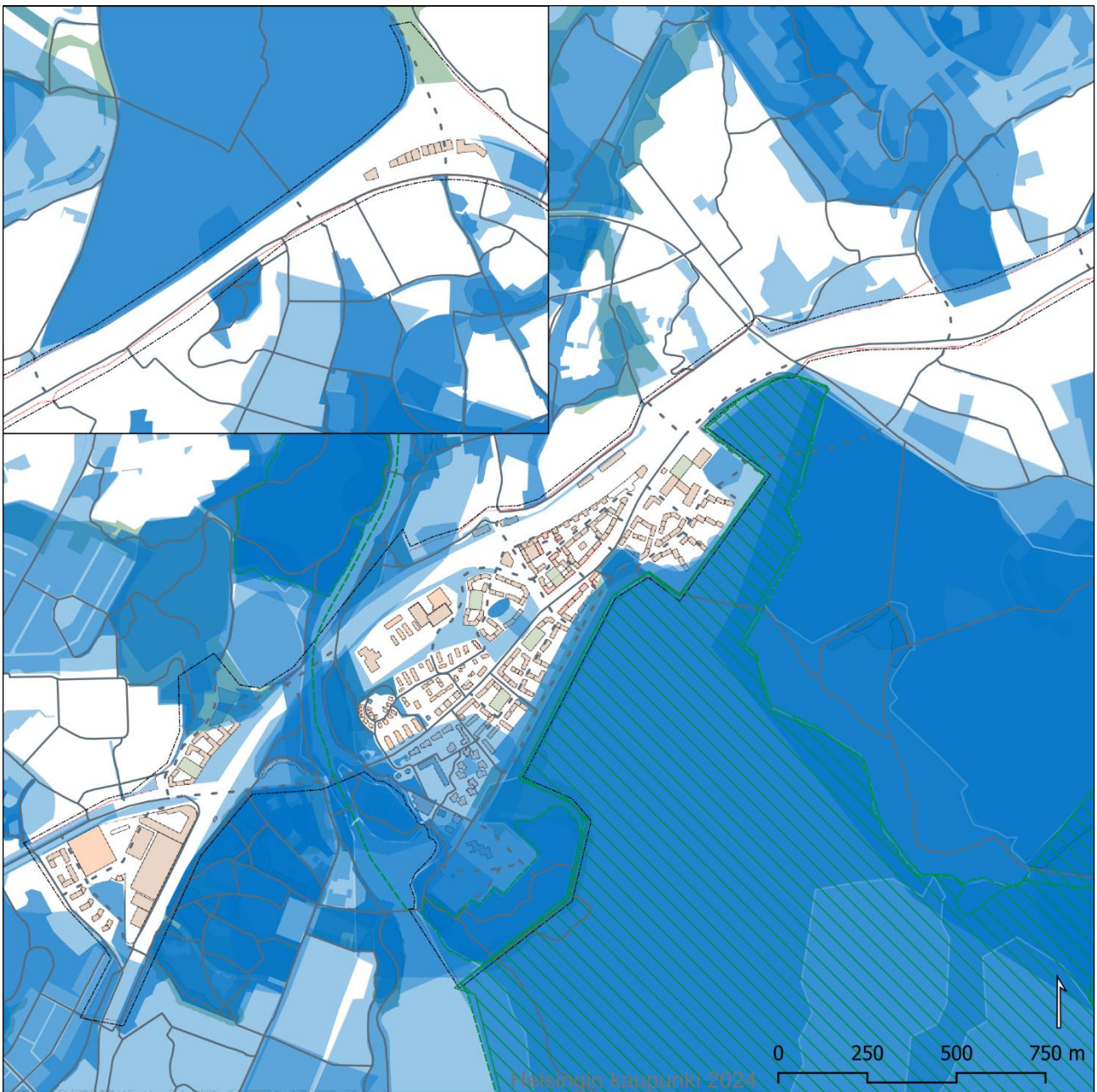
#### 6.1.1. Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja luontoarvoihin

Luonnonsuojelulain 35 §:n mukaisessa Natura-arviossa ja sitä koskevassa ELY-keskuksen lausunnossa tullaan arvioimaan osayleiskaavan vaikutukset Natura-alueiden (Vanhankaupunginlahden lintuvesi ja Vantaanjoki) luontotyypeihin ja lajeihin. Lain kirjaimen mukaan Natura-arvio tehdään, jos hanke yhdessä muiden hankkeiden tai suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää Natura-alueiden luontoarvoja. Osayleiskaavan valmistelussa muodostuneen ennakkokäsityksen mukaan merkittävät haitat eivät ole todennäköisiä, mutta erityisesti monien mahdollisten yhteisvaikutusten vuoksi arviota pidetään tarpeellisena. Arvion pohjana merkityksellisiä aiempia selvityksiä ovat linnustovaikutusten arviointi *Maankäytön muutosten vaikutus linnustoon ja Virkistyskäytön vaikutukset Vanhankaupunginlahdella* -selvitys.

Natura-arvio laaditaan kaavaluonnoksen pohjalta kaavaehdotusta valmisteltaessa, jotta sen yhteydessä tehdyt havainnot, kuten mahdolliset ehdotetut lieventämistoimet, voidaan ottaa huomioon ehdotuksessa. Lintuvaikutusten arvioinnissa on jo todettu, että Natura-alueeseen rajautuvat lehdot ovat linnuston kannalta merkityksellisiä.

Lintuvaikutusten arvioinnin mukaan vaikutukset kaava-alueen linnustoon jäävät maltillisiksi, eikä näköpiirissä myöskään ole merkittäviä uhkia Natura-alueen linnustolle. Alue on myös tärkeä muutonaikainen levähdysalue, minkä vuoksi kaavaan on otettu yleismääräys, joka koskee lintuturvallista lasirakentamista. Nämä ensi vaiheen arviot saattavat tarkentua Natura-arvioinnin yhteydessä.

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 metsäverkostoyhteys kaakkoon. Levinneisyysalueen rajalle ei ole mielekästä merkitä liito-oravayhteyksiksi pitkiä taipaleita sellaisille alueille, joista verkoston solmukohdat eli ydinalueet puuttuvat. Herttoniemessä tai muualakaan Lahdenväylän kaakkoispuolella ei ole vielä löydetty liito-oravia. Viikin ruoikko ja pellot muodostavat niille luontaisen leviämisesteen. Kaavaluonnos ei tuota uusia estevaikutuksia liito-oraville. Se sisältää yleismääräyksen liito-oravan ydinalueiden ja yhteyksien luonnonhoidosta lajin elinolot ja liikkuminen huomioon ottaen.



Alueen nykyiset ja lisättävät arvot yhdistettynä havainnekuvaan

- |   |                      |   |   |
|---|----------------------|---|---|
|  | Kaavarajaus          |  | Kehitettävä virkistysreitti               |
|  | Natura 2000 -alue    |  | Virkistysreitit                           |
|  | Natura 2000 -alue    |  | Kulttuuriympäristön tai luonnon arvokohde |
|  | Luonnonsuojelualueet |   |   |

**Kuva 6. Osayleiskaava-alueen nykyiset ja lisättävät arvot yhdistettynä havainnekuvaan.**

### 6.1.1.1. Ekologiset verkostot

Osayleiskaava-alue sijoittuu ekologisten verkostojen solmukohtaan, jossa yhdistyy kaksi vihersomea: 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 levittää 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 säilyttämällä mahdollisuuksien mukaan. Puustoisten yhteyksien turvaaminen on erityisen tärkeää esimerkiksi Kalastajanrannan etelä- ja pohjoispäissä, sillä siellä kulkee liito-oravan väylänylityspaikat. 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.

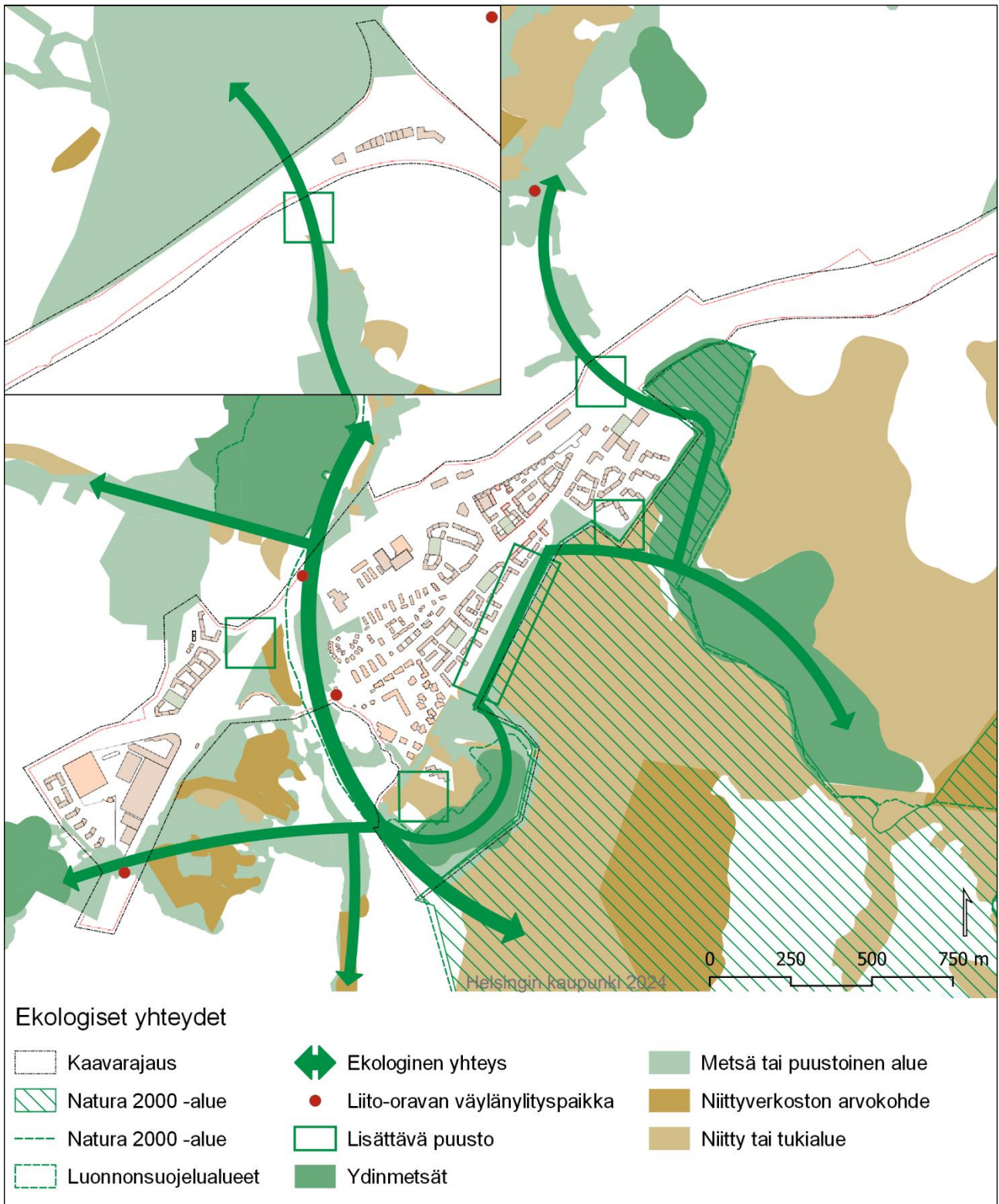
Lahdenväylä muodostaa katkoskohtia metsä- ja puustoiselle verkostolle kolmessa kohdassa: Koskelan metsien kohdalla, Palkopolun ja Latokartanontorin kohdalla. Nämä katkoskohdat tunnistetaan osayleiskaavassa ja näiden katkoskohtien kehittämistä viheryhteyksinä tulee jatkaa tarkemmassa suunnittelussa.

Koskelan metsien ja Lahdenväylän väliin rakentuva Katarina Stenbockin alue tulee voimistamaan katkosta metsä- ja puustoisessa verkostossa, ja alueella sijaitseva lehto sekä osa Koskelan metsien eteläinen osa tulee jäämään rakentamisen alle. Uuden asuinalueen, Lahdenväylän ja Koskelantien suunnittelussa tulee huomioida metsä- ja puustoisien 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 pieneneväksi, mutta kaava mahdollistaa kalliosuon säilymisen rakentamisen keskellä. Rakentamisen suhdetta avokallioihin tarkennetaan jatkosuunnittelussa.





**Kuva 7. Ekologiset yhteydet osayleiskaava-alueella.**

Niittyverkostoa voidaan kehittää ja tukea osayleiskaava-alueella etenkin Viikintiellä sekä Säynäslahden, Viikinrannan ja Pornaistenniemen puistoissa. Niittyverkostoa tukevia suunnitteluratkaisuja tulee kehittää tarkemmilla suunnittelutasoilla.

### 6.1.1.2. Hulevesi, vesistöt

Hulevesiin tulee koko suunnittelualueella (korttelit, viheralueet, katu- ja liikennealueet) ja tarkemmassa suunnittelussa kiinnittää erityishuomiota. Alueen topografian vuoksi hulevedet liikkuvat nopeasti kohti mm. Vantaanjokea ja Pornaistenlahdenojan rantapuistoa. Kun hulevesiä käsitellään Helsingin kaupungin hulevesiohjelman prioriteettijärjestyksen mukaisesti painottaen luonnonmukaisia hallintakeinoja ja avouomissa johtamista, vesistöön purettavien hulevesien laatu ja määrän hallinta paranevat alueella. Suunnittelussa on huomioitu myös luonnonsuojelualueiden asettamat reunaehdot hulevesien johtamiseen ja käsittelyyn.

Esimerkiksi Lahdenväylän liikennealueelta tuleva hulevesi tulee käsitellä, nykyisestä poiketen, ennen johtamista hulevesiviemäriin ja vastaanottavaan vesistöön, kuten esimerkiksi Vantaanjokeen. Tästä poiketen Pihlajistonpuron valuma-alueella Lahdenväylän ja Viikintien liikennealueilta tulevien hulevesien käsittelyä liikennealueella tulee tarkastella ennen johtamista hulevesiviemäriin ja vastaanottavaan vesistöön. Vantaanjoen itäpuolella on varattu alue sähkölinjan alta Lahdenväylän liikennealueen 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 haihduttavina elementteinä. Lahdenväylän hulevesien tarkemmat ratkaisut tehdään jatkosuunnittelussa. Samoin myös Pornaistenniemenojaan tuleva hulevesien mukana kulkeutuvat 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 kerätyt 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 ilmastomuutoksen aiheuttamien sään ääri-ilmiöiden, kuten myrskyjen, rankkasateiden ja taajamatulvien yleistymisen vaikutuksiin.

### 6.1.2.

## Ilmastovaikutukset

Viikinrannan–Lahdenväylän alueen osayleiskaavaluonnoksen ilmasto-vaikutukset on arvioitu elinkaariperusteisesti käyttäen tyypillistä 50 vuoden elinkaarta. Arvioinnissa tunnistetuista ilmastovaikutuksista selvästi suurin osa on noin 75%, aiheutuu alueen rakentamisvaiheen ilmastopäästöistä. Osayleiskaavan alueella rakentamisen aikaisia ilmastopäästöjä lisää haasteellinen maaperä, joka luonnosvaiheen 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 ilmastopäästöinä jo alueen käyttövaiheen alusta (vuodesta 2035) lähtien. Luonnosvaiheen arvioinnissa on mukana sekä tavanomaisen toteutustavan ilmastovaikutusten arviointi sekä ilmastopäästöjä minimoivan toteutustavan arviointi. Suuri ilmastopäästöjen vähentämisen potentiaali on lämmitysjärjestelmän kehittämisessä uusiutuviin energialähteisiin perustavaksi.

Osana 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 noin 13–19 %.

Osayleiskaavan kerrosalaan suhteutettu ilmastopäästö koko elinkaaren ajalle on arvioitu olevan n. 620 kg /kem<sup>2</sup>. Viimeaikaisiin osayleiskaavatasoisiin ilmastovaikutusten arviointeihin verrattuna Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavan ilmastopäästöt kerrosalaan suhteutettuna ovat hieman pienemmät kuin merkittävää infrarakentamista edellyttävässä Länsiväylän ympäristön osayleiskaavassa tai hiilinielujen poistamista vaativassa Östersundomin osayleiskaavassa.

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavan ilmastovaikutusten tarkentamista jatketaan kaavan ehdotusvaiheessa todennäköisimmin asemakaavoituksen lähtökohdista kehitettyä AVA-arviointimenetelmää käyttäen. Suunnittelun edetessä tarkentuu tieto mm. alueen rakentamisolosuhteista ja vaadittavista esirakentamisen toimista.

## 6.2. Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Osayleiskaava tarjoaa pääkaupunkiseudulle suuntautuvan muuttoliikkeen merkittävälle osalle, noin 7 000 asukkaalle, mahdollisuuden sijoitua hyvien liikenneyhteyksien ja palvelujen äärelle Helsingin kantakaupungin reuna-alueelle. Osayleiskaava 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 sijoittuvalla osayleiskaava-alueella.

## **6.3. Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen**

### **6.3.1. Vaikutukset Lahdenväylään**

Kaavaratkaisulla ei itsessään ole merkittäviä vaikutuksia Lahdenväylään. Kaavassa suurin muutos Lahdenväylän nykytilaan on pikaraitiotien mahdollistaminen Lahdenväylän viereen. Pikaraitiotien sijoittaminen Lahdenväylän viereen kaventaa muutamassa kohdassa nykyisen väylän pienaralueita. 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. Nopeusrajoituksen lasku ei vaikuta merkittävästi Lahdenväylän liikenteen sujuvuuteen tai kapasiteettiin. Nopeuksien laskemisella saavutettaisiin 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.

### **6.3.2. Vaikutukset joukkoliikenteeseen**

Osayleiskaava mahdollistaa pikaraitiotien Lahdenväylän käytävään, mikä parantaa alueen sekä myös laajemmin Helsingin joukkoliikenteen palvelutasoa. Pikaraitiotie liittyy kaava-alueen saumattomasti osaksi Helsingin joukkoliikenneverkostoa.

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

### **6.3.3. 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 enustetaan mallin mukaan kasvavan v. 2040 noin 2 300 ajoneuvon vuorokaudessa ja Latokartanonkaaren n. 5 000 ajoneuvon 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.

### **6.3.4. Vaikutukset pyöräliikenteeseen ja jalankulkuun**

Kaavaratkaisulla mahdollistetaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen ja reittien jatkuvuus. Korkeatasoinen pyöräbaana Vanhankaupunginkoskelta 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 parantaa Vantaanjoen länsipuolen virkistysreittien saavutettavuutta jalan ja pyörällä. Pikaraitiotien Vantaanjoen ylittävän sillan yhteyteen suunniteltu kulkuyhteys lisää reittivaihtoehtoja Vantaanjoen rantapuistossa.

## **6.4. Vaikutukset virkistykseen, maisemaan ja kulttuuriympäristöön**

### **6.4.1. Vaikutukset virkistysalueisiin ja virkistysreitteihin**

Osayleiskaavaehdotus muuttaa virkistysalueita osin kaupunkimaisempaan suuntaan. Toisaalta kasvillisuutta, etenkin puustoa, lisätään mm. Säynäslahden pohjukan nykyisellä teollisuusalueella, Viiknrannan rantapuistossa ja uusilla katualueilla. Ehdotus lisää virkistysreittien ja -alueiden määrää osayleiskaavan alueella. Virkistysreittiverkoston 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 suunnittelualueella. Täydentyvässä kaupunkirakenteessa tulee kiinnittää huomio virkistysalueiden laatuun ja uusien puistoalueiden rakentamiseen.

Natura 2000-alueen kostea ruovikkoalue ei ole vaikeakulkuisuutensa vuoksi altis lisääntyvälle kulutukselle. Sen sijaan säilyvien metsäisten alueiden ja arvokkaiden kasvikohteiden lisääntyvään kulutukseen tulee varautua kulunohjauksella sekä tarjoamalla riittävästi viihtyisyyttä parantavia rakennettuja puistoalueita asukkaiden käyttöön.

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

## **6.4.2. Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön**

Osayleiskaava muuttaa nykyisen pienteollisuusalueen sekoittuneeksi kantakaupunkityyppiseksi rakenteeksi. Alueen korttelirakenne ja katuverkko on suunniteltu osayleiskaavassa vaihtelevaksi ja moni-ilmeiseksi. Myös puuston ja muun katuvihreän määrää alueella kasvatetaan. Uudistuvilla alueilla kaupunkikuva paranee huomattavasti.

Kaava-alueen rakennuskulttuurisesti merkittävimmät rakennukset sijoituvat Vanhankaupunginkosken tuntumaan. Osayleiskaava mahdollistaa ja tukee niiden säilymistä tuodessaan lisää käyttäjäpotentiaalia esimerkiksi vanhoihin teollisuusrakennuksiin sijoittuville kaupallisille tai kulttuuritoiminnoille.

## **6.5. Vaikutukset ihmisten elinoloihin**

### **6.5.1. Vaikutukset ympäristöterveyteen**

#### **6.5.1.1. Melu ja ilmanlaatu**

Kaava-alue sijaitsee autoliikenteen merkittävän sisääntuloväylän Lahdenväylän varrella. Alueelle kohdistuu etenkin Lahdenväylän tieliikenteestä melu- ja ilmanlaatuhaittoja. 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. Vuonna 2050 raskaan liikenteen osuuden arvioidaan olevan Lahdenväylällä 8 %.

Myös Viikintieltä ja Koskelantieltä aiheutuu alueelle melu- ja ilmanlaatuhaittoja. Viikintiellä Hernepellontien ja Hämeentien välillä KAVL on nykyisin 13 000 ja vuonna 2050 sen odotetaan kasvavan 18 000 ajoneuvoon. Raskaan liikenteen osuuden arvioidaan olevan vuonna 2050 13 %. Viikintiellä Viikiinkaaren ja Hernepellontien välillä KAVL on nykyisin 9 000 ja vuonna 2050 sen arvioidaan olevan 13 000. Raskaan liikenteen osuuden arvioidaan olevan noin 18 % vuonna 2050. Nopeusrajoitus Viikintiellä on 50 km/h. Koskelantiellä KAVL on nykyisin 24 600. Raskaan liikenteen osuuden arvioidaan olevan 10 % vuonna 2050. Vuoteen 2050 mennessä Koskelantien KAVL arvioidaan olevan 33 000. Nopeusrajoitus Koskelantiellä on 50 km/h.

Lahdenväylä on alueella merkitsevin melulähde. Muilla melulähteillä on vain hyvin paikallinen vaikutus. Suunnitteilla olevien Viikin–Malmin pikaraitiotien ja Tiederatikan aiheuttamat melutasot eivät ole merkittäviä suhteessa tieliikenteen aiheuttamaan meluun.

Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsevan Lahdenväylän liikenne aiheuttaa alueelle ilmanlaatuhaittaa. Lahdenväylän ympäristö on kaava-alueen kohdalla puoliavointa, mikä mahdollistaa liikenteen päästöjen hyvän tuulettumisen eivätkä epäpuhtauspitoisuudet nouse huomattavan korkeiksi.

HSY:n ilmanlaadun vuosikartan mukaan typpidioksidin vuosiraja-arvoon verrannollinen pitoisuus vaihtelee kaava-alueella ollen noin 11–24 µg/m<sup>3</sup>. Valtioneuvoston asetuksen 38/2011 mukainen typpidioksidin vuosiraja-arvo alittuu alueella selvästi. Typpidioksidin vuosikeskiarvon perusteella voidaan myös ilmanlaadun ohjearvojen arvioida alittuvan. Hengitettävien hiukkasten vuosiraja-arvon, vuorokausiraja-arvon tai kansallisen ohjearvon ei arvioida ylittävän kaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä.

### *Kaavaratkaisu*

Osayleiskaavan skenaariovaiheen *Lahdenväylän meluselvityksen* mukaan Lahdenväylän nopeustasolla on merkitsevä vaikutus alueen melutilanteeseen. Selvityksessä aluetta tutkittiin kolmella eri nopeustasolla: 100 km/h, 80 km/h ja 60 km/h. Tutkitut rakennusmassat olivat työssä viitteellisiä ja asemakaavoituksen yhteydessä kullekin alueelle tulee laatia uusi liikennemeluselvitys tarkemmilla rakennusmassoilla.

Meluvaikutusten kannalta nopeusskenaarioista paras on Kaupunkiväylä 60 km/h. Välimalli 80 km/h ei ole vaikutuksiltaan ja melun asettamien rajoitusten kannalta merkitsevästi parempi kuin Moottoritie 100 km/h -skenaario. Valittavalla nopeusrajoituksella ja sen myötä nopeustasolla on merkittävä vaikutus alueen melutilanteeseen sekä nykyiselle asutukselle että tulevalle rakentamiselle. Mikäli nopeutta alennettaisiin nykyisestä 100 km/h skenaarion Kaupunkiväylä 60 km/h mukaiseksi, melutasot alenisivat alueella 3–5 dB, joka on ihmiselle havaittavissa oleva muutos. Tämä vaikutus koskisi kaikkia Lahdenväylän lähialueen nykyisiä asukkaita tarkastelualueella, eli melutilanne paranisi karkeasti arvioituna 2000–3000 asukkaalla. Melutasot alenisivat paljon esimerkiksi Koskelan ja Pihlajiston nykyisillä asuinalueilla.

Meluselvitys osoittaa, että valtioneuvoston päätöksen mukaiset ohjearvot rakennusten sisätiloissa on mahdollista saavuttaa alueen jatkosuunnittelussa osayleiskaavaratkaisuun perustuen kaikissa tutkituissa nopeusskenaarioissa, vaikka melun aiheuttamat haasteet ovatkin eri tasoisia eri nopeustasoilla. Alhaisin tarkasteltu nopeusskenaario 60 km/h mahdollistaisi monipuolisemman rakentamisen ja joustavamman maankäytön Lahdenväylän lähellä. Skenaariot Moottoritie 100 km/h ja Välimalli 80 km/h rajoittavat rakentamista selvästi enemmän ja edellyttävät asuinrakennuksilta erikoisratkaisuja.

Meluselvityksen perusteella kaava-alueen eri kohdissa on eritasoiset haasteet alueen maankäytölle melun suhteen. Suurimmat melutasot ovat Hernepellonkujan ja Viikinportin kohdalla sekä Pihlajistossa. Näissä kohteissa tulee kiinnittää alueen jatkosuunnittelussa erityistä huomioita rakennusten julkisivujen riittäviin äänitasoerovaatimukseen sekä soveltaa tarvittaessa erikoisratkaisuja rakentamisessa. Viikinranta, Viikinkallio, Koskela ja Säynäslahti ovat olosuhteiltaan myös haastavia, mutta näillä alueilla asuinrakentamiseen liittyvät haasteet ovat ratkaistavissa tavantomaisemmilla ratkaisuilla.



Kaava-alueella on meluselvityksen mukaan mahdollista saavuttaa valtioneuvoston päätöksen mukaiset ohjeavot piha-alueilla, kunhan jatkosuunnittelussa huomioidaan korttelirakenteiden massoittelussa riittävällä tasolla umpinainen rakenne, joka estää melun leviämistä laajemmin ympäristöön.

Meluselvityksen perusteella alueen jatkosuunnittelussa täytyy kiinnittää huomioita asuntojen avautumiseen ja parvekkeiden sijoitteluun suhteessa melunlähteeseen. Etenkin Lahdenväylän varrella jatkosuunnittelussa on syytä antaa tarvittavat määräykset asuntojen avautumisesta ja parvekkeiden sijoittamisesta suhteessa alueen melulähteisiin.

Liikenne- ja maankäyttöratkaisujen tarkentuessa tulee meluselvityksiä päivittää aina tarpeen vaatiessa. Rakennusmassoittelun, asuntojen pohjaratkaisujen, puistojen ja ulkoalueiden, oleskeluparvekkeiden ja mahdollisten kattopihojen yksityiskohtaisia ratkaisuja ja akustiikkasuunnittelua on tarkennettava jatkosuunnittelussa.

Helsingin kaupunki on teettänyt selvityksen *Lahdenväylän nopeusrajoituksen vaikutukset ilmanlaatuun*. Selvityksessä 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 ilmanlaatukartan pohjalta. HSY:n ilmanlaatuvuosikartan mukaan typpidioksidipitoisuudet Lahdenväylän ympäristössä (noin 50 m väylästä) ovat yli  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nousien väylällä lähelle raja-arvotaso ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Olemassa olevista mittauspisteistä Lahdenväylää muistuttaa eniten Kehä 1, jossa on tosin korkeammat liikennemäärät. Typpidioksidin vuosikeskiarvo Kehä 1:sen lähimmissä mittauspisteissä Länsi- ja Itä-Pakilassa avoimessa mittaustilanteessa on viime vuosina ollut  $29\text{--}33 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liikennemäärän ollessa 70 000–100 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Autoliikenteen pakokaasupäästöjen, typen oksidien (NOx) ja pienhiukkasten (PM<sub>2,5</sub>) on ennustettu laskevan merkittävästi tulevien vuosien aikana autokannan uudistumisen ja tekniikan kehityksen myötä. Esimerkiksi Lahdenväylän osayleiskaavan olosuhteisiin lasketuissa nopeusrajoitustilanteissa 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.

HSY:n ilmanlaatumittausten perusteella hengitettävien hiukkasten (PM<sub>10</sub>) voimassa olevat raja-arvot alittuvat kaikilla mittausasemilla ja niiden taso on laskenut hieman viimeisen 20 vuoden aikana. HSY:n sensorimittauspaikoista Lahdenväylää vastaavat parhaiten Helsingin 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 sensorimittaus-ten hengitettävien hiukkasten vuosikeskiarvo oli 19–25 µg/m<sup>3</sup> katutilan ollessa hyvin tuulettuva. Hämeenlinnanväylällä vuosikeskiarvo oli 21 µg/m<sup>3</sup> vuonna 2022 ja raja-arvotaso hengitettävien hiukkasten vuorokausikeskiarvolle (50 µg/m<sup>3</sup>) ylittyi 29 kertaa vuoden 2022 aikana. Raja-arvo sallii 35 ylityskertaa.

Liikenteen ajonopeudella on tutkimustulosten mukaan selkeä vaikutus tieliikenteen hiukkaspäästöihin, 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. Hengitettävät hiukkaset voivat liikenteen sähköistyessä olla jopa kasvava ongelma väyläympäristöjen ilmanlaadussa sähköautojen ollessa polttomootoriautoja painavampia.

Hengitettävien hiukkasten 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.

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 ilmanlaatu tilanteenkaan ei arvioida kaavamutoksen myötä merkittävästi muuttuvan. Liikennemäärän ennakoitun kasvun vaikutuksen ei arvioida olevan merkittävää nykyiseen ilmanlaatuun verrattuna, koska samalla pakokaasuperäisten päästöjen ennustetaan vähenevän. Siten alueen ilmanlaatu tilanteen 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. Kaupungin on tärkeää kaupungin jatkaa oikein kohdistettua tehokasta pölynsidontaa ja katujen puhdistusta.

Hyvää ilmanlaatua sisätiloissa tuetaan kaavamääräyksellä, jonka mukaan rakennusten tuloilman sisäänotto järjestetään tehokkaasti suodattuna mahdollisimman kaukaa päästölähteestä.

#### **6.5.1.2. Maaperän pilaantuneisuus**

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 varautua toimenpiteisiin, joilla ehkäistään mm. rakenteisiin ja vesistöihin kohdistuvia haitallisia happamoitumisvaihtokutuksia.

#### **6.5.1.3. 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 jatkosuunnittelussa riittävällä tavalla huomioon. Vaikutuksia voisivat aiheuttaa esimerkiksi melu, hajuhaitat, pölyäminen tai mahdolliset biologiset riskit.

Voimajohtojen sähkö- ja säteilyturvallisuus otetaan huomioon jatkosuunnittelussa.

#### **6.5.2. Sosiaaliset vaikutukset**

Osayleiskaava-alueella tullaan kehittämään nykyistä kaupunkimaisempaa. Tämä vaikuttaa nykyisten, tulevien ja lähialueen asukkaiden elinoloihin ja elinympäristöön. Osayleiskaava-alue on laaja ja pitää sisällään erilaisia alueita. Kaavassa kiinnitetään huomiota sosiaalisen segregatian vähentämiseen. Etenkin vilkkaiden liikenneväylien varsille syntyy monesti pienituloisempien asuinalueita. Osayleiskaava edistää alueen elinvoimaisuutta ja siinä on huomioitu myös sosiaalisen kestävyuden ulottuvuudet. Alueen vetovoimaa lisäävät monipuoliset asumisvaihtoehdot, laajat virkistysalueet, sujuva joukkoliikenne sekä hyvät paikalliset palvelut.

Monipuolinen kaupunkirakenne mahdollistaa hyvän elämän edellytykset ja sujuvan arjen. 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. Tulevia asuinalueita kehitetään yhteisöllisiksi, viihtyisiksi ja turvallisiksi elinympäristöiksi.

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. Hyvät joukkoliikenneyhteydet mahdollistavat eri väestöryhmien tasavertaiset liikkumismahdollisuudet. Autoriippuvuus vähenee ja palvelujen saatavuus sekä saavutettavuus paranee.

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. Osayleiskaavassa parannetaan viheralueiden toiminnallisuutta ja viihtyisyyttä sekä mahdollistetaan uusien lähiviherympäristöjen luominen alueelle. Melunsuojaustarpeita selvitetään. Myös tiiviissä asuinympäristössä yhteys luontoon lisää alueen viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta. Asuinympäristöjen viihtyisyyttä voidaan lisätä katuistutuksilla ja pienillä puistoilla. Lähellä asukkaita sijaitsevat kaupunkiluontoalueet tukevat erityisesti ikääntyvän väestön ja lasten hyvinvointia.

Yritys-, teollisuus- ja toimitila-alueet sopivat hyvin vilkkaasti liikennöityjen väylien varteen, eikä niillä ole merkittäviä haitallisia sosiaalisia vaikutuksia. Sujuvat ja nopeat kulkuyhteydet lisäävät alueen työpaikkojen houkuttelevuutta. Osayleiskaavan vaikutukset kaupunkilaisten elinoloihin, asumiseen, työssäkäyntiin, liikkumismahdollisuuksiin, palvelujen saatavuuteen ja virkistykseen ovat pääosin myönteisiä.

### **6.5.3. 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, jota kaavassa esitetty rakentaminen vähentää. Osayleiskaavassa parannetaan viheralueiden toiminnallisuutta ja viihtyisyyttä. Myös tiiviissä asuinympäristössä yhteys luontoon lisää alueen viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta.

Osayleiskaavassa rakennettavaksi osoitetut alueet ovat pääosin muita kuin viheralueita, kuten pienteollisuusaluetta ja moottoritien rampialuetta. Arvokkaita kasvi- ja eläinlajeita sekä suojelualueita vaalitaan rajaamalla ne rakentamisalueiden ulkopuolelle. Viherympäristön kaupunkikuvalliset ja virkistykelliset 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.

## 6.6. Vaikutukset elinkeinoihin ja talouteen

### 6.6.1. Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Viikinrannan osa-alueella on noin 320 työpaikkaa (Aluesarjat 2020), joista valtaosa sijaitsee nykyisellä yritysalueella Viikintien ja Säynäslahdentien sekä Hernepellonkujan alueilla. Kartoituksen ja Seutudatan toimipaikka-aineiston perusteella keskeisellä yritysalueella on noin 50 toimipaikkaa. Nykyiset yritykset edustavat hyvin laajaa kirjoa sekä toimialaltaan että kooltaan. Suurin osa on tyypillisiä toimitila-alueiden pienyrityksiä, joka tarjoavat mm palveluita yrityksille ja kuluttajille. Viikinrannan keskeisellä yritysalueella toimitilakäyttöön (T-tontit) kaavoitettujen tonttien pinta-ala on noin 60 000 m<sup>2</sup>, joka on noin 0,1 % koko kaupungin T-tonttien pinta-alasta. Alueen T-tonttien rakennettu kerrosala on noin 33 400 k-m<sup>2</sup>, joka on noin 1 % koko kaupungin vastaavasta.

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-m<sup>2</sup>, mikä vastaa noin 17 % C-korttelien kokonaiskerrosalasta.

Osayleiskaavassa on lisäksi osoitettu uutta pienteollisuustilaa Latokartanonkaaren varrelle noin 14 000 m<sup>2</sup> sekä Lahdenväylän pohjoispuolelle noin 12 000 m<sup>2</sup>. Viimeksi mainitun rakentamisen toteutusmahdollisuudet ovat osin riippuvaisia Lahdenväylän ratkaisuista. Nämä mahdollistavat joko nykyisen tai uuden tuotantotyyppisen pienyritystoiminnan sijoittumisen alueelle. Olemassa olevan yritystoiminnan siirtymisen mahdollisuudet riippuvat paljon alueen toteuttamisen aikataulusta. Lahdenväylän pohjoispuolella on olemassa olevia ja alueella säilyviä yritystontteja, joissa on yritystoimintaan kerrosalaa noin 3 600 m<sup>2</sup>.

Osayleiskaavaratkaisu havainnekuvassa esitetyssä muodossaan sisältää uutta liike-, toimi- ja pienteollisuustilaa yhteensä 40 000 m<sup>2</sup>, joka jakaantuu seuraavasti:

- kantakaupunkikortteleiden kivijalka- ja muut tilat 14 000 m<sup>2</sup>
- yritystontit 26 000 m<sup>2</sup>

Tiivistyvä yhteiskuntarakenne ja kasvava väestö parantava 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.

### **6.6.2. 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.

### **6.6.3. Vaikutukset yhteiskunta- ja kaavatalouteen sekä energiatalouteen**

Osayleiskaavan toteutuminen kuvatussa muodossa mahdollistaisi 330 000 k-m<sup>2</sup> asuntorakentamisen ja yli 50 000 k-m<sup>2</sup> muun rakentamisen keskeiselle ja hyvin saavutettavalle alueelle. 7000 asukkaan (3 % kantakaupungin nykyisestä väkiluvusta) lisäys aivan kantakaupungin kylkeen laajentaisi huomattavasti kaupunkimaista yhteiskuntarakennetta pohjois- ja koillisuuntaan. Hanke on kaupungille merkittävä paitsi investointina (noin 280 milj. euroa), myös asuntorakentamistavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta - kaava kattaa täysmääräisenä 3 % tulevan 15 vuoden ennustetusta asuinrakentamisesta. 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.

Kaavaluonnosvaiheen kaavataloudellisen arvion mukaan rakennusoi-keuden kokonaisarvo kaupungin omistamilla tonteilla yhdistettynä kiinteistöverotuloihin kattaa kaupungille kohdistuvat investointikustannukset. Vaikka pelkästään rakennuskelpoiseksi saattamisen kustannusten odotetaan täysmittaisena kohoavan yli 150 miljoonan euron, mahdollistaa tehokas rakentaminen yhdessä Viikinrannan merellisen ja hyvin saavutettavan sijainnin kanssa taloudellisesti kestävä osayleiskaavan.

### 6.6.3.1.

#### Kaavatalous

Alustavan arvion mukaan osayleiskaavan mukaisen maankäytön toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia seuraavasti (02/24, alv 0):

Esirakentaminen	160 milj. euroa
Kadut ja liikennealueet	25 milj. euroa
Puistot ja viheralueet	20 milj. euroa
Taitorakenteet	10 milj. euroa
Palvelurakentaminen	50 milj. euroa
Lahdenväylä	10–20 milj. euroa
<u>Kunnallistekniikka ja johtosiirrot</u>	<u>tarkentuu</u>
Yhteensä	n. 280 milj. euroa

Esirakentaminen pitää sisällään alueen esirakentamisen, tukimuurirakenteet, vanhojen rakennusten purkamisen, katujen ja muiden yleisten alueiden pohjanvahvistukset sekä pilaantuneen maaperän kunnostamisen kustannukset. Esirakentamisen kustannukset perustuvat alueelle laadittuun Pohjarakentamisen yleissuunnitelmaan. Pilaantuneen maaperän kustannus on arvioitu asiantuntiarviona. Esirakentamisen kustannukset kohdistuvat merkittävästi Viikintien itäpuolelle suunnitelluille alueille, erityisesti Säynäslahden alueelle, johon kohdistuu lähes puolet näistä kustannuksista. Jatkosuunnittelussa on oleellista kiinnittää huomiota erityisesti näiden alueiden suunnitteluun.

Kadut ja liikennealueet pitää uuden maankäytön vuoksi rakennettavien katu ja liikennealueiden kustannukset. Summa ei sisällä Lahdenväylän kustannuksia.

Puisto ja viheraluekustannukset koostuvat uusista sekä uudistettavista puisto ja viheralueista.

Taitorakenteet pitää sisällään alueelle tulevan raitiotiepysäkkisillan alustavan rakentamiskustannuksen.

Palvelurakentaminen sisältää alueelle tulevien koulun ja päiväkotien kustannukset.

Lisäksi alueelle kohdistuu Lahdenväylän liikennejärjestelyjen kustannukset, jotka perustuvat Lahdenväylästä laaditussa esiselvityksessä esitettyihin kustannuksiin.

Alueelle laaditaan kaavatyön aikana kunnallistekninen yleissuunnitelma, jossa tarkentuvat kunnallisteknisten verkostojen sekä johtosiirtojen kustannukset.

Osayleiskaavassa esitetyn uuden maankäytön rakennusoikeuden arvo on noin 260 milj. euroa, josta asumisrakennusoikeus on noin 240 milj. euroa ja toimitila- ja liikerakennusoikeus on noin 20 milj. euroa. Arvio on tehty noudattaen voimassa olevaa AM-ohjelman mukaista rahoitus- ja

hallintamuotojakaumaa. Konservatiivisenkin arvion mukaan kiinteistöve-rojen lisäyksen nykyarvo on esitetystä mitoituksessa 10–20 milj. euroa. Arviot kaupungin tuloista tarkentuvat rakentamisen mitoituksen, ajoituk-sen ja maantieteellisen kohdistumisen arvion tarkentuessa, ja kaavapro-cessin edetessä suoritetaan herkkyystarkastelua esimerkiksi tontinluovu-tuksen periaatteiden ja tuloutuksen ajallisen ulottuvuuden suhteen. Ko-konaisuudessaan luonnosvaiheen tarkastelussa hanke on kaavatalou-dellisesti tasapainoinen.

Lisäksi osayleiskaavan alueella sijaitsevat jo lainvoiman saanut Energia-korttelin asemakaava sekä asemakaavaprosessissa oleva Kumpul-an 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.

### **6.6.3.2. Yhteiskuntataloudellisia näkökulmia**

Osayleiskaava tukee Yleiskaavassa 2016 ja Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön (AM-) ohjelmassa 2020 luotuja strategisia tavoitteita tiivisty-västä kaupunkirakenteesta ja laajentuvasta, yhtenäisestä kantakaupun-gista. Sijoittuminen osaksi kantakaupungin yhtenäistä yhteiskuntaraken-etta mahdollistaa resurssien jakamista viereisten kaupunginosien kanssa esimerkiksi julkisten lähipalveluiden sekä kaupallisten palvelui-den suhteen, ja mahdollistaa paremmin aktiiviset sekä kestävät kulku-muodot asukkaiden arjessa.

Keskimääräisen saavutettavuuden ja palveluverkoston paraneminen vai-kuttaa positiivisesti alueelliseen vetovoimaan ja tonttihinnoihin, minkä kaupunkitaloudelliset vaikutukset korostuvat alueella, jossa on mittavasti kaupungin maanomistusta. Sen voi myös odottaa tukevan osakaava-alueen ulkopuolista täydennysrakentamista.

Kaupungin 280 miljoonan euron investoinnin arvioitu työmarkkinavaiku-tus on noin 2800 henkilötyövuotta, josta Helsinkiin kohdistuu noin viiden-nes. 7000 uuden asukkaan lisäys kasvattaisi esimerkiksi Pasilasta ja Hakaniemestä 10 km säteellä asuvaa työikäistä väestöä yli kahdella pro-sentilla vahvistaen työvoiman tarjontaa alueiden yrityksille. Lisäksi asuin- ja toimitilarakentamisen sijoittuminen lähelle seudun tuottavimpia alueita, ja keskeisten työhönnottoalueiden kasvanut tehokas tiheys vaikuttavat positiivisesti kaupunkitasoiseen tuottavuuskehitykseen.

Asuntojen rakentaminen 7000 kaupunkilaiselle on merkittävässä osassa AM-ohjelmassa linjattujen tavoitteiden saavuttamisessa, ja hillitsee osal-taan asumisen hintojen kasvua korkean kysynnän alueilla.

Helsingin edullisen tuotantotilan käyttöasteet ovat hyvin korkeat ja Viikin nykyisen yritysalueen tilojen purkaminen vähentäisi sen tarjontaa enti-estään (1 % kaupungin T-tonttien kerrosalasta, mutta suurempi osa halvan neliövuokran tiloista), vastoin Kaupunkistrategian 2021 tavoitetta



tilojen mahdollistamisesta kaikenlaiseen yritystoimintaan kaupungin sisällä. Hintainformaation perusteella on kuitenkin perusteltua nähdä muiden käyttötarkoitusten suhteellinen etu Viikinrannan hyvin saavutettavalla ja merellisellä alueella – viime vuosina liiketilaneliöiden mediaanivuokra on ollut postinumeroalueella yli kaksin-, ja asuinneliöiden yli kolminkertainen tuotantotilojen neliöhintoihin verrattuna.

#### **6.6.3.3. Saavutettavuus**

Tiivis rakentaminen tarjoaa perustan korkealle julkisen liikenteen palvelutasolle. Osayleiskaava-alueen asuinrakentaminen sijoittuu kokonaisuudessaan 800 metrin säteelle suunnitelluista Viima-pikaraitiotien pysäkeistä, ja etenkin Lahdenväylän lähellä sijaitsevat tontit saavat hankkeesta suurimmat absoluuttiset ja suhteelliset matka-aikasäästöt. Kaava-alue ja sen tiivis rakentaminen on keskeinen tekijä liikennejärjestelmähankkeen taloudellisessa perusteltavuudessa. Sijaintinsa takia kaava-alue mahdollistaa hyvän saavutettavuuden eri kulkumuodoin uusille asukkaille jo nykyisellään.

Alle puolen tunnin joukkoliikennematkan päässä osayleiskaava-alueesta sijaitsee useampi liike- ja palvelukeskus, kuten Pasila (nykyisellä joukkoliikennejärjestelmällä 25 min päässä), Kalasatama (25 min), Malmi (26 min) ja Itäkeskus (24 min). Kaava-alueen keskeisimmältä rakentamisalueelta matka-aika Helsingin keskustaan on nykytilanteessa vähän yli 30 minuuttia. Sijainti Lahdenväylän vieressä mahdollistaa nopean pääsyn autolla niin kantakaupunkiin kuin kehäteille. Lisäksi Viikinranta on mm. Arabianbaanan suunnitelmien myötä keskeistä pyöräilyinfrastruktuurin kehitysalueetta.

#### **6.6.3.4. 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. Johtojen omistajat päivittävät tässä yhteydessä suunnitelmansa alueen tulevien energiatarpeiden pohjalta. Alueelle laaditaan tarvittavat tilavaraukset kunnallisteknisen viitesuunnittelun yhteydessä.

#### **6.6.3.5. Yhteenveto taloudellisista vaikutuksista**

Kaavataloudellinen arvio on suuntaa antava ja tarkentuu maankäytön suunnitelmien sekä rakentamisen mitoituksen ja ajoituksen ennusteiden tarkentuessa. Alustavan arvion mukaan kaava on kuitenkin kaupunkitaloudellisesti kestäväällä pohjalla.

Esirakentamisen korkea hinta etenkin Viikintien itäpuolella ja kustannusten etupainotteisuus, yhdistettynä oletettuun kaupungin tulojen pitkään ajalliseen jakautumiseen, kasvattavat osaltaan kaavan taloudellista ris-

kiä. Kaavaprosessin aikana taloudellista arviota päivitetään sekä laajennetaan, ja mahdollisia kustannustehokkuutta parantavia ratkaisuja arvioidaan herkkyystarkasteluin.

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

## 7. Nykytilan kuvaus

### 7.1. 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 merkittävämmän suunnittelualueen kaupunkirakenne muodostui vasta 1950-luvulta alkaen. Viikintiehen liittyvä katuverkko toteutettiin 1950-luvulla ja se Suunnittelualue 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 Viikintien keskuspuhdistamoon.

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

Pornaistenniemessä on ollut vuosituhannen vaihteeseen saakka veneiden talvisäilytysalue.

Alueen historiaa on kuvattu *Viikinkallion pientaloalueen rakennusinventoinnissa*.

### 7.2. Rakennettu ympäristö

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.

### **7.2.1. Kulttuurimaisema**

Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaava-alueella sijaitsee merkittäviä kulttuuriympäristöjä (Kuva 8). 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.

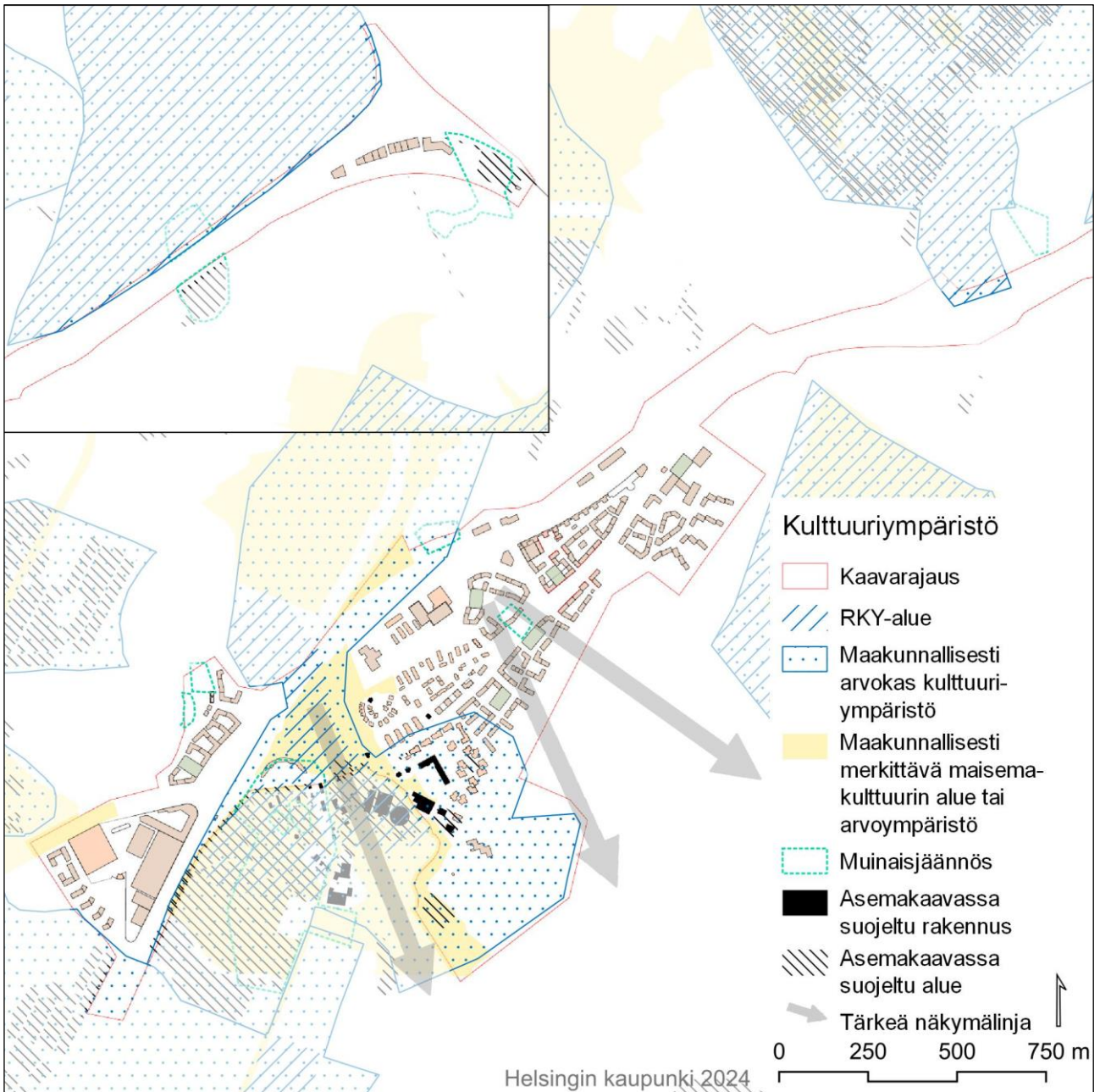
Kaava-alueella sijaitsee osin neljä valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä RKY, jotka ovat myös maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä, maakunnallisesti merkittäviä alueita ja arvoympäristöjä sekä muinaisjäännösalueita. Näiden lisäksi asemakaavoissa on suojeltu alueita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

Vanhankaupungin lahdelle 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 muinaisjäännöksiä. Muinaisjäännökset 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.



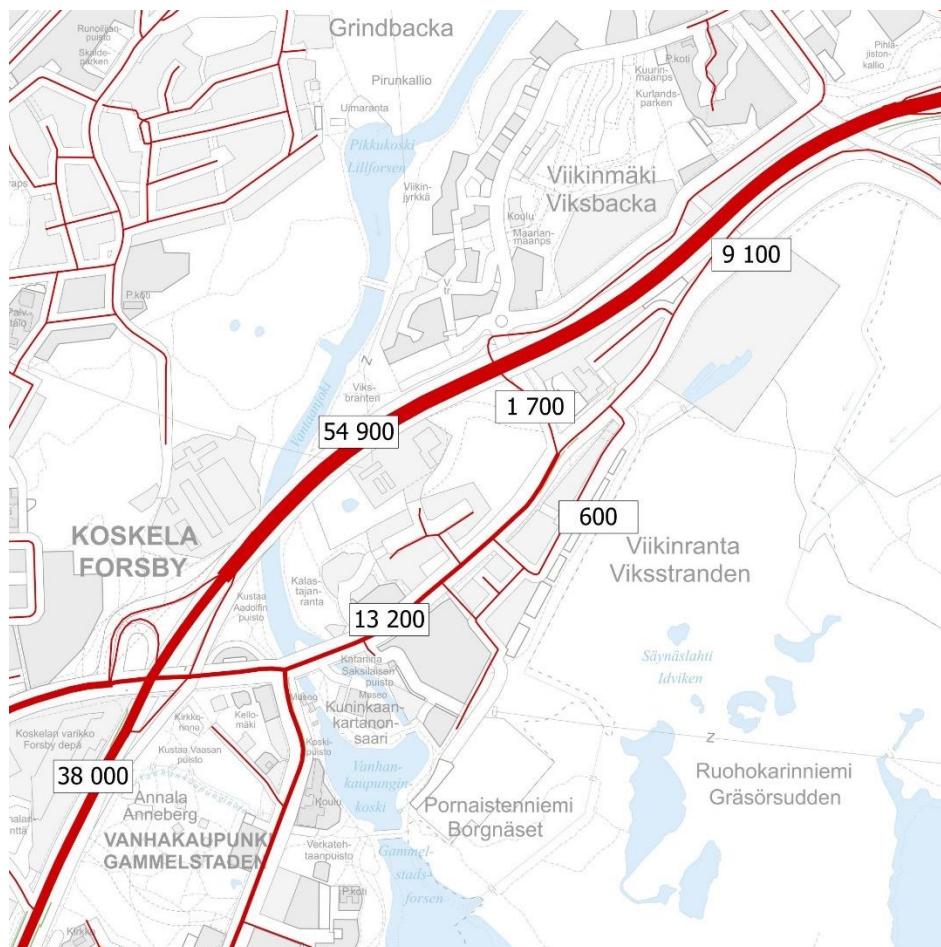
Kuva 8. Suunnittelualan kulttuuriympäristöt.

### 7.3. 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.

Viikintien keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä on suunnittelu-alueella 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.



**Kuva 9. Nykytilanteen liikennemäärät (ajon/vrk), syksyn arkivuorokausiliikenne (lähde: Helsingin kaupungin avoimen rajapinnan aineisto)**

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 energiakortteliin rakentuvan Sahamylynrinteen uuden katuyhteyden on tarkoitus myös tulevaisuudessa palvella suuria kortteliin suuntautuvia muuntajakuljetuksia Viikintieltä.

Viikinkallion alueella palvelee useita bussilinjoja, esimerkiksi Viikintietä pitkin kulkevat linjat 57, 71, 77, 77N, 78, 78 ja 506. Pohjoiseen Hernepellontien kautta kohti Viikinkallion 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 muutamaaan Viikintien sivukatuja risteykseen 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. Pornaistentiemeen rakennettiin 2022–2023 uudet katu- ja pysäköintijärjestelyt, joissa merkittävän polkupyörä- ja kävelyreitit jatkuminen sujuvasti alueen läpi vanhan puhdistamon ojan varren virkistysalueelle turvattiin. Samalla rakennettiin valmiiksi ensimmäinen osa niin kutsuttua Arabianbaanaa, jonka linjaus on suunniteltu kulkevan Arabianrannasta Viikinrantaan myöten aina Viikin kampukselle asti, jossa sen on suunniteltu liittyvän olemassa olevaan pyöräbaanaverkostoon.

## 7.4. Palvelut

Suunnittelualueella ei tällä hetkellä ole päivittäistavarakauppoja, lähinnä myymälä 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.

## 7.5. Virkistys

Luontoarvot ja virkistysmahdollisuudet ovat alueen keskeinen vetovoimatekijä. Alueen kautta kuljetaan mm. suosituille Lammassaarelle. Alueella kulkee pohjois-etelä suuntainen Helsingin puiston vihersormi (jonka yhtenäisyys ja arvot turvataan) 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.

## 7.6. Luonnonympäristö

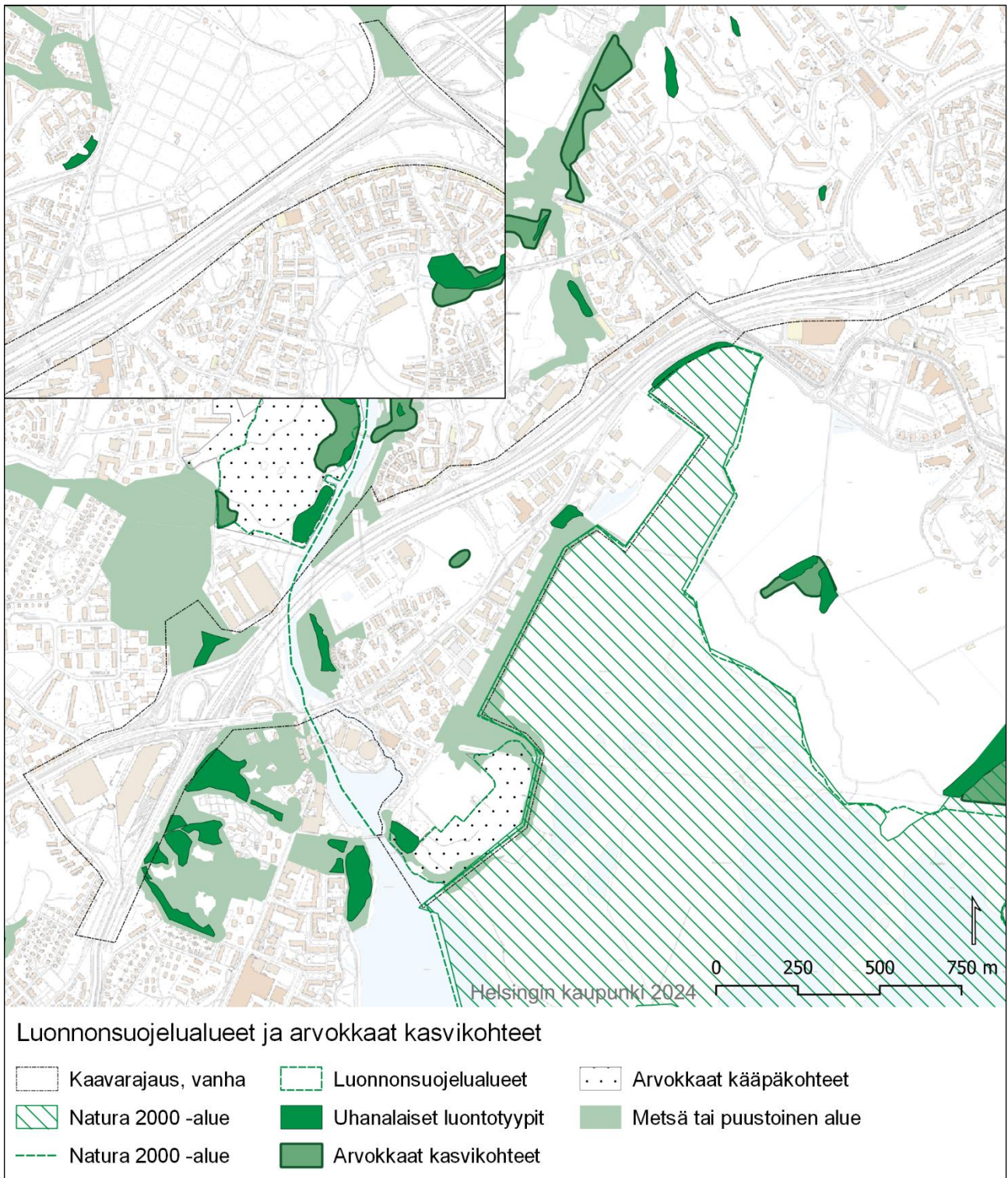
Osayleiskaava-alue sijaitsee Vanhankaupungin selän luoteispohjukassa, merkittävien luontoarvojen ympäröimänä.

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).

Osayleiskaava-alue sijoittuu merkittävien luontoarvokeskittymien tuntumaan, mutta luonnonarvot sijaitsevat pääsääntöisesti suunnittelualueen 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.

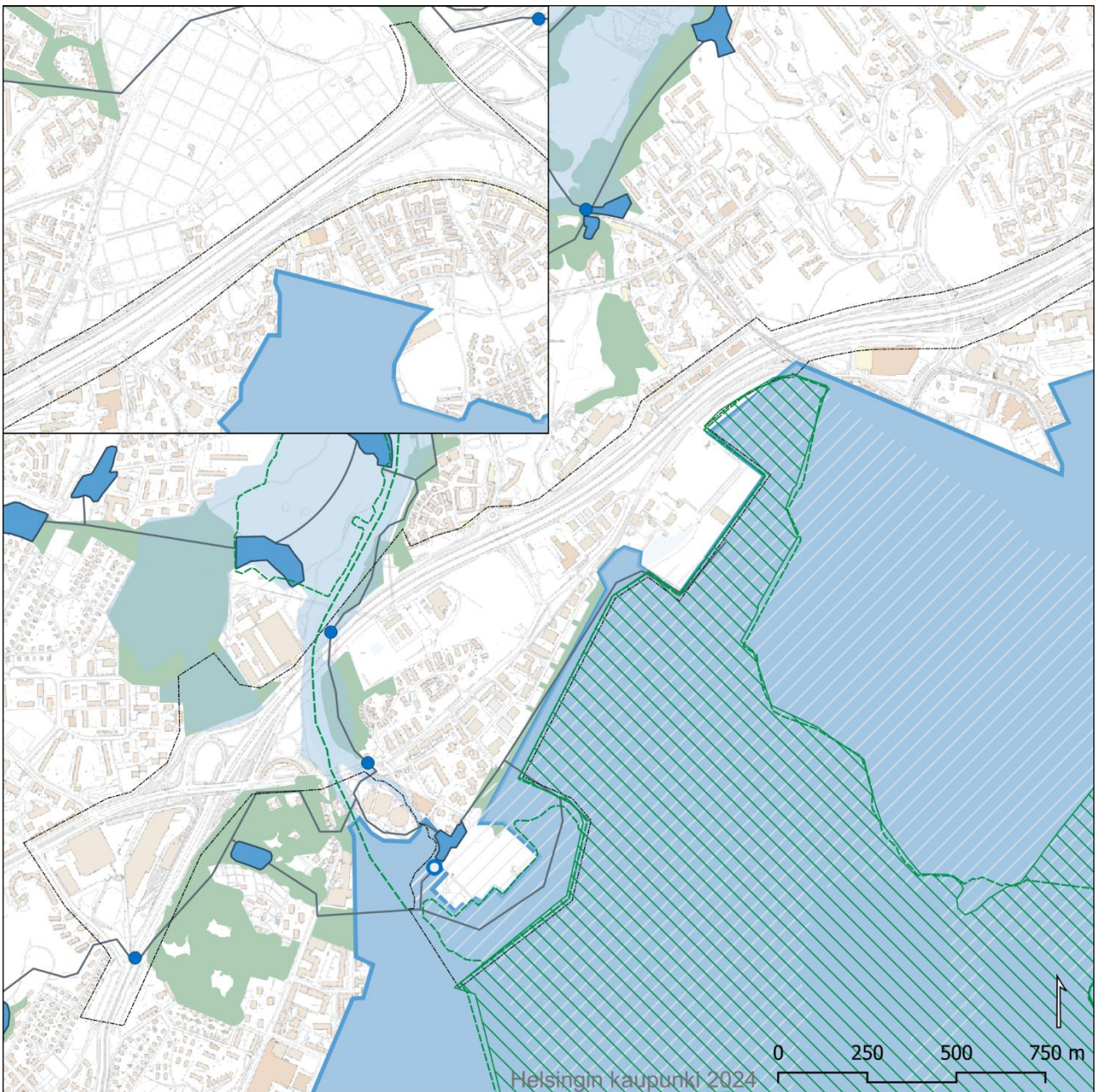











**Kuva 10. Luonnonsuojelualueet ja arvokkaat kasvikohteet.**

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 sijoittuvat Vantaanjoen, Koskelan metsien, Pornaistenniemen ja Viikinkirannan alueille.





### Arvokkaat eläinkohteet

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

**Kuva 11. Arvokkaat eläinkohteet.**

Viikinrannan osayleiskaava-alue sijaitsee viheryhteyksien solmukohdassa. Kaava-alueen poikki kulkee Helsingipuiston vihersormi 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-alueita ympäröi ja osin myös halkoo Viikin niittykeskittymä. Suunnittelualueen ainoa luokiteltu arvoniitty sijaitsee Kustaa Aadolfin puistossa. Kaava-alueella sijaitsee niittyverkoston tukialueita Pornaistenniemen messä, 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 Pornaistenniemenoja 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 merkittävää vesilintujen elinaluetta.

Pohjoispään altaassa ei ole merkittäviä luontoarvoja. Ojan vedenlaatu on ollut hyvä vuonna 2007.

Kaava-alueella ei ole pohjavesialueita.

## 7.7. Yhdyskuntatekninen huolto

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

Yhdyskuntateknisissä verkostoissa on erittäin merkittäviä yhteyksiä esimerkiksi vesihuollon osalta. Viikinrannan ja Säynäslahden alueilla sijaitsee jätevedenpumppaamot, joista Säynäslahden jätevedenpumppaamolle johdetaan jätevesiä myös osayleiskaava-alueen ulkopuolelta. Osayleiskaava-alueella alkaa kaavan laatimisen aikana Fingrid Oyj:n 400 kV:n suurjännitekaapelin rakentaminen.

## 7.8. Ympäristötekijät

### 7.8.1. Maaperä

Maaperän kuvaus perustuu suunnittelualueella eri vuosikymmentenä 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 pehmeikköalueina, joille vuosien saatossa on rakennettu paksuudeltaan ...2,5 m täyttöpengerrikyksiä. 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 kitkamaa-alueita, joilla luonnonmaa koostuu hiekasta, siltistä tai moreenista. Pintamaa koostuu laajoilla alueilla täytöistä, joiden laatu ja homogeenisuus on epämääräinen.

Suunnittelualueen pohjaveden pinnantasoista on olemassa hajanaista mittaustietoa eri vuosikymmeniltä. Ajantasaisen yleiskuvan saaminen edellyttäisi uusien pohjaveden tarkkailuputkien asentamista sekä pitkäai-

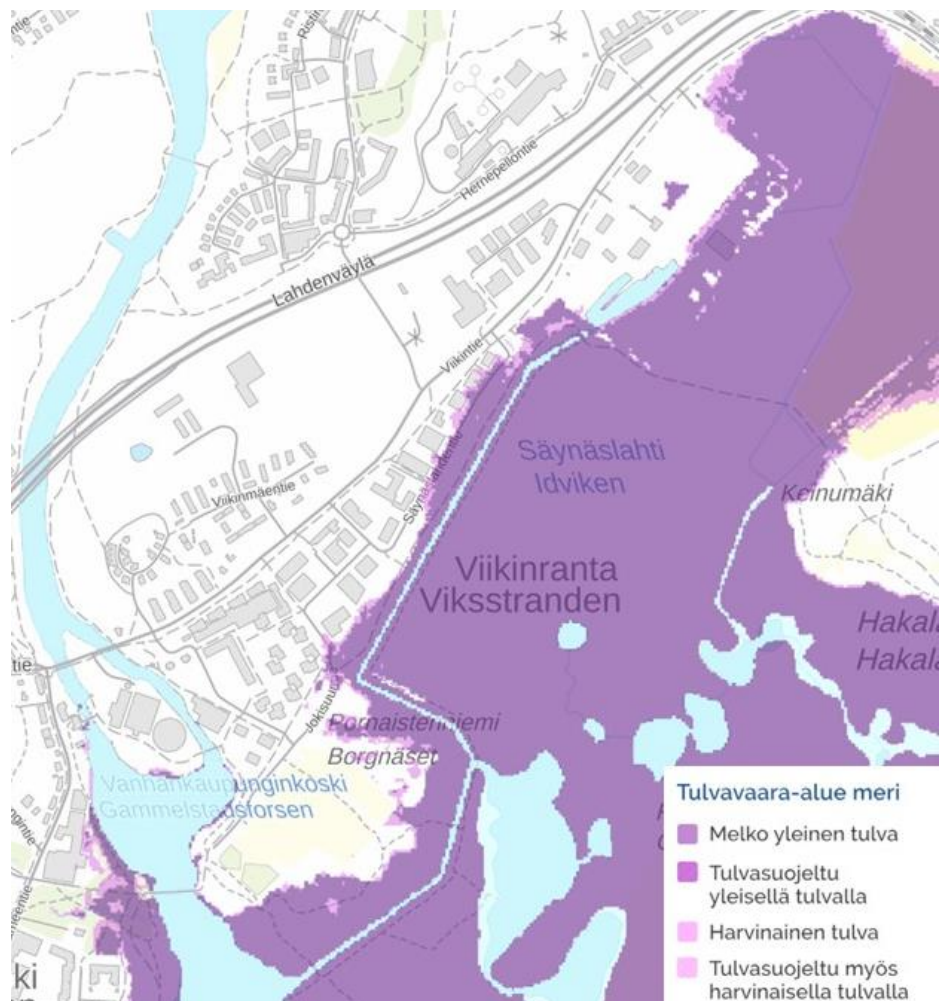


kaista seuranta. Pohjaveden korkeusasema vaihtelee paikoitellen syvyydellä 0,1...3,3 m nykyisestä maanpinnasta. On tarpeen huomioida, että Katarina Stenbockin kadun ympäristössä hetkittäin vesi on ollut lievästi paineellista.

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

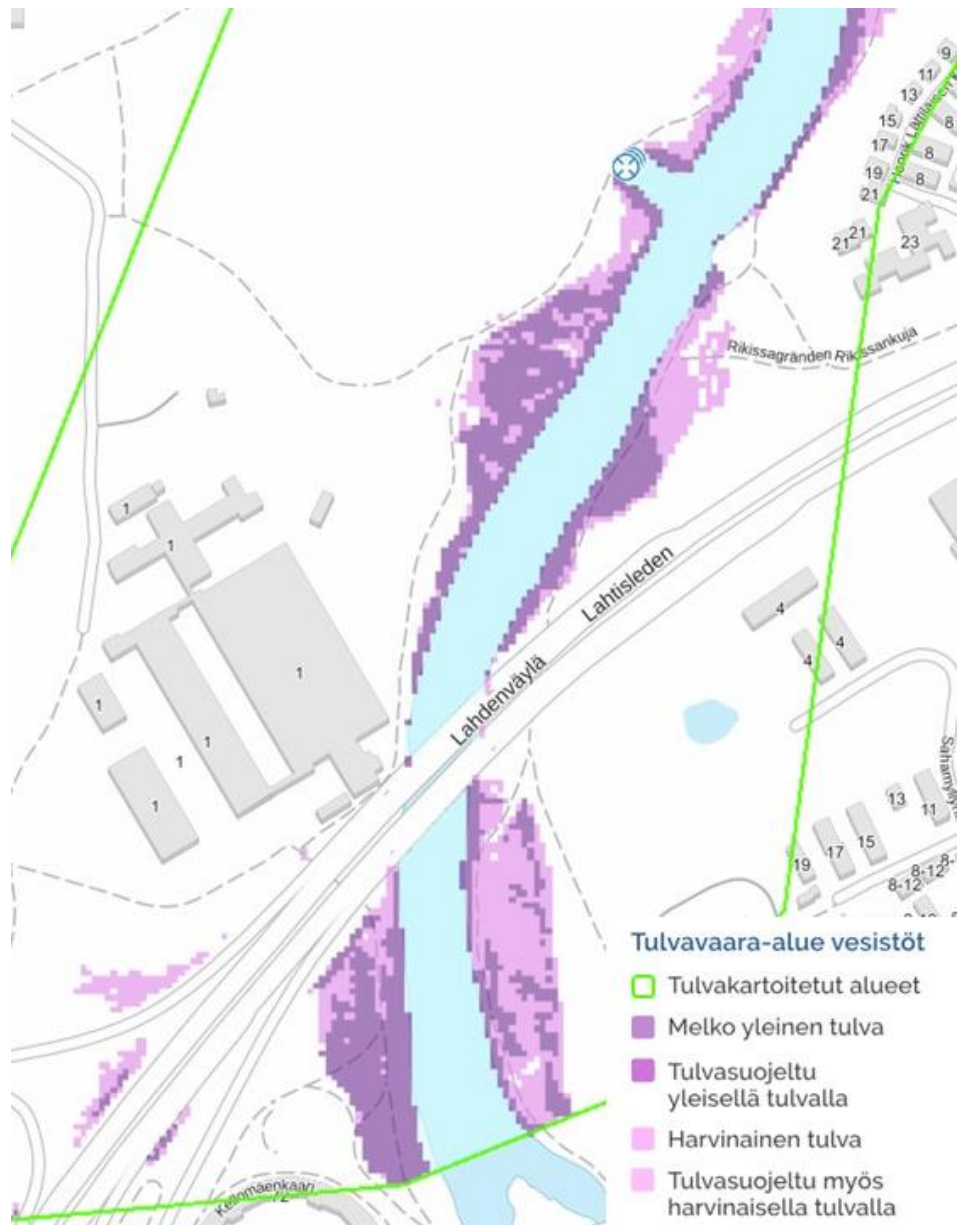
## 7.8.2. Tulvat

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

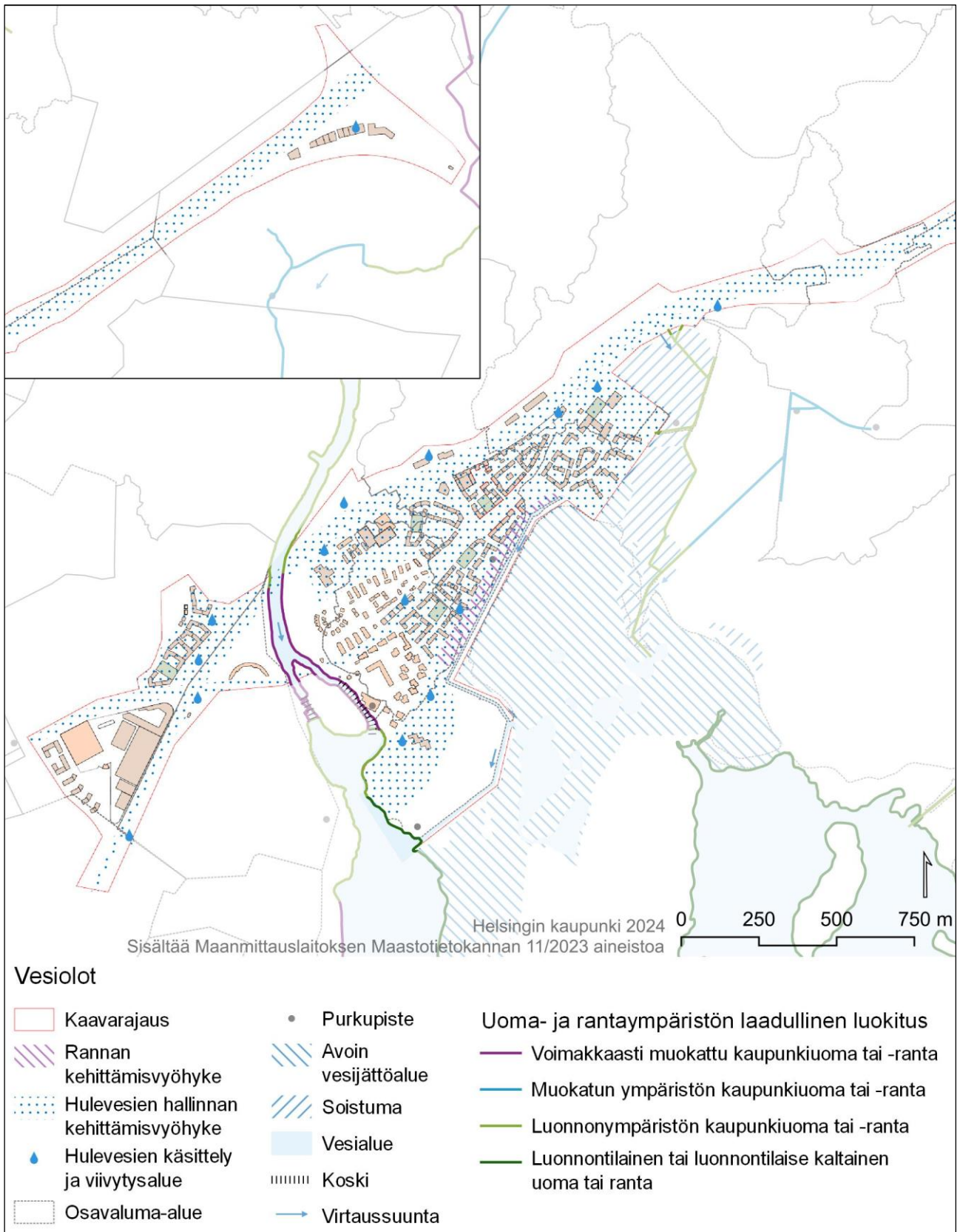


**Kuva 12. Kaava-alueen merivesitulvaherkät tulvavaara-alueet ja tulvien toistuvuus. Yleisen tulvan vuotuinen todennäköisyys on yli 10 %, melko yleisen 5 %, melko harvinaisen 2 %, harvinaisen 1 % ja erittäin harvinaisen alle 0,4 %. (Lähde: vesi.fi)**

Suunnittelualueella esiintyy vesistö- ja merivesitulvia (Kuva 12, Kuva 13). 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.



**Kuva 13. Kaava-alueen vesistötulvaherkät tulvavaara-alueet ja tulvien toistuvuus. Yleisen tulvan vuotuinen todennäköisyys on yli 10 %, melko yleisen 5 %, melko harvinaisen 2 %, harvinaisen 1 % ja erittäin harvinaisen alle 0,4 %. (Lähde: vesi.fi)**



Kuva 14. Suunnittelalueen siniverkosto ja vesiolot.

### 7.8.3.

#### Hulevesi

Kaava-alueella syntyvät hulevedet johdetaan hulevesiviemärissä käsittelemättömänä vastaanottavaan vesistöön. Viikin rannan kohdalla hulevedet johdetaan maastonmuotojen mukaan Vantaanjokeen tai Säynäslahden ojan kautta Vanhankaupunginlahteen. Kaava-alueen pohjoisemmissa 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. Maankäytön aiheuttamaa hulevesikuormaa ja sen hallintaa (laadullinen ja määrällinen) luonnonmukaisin keinoin ennen purkamista vastaanottavaan vesistöön tulee selvittää ja tarkentaa jatkosuunnittelussa. Hulevesimääriin ei odoteta suurta muutosta, koska maankäytön muutos-alueesta pääosa on jo nyt rakennettua aluetta. Hulevesien hallinnan suunnittelussa noudatetaan Helsingin kaupungin hulevesiohjelman prioriteettijärjestystä painottaen luonnonmukaisia menetelmiä.

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee varautua ilmastonmuutoksen aiheuttamien sään ääri-ilmiöiden, kuten myrskyjen, rankkasateiden ja taajamatulvien yleistymiseen.

## 7.9. 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)
- Viikinranta (2034 saakka)
- Hernepellonkuja (2037 saakka)



## 8. Lähtökohdat

### 8.1. Suunnitelmat ja päätökset

#### 8.1.1. 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 kestävällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisestikin. Tiivistyvän kaupungin liikennejärjestelmän riittävä kapasiteetti ja toimivuus varmistetaan suunnitteleamalla 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 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 innovaatioympäristöinä ja uuden yritystoiminnan lähteinä.

### 8.1.2. 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 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–Lahdenväylän osayleiskaavoitukselle.

### 8.1.3. 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.

### 8.1.4. Maakuntakaava

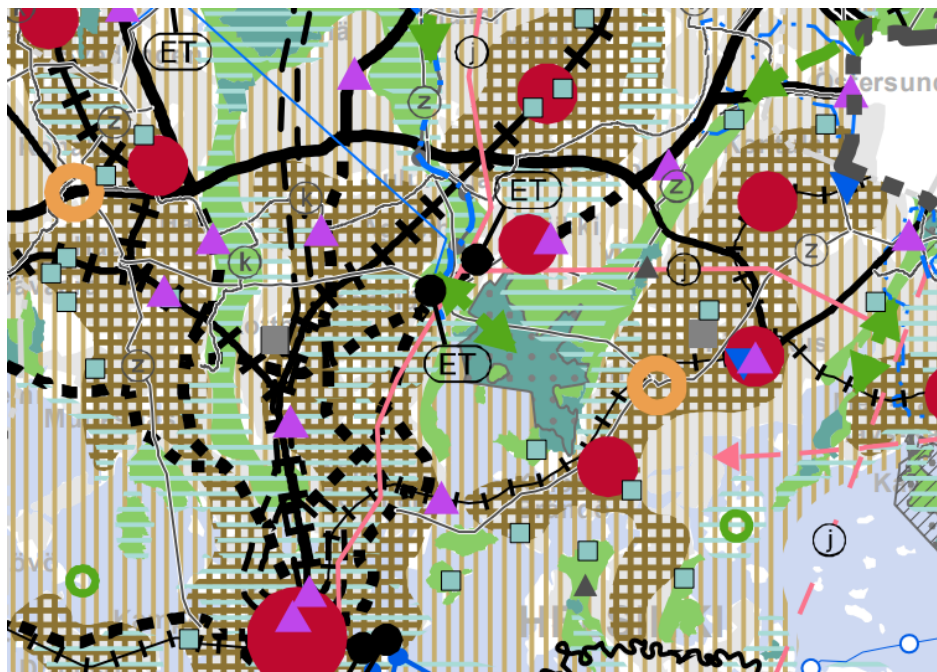
Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavoitusta ohjaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava (osa Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuutta), joka tuli alueen osalta voimaan 24.9.2021 (Kuva 15). Vaihemaakuntakaavassa Lahdenväylä on osoitettu joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittäväksi tieksi tai kaduksi, jolla kulkevan joukko- ja tavaraliikenteen jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet on turvattava. Vaihemaakuntakaavassa määritellyjä osayleiskaavoitusta koskevia alueidenkäyttöperiaatteita ovat lisäksi mm. keskusta- ja taajamatoimintojen kehittämisyöhyke 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

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 15. Ote Helsingin seudun vaihemaakuntakaavasta.

### 8.1.5.

#### **Yleiskaava**

Yleiskaavan 2016 (Kuva 16) 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 rasterivinoituksella ja kumottu kaupunkibulevardimerkintä rasteilla.

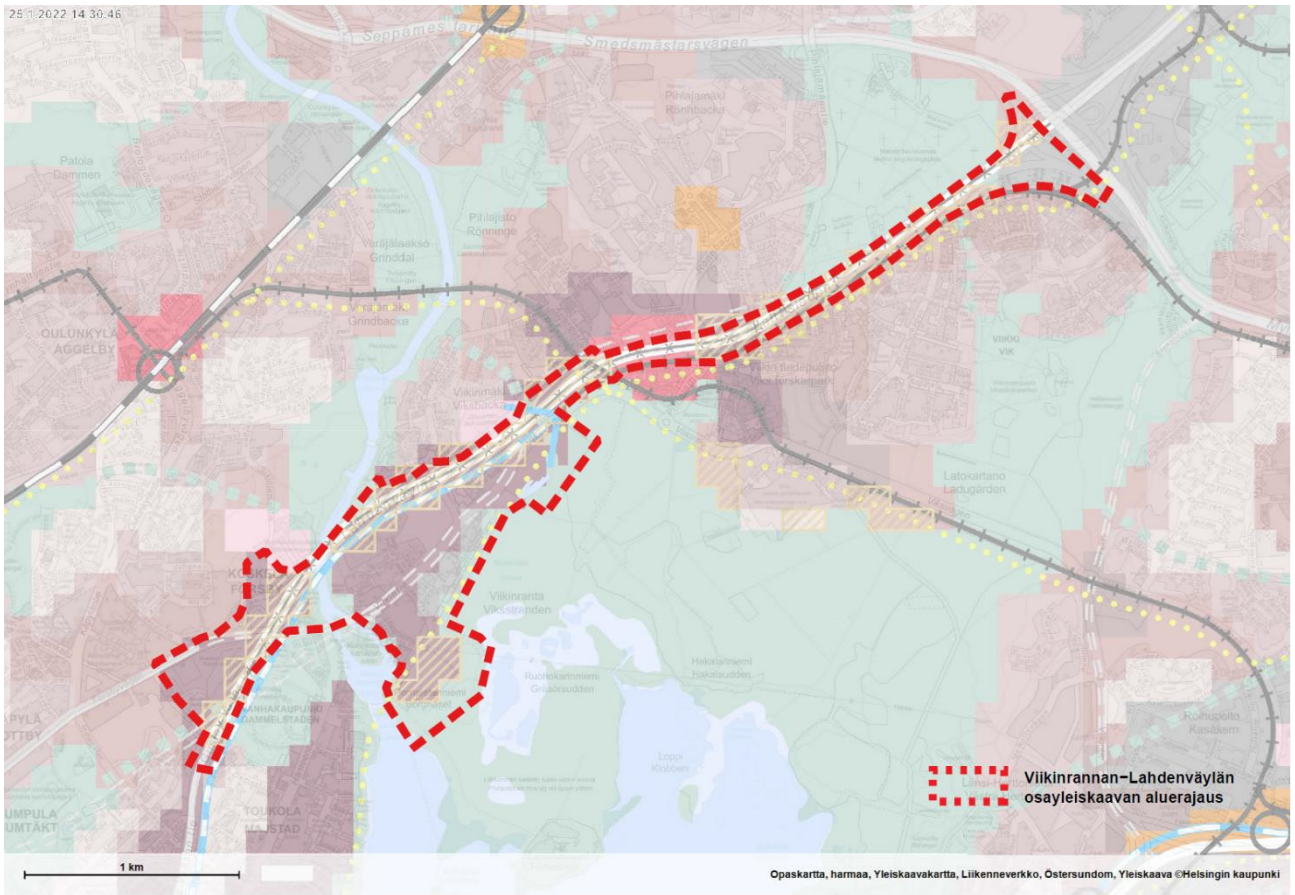
Kumotun alueen osalta voimassa on Yleiskaava 2002 merkintöineen ja määräyksineen (Kuva 17). Alue on siinä merkitty pääosin kerrostalovaltaiseksi alueeksi, Viikinrannan osalta toimitilapainotteisena. Viikin keskustassa on keskustatoimintojen aluetta sekä hallinnon ja julkisten palvelujen aluetta. Lahdenväylä 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.

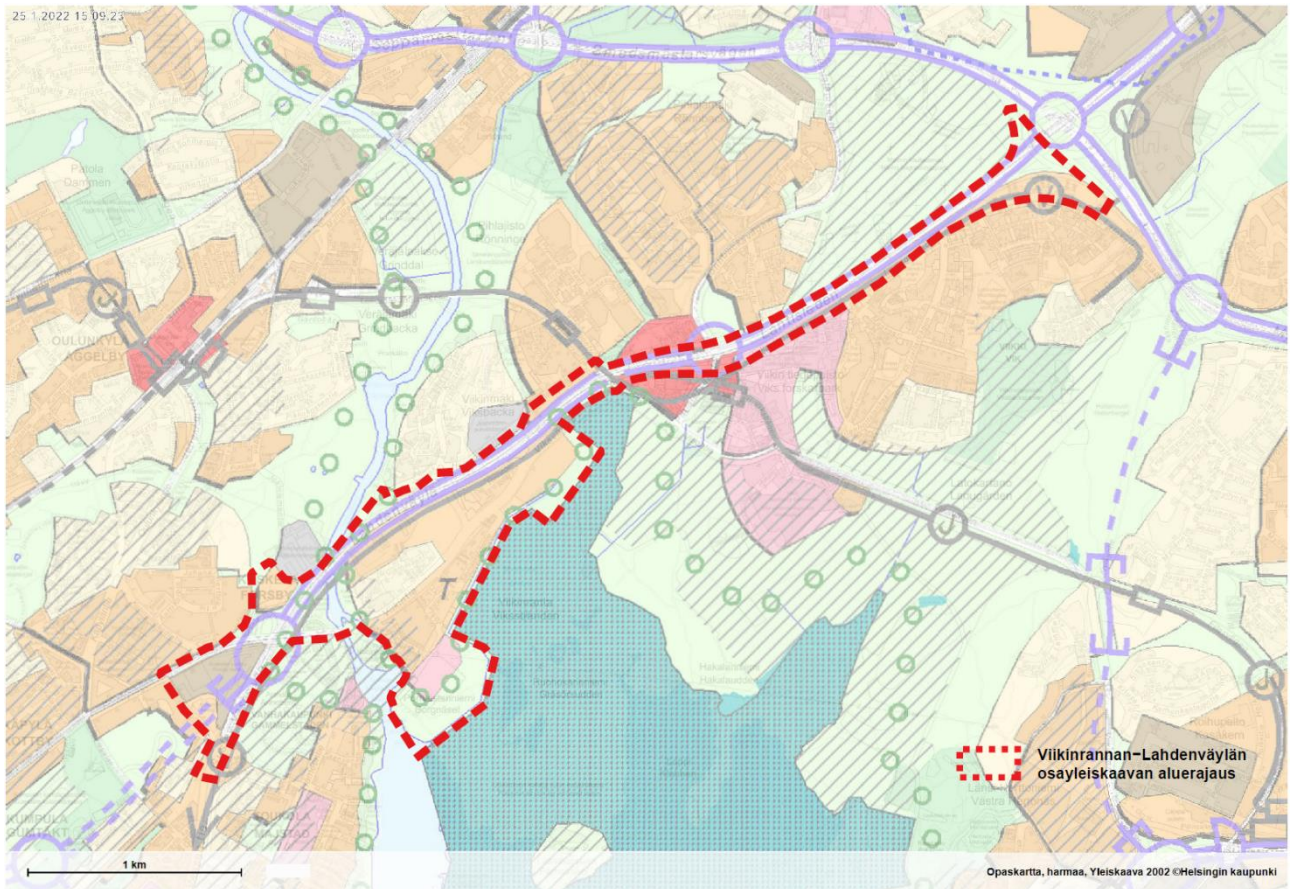
Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaava-alueella maanalaisessa yleiskaavassa esitetään useita nykyisiä vesihuoltoon ja jätevesien puhdistukseen liittyviä maanalaisia tiloja sekä tilavarauksia tuleviin tarpeisiin. Maanalainen yleiskaava kumosi Yleiskaavassa 2016 osoitetut varaukset Hermannin tunnelille, Kumpulantunnelille, Koskelantien jatkeen tunnelille sekä Viikintien suuntaiselle Kustaa Vaasantien ja Pihlajiston väliselle tunneliosuudelle (Kuva 18, Kuva 19).

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.





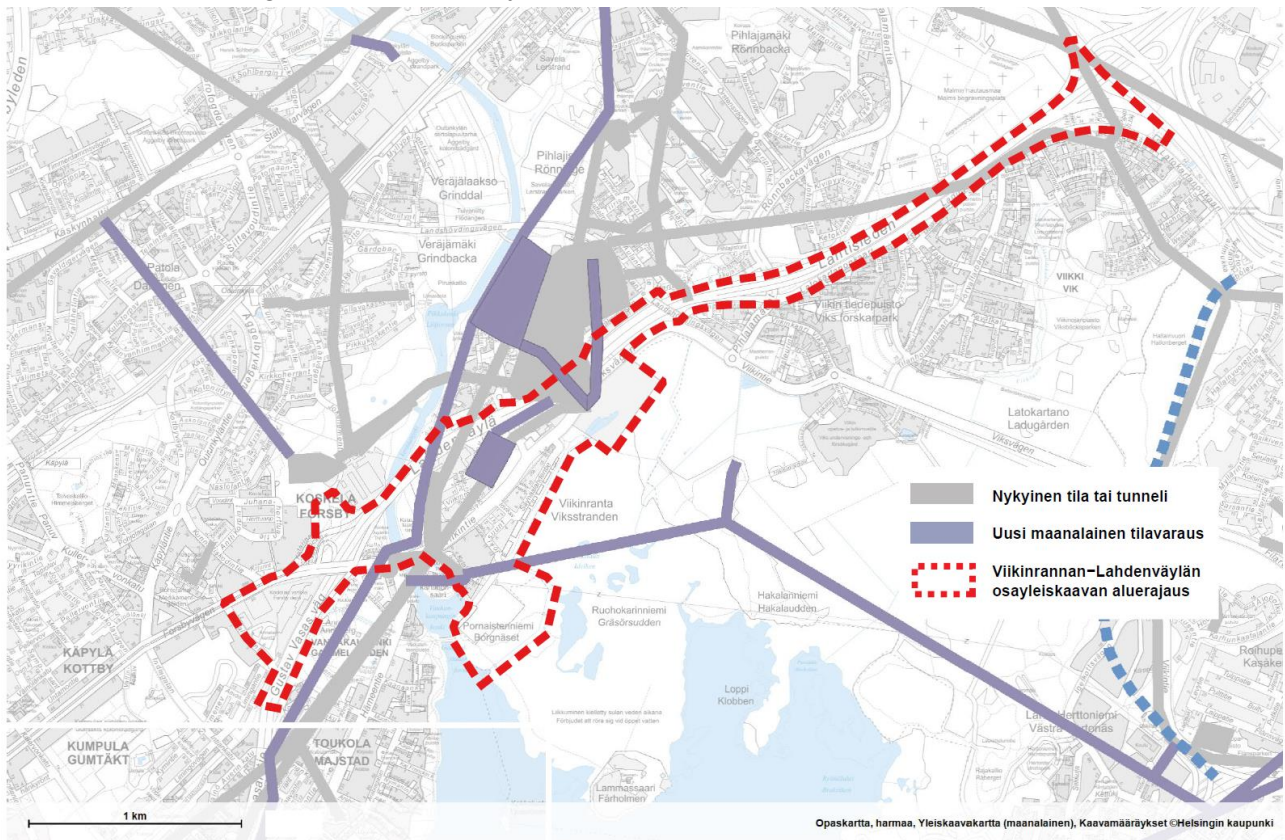
Kuva 16. Ote Yleiskaavasta 2016.



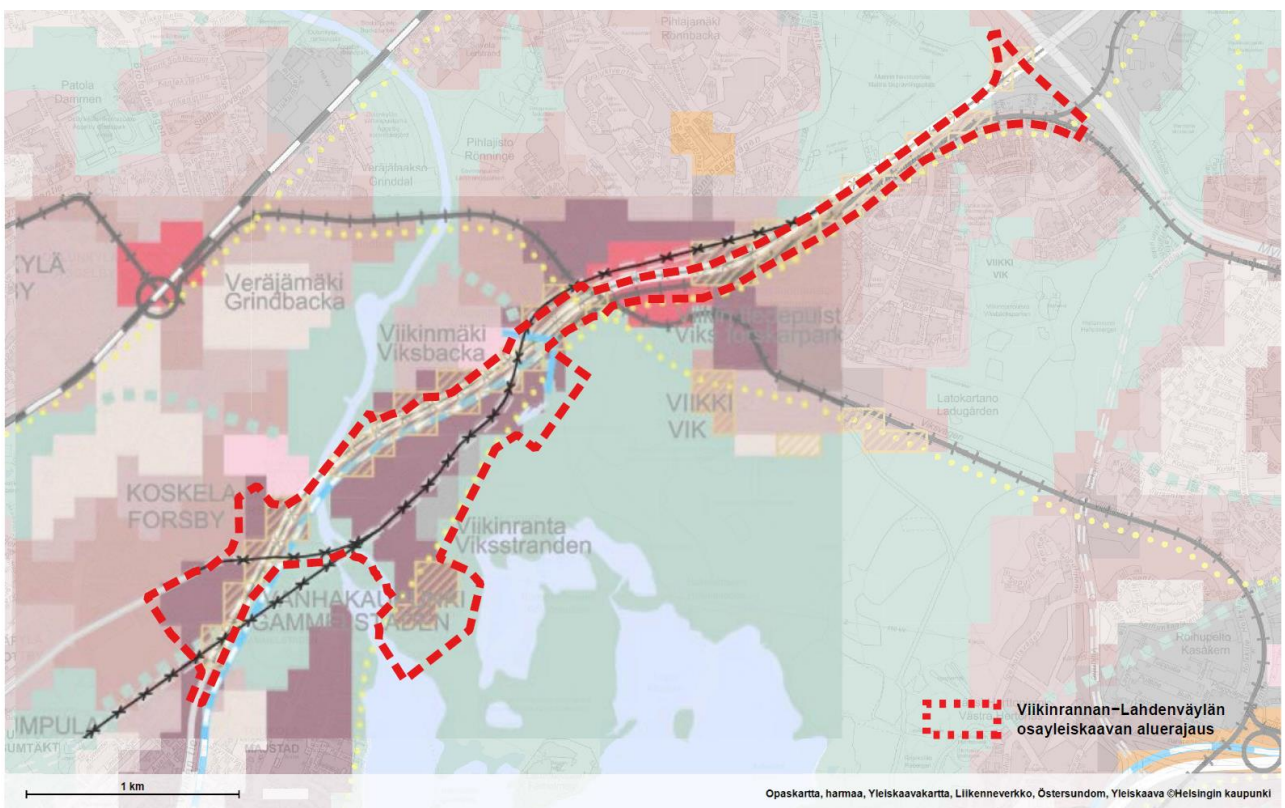
Kuva 17. Ote Yleiskaavasta 2002.



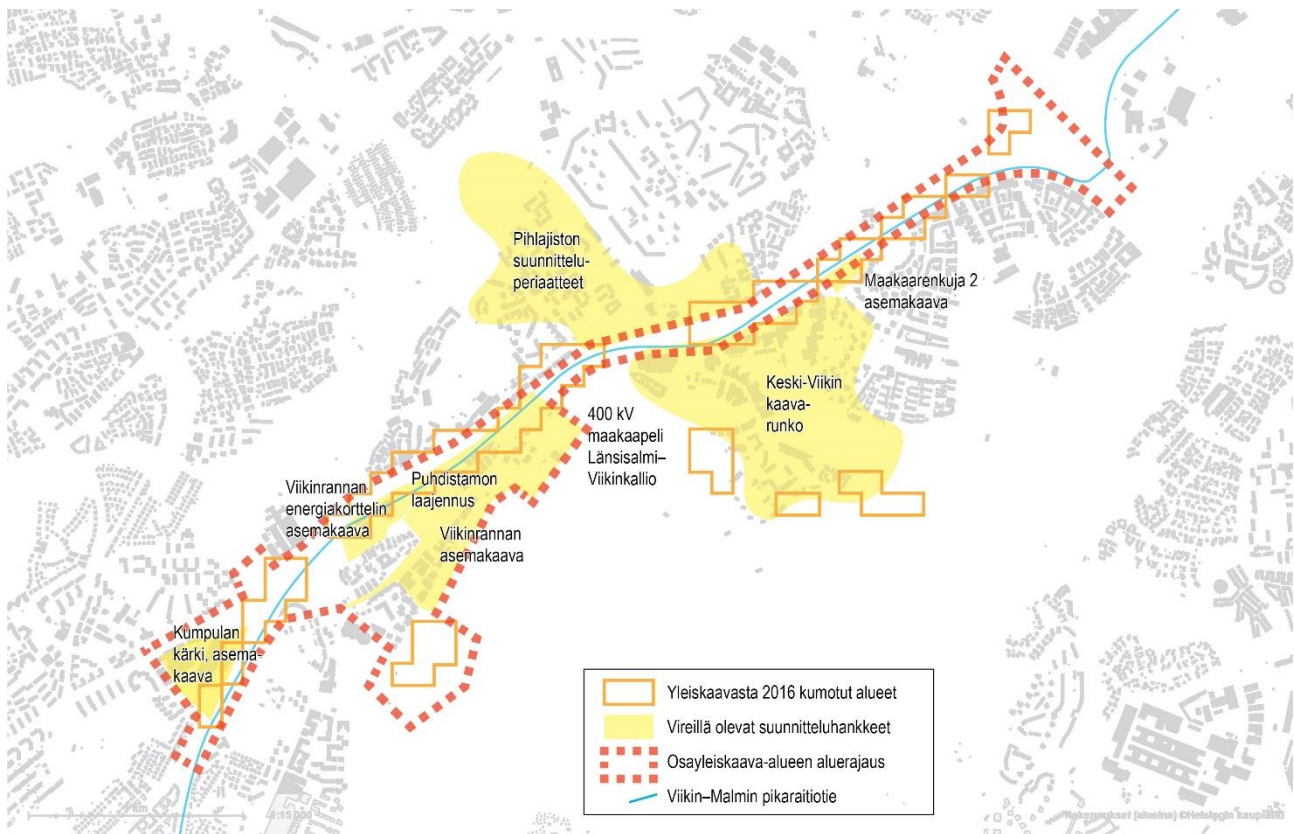
Kuva 18. Ote Helsingin maanalaisesta yleiskaavasta 2021.



Kuva 18. Ote Helsingin maanalaisesta yleiskaavasta 2021.



Kuva 19. Maanalaisen yleiskaavan 2021 liitekartta, jolla kumotaan Yleiskaavan 2016 varaukset Hermannin tunnelille, Kumpulantunnelille, Koskelantien jatkeen tunnelille sekä Viikintien suuntaiselle Kustaa Vaasantien ja Pihlajiston väliselle tunneliosuudelle.



**Kuva 20. Osaleiskaava-alueella vireillä olevia suunnitteluhankkeita.**

### 8.1.6. Asemakaavat ja muut suunnitelmat

Suurin osa alueesta on asemakaavoitettu. Vireillä ja valmisteilla on useampia asemakaavahankkeita sekä suunnitteluperiaate- ja kaavarunkotöitä. Näitä suunnitelmia ja tulevaa osaleiskaavaa 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. Energiakortteliin sijoittuvan palvelinkeskuksen hukkalämpö hyödynnetään kaukolämmön tuotannossa.

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

Koskelan vedenpuhdistuslaitoksen maanalaisia teknisen huollon tiloja sijaitsee osaleiskaava-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 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.

Viikin Maakaarenkuja 2:n asemakaavalla muutetaan nykyinen toimitilaopetus- 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.



## 9. 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
- niille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa, lähetetään tieto kaupunkiympäristölautakunnan päätöksestä
- viranomaisneuvottelu



### Valmisteluvaihe

- lautakunta hyväksyi osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet 7.3.2023
- kaavaluonnos esitellään lautakunnalle 27.2.2024
- luonnosvaiheen aineisto nähtävillä keväällä 2024, 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/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.

## **9.1. Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus**

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

### **9.1.1. 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. Osa mielipiteistä kohdistuu tarkempiin suunnittelukysymyksiin, ja ne otetaan huomioon suunnittelutyön edetessä ja tarkentuessa.

### **9.1.2. 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 kestävän liikkumisen 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. Heikentynyttä 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 kaavatyön rinnalla edellyttää huolellista yhteensovitusta.

### **9.1.3. 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 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.

### **9.1.4. Muu valmisteluvaiheen 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. Kyseilyyn 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 pitkäaikaissuunnassa 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.

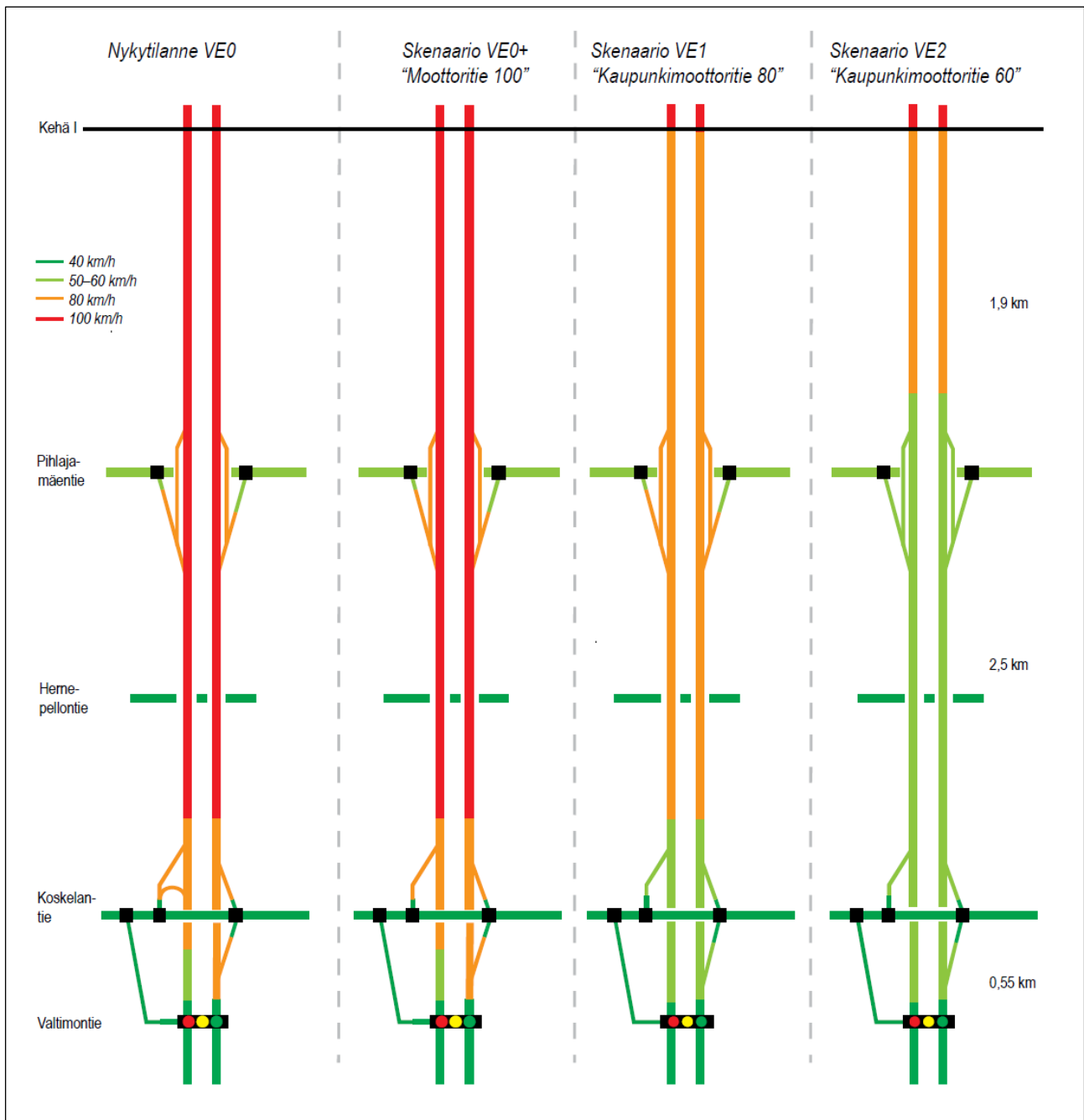
Kehittämissideiden osiossa toivottiin Lahdenväylän melusuojauksen parantamista ja väylän bulevardisointia. Pikaraitiotie nähtiin enimmäkseen

positiivisena asiana, joka helpottaa liikkumista ja kohottaa alueen arvostusta. Epäilyksiä kohdistui toisaalta raitiotien mukanaan tuomaan rakentamiseen, jonka arveltiin vähentävän luonnonläheistä tunnelmaa.

## 9.2. Skenaariotarkastelut ja luonnosvaiheen selvitykset

### 9.2.1. Lahdenväylän skenaariotarkastelut

Lahdenväylän suunnittelun pohjaksi laadittiin kolme alustavaa skenaariota, joiden pohjalta laadittiin työohjelma osayleiskaavan rinnalla laadittavaa Lahdenväylän esiselvitystä varten. Skenaariot Moottoritie 100,



Kuva 21. Lahdenväylän nopeusvaihtoehdot suunnittelualueella.

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.

### **9.2.2. Lahdenväylän esiselvitys**

*Lahdenväylän esiselvityksessä* päivitettiin Viima-raitiotien yleissuunnitelma Lahdenväylän kannalta kriittisellä osuudella Koskelasta Viikkiin sekä suunniteltiin Lahdenväylä vastaamaan sisääntulojakson nopeustavoitetta 60–80 km/h. Selvityksessä arvioitiin toteutuksen teknisiä edellytyksiä sekä vaikutuksia Lahdenväylän liikenteeseen. Lahdenväylän esiselvityksen keskisimmät 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.

### **9.2.3. Lahdenväylän meluselvitys**

Lahdenväylän meluselvitys laadittiin skenaariovaiheessa tuottamaan suunnittelun lähtötietoja melutilanteesta Lahdenväylän eri nopeustasoilla ja erilaisissa maankäyttöratkaisuissa. 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.

### **9.2.4. Lahdenväylän nopeusrajoituksen vaikutukset ilmanlaatuun**

Arviossa selvitettiin osayleiskaavan keinoja vaikuttaa alueen ilmanlaatuun erityisesti Lahdenväylän olosuhteissa. Ajoneuvokannan uusiutu-

essa suorat pakokaasupäästöt pienenevät, mutta hengitettävien hiukasten haittavaikutukset voivat jopa lisääntyä. Katupölyyn vaikuttavista tekijöistä osayleiskaavalla voidaan vaikuttaa pääasiassa vain rakennusten massoittelulla. Tienpitäjän vaikutusmahdollisuudet ovat ajonopeuden ja kunnossapidon (puhdistus, pölynsidonta) kautta.

#### **9.2.5. Linnustoselvitys**

Alueelta laadittiin linnustovaikutusten arviointi (*Maankäytön muutosten vaikutus linnustoon*), jonka mukaan linnustolle tärkeimpiä alueita ovat Natura-alueita reunustavat lehdot. Korkeimmissa maastokohdissa on kiinnitettävä huomiota rakenteiden törmäysturvallisuuteen etenkin, jos rakentaminen on korkeaa. Alueen maankäytön muutoksilla voidaan myös parantaa lintujen pesimismahdollisuuksia.

#### **9.2.6. Virkistyskäytön vaikutukset Vanhankaupunginlahdella**

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.

#### **9.2.7. Ilmastovaikutusten arviointi**

Viikinrannan–Lahdenväylän alueen osayleiskaava-alueesta on laadittu alustava ilmastovaikutusten arviointi. Arvioinnissa päästöjä on tarkasteltu elinkaariperusteisesti käyttäen tyyppillistä 50 vuoden elinkaarta. Arvioinnissa tunnistetuista ilmastovaikutuksista selvästi suurin osa, noin 75%, aiheutuu alueen rakentamisvaiheen ilmastopäästöistä.

#### **9.2.8. Pohjarakentamisen yleissuunnitelma**

Suunnitelmassa on osoitettu pääpiirteissään rakennettavuus eri osa-alueilla sekä tarvittavia pohjavahvistustarpeita ja -menetelmiä. Säynäslahden osalta luonnosta on muokattu selvityksen tulosten perusteella.

#### **9.2.9. Vesihuollon suunnitteluperiaatteet**

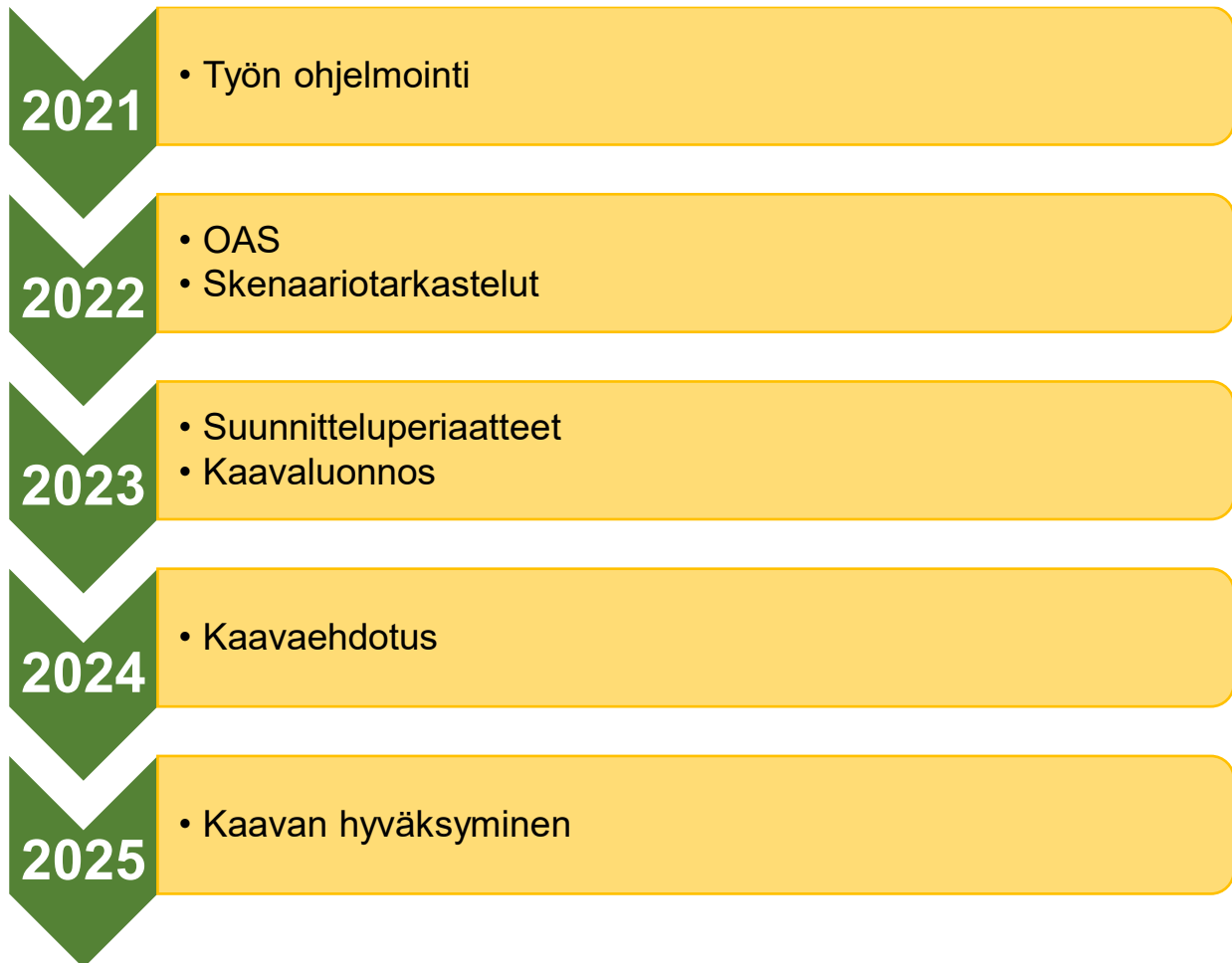
Osayleiskaava-alueella on alustavasti tunnistettu suunnitellun maankäytön aiheuttamia vesihuoltoverkoston siirto- ja rakentamistarpeita. Suunniteltu maankäyttö aiheuttaa alustavan arvion perusteella vesihuoltoverkostojen siirto- ja rakentamistarpeita sekä uusien että nykyisten, käyttötarkoitukseltaan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

#### **9.2.10. Viikinkallion pientaloalueen rakennusinventointi**

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

## 10. Osayleiskaavan eteneminen

Tavoitteena on laatia osayleiskaava valtuustokauden 2021–2025 aikana.



Kuva 22. Osayleiskaavan aikataulu



## 11. 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

### **Teknistoloudelliset asiat**

Kaarina Laakso, tiimipäällikkö, kaarina.laakso@hel.fi  
Pekka Tirkkonen, erityisasiantuntija, pekka.tirkkonen@hel.fi  
Emmaleena Krankkala, projektipäällikkö, emmaleena.krankkala@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

# 12. 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  
Lahdenväylän meluselvitys  
Lahdenväylän nopeusrajoituksen vaikutukset ilmanlaatuun  
Maankäytön muutosten vaikutus linnustoon  
Virkistyskäytön vaikutukset Vanhankaupunginlahdella  
Pohjarakentamisen yleissuunnitelma  
Vesihuollon suunnitteluperiaatteet  
Viikinkallion pientaloalueen rakennusinventointi  
Ilmastovaikutusten arviointi  
Vuorovaikutusraportti  
Viikin ja Pihlajiston alueen kaavoituskyselyn raportti



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 27.2.2024

Pasi Rajala  
yleiskaavapäällikkö



**Helsinki**

**Helsingin kaupunki**  
**Kaupunkiympäristö**

Työpajankatu 8  
PL 58200  
00099 Helsingin kaupunki  
Puhelinvaihte 09 310 2611

[www.hel.fi](http://www.hel.fi)



# Viikinrannan- 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

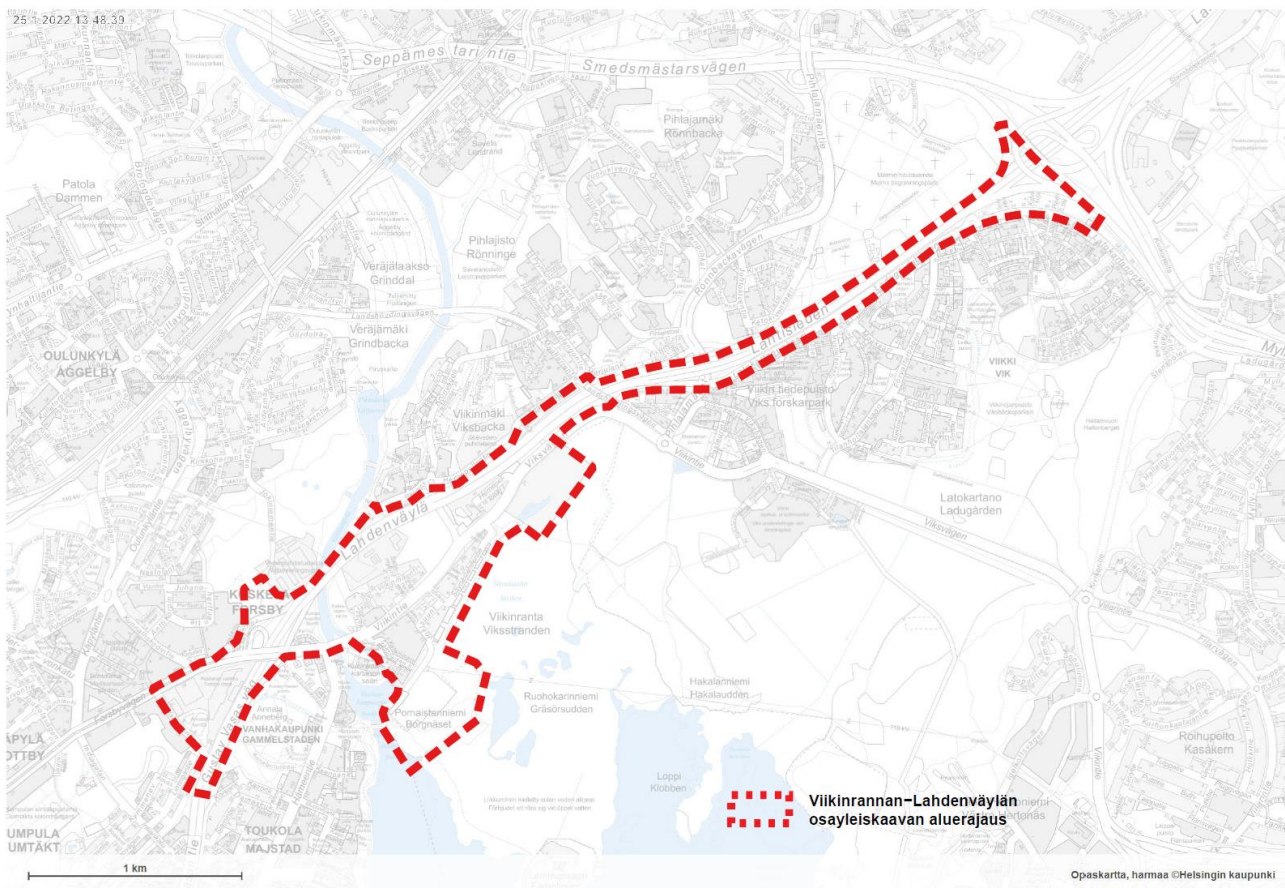


Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavalla laajennetaan kantakaupunkia Lahdenväylän suunnassa, tiivistetään kaupunkirakennetta Viikin–Malmin pikaraitiotien joukkoliikennevyöhykkeellä sekä turvataan Vanhankaupunginlahden Natura-arvot. Valtakunnallisen joukko- ja tavaraliikenteen kannalta tärkeän Lahdenväylän 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.

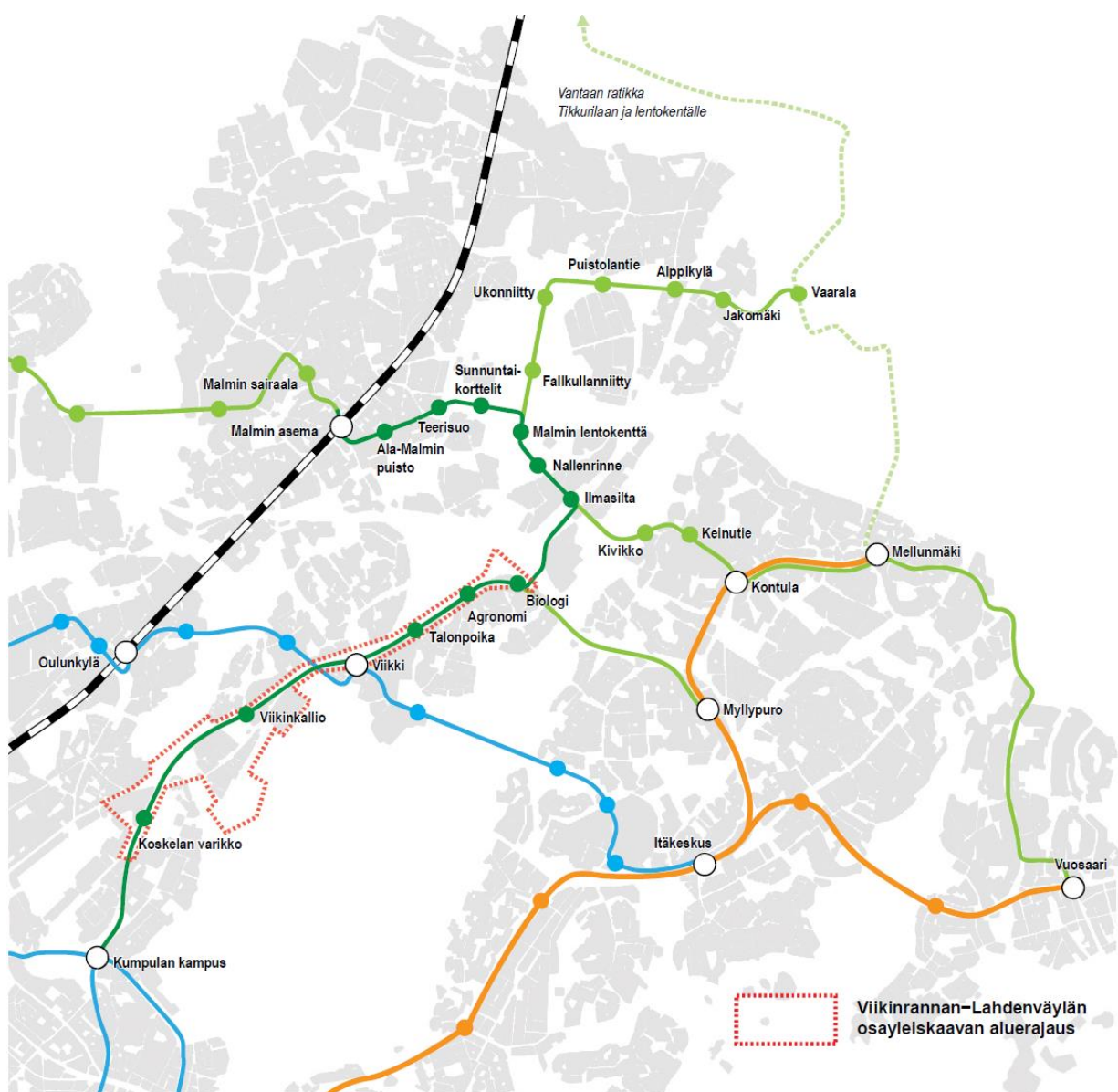
Kaupunkistrategian mukaan maankäyttöä kehitetään Helsingissä siten, että liikenne on järjestettävissä kestäväällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisestikin. Tiivistyvän kaupungin liikennejärjestelmän riittävä kapasiteetti ja toimivuus varmistetaan suunnittelemalla kaikki kulkumuodot 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.

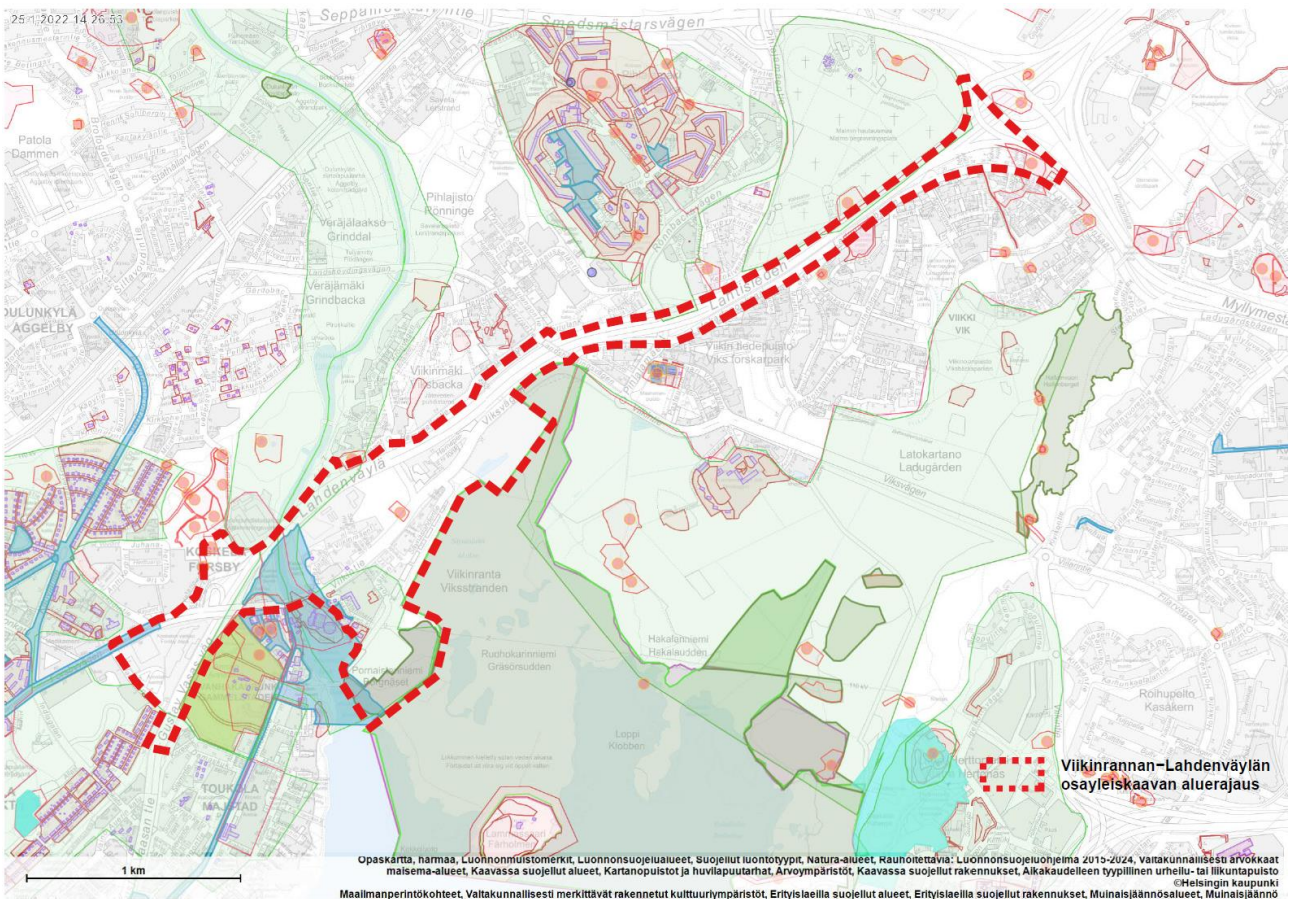
Osayleiskaavalla varmistetaan edellytykset raitiotien tekniselle ja taloudelliselle toteutettavuudelle.

Kaupunkistrategian tärkeänä osana on ilmastonäkökulma, 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 lähion, Malmin hautausmaan ja Viikin opetus- ja kohtalon 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 -kokonaisuutta) 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.

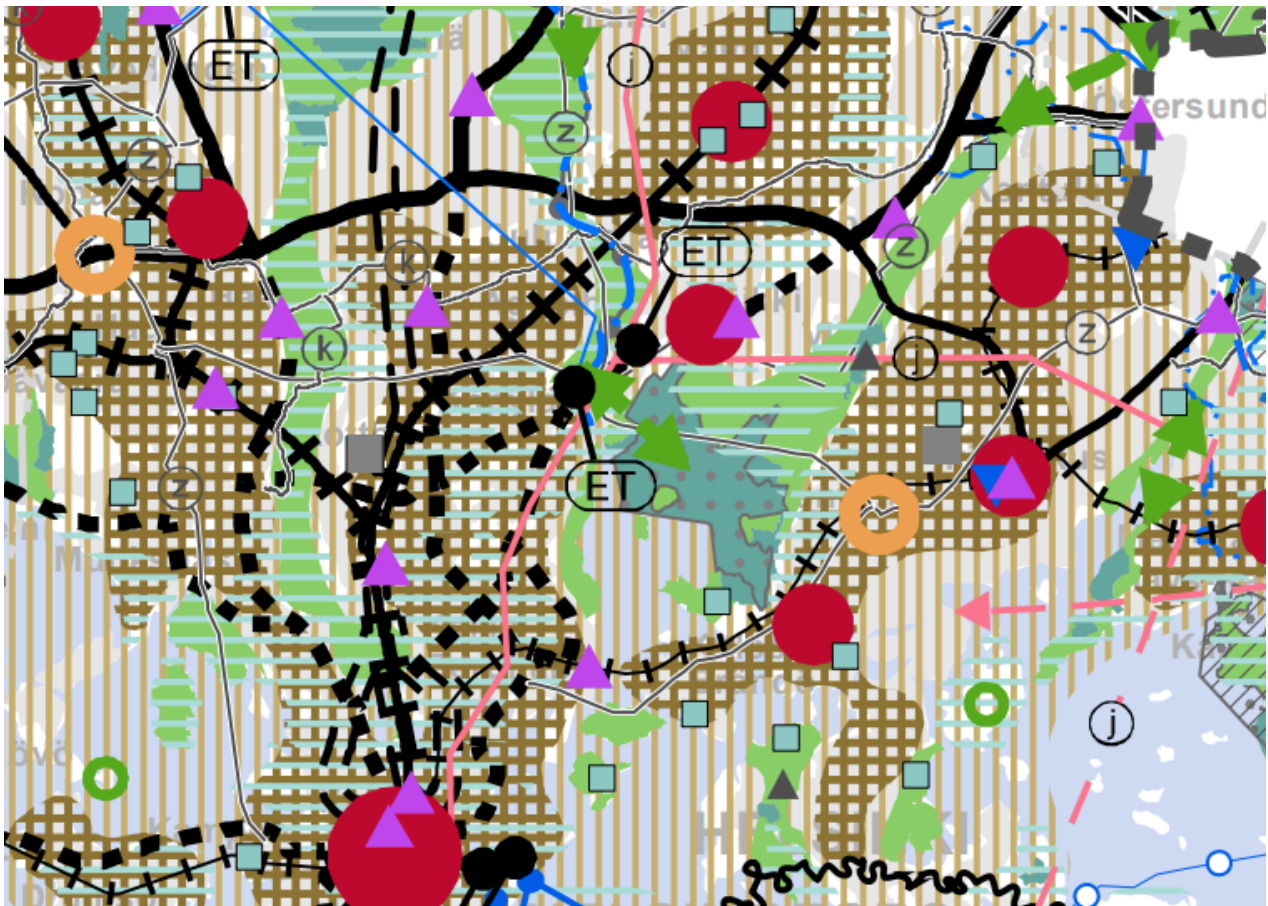
Vaihemaakuntakaavassa suunnittelualueeseen kohdistuvat seuraavat kaavamerkinnot:

- 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.



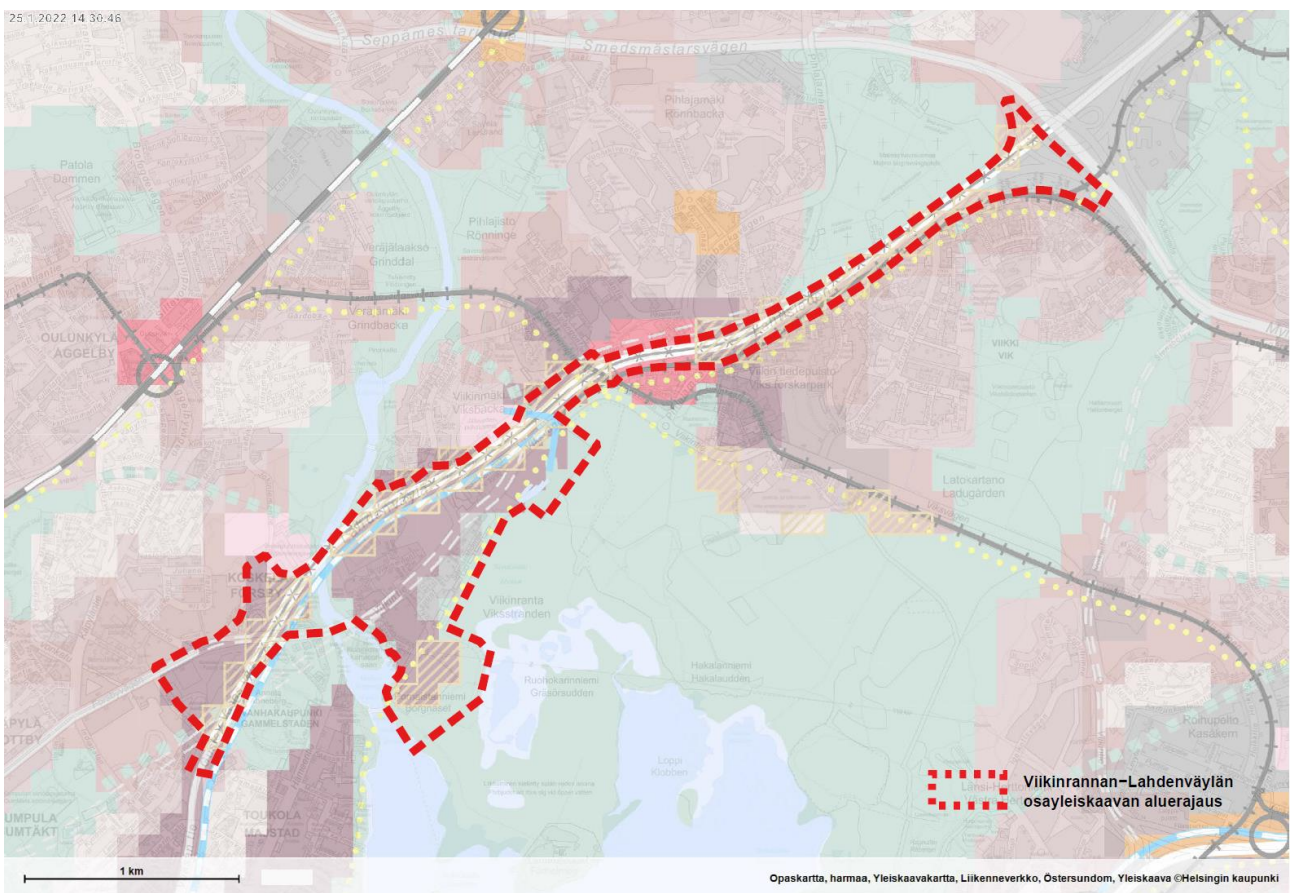
Kuva 4. Ote Helsingin seudun vaihemaakuntakaavasta.

### 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.

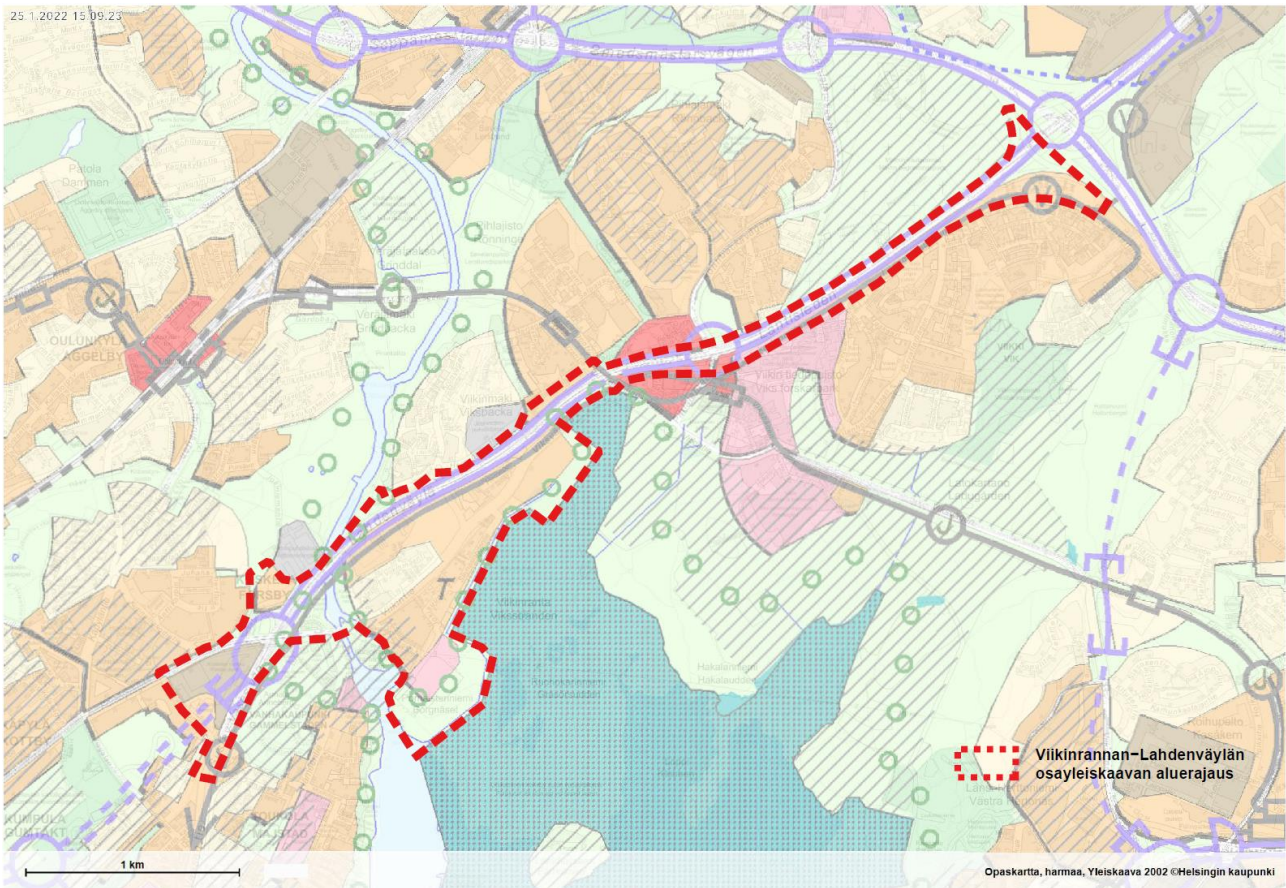
Kumotun alueen osalta voimassa on Yleiskaava 2002 merkintöineen ja määräyksineen (kuva 5). Alue on siinä merkitty pääosin kerrostalovaltaiseksi alueeksi, Viikinrannan osalta toimitilapainotteisena. Viikin keskustassa on keskustatoimintojen aluetta sekä hallinnon ja julkisten palvelujen aluetta. Lahdenväylä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



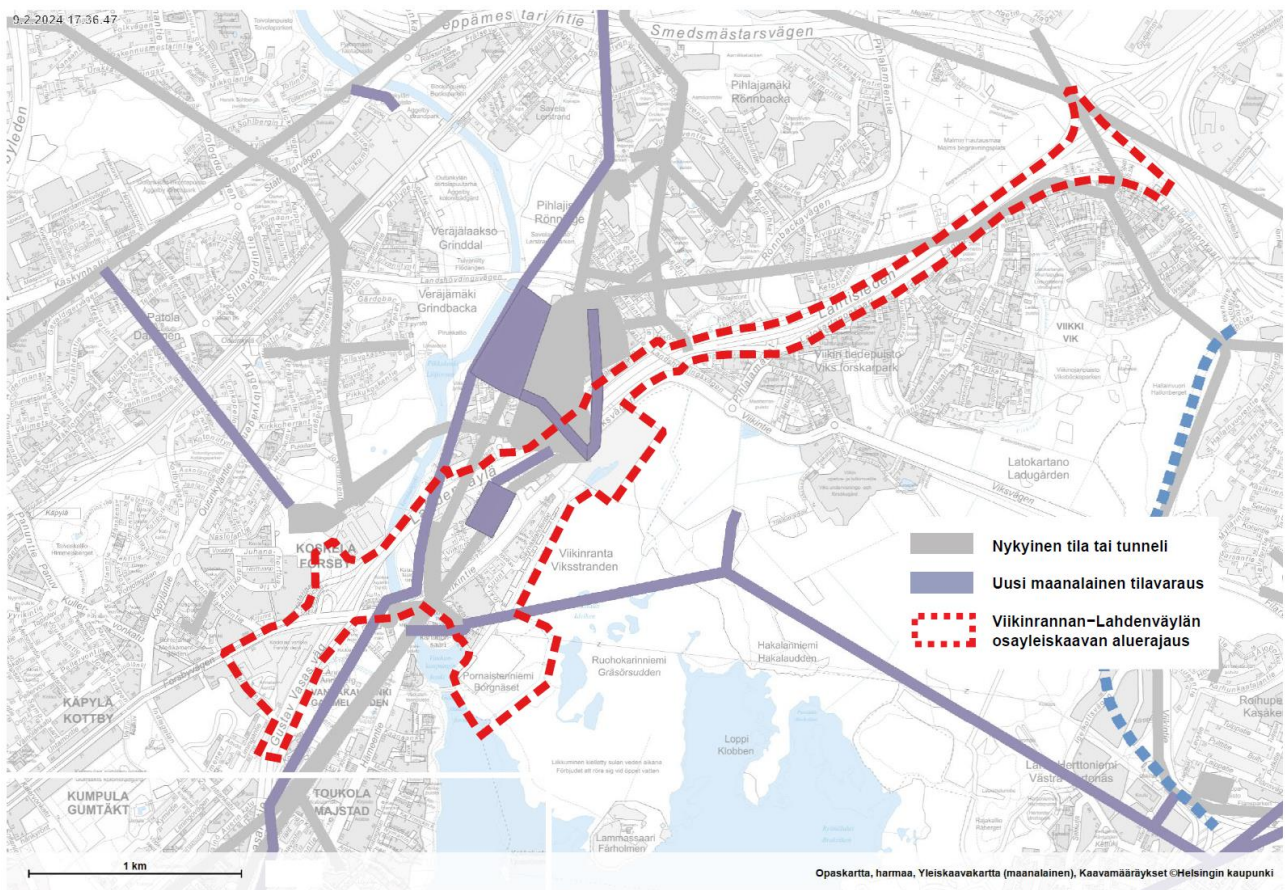


Kuva 6. Ote Yleiskaavasta 2002.

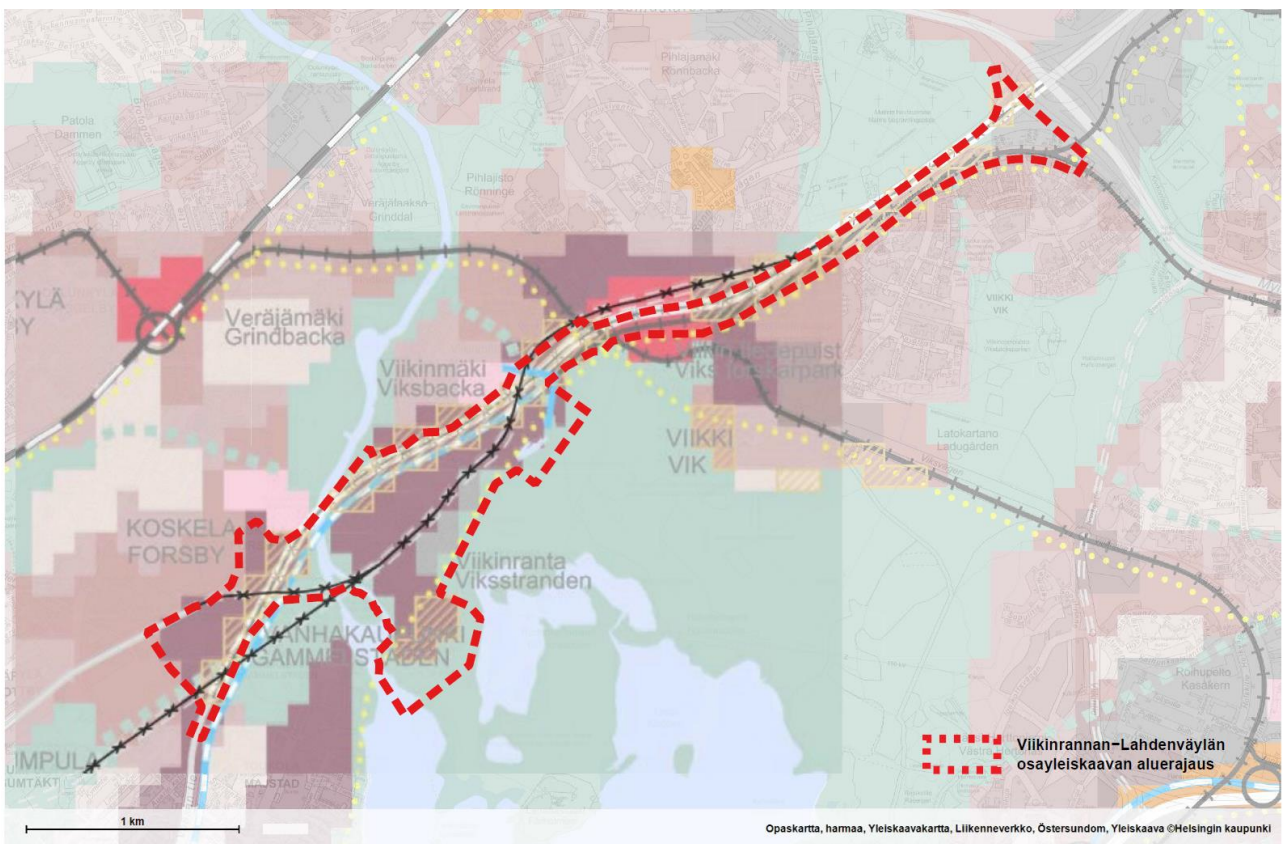
Viiknrannan-Lahdenväylän osayleiskaava-alueella maanalaisessa yleiskaavassa esitetään useita nykyisiä vesihuoltoon ja jätevesien puhdistukseen liittyviä maanalaisia tiloja sekä tilavarauksia tuleviin tarpeisiin. Maanalainen yleiskaava kumosi Yleiskaavassa 2016 osoitetut varaukset Hermannin tunnelille,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



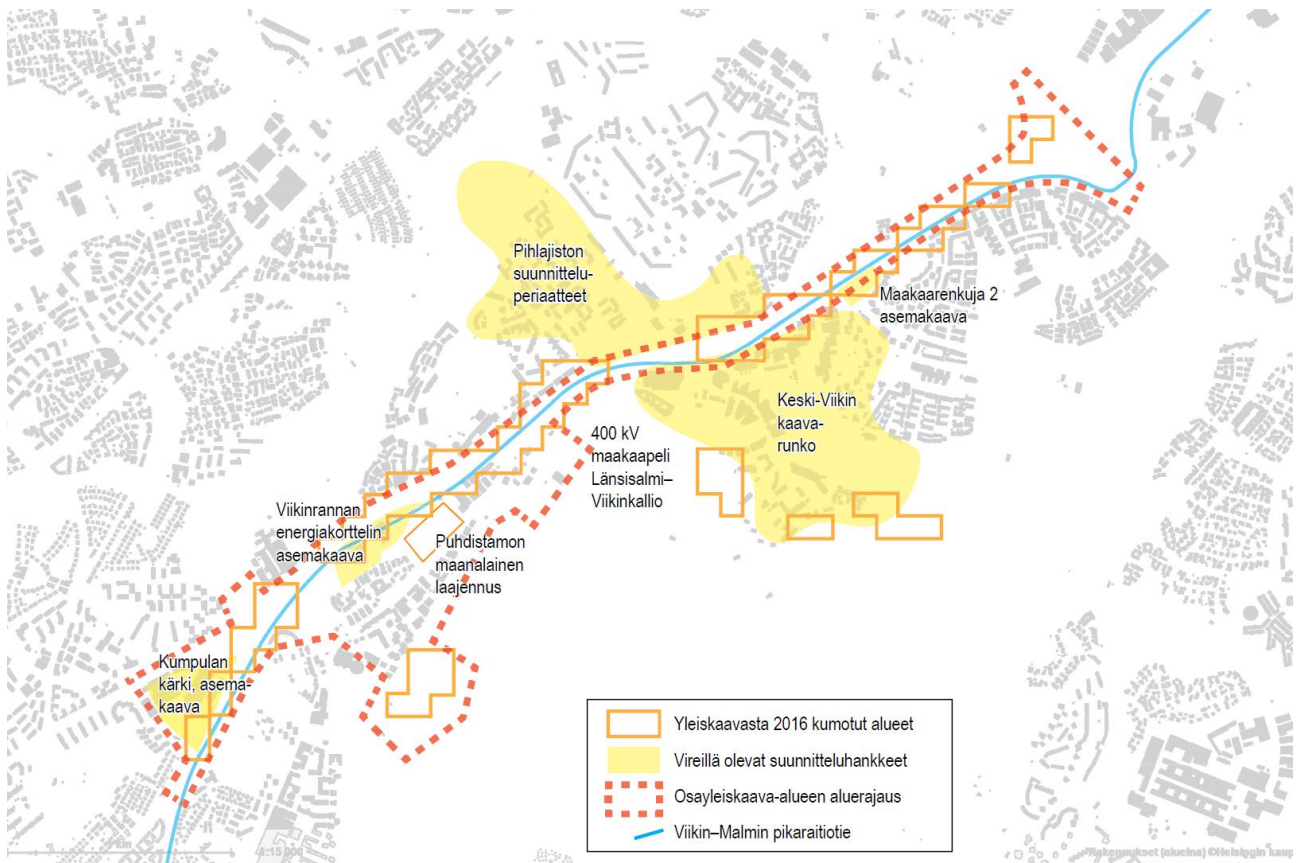
### 3.4 Asemakaavat ja muut suunnitelmat

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](https://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](mailto: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](http://www.hel.fi)





Sijaintikartta  
 Viikinki-ranta-Lahdenväylä  
 Osayleiskaava

Helsingin kaupunki  
 Yleiskaavoitus

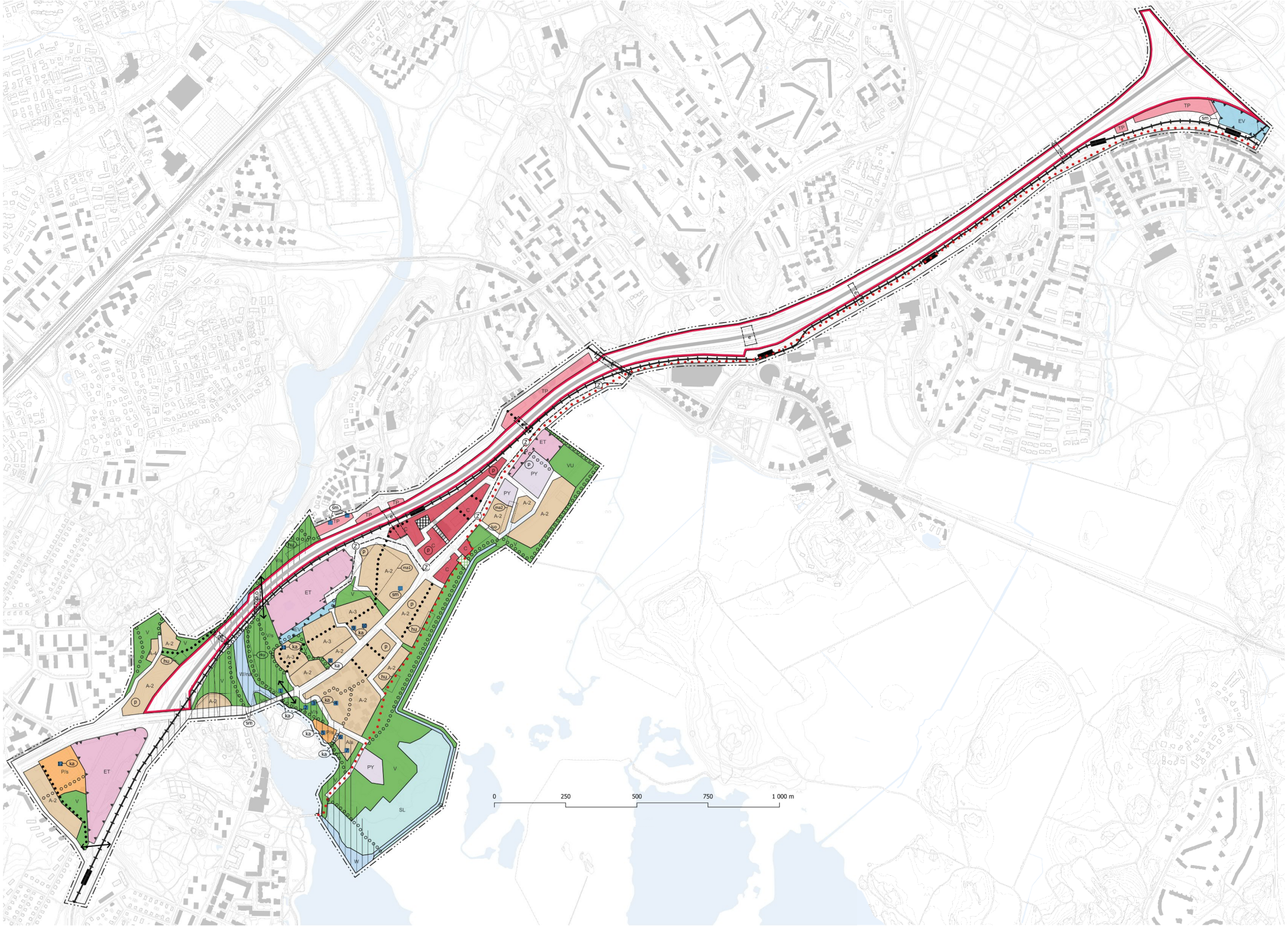




Ilmakuva  
Viikinranta-Lahdenväylä  
Osayleiskaava

Helsingin kaupunki  
Yleiskaavoitus




















## OSAYLEISKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

- A-2** ASUNTOVALTAINEN ALUE. Aluetta suunnitellaan pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähialvelujen 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 kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähialvelujen 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.
- P** PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE. Alueelle saa sijoittaa myös ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta tuotantotilaa.
- P/s** PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE, JOLLA YMPÄRISTÖ SÄILYTETÄÄN. Alue on varattu pääosin kulttuuritoimintaan sekä virkistykseen ja vapaa-aikaan liittyviin palveluihin. 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.
- V** VIRKISTYSALUE. 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.
- V/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.



-  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 rauhoitus päätös on tehty.
-  SUOJAVIHERALUE. Alueella oleva kasvillisuus tulee säilyttää.
-  YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE. Alueelle saa sijoittaa liike-, toimisto-, liikunta- ja vapaa-ajan sekä pysäköintitiloja sekä 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.
-  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. Alueella ei saa suorittaa sen luonnonarvoja heikentäviä toimenpiteitä. Alue on linnustolle erityisen tärkeä, eikä siellä saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, jotka heikentävät alueen merkitystä lintujen elinolosuhteiden kannalta.
-  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 muinaisjäänös. Muinaisjäänöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Kohdetta koskevista suunnitelmista ja toimenpiteistä on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.
-  KULTTUURIHISTORIALLISESTI, RAKENNUSTAITEELLISESTI TAI KAUPUNKIKUVAN KANNALTA ARVOKAS RAKENNUS. Kohteet on numeroitu ja yksilöity yleiskaavan selostuksessa. Rakennusten suojelu ratkaistaan asemakaavoituksessa.



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 latvusyhteys.



OHJEELLINEN PYÖRÄLIIKENTEE NOPEA RUNKOYHTEYS.



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



OHJEELLINEN ULKOILUREITTI.



JALANKULULLE VARATTU KATU.



VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ TIE ERITASOLIITTYMI-NEEN.



PIKARAITIOTIE.



PIKARAITIOTIEN PYSÄKKI.



KATUALUE.



ERITASORISTEYS.



MAANALAINEN SUURJÄNNITEKAAPELI. Rakennusten tai rakenteiden sijoittamisesta kaapelin läheisyyteen tulee pyytää lausunto kaapelin omistajalta.



ALUEELLINEN PYSÄKÖINTILAITOS.



ALUEEN RAJA.



10m OSAYLEISKAAVA-ALUEEN ULKOPUOLELLA OLEVA VIIVA.

## **Koko kaava-alueita koskevat määräykset**

Alueella edistetään linnuston elinolosuhteita ja ehkäistään lintujen törmäyskuolemia.

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

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

Suorien vesistövaikutusten vähentämiseksi ja hallitsemiseksi hulevesien suunnittelussa, käsittelyssä ja johtamisessa tulee noudattaa Helsingin kaupungin Hulevesiohjelman prioriteettijärjestystä.

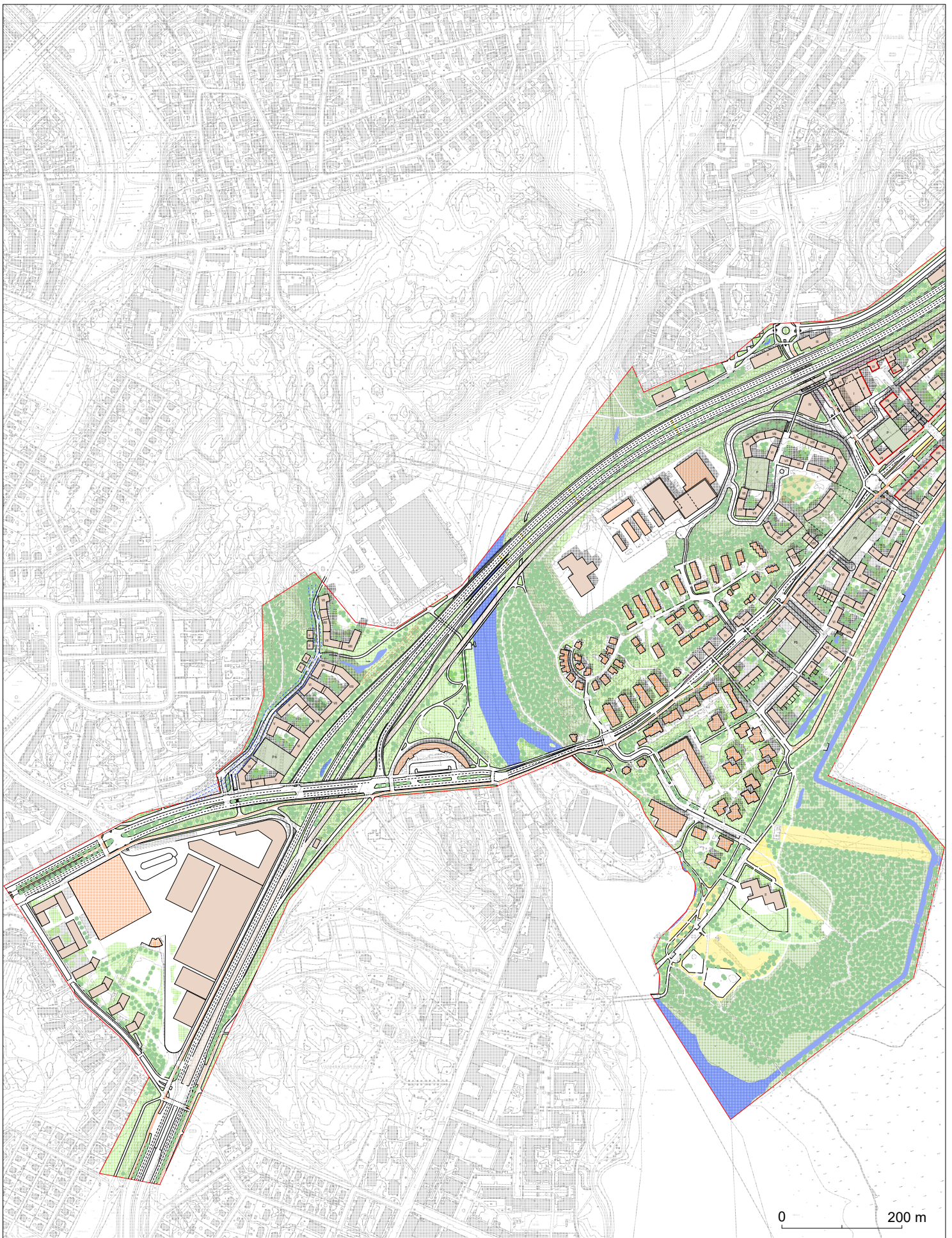
Hulevettä ei saa johtaa vastaanottavaan vesistöön tai Natura 2000-alueille puhdistamatta. Tästä poiketen Pihlajistonpuron valuma-alueella Lahdenväylän ja Viikintien liikennealueilta tulevien hulevesien käsittelyä liikennealueella tulee tarkastella ennen johtamista hulevesiviemäriin ja vastaanottavaan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

Hulevesien hallintaa on tarpeiden mukaan toteutettava kortteleissa, julkisilla alueilla sekä katu- ja liikennealueilla.

Kaikessa rannan läheisyydessä ja alavilla paikoilla tapahtuvassa rakentamisessa ja toimintojen sijoittamisessa tulee ottaa huomioon ajantasaiset suositukset alimmista rakentamiskorkeuksista.

Kaavoituksessa, muussa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon valtioneuvoston asettamat melutason ohjearvot. Raitiotie tulee suunnitella niin, ettei raitiliikenteen aiheuttama ääni tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että rakennusten tuloilman sisäänotto järjestetään tehokkaasti suodatettuna mahdollisimman kaukaa päästölähteestä.

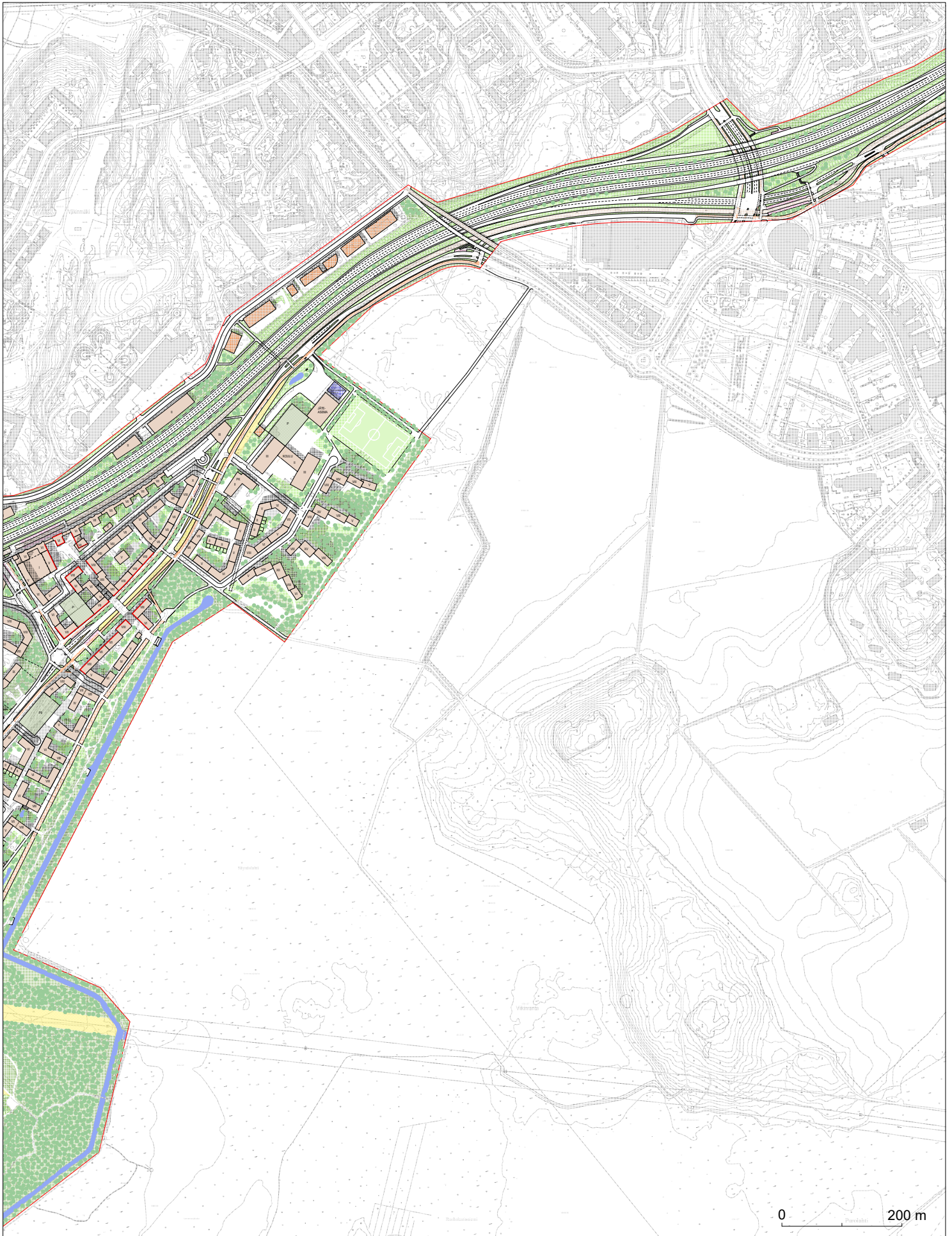




Havainnekuva, eteläosa  
Viikinkaava-Lahdenväylä  
Osayleiskaava

Helsingin kaupunki  
Yleiskaavoitus

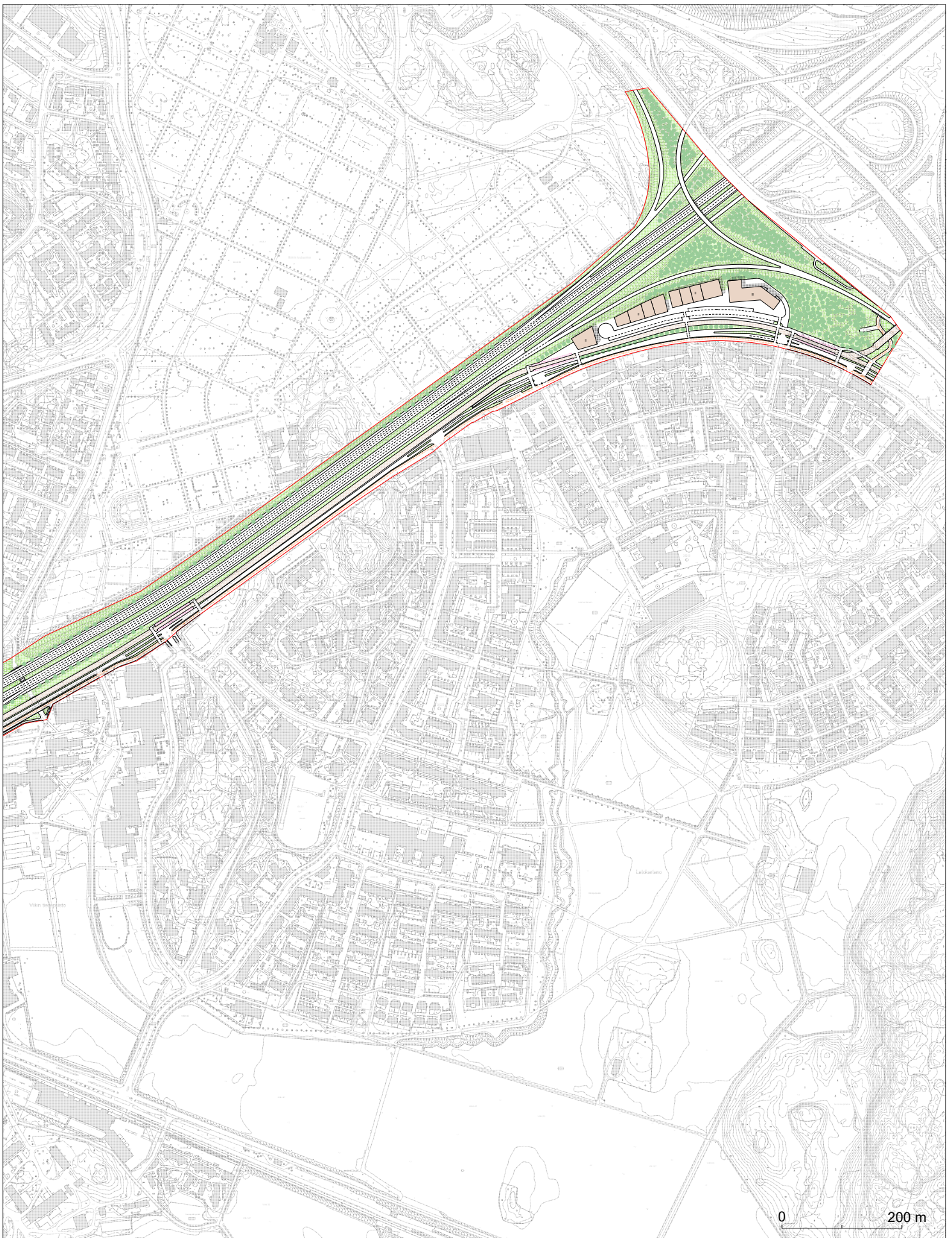




Havainnekuva, keskiosa  
Viikinpää-Lahdenväylä  
Osayleiskaava

Helsingin kaupunki  
Yleiskaavoitus





Havainnekuva, pohjoisosa  
Viikinkaari-Lahdenväylä  
Osayleiskaava

Helsingin kaupunki  
Yleiskaavoitus