HELSINGIN YLEISKAAVA

JOKERI 2

Maankäytön kehittämisperiaatteet

Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:7

HELSINGIN YLEISKAAVA

JOKERI 2

Maankäytön kehittämisperiaatteet

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2013

Teksti: Heikki Salmikivi

Graafinen suunnittelu: Tsto
Taitto: Sari Yli-Tolppa

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 021/2013

Sisältö

1. Lähtökohdat 5

1.1 Uusi yleiskaava 5

1.2 Esikaupunkien renessanssin yleistavoitteet 6

1.3 Poikittaisten raideyhteyksien merkitys 7
- 1.3.1 Strateginen tausta 7
- 1.3.2 Esikaupunkien imago 8

1.4 Bussi-Jokeri 2 8
- 1.4.1 Bussi-Jokeri 2:n aikataulu 11
- 1.4.2 Bussi-Jokeri 2:n hyödyt 11

2. Raide-Jokeri 2 12

2.1 Alueen yleiskuvaus 13

2.2 Asukas- ja työpaikkapotentiaali 14
- 2.2.1 Nykyinen asukas- ja työpaikkamäärä 14
- 2.2.2 Lainvoimainen asemakaavavaranto 15
- 2.2.3 Vireillä olevat asemakaavat 16
- 2.2.4 Yleiskaavavaranto 16
- 2.2.5 Tonttikohtainen lisärakentaminen 16
- 2.2.6 Rakentamattomat alueet 17
- 2.2.7 Kokonaispotentiaali 17

2.3 Linjausvaihtoehdot 17
- 2.3.1 Linjausvaihtoehdot välillä Kontula–Kivikko–Lahdentie 18
- 2.3.2 Linjausvaihtoehdot välillä Lahdentie–Malmi 20
- 2.3.3 Linjausvaihtoehdot Malmin keskuksessa 22
- 2.3.4 Linjausvaihtoehdot välillä Malmi–Paloheinä 24

2.4 Saavutettavuus 26

2.5 Maankäytön kehittämisperiaatteet 29
- 2.5.1 Tärkeimmät maankäytön kehittämisalueet 29
- 2.5.2 Maankäytön visio 37

3. Ehdotukset jatkotoimenpiteiksi 38

3.1 Kaupunkirakenne 38

3.2 Liikenne 38

3.3 Maisema 38

3.4 Yhdyskuntatekninen huolto 39

4. Lähteet 40

1. Lähtökohdat

Helsingin keskeisenä liikenteellisenä kehittämiskohteena on joukkoliikenteen nopeuttamisen ja kulkumuoto-osuuden kasvattamisen lisäksi poikittaisliikenteen merkittävä kehittäminen. Poikittaisen joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus ei ole viime vuosina kehittynyt tavoitteiden mukaisesti, mikä johtuu pääosin riittämättömistä investoinneista uusiin reitteihin. Jokeri 2 -linjan liikennöinnin aloittaminen vuonna 2015 on merkittävin yksittäinen toimenpide, jolla vaikutetaan poikittaisen joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen. Seuraava askel on siirtää Jokeri II raiteille.

Tämän raportin tavoitteena on luoda keskeiset maankäytön kehittämisperiaatteet Jokeri 2 -linjan varrelle sekä määrittää maankäytön tärkeimmät kehittämisalueet, olemassa olevan rakenteen tiivistämisen periaatteet ja toimintojen tarkoituksenmukainen sijoittuminen virkistystä unohtamatta.

Tavoitteena on Jokeri 2:n siirtyminen raiteille mahdollisimman pian.

1.1 Uusi yleiskaava

Helsingin uuden yleiskaavan keskeisimpänä teemana on joukkoliikenteen verkostokaupungin luominen. Joukkoliikenteen verkostokaupungissa koko tiiviisti rakennettu seutu on kytketty yhteen kattavan ja tiheästi liikennöitävän raideverkoston avulla. Verkosto koostuu lähijunien kaupunkiradoista, metrosta, kantakaupungin raitiotieverkostosta, laajalle alueelle levittäytyvistä pikaraitioteistä sekä linja-autoista.

Raideliikenteeseen perustuva verkostokaupunki tarkoittaa täysin uudenlaista suuntaa Helsingin kaupunkisuunnitteluun, joka on perinteisesti ollut säteittäisiä yhteyksiä korostava. Kun alueet liitetään raideliikenteen kattavaan verkostoon, muodostuu kaupunkiseudulle aidosti dynaaminen ja tehokas joukkoliikennejärjestelmä. Linja-autoihin perustuva joukkoliikennejärjestelmä ei ole yhtä kaupunkimainen ja stabiili ratkaisu kuin raitiotiehen perustuva järjestelmä. Lyhyellä vuorovälillä liikennöitävä ja (lähes) vuorokauden ympäri toiminnassa oleva raideliikennelinjasto mahdollistaa Helsingin kehittymisen monikeskustaiseksi 24h-kaupungiksi.

Helsingin kaupungin kasvu ei näytä lähitulevaisuudessa merkkejä hidastumisesta. Muualta Suomesta ja ulkomailta tuleva väestönkasvu pyrkii sijoittumaan pääkaupunkiseudulle ja kaupungin tavoitteena on merkittävällä lisärakentamisella mahdollistaa kaupunkimainen ja ympäristöystävällinen elämäntapa nykyisille ja tuleville helsinkiläisille. Tämä tarkoittaa lisärakentamisen keskittämistä hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle.

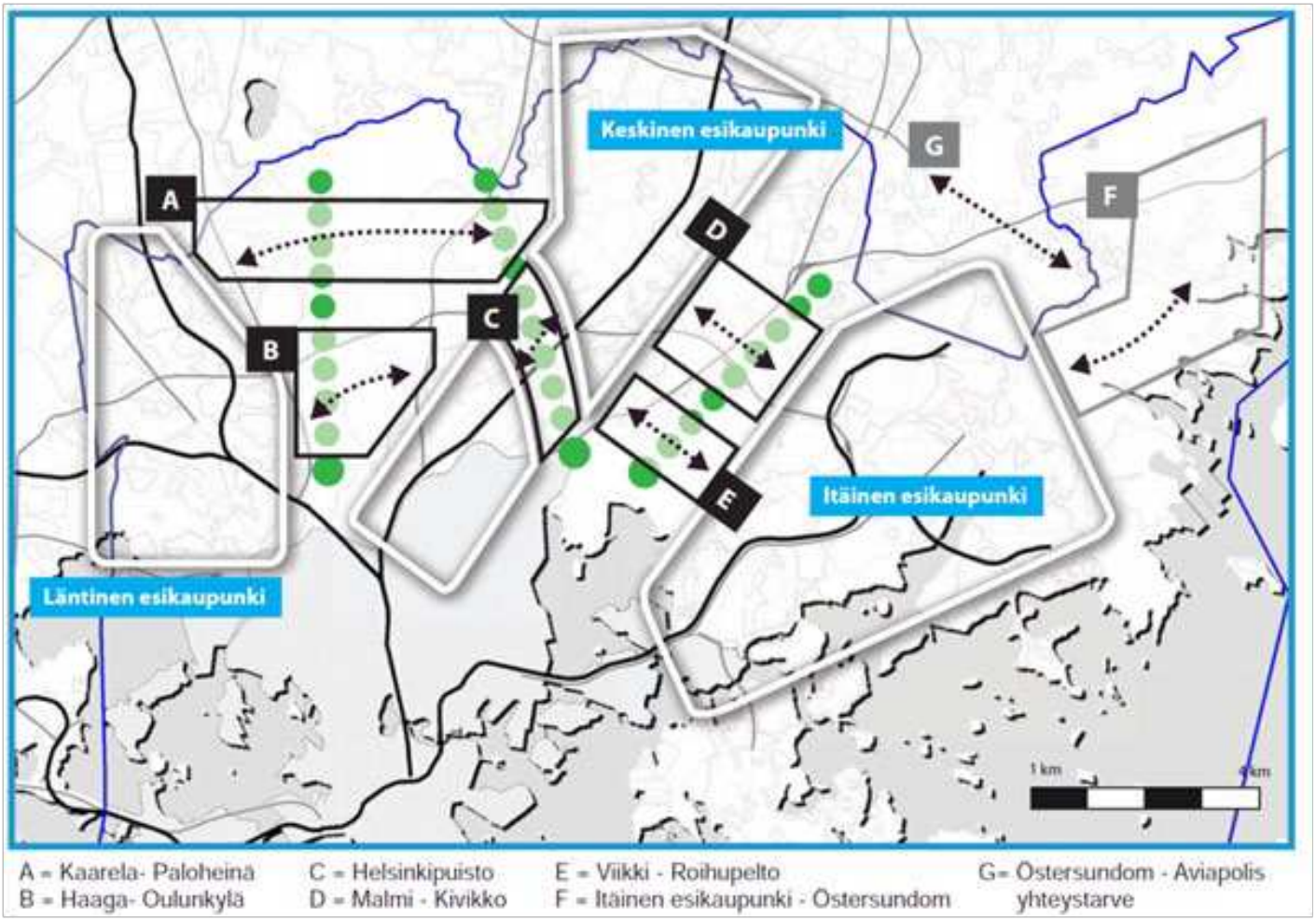
Helsingin väestönkasvu tulee väestöennusteen perusteella jatkumaan ripeänä. Kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosastolla tehdyn kaavavarantoselvityksen perusteella vuoteen 2050 mennessä Helsinkiin tulisi nykyisten kaavavarantojen ja projektialueiden lisäksi rakentaa noin 9 miljoonaa kerrosneliömetriä asuinrakentamista. Mikäli rakentamistarpeen arvioidaan jakautuvan Helsingin alueelle suhteellisen tasaisesti, tulisi Raide-Jokerin liikenne-ennustealueille toteuttaa tästä noin neljäsosa. Joka tapauksessa kaavoituspaine on merkittävä.

1.2 Esikaupunkien renessanssin yleistavoitteet

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa käynnissä ollut Esikaupunkien renessanssi -hanke nosti poikittaiset joukkoliikenneyhteydet keskeisiksi painopistealueiksi esikaupunkien kehittämisessä. Erityisenä tavoitteena olivat Jokeri I ja Jokeri II -linjojen kehityskäytävien maankäytön tehostaminen.

Esikaupunkien renessanssin yleissuunnitelman runko hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 10.2.2011. Jokeri II:n osalta tärkeimpinä maankäytön ja risteysasemien kehittämisen painopisteinä suunnitelmassa nostettiin esiin Malmin alue sekä Kivikosta Keski-Vuosaareen ulottuva itäisten esikaupunkien vyöhyke. Keskeisenä tavoitteena nostettiin esiin läntisen esikaupungin yhdistäminen keskiseen ja itäiseen esikaupunkiin (kuva 1).

Kuva 1. Esikaupunkien renessanssin yleissuunnitelma – poikittaisyhteyksien parantaminen



1.3 Poikittaisten raideyhteyksien merkitys

Helsingin raideyhteydet ovat olleet historiallisesti sädemäisiä linjoja, joiden origona on ollut Helsingin päärautatieasema. Henkilöautoliikenteen poikittaisyhteyksiä ryhdyttiin kehittämään kehäteiden muodossa 1960-luvulta alkaen, mutta joukkoliikenteen poikittaisyhteyksien osalta kehitys on ollut hidasta. Viime vuosina edistystä on kuitenkin tapahtunut ja vireillä on useita hankkeita, jotka tulevat parantamaan poikittaisliikenteen palvelutarjontaa selvästi.

Vuonna 2014 valmistuva Kehärata nopeuttaa liikkumista pääkaupunkiseudun pohjoisosissa, suunnittelupöydällä oleva Pisararata parantaa saavutettavuutta erityisesti kantakaupungissa ja länsimetro muodostaa rannikkoa myötäilevän nopean raideyhteyden. Näiden lisäksi nykyinen Jokeri I pyritään siirtämään raiteille mahdollisimman pian. Myös pääkaupunkiseudun keskeisimmät kantakaupunginulkopuoliset korkeakoulukampukset on tarkoitus kuroa yhteen pääosin Jokeri I -linjaa etelämpänä kulkevan poikittaisen raideyhteyden – Tiederatikan – avulla. Jokeri 2 aloittaa liikennöinnin linja-autoilla vuonna 2015 ja se on tarkoitus muuttaa myöhemmin pikaraitiotieksi.

1.3.1 Strateginen tausta

Uuden yleiskaavan tavoitteena on tehdä Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki, jossa liikkuminen eri noodien välillä on nopeaa ja kulkuvälineestä toiseen vaihtaminen vaivatonta. Ensivaiheessa joidenkin runkolinjojen liikennöinti hoidetaan linja-autoilla, mutta tavoitteena on siirtää tulevaisuudessa kaikki runkolinjat raiteille kattavan raideverkoston luomiseksi. Kapasiteetti riittää bussilla varmasti aluksi, mutta mittava täydennysrakentaminen ja kaupungin monikeskustaiseksi muuttuva rakenne muuttavat tilannetta.

Nykyinen linja-autolla liikennöitävä Jokeri-linja avattiin vuonna 2003 ja matkustajamäärien kehitys on ollut nopeaa. Ongelmaksi on muodostunut tiheästi liikennöitävillä pitkillä bussireiteillä yleinen ketjuuntuminen, jolloin useita linja-autoja ajaa letkassa. Vastaavia ketjuuntumisesta aiheutuvia ongelmia voi muodostua myös Jokeri 2 -reitille. Jokeri siirretään raiteille 2010-luvun aikana. Kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosastolla on arveltu Raide-Jokerin vuorokausittaisen käyttäjämäärän nousevan selvästi siirryttäessä raitiovaunuliikennöintiin.

Linja-autot ovat suuri hiukkaspäästöjen lähde kaupungeissa. Siirtämällä Jokeri II raiteille saavutetaan merkittäviä vähennyksiä päästöihin ja vähennetään lisäksi dieselbussien aiheuttamaa melua.

Turussa selvitettiin vuoden 2012 aikana pikaraitioteiden rakentamisen kaupunkitaloudellisia ja ympäristöllisiä vaikutuksia. Selvityksen mukaan pikaraitioteiden käyttöönotto Turussa aiheuttaisi varovaistenkin arvioiden mukaan kiinteistöjen 450–850 miljoonan euron arvonnousun, minkä lisäksi hiilidioksidi- ja NOx -päästöt vähenevät selvästi. Tämän lisäksi rakentamisella arvioidaan olevan merkittäviä positiivisia vaikutuksia kaupungin imagolle, ekologisuudelle ja sosioekonomiselle rakenteelle (Tutkimus pikaraitioteiden vaikutuksista… 2012).

1.3.2 Esikaupunkien imago

Jokeri 2:n linja kulkee kehäteiden välisellä esikaupunkivyöhykkeellä, joka on rakennus- ja asuntokannaltaan hyvin vaihteleva. Tehokas raideliikenne parantaa ihmisten liikkumismahdollisuuksia ja helpottaa siirtymistä työpaikalle ja harrastuksiin. Saavutettavuuden parantaminen myös lisää alueen houkuttelevuutta työpaikkojen näkökulmasta. Näin ollen se on myös tärkeä segregaatiota estävä rakenteellinen elementti.

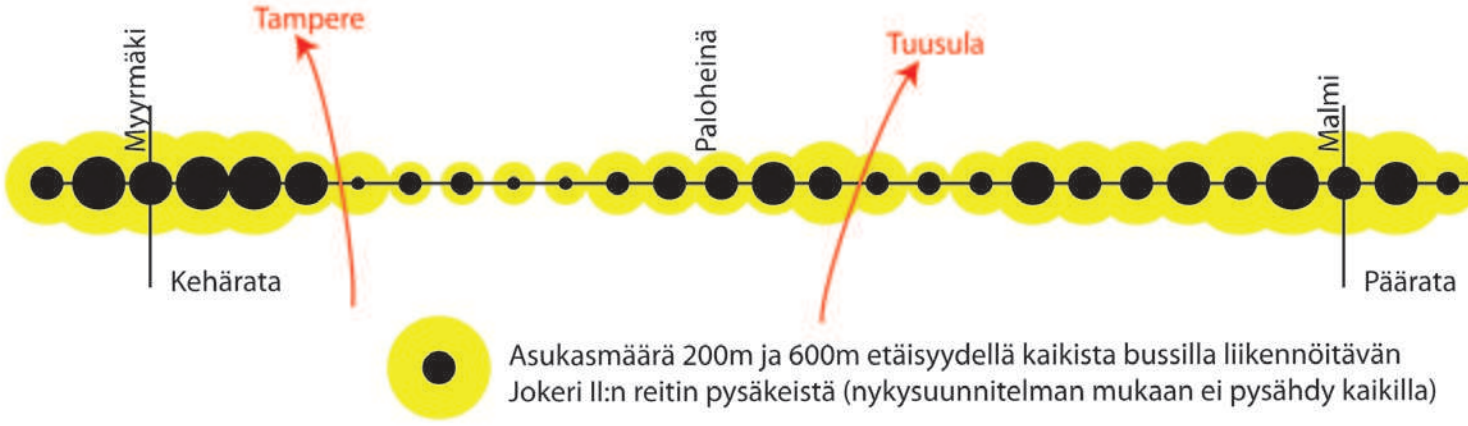
Toinen tärkeä imagotekijä liittyy raiteiden kaupunkitilalliseen luonteeseen. Raide on pysyvä rakenteellinen elementti, joka on lähtökohtaisesti kaupunkimainen. Useilla esikaupunkialueilla kaupunkitila on jäsentymätöntä ja rakennukset eivät rajaudu katuun vaan seisovat modernismin ihanteiden mukaisesti vapaasti tonttiensa keskellä. Tuomalla raitiovaunut esikaupunkeihin saadaan ne liitettyä toiminnallisesti muuhun kaupunkiin ja mahdollistetaan kaupunkimainen rakentaminen katujen varsille. Tärkeä viesti raitiovaunukaupungin laajentamisessa on, että esikaupungit ovat osa kaupunkia, eivät epämääräinen vyöhyke kantakaupungin ja pientaloalueiden välissä.

Uuden raideyhteyden rakentaminen nostaa sitä ympäröivän maan arvoa selvästi. Helsingin kaupunki on suurimpana maanomistajana suurin hyötyjä. Maan arvon nousulla voidaan kattaa linjan perustamiskuluja.

1.4 Bussi-Jokeri 2

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen suunnitteluyksikössä ryhdyttiin vuonna 2003 suunnittelemaan kehien välissä liikennöivää korkean palvelutason runkolinjaa (HKL 2003). Alkuperäisessä julkaisussa reitti oli linjattu Vuosaaresta Malmille ja Myyrmäkeen ja sieltä edelleen Keran kautta Matinkylään. Linja perusti itäisiltä osiltaan nykyiseen Helsingin sisäiseen bussilinjaan 78, joka liikennöi Vuosaaresta Kontulan kautta Malmille. Vuonna 2004 linja oli jo sisällytettynä YTV:n poikittaisen liikenteen kehittämissuunnitelmaan.

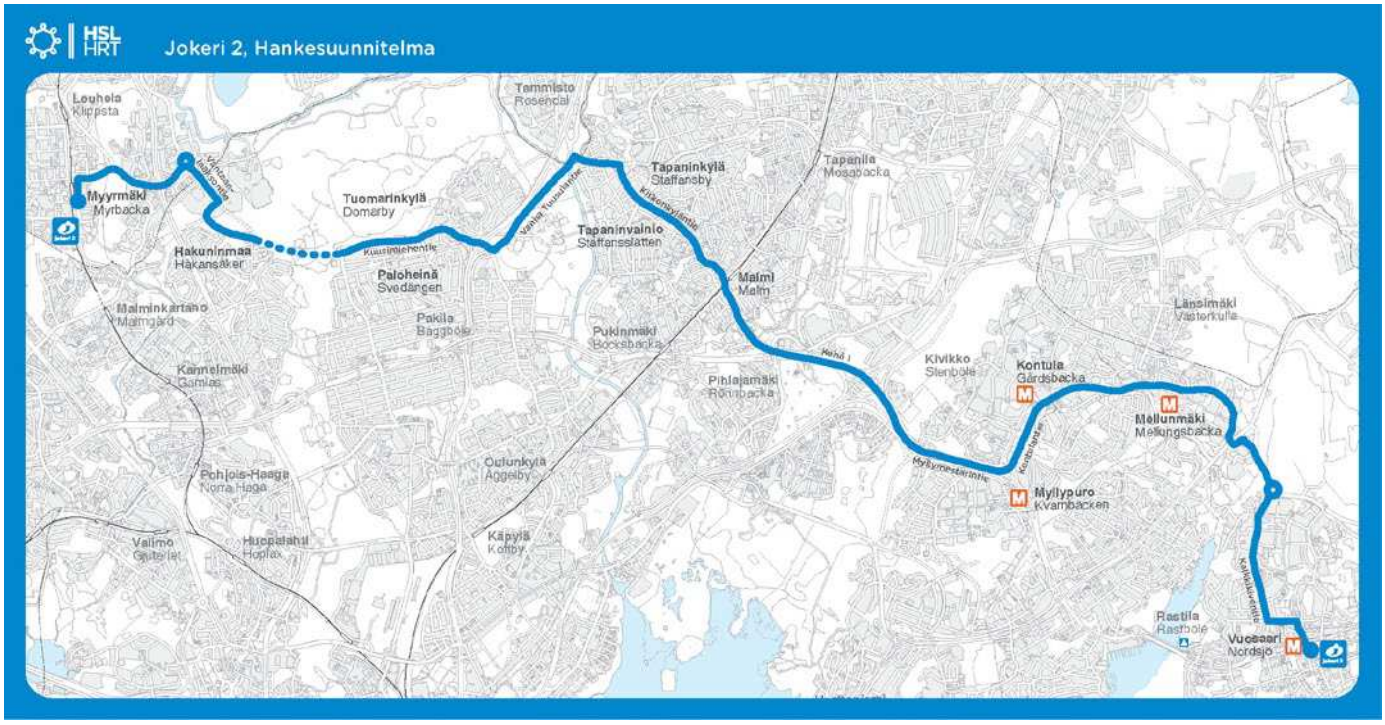
Vuonna 2007 julkaistussa Helsingin poikittaisen bussiliikenteen kehittämissuunnitelmassa Jokeri 2 (tuolloin vielä 78A) katsottiin merkittävimmäksi yksittäiseksi poikittaista joukkoliikennettä kehittäväksi toimenpiteeksi.



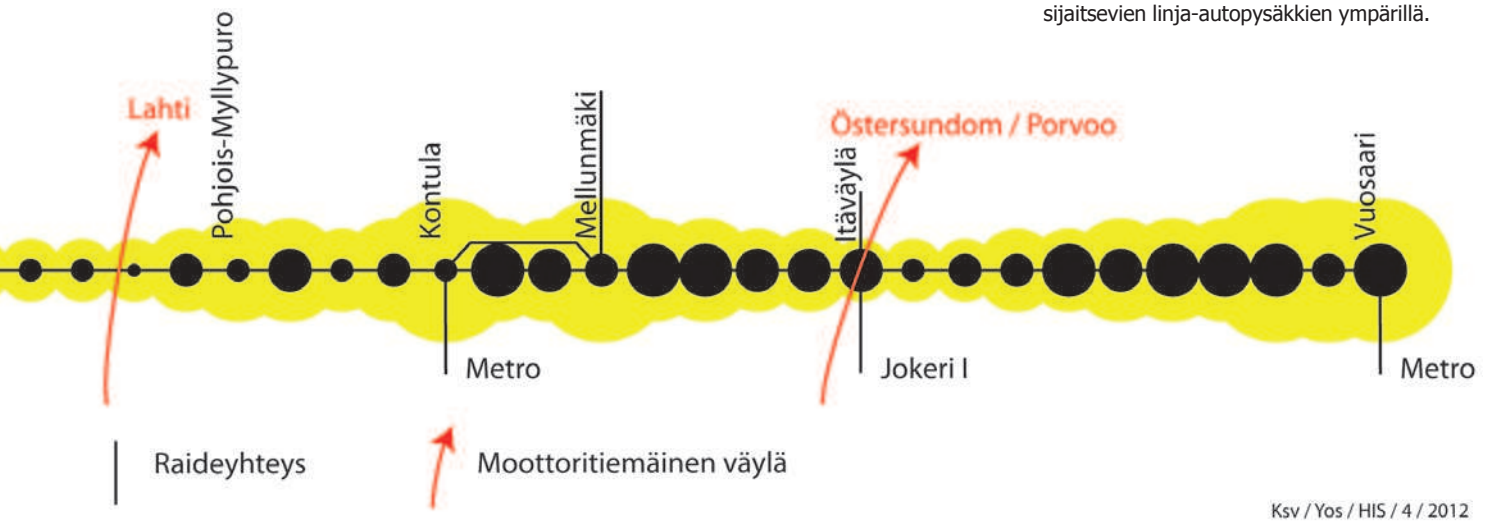
YTV:n linjastosuunnitelmassa vuonna 2007 arvioitiin Jokeri 2 -linjan eri vaihtoehtoja. Poikittaisen liikenteen määrissä nähtiin suuria kasvupaineita ja Jokeri 2 -käytävä näyttäytyi kasvavana ja heikosti ympäristöönsä kytkeytyneenä alueena. Uuden linjan katsottiin tarjoavan oikoreittejä erityisesti poikittaiseen liikkumiseen alueella.

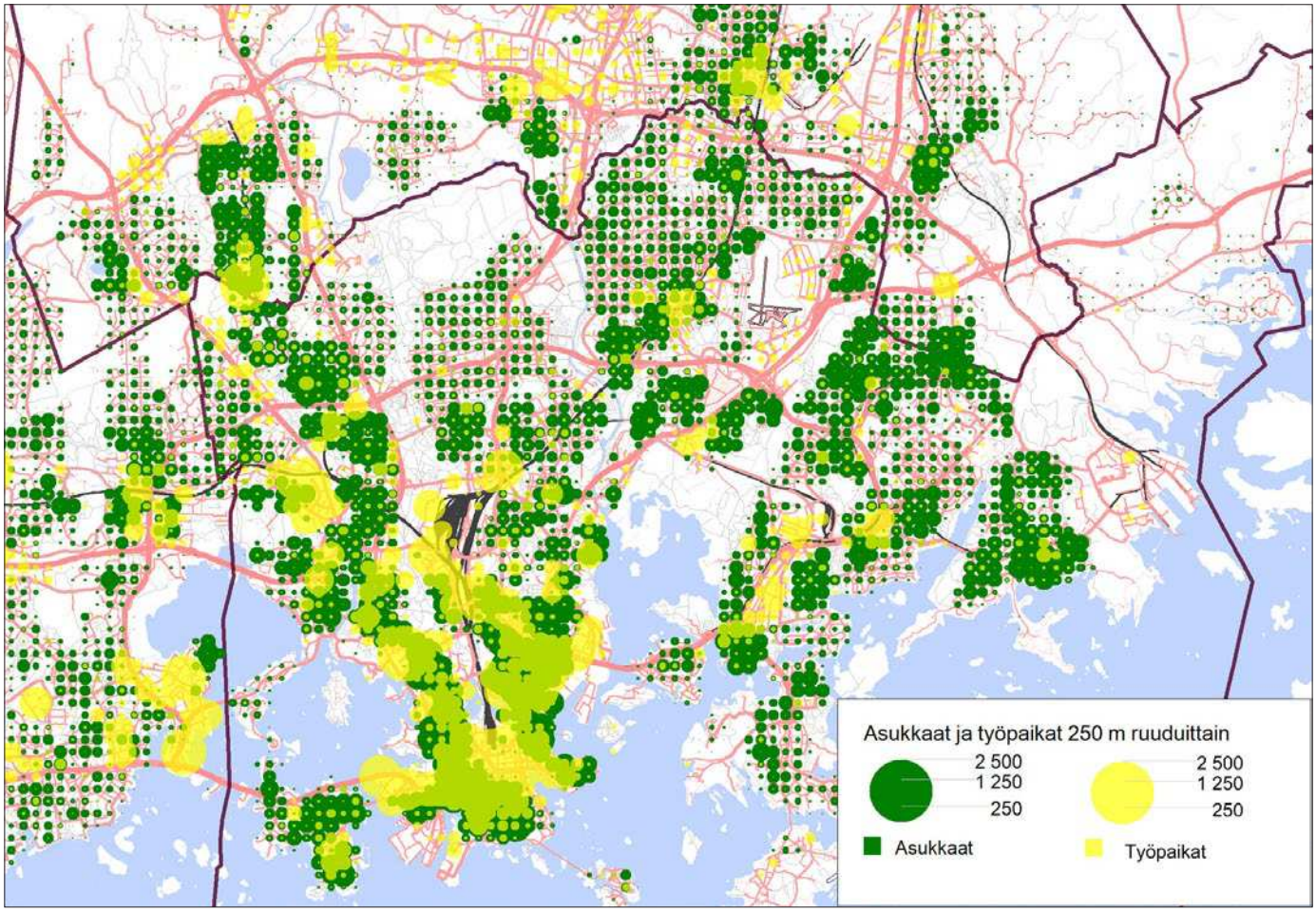
Nykyisen suunnitelman mukaan linja liikennöisi Vuosaaresta Mellunmäen ja Kontulan Metroasemien kautta Kehä I:lle, josta Malmilta Vantaan rajalle, Paloheinään ja keskuspuiston ali Kuninkaantammen uuden asuinalueen kautta Myyrmäkeen. Kuva 2 esittää Jokeri 2 -bussilinjan hankesuunnitelmassa esitettyä reittiä. Reitti jatkuisi mahdollisesti Myyrmäen rautatieasemalta länteen noin kilometrin verran Myyrmäen urheilupuistoon, joka on Vantaan merkittävin urheilupalveluiden keskittymä.

Kuva 2. Jokeri 2 -bussin hankesuunnitelmassa esitetty reitti.



Kuva 3. Asukasmäärä Jokeri 2 -reitin varrella sijaitsevien linja-autopysäkkien ympärillä.





Kuva 4. Helsingin seudun väentiheys ja työpaikkamäärä 250 metrin ruutuaineiston perusteella visualisoituna. Kartta havainnollistaa työpaikkarakenteen kantakaupunkikeskeisyyttä ja Koillis- sekä Itä-Helsingin asuinalueiden korkeaa väestömäärää.

Tavoitteena Jokeri 2 -hankkeessa on luoda nykyisen Jokeri-linjan kaltainen tiheällä vuorovälillä liikennöitävä vahvan brändin omaava runkolinja. Linja-autot käyttävät keskuspuiston alle rakennettavaa uutta joukkoliikennetunnelia lukuun ottamatta nykyistä tieverkkoa mutta pysähtyvät Jokeri 1 -linjan tapaan vain osalla reitin varren pysäkeistä. Jokeri 2 -linjan reitillä ei kulje rinnakkaislinjoja vaan se vastaa pääosin yksin kyseisen poikittaisvyöhykkeen palvelutarjonnasta, jolloin yhteyden nopeus on erityisen merkittävässä roolissa. Uusimman suunnitelman mukaan pysäkkejä on molempiin ajosuuntiin 30 kappaletta, mikä on linjassa Jokeri 1 -linjan pysäkkimäärän kanssa (32 kpl).

Nykyisen suunnitelman mukaan Jokeri 2 päättyy Myyrmäkeen, mutta Espoon raideliikennevisiossa (2011) on tutkittu linjan jatkamista myös Espooseen. Nykyisen suunnitelman mukainen Jokeri 2 leikkaa etelämpänä kulkevaa suunniteltavana olevaa tiederatikkaa ja rantaratata lukuun ottamatta kaikki seudun merkittävimmät raideyhteydet sekä useimmat seudun moottoriajoneuvoliikenteen sisääntuloväylät. Se tarjoaa kokonaan uuden poikittaisen tason pääkaupunkiseudun liikkumiseen ja paitsi palvelee nykyisiä liikkumistarpeita, myös mahdollistaa alueen painopisteen siirtymisen pohjoisemmaksi.

Jokeri 2 mahdollistaa sujuvan liikkumisen kodin, työpaikan ja harrastusten välillä esikaupunkivyöhykkeellä ja helpottaa kokonaisvaltaisesti liikkumista kehien välisellä laajalla alueella ilman autoa. Malmilta voi matkustaa suksien kanssa kätevästi Paloheinään hiihtämään ja Paloheinästä ostoksille Malmille. Vastaavasti Kontulassa asuva pääsee nopeasti konserttiin Vuosaareen tai seuraamaan urheilua Myyrmäen urheilupuistoon.

1.4.1 Bussi-Jokeri 2:n aikataulu

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2007) Jokeri 2 -linjan katuinvestoinnit linjattiin sisältyväksi ensimmäisen kauden (2008–2015) hankkeisiin. HKL:n suunnitteluyksikössä laaditussa hankesuunnitelmassa Jokeri 2 -linjan toteuttamiseksi (2008) arvioitiin linjan vaatimien investointien kustannuksia ja toteuttamisaikatauluja. Kokonaiskustannusarvio Jokeri 2 -bussilinjan vaatimista kustannuksista oli 43,60 miljoonaa euroa.

Näillä näkymin Jokeri 2 aloittaa liikennöinnin 2015 keskuspuiston alittavan tunnelin louhinnan aloittamisen viivästyttyä. Tunnelin louhintatyöt alkavat Paloheinän ulkoilumajan tuntumassa keväällä 2013.

1.4.2 Bussi-Jokeri 2:n hyödyt

Hankkeesta tehdyn yhteiskuntataloudellisen laskelman perusteella Jokeri 2 -bussilinjan perustaminen tuottaa 8,7 miljoonan euron vuosittaiset hyödyt. Tämä johtuu pääasiallisesti matkustajien aikasäästöistä ja muista palvelutasohyödyistä. Hyödyt kattavat tarvittavien investointien kustannukset nopeasti. Jokeri 2 -bussilinjan yhteiskuntataloudellinen hyöty-kustannussuhde on hyvin korkea – 3,95 (Jokeri 2, Hankesuunnitelma 2008).

Yhteiskuntataloudellisten hyötyjen lisäksi hankkeella on myös kaupunkirakenteellisia ja palvelujen sijoittamiseen liittyviä hyötyjä. Uuden yleiskaavan keskeisenä painotuksena on raideliikenteen verkostokaupungin luominen. Tuomalla esikaupunkialueelle tiheällä vuorovälillä liikennöitävä poikittainen joukkoliikennelinja mahdollistetaan vastavuoroisesti komplementaarisen kokonaisuuden syntyminen, jossa eri kaupunginosissa sijaitsevat palvelut ovat kätevästi saavutettavissa myös julkisella poikittaisliikenteellä. Näin palveluja voidaan keskittää järkevästi siten, että ne ovat edelleen helposti ja nopeasti saavutettavissa laajaltakin alueelta.

Nykytilanteessa Jokeri 2 -vyöhykkeellä asuu paljon ihmisiä, mutta työpaikkoja on vähän. Jokeri 2 parantaa vyöhykkeen saavutettavuutta kaikkialta seudulta ja työpaikkatihentymien kehittäminen erityisesti sen ja muiden runkolinjojen ja autoväylien risteyksissä helpottuu.

2. Raide-Jokeri 2

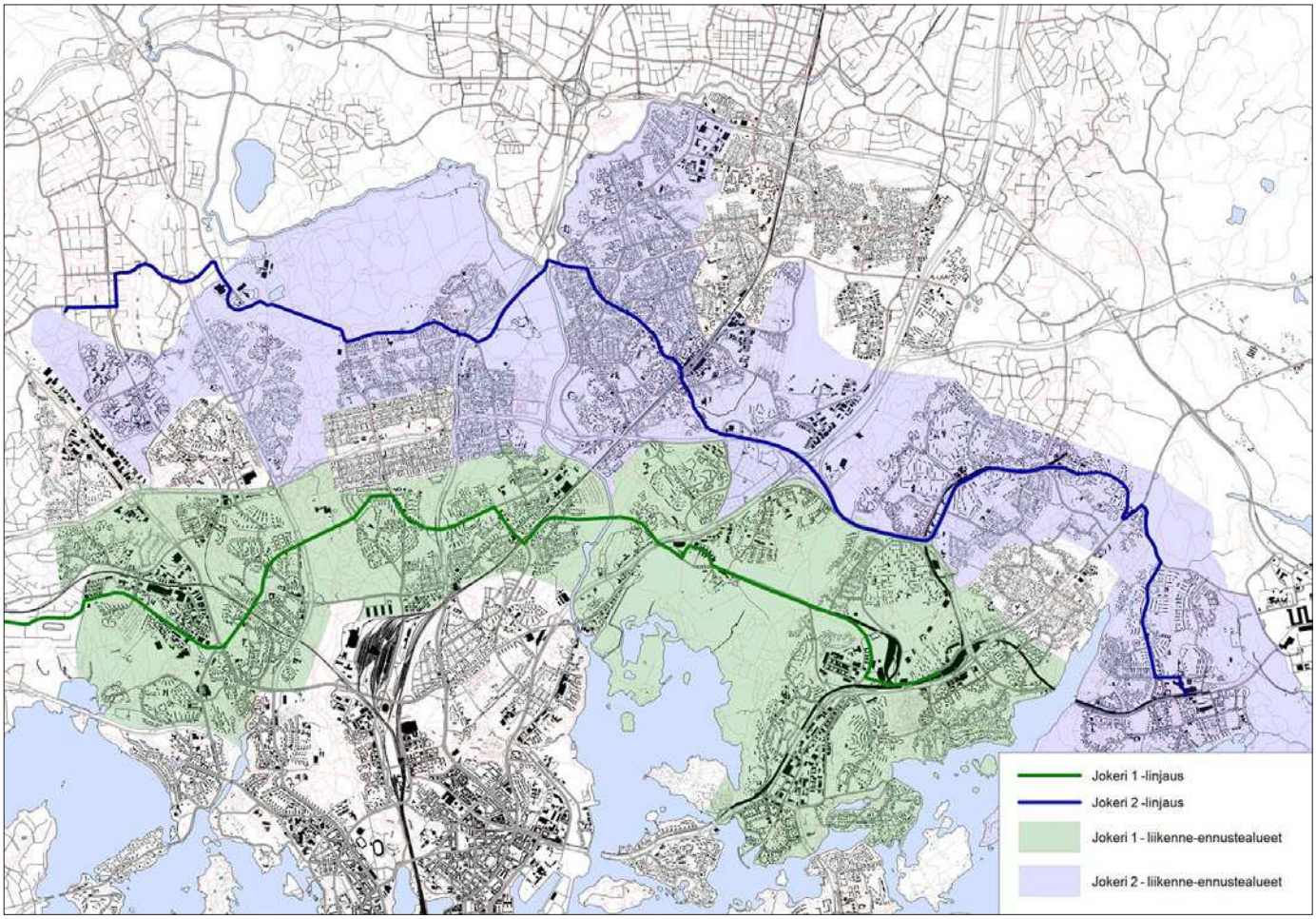
Linja-autoilla liikennöitävä Jokeri 2 -linja pyritään korvaamaan myöhemmässä vaiheessa pikaraitiotiellä. Raportin loppuosa keskittyy raidevaihtoehtoon. Raideyhteys perustuu visioon raideliikenteen verkostokaupungista, jossa eri toiminnot ovat helposti saavutettavissa kattavan raideliikenneverkoston avulla.

Tavoitteena on luoda Jokeri 2:sta omalla pääosin eristetyllä ajoradallaan kulkeva pikaraitiotie.

Nykytilanteessa Jokeri 2:n vaikutusalueella on hyvin vähän työpaikkoja (kts. kuva 4). Pääosa alueen kerrosalasta on asuinrakennuksissa. Jotta linja-autoilla liikennöitävän linjan nostaminen raiteille olisi taloudellisesti perusteltavissa, tulisi alueelle sijoittaa merkittävää lisärakentamista.

Raportin keskeinen tarkastelutaso on sama kuin Raide-Jokeri 1:n raportissa – alueen maankäyttöä on tarkasteltu liikenne-ennustealueisiin perustuen. Tarkempaa analyysiä reitin varren välittömässä läheisyydessä asuvasta käyttäjäpotentiaalista ei ole linjausvaihtoehtojen suuresta määrästä johtuen tehty, vaan se tehdään myöhemmässä vaiheessa. Liikenne-ennustealueisiin perustuva maankäytön tarkastelu mahdollistaa hyvän yleiskuvan saamisen koko Jokeri 2:n liikennöintialueesta ja nyt alueella vireillä olevista hankkeista.

Kuva 5. Jokeri-linjojen laskennoissa käytetyt liikenne-ennustealueet.



Kuvassa 5 on esitetty Raidejokerin ja Jokeri 2 -linjan liikenne-ennustealueet. Liikenne-ennustealueita tarkasteltaessa saadaan hyvä kuva laajan esikaupunkivyöhykkeen tilanteesta. Tarkastelu sopii makrotason ilmiöiden tarkasteluun ja kaupunkialueen sisäiseen vertailuun, mutta se ei suoranaisesti kerro linjan päivittäisestä käyttäjäpotentiaalista.

2.1 Alueen yleiskuvaus

Jokeri 2 kulkee lähes koko matkan Kehä I:n ja Kehä III:n välillä. Se yhdistää Helsingin etäisemmän esikaupunkivyöhykkeen kaupunginosat toisiinsa ja kytkee ne muihin joukkoliikenteen säteittäisiin runkolinjoihin.

Jokeri 2:n linjaus kulkee länsipäässä Länsi-Vantaan kerrostaloalueiden halki. Helsingissä linjaus kulkee ensin Kuninkaantammen tulevan tiiviin kylämäisen asuinalueen halki, jossa on sekä kerros- että pientaloja. Tämän jälkeen reitti kaivautuu Keskuspuiston alitse Pohjois-Helsingin pientaloalueiden kupeeseen. Paloheinän alue tarjoaa laajat ympärivuotiset ulkoilumahdollisuudet ja viheryhteydet niin Haltialaan kuin eteläiseen Helsinkiinkin. Alueella on myös kaikille avoin golfkenttä. Pohjois-Helsingin pientaloalueet erottavat koillisista vastineistaan Helsinkipuiston laajat viheralueet ja Vantaanjoki.

Malmille asti reitti kulkee pääosin pientalovaltaisten alueiden halki, minkä jälkeen se siirtyy Helsingin koillisen aluekeskuksen kerrostaloalueille, jotka ovat kuitenkin suhteellisen pienet. Kirkonkyläntien alue on olemassa olevan rakenteen perusteella tarkasteltuna katutilaltaan kaupunkimaisin ja Malmi on reitin kaupallinen origo. Malmin sairaalan päivystyspoliklinikka palvelee ympäri vuorokauden pohjoisen, koillisen, itäisen, kaakkoisen ja Östersundomin suurpiirien asukkaita akuutin hoidon tarpeessa.

Malmin aluekeskuksen ja Kivikon välistä aluetta määrittävät pääasiassa hajanaiset teollisuusalueet, pientaloalueet ja lentokenttä. Malmin lentokentän lentomelualue on kokonaisuudessaan noin viiden neliökilometrin kokoinen ja muodostaa suuren esteen asuinalueiden kehittämiselle. Lahdenväylän molemmin puolin on teollisuus- ja varastorakennusten alueita, joista Kivikon alue on parhaimmillaan rakentumassa.

Kivikon, Kontulan ja Mellunmäen kerrostaloalueet muodostavat Mellunkylän peruspiirin ytimen. Ne tarjoavat pääkaupunkiseudun tasoon verrattuna varsin kohtuuhintaista asumista. Pääosa Mellunkylän palveluista on sijoittunut Kontulan ostoskeskukseen, missä sijaitsevat niin kirjasto, uimahalli kuin suurimmat päivittäistavarakaupatkin. Nykyinen bussilinjaus sivuaa myös Myllypuron kaupunginosaa, jossa sijaitsee mm. merkittävä liikuntapalvelujen keskittymä, mediakirjasto sekä keskusterveysasema.

Alueen itäisimmässä päässä on Vuosaaren kaupunginosa. Vuosaari on Helsingin itäisenä puutarhakaupunkina kaupungin hienoimpia 60-luvun asuinalueita ja vehreä portti uudelle Östersundomin alueelle.

Jokeri 2:n reitin kulttuuripalvelujen tarjonta on varsin vähäistä. Reitin varrella on kolme kirjastoa: Malmilla, Kontulassa ja Vuosaaressa, minkä lisäksi Malmitalon ja Vuotalon kulttuurikeskukset muodostavat kulttuuripalvelujen tärkeimmän tarjonnan. Edellä mainittujen lisäksi myös Malmin, Kontulan ja Vuosaaren kirkoissa järjestetään konsertteja. Tuomarinkylän kartanon alueella on oma museo.

Urheilupalvelujen tarjonta alueella on suhteellisen hyvä. Sekä Malmilta, Kontulasta että Vuosaaresta löytyvät urheiluhallit, joiden yhteydessä toimii myös uimahalli. Näiden lisäksi Malmin palloiluhalli on merkittävä sisäpalloilukeskus ja Malmin sekä

Paloheinän jäähallit tärkeitä jääurheilupaikkoja. Laajoja urheilupuistoja on niin Vuosaaressa, Myllypurossa, Ala-Malmilla, Pukinmäessä kuin Paloheinässäkin. Näiden lisäksi alueella on useita urheilupaikkoja, joihin matkustetaan pidempääkin. Näitä ovat muun muassa Kivikon lumilautailurinne ja hiihtohalli, Kontulan rullalautailuhalli, Myllypuron Liikuntamylly, Paloheinän golfkenttä ja Tuomarinkylän vinttikoirakeskus. Vuosaaren Aurinkolahteen on rakennettu uusi suosittu uimaranta ja Jokeri 2 -reitin toiseen päähän Kuninkaantammeen on myös suunnitteilla uusi uimala.

Suunniteltaessa joukkoliikennelinjoja on työmatkaliikenne hyvin korostuneessa roolissa. Jokeri 2:n liikenne-ennustealueilla työpaikkoja on vähän, mutta varsinkin liikuntapalveluita hyvin paljon. Jokeri 2 tuleekin nähdä vapaa-ajan matkoja helpottavana linjana, kun kaikenikäisten harrastusmahdollisuudet parantuvat Helsingin esikaupunkialueilla merkittävästi.

2.2 Asukas- ja työpaikkapotentiaali

Seuraavassa käydään läpi Jokeri 2 liikenne-ennustealueiden asukas- ja työpaikkapotentiaalia. Ensin käydään läpi nykytilanne, sitten tarkastellaan alueen kaavavarantoa ja tulevina vuosina asemakaavoituksen piiriin tulevaa kerrosalaa. Lopuksi luodaan vielä katsaus tonttikohtaisen täydennysrakentamisen mahdollisuuksiin ja esitetään avauksia uusiksi rakentamisalueiksi ja niiden mahdollistamaa uutta kerrosalaa.

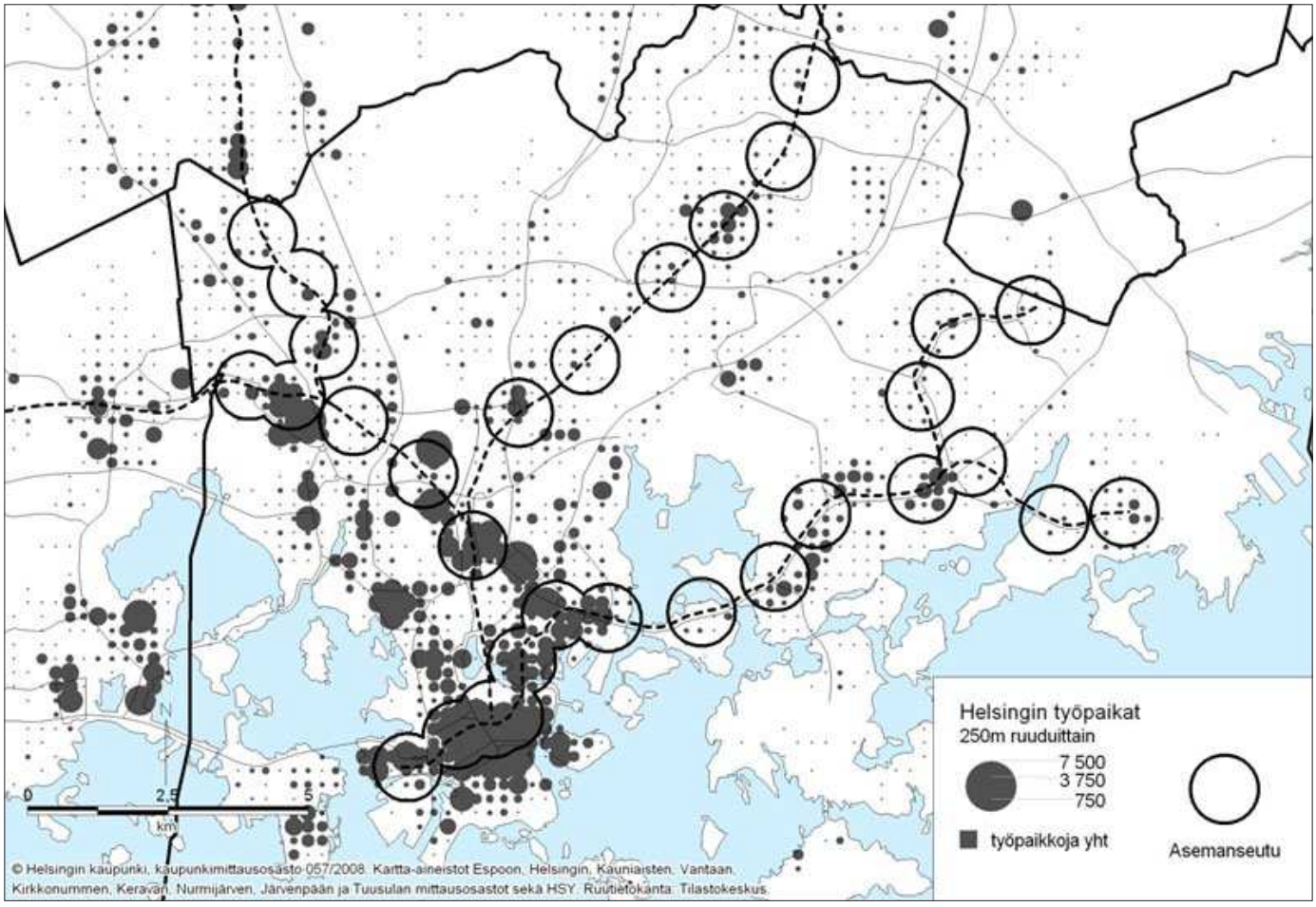
2.2.1 Nykyinen asukas- ja työpaikkamäärä

Kuvassa 5 sinisellä esitetyt liikenne-ennustealueet ovat kooltaan yhteensä 57,5 neliökilometriä, eli ne kattavat Helsingin pinta-alasta hieman yli neljänneksen. Kyseisellä alueella on asukkaita yhteensä noin 140 000. Alueen kokonaiskerrosala on 7,6 miljoonaa kerrosneliömetriä, joista 5,8 miljoonaa kerrosneliömetriä on asuinrakennuksissa ja 1,8 miljoonaa muissa rakennuksissa. Koko Helsingissä noin 25 % asuinkerrosalasta on pientaloissa, mutta Jokeri 2 -linjan liikenne-ennustealueiden kerrosalasta jopa 35 % on pientaloissa. Alueet kuuluvatkin Helsingin pientalovaltaisimpiin ja sisältävät 40 % kaikesta Helsingin pientalojen kerrosalasta.

Alue on keskimäärin hyvin väljästi rakennettu. Liikenne-ennustealueiden yhteenlaskettu aluetehokkuus ea on 0,13.

Jokeri 2:n liikenne-ennustealueilla oli vuonna 2009 yhteensä 26 442 työpaikkaa. Näistä 7878 oli julkisella sektorilla ja 18 564 yksityisellä sektorilla. Lukua voidaan pitää varsin matalana. Koko Helsingin työpaikoista tämä kattaa ainoastaan noin 6,8 prosenttia. Suurin työpaikkakeskittymä sijaitsee Malmilla (kts. kuva 6)

Helsingin toimitilakerrosala on varsin selvästi keskittynyt Helsingin niemelle. Työpaikkojen sijoittumiselle on ominaista pyrkimys hakeutua lähelle muita saman alan yrityksiä. Agglomeraatioetu tukee yritysten sijoittumista lähelle toisiaan, mikä puolestaan tukee yrityskeskittymien syntyä. Tällaisia on pääkaupunkiseudulla Helsingin kantakaupungin lisäksi esimerkiksi Keilaniemessä, Aviapoliksessa, Vallilassa ja Pitäjänmäellä. Työpaikkakeskittymien sijoittumiseen vaikuttaa historiallisten tekijöiden lisäksi hyvä saavutettavuus ja keskeinen liikenteellinen asema seudulla, joten on luonnollista, että pääkaupunkiseudun työpaikkakeskittymät ovat sijoittuneet pitkälti Jokeri 2:n liikenne-ennustealueiden ulkopuolelle.



Kuva 6. Helsingin työpaikat 250 merin ruuduittain.

2.2.2 Lainvoimainen asemakaavavaranto

Jokeri 2 -liikenne-ennustealueiden laskennallinen asemakaavavaranto on yhteensä noin 1,8 miljoonaa kerrosneliömetriä. (Se jakautuu eri kaavayksiköiden kesken seuraavasti:)

	varanto
Asuinpientalotontit	461 670 k-m²
Asuinkerrostalotontit	195 417 k-m²
Yleisten rakennusten tontit	265 661 k-m²
Liike- ja toimistorakennusten tontit	135 012 k-m²
Teollisuus- ja varastorakennusten tontit	489 633 k-m²
Muut käyttötarkoitukset	225 754 k-m²

Teoreettista kaavavarantoa alueella on laskennallista kaavavarantoa enemmän, sillä laskennalliseen kaavavarantoon ei ole huomioitu kaavayksiköitä, joilla käyttämättömän rakennusoikeuden määrä on niin vähäinen, ettei sen hyödyntäminen ole todennäköistä.

Kuitenkin mikäli tarkastellaan asemakaavavarannon todennäköisesti toteutuvaa osaa, on tärkeää erotella tyhjät ja vajaasti rakennetut kaavayksiköt toisistaan. Tyhjät tontit rakentuvat selvästi todennäköisemmin kuin väljästi rakennetut. Aiheeseen on perehdytty tarkemmin julkaisussa Kaavavarannon yhteys asuntotuotantoon Helsingissä ja Helsingin seudulla (Laakso et al. 2011). Seuraavassa on oletettu, että tyhjät tontit rakentuvat kokonaan mutta väljästi rakennetuista tonteista vain noin viidesosa rakennusoikeudesta saadaan hyödynnettyä.

Näin ollen Jokeri 2 -reitin liikenne-ennustealueiden realistinen asemakaavojen kokonaisvaranto on yhteensä vain hieman alle miljoona kerrosneliömetriä, josta asumisen varantoa on vain 347 235 k-m². Tämä vastaa asumisen ja siihen liittyvän

maankäytön ohjelman tavoitteiden mukaisesti noin 0,7 vuoden rakentamistarvetta koko Helsingissä.

	väljät tontit	tyhjät tontit	realistinen varanto
Asuinpientalotontit	325 190 k-m²	136 480 k-m²	201 518 k-m²
Asuinkerrostalotontit	62 125 k-m²	133 292 k-m²	145 717 k-m²
Yleisten rakennusten tontit	165 314 k-m²	100 347 k-m²	133 410 k-m²
Liike- ja toimistorakennusten tontit	26 849 k-m²	108 163 k-m²	113 533 k-m²
Teollisuus- ja varastorakennusten tontit	278 166 k-m²	211 467 k-m²	267 100 k-m²
Muut käyttötarkoitukset	160 360 k-m²	65 394 k-m²	97 466 k-m²
	1 018 004 k-m²	**775 143 k-m²**	**958 744 k-m²**

2.2.3 Vireillä olevat asemakaavat

Kaupunkisuunnitteluviraston kerrosalainventaarissa oli kesällä 2012 Jokeri 2 -linjan liikenne-ennustealueille tulossa uusia kaavoja yhteensä 585 836 k-m². Asumista on tästä lähes 90 % eli 515 586 k-m². Kerrosala jakautuu eri rakennustyypeittäin seuraavasti:

	kerrosala
Kerrostalotontit	353 230 k-m²
Pientalotontit	162 356 k-m²
Toimitilat, liiketilat ja julkiset rakennukset	69 950 k-m²

Kerrosalainventaarin mukaan Jokeri 2:n liikenne-ennustealueille – jotka kattavat siis pinta-alaltaan noin neljäsosan Helsingistä – on tulossa uutta asemakaavaa noin yhden vuoden AM-ohjelman tavoitteen verran. Määrää voidaan pitää suhteellisen vähäisenä.

2.2.4 Yleiskaavavaranto

Yleiskaavavarantoa tutkittiin Jokeri 2:n liikenne-ennustealueittain kesällä 2012 valmistuneen yleiskaavavarantoselvityksen perusteella. Käytännössä kaikki tulkittu yleiskaavavaranto on jo sisällytetty kerrosalainventaariin. Kuninkaantammen osayleiskaavan kaikkia alueita ei ole vielä kerrosalainventaarissa, joten pääosa yleiskaavavarantoon kuuluvasta mutta kerrosalainventaariin vielä lisäämättömästä kerrosalasta sijoittuu sinne.

Joitain yleiskaavan kaavoitettuja alueita ei ole vielä ohjelmoitu ja on katsottu, että mikäli alueita ei vielä ole toteutettu eikä niiden toteutusta ole suunnitteilla, ei niiden rakentumista ennen uutta yleiskaavaa voida pitää oletettavana.

2.2.5 Tonttikohtainen lisärakentaminen

Tonttikohtaista rakennusoikeutta on erityisesti pientaloalueilla – n. 325 000 k-m². Täydennysrakentaminen on nostettu korkealle kaupungin tavoitteissa ja entistäkin laajamittaisempaan täydennysrakentamiseen tulisi pyrkiä nostamalla rakennusoikeuksia suurella osalla kaupungin tonteista.

Alueen kaavayksiköillä on kerrosalaa tällä hetkellä noin 9 miljoonaa kerrosneliömetriä. Tonttikohtaisen täydennysrakentamisen mahdollisuuksia voidaan tarkastella teoreettisesti kuvittelemalla kullekin alueen asumisen kaavayksikölle esimerkiksi 20 % lisää rakennusoikeutta. Alueen asemakaavavarantoon tulisi kerralla 1,8 miljoonan kerrosneliömetrin lisäys. Toki monella tontilla lisärakentaminen on hyvin haastavaa, mutta rakennusoikeuden nostaminen suhteellisen maltillisestikin tai vain

osalla tonteista kasvattaisi tonttien hyvin suuren määrän kautta rakennusoikeuden kokonaislisäyksen varsin merkittäväksi.

Joka tapauksessa kaupungin tulee pyrkiä kannustamaan käyttäjälähtöiseen täydennysrakentamiseen kaikkialla reitin varrella. Joukkoliikenteen runkolinjojen välittömään läheisyyteen rakentaminen on kaikkien kaupungin tavoitteiden mukaista.

2.2.6 Rakentamattomat alueet

Jokeri 2:n reitin varrella on monia rakentamattomia alueita, joiden tarkempi tutkiminen ja arvottaminen tulee yleiskaavatyön edetessä ajankohtaiseksi. Vieressä on listattu keskeisiä rakentamattomia alueita – niiden keskinäiseen hierarkiaan ei ole otettu tässä vaiheessa kantaa. Listassa on niin kaupunkimetsiä, kaupunginosapuistoja, rakennettuja liikuntapuistoja kuin kulttuurihistoriallisesti merkittäviä alueitakin.

2.2.7 Kokonaispotentiaali

Jokeri 2:n liikenne-ennustealueiden nyt ja lähivuosina toteutettavissa oleva asuinrakentamisen potentiaali on yhteensä hieman yli 850 000 k-m^2. Luku sisältää niin olemassa olevan asemakaavavarannon kuin lähivuosina kaavoitettavan kerrosalan. Muun rakentamisen kokonaispotentiaali on vajaat 700 000 k-m^2.

Mikäli laskennassa käytetään keskimääräisenä mittarina nykyistä noin 42 kerrosneliömetriä asukasta kohden, tarkoittaisi tämä nykyisellään noin 20 000 asukkaan lisäystä nykyiseen 140 000 asukkaaseen. Lisäys olisi tällöin lähes 15 %. Asumisväljyyden kehitystä ei ole tässä vaiheessa huomioitu asukasmäärän kasvua arvioitaessa. Uuden yleiskaavan laatimisen myötä alueen asukasmäärää tulee kasvattaa merkittävästi, mikäli halutaan Jokeri 2 raiteille ja pyritään vastaamaan väestönkasvun aiheuttamaan rakentamispaineeseen.

Tarkempi analyysi Jokeri 2 -reitin varren kokonaispotentiaalista tehdään yleiskaavatyön edetessä kun selvitykset tulevaisuuden asunto- ja toimitilarakentamisen tarpeesta sekä viheralueiden strateginen kehityskuva valmistuvat.

2.3 Linjausvaihtoehdot

Jokeri 2:n pikaraitiotielinjausta on aiemmin tarkasteltu Ksv:n liikennesuunnitteluosastolla osana bussilinjan suunnittelutyötä, mutta kokonaissuunnitelmaa ei reitistä ole tehty.

Käytännössä linjaus mukailee linja-autolla liikennöitävän Jokeri 2 -linjan reittiä erityisesti itäisessä ja läntisessä päässä. Siirryttäessä linja-autosta raitiotiehen pysyisi reitti Vuosaaresta Kontulaan oletettavasti nykylinjauksen mukaisena samoin kuin reitti Paloheinästä Myyrmäkeen. Tällä välillä on kuitenkin useita linjausvaihtoehtoja, joihin vaikuttavat muut alueen laajat kaupunkisuunnittelulliset ratkaisut kuten Malmin lentokenttäalueen kohtalo, Kehä I:n ja Lahdentien risteyksen liikenneratkaisut, Porvoonväylän ja Malmin yhteydet ja Malmin keskustan tulevaisuus sekä Helsingin teollisuusalueiden ja laajojen infrajohtojen laajemmat selvitykset.

Vuosaaressa tulee tutkia linjauksen jatkamismahdollisuuksia satamaan. Nyt suunnittelun alla oleva linja-autolinjaus päättyy Vuosaaren keskustaan, mutta raideyhteyden jatko sataman työpaikka-alueelle saattaa olla perusteltavissa.

RAKENTAMATTOMAT ALUEET

Keskuspuiston reuna-alueet Kuninkaantammen, Maununnevan ja Pakilan alueilla

Kuusmiehentien pohjoispuoliset alueet ja Paloheinän golfkenttä

Torpparinmäen pohjoispuoliset Haltialan pellot

Vantaan Tammiston ja Torpparinmäen välinen alue

Tuusulanväylän ja Vanhan Tuusulantien ympäristö

Itä-Pakilan ja Tuomarinkylän kartanon väliset alueet

Vantaanjoen varsi ja sitä ympäröivät pellot

Latokartanontien varsi

Longinojan laakso

Malmin lentokenttä suoja-alueineen

Sepänmäen etelämetsä

Kehä I:n suojaviheralueet

Kivikon asuinalueen ja Kivikon urheilupuiston väli

Mustapuron ja Linnanlaakson puiston alueet

Pohjois-Vuosaari

Linjauksen valintaan vaikuttaa paitsi reitin suoruus ja nopeus, myös sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevien työpaikkojen, harrastuspaikkojen ja reitin varrella asuvien kaupunkilaisten määrä. Samalla on otettava huomioon kokonaissosiaaliset vaikutukset. Joukkoliikenneyhteyden tehtävänä on paitsi kuljettaa ihmisiä lähtöpaikasta määränpäähän, myös olemassaolollaan parantaa spatiaalisesti tai sosioekonomisesti eristäytyneiden asuinalueiden saavutettavuutta. Linjauksen vetäminen onkin jatkuvaa puntarointia nopeuden ja kattavuuden välillä.

Kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosastolla tullaan tarkastelemaan pikaraitiotien eri linjausvaihtoehtoja tarkempien maankäyttötarkastelujen perusteella. Uudessa yleiskaavassa tehdään suuria linjauksia maankäytön tulevaisuuden kannalta, joiden vaikutus linjausvaihtoehdon valintaan on merkittävä.

Seuraavassa on tarkasteltu pikaraitiotielinjauksen eri vaihtoehtoja neljällä eri alueella Jokeri 2:n reitillä.

2.3.1 Linjausvaihtoehdot välillä Kontula–Kivikko–Lahdentie

Kontulan metroasemalle asti raideratkaisu noudattanee samaa reittiä bussilla liikennöitävän Jokeri 2:n kanssa. Tämän jälkeen on kuitenkin useita vaihtoehtoisia linjauksia, joita pitkin raide voidaan vetää Lahdenväylälle. Myös Lahdenväylän ylitykseen on useita eri mahdollisuuksia. Kivikon ja Tattariharjun teollisuusalueiden välille on kaavailtu uutta siltayhteyttä, jota pitkin myös raiteet voitaisiin vetää Lahdenväylän yli. Toisaalta Lahdenväylän bulevardisointiin ja Kehä I:n liittymän uudelleen muotoiluun liittyvät suunnitelmat vaikuttavat linjaukseen. Mikäli liittymäalueen liikenneratkaisu muuttuu ja alueelta vapautuu paljon entistä liikennealuetta rakentamiseen, saattaa myös risteysalueen kautta kulkeva linjaus tulla kyseeseen.

a) Kehä I:n kautta = Jokeri 2 -linjaus
Tätä linjausta tukee erityisesti sen nopeus. Malmin ja Kontulan välille yhteys tarjoaa nopean ja luotettavan yhteyden. Reittiin liittyy kuitenkin paljon haasteita. Lähes koko Kontula ja Kivikko jäävät kauas pysäkeistä ja linja kulkee osana moottoriväyläympäristöä, joka on pitkälti eristetty kaupunkirakenteesta. Kontulan ja Kivikon alueille hyvät joukkoliikenneyhteydet ovat imagohyötyjen takia ensiarvoisen tärkeitä.

b1) Kontulankaari–Kivikonkaari–Tunneli–Teollisuusalue
Tämä linjausvaihtoehto kulkisi Kontulan ostoskeskukselta luoteeseen Kontulankaarta pitkin ja kääntyisi Kivikonkaarelle josta edelleen kalliotunnelin kautta ulkoilupuistoon ja Kivikon teollisuusalueelle. Linjausta tukee erityisesti sen suoruus.

b2) Kontulankaari–Kivikonkaari–Kivikonpuisto–Liikuntapuisto
Tässä linjausvaihtoehdossa Jokeri 2:n raiteet vedettäisiin pidemmälle etelään ja vasta Kivikon asukaspuiston kohdalta liikuntapuistoon. Linjausta puoltaa sen kulku maantasossa suoraan liikuntapuistoon. Nykyisen Kivikon asuinalueen ja tiivistyvän työpaikka-alueen voisi myös yhdistää rakentamisella toisiinsa. Uusi liikuntapuisto on kooltaan laajempi kuin Käpylän tai Talin liikuntapuistot, joten se ansaitsisi myös kunnolliset joukkoliikenneyhteydet.

b3) Kontulankaari–Kivikonkaari–Paakkulantie–Liikuntapuisto–Teollisuusalue
Tässä vaihtoehdossa Jokeri 2 kulkisi koko matkan Kivikonkaarta pitkin, kääntyisi sen eteläpäässä Paakkulantielle ja jatkaisi maantasossa liikuntapuiston halki

teollisuusalueelle. Haittapuolena tässä vaihtoehdossa on erityisesti hitaus ja myös katumitoituksen kanssa saattaisi olla haasteita. Linjausta tukee tarvittavan lisäinfran suhteellisen vähäinen määrä ja Kivikon selvästi parantuva joukkoliikennetarjonta.

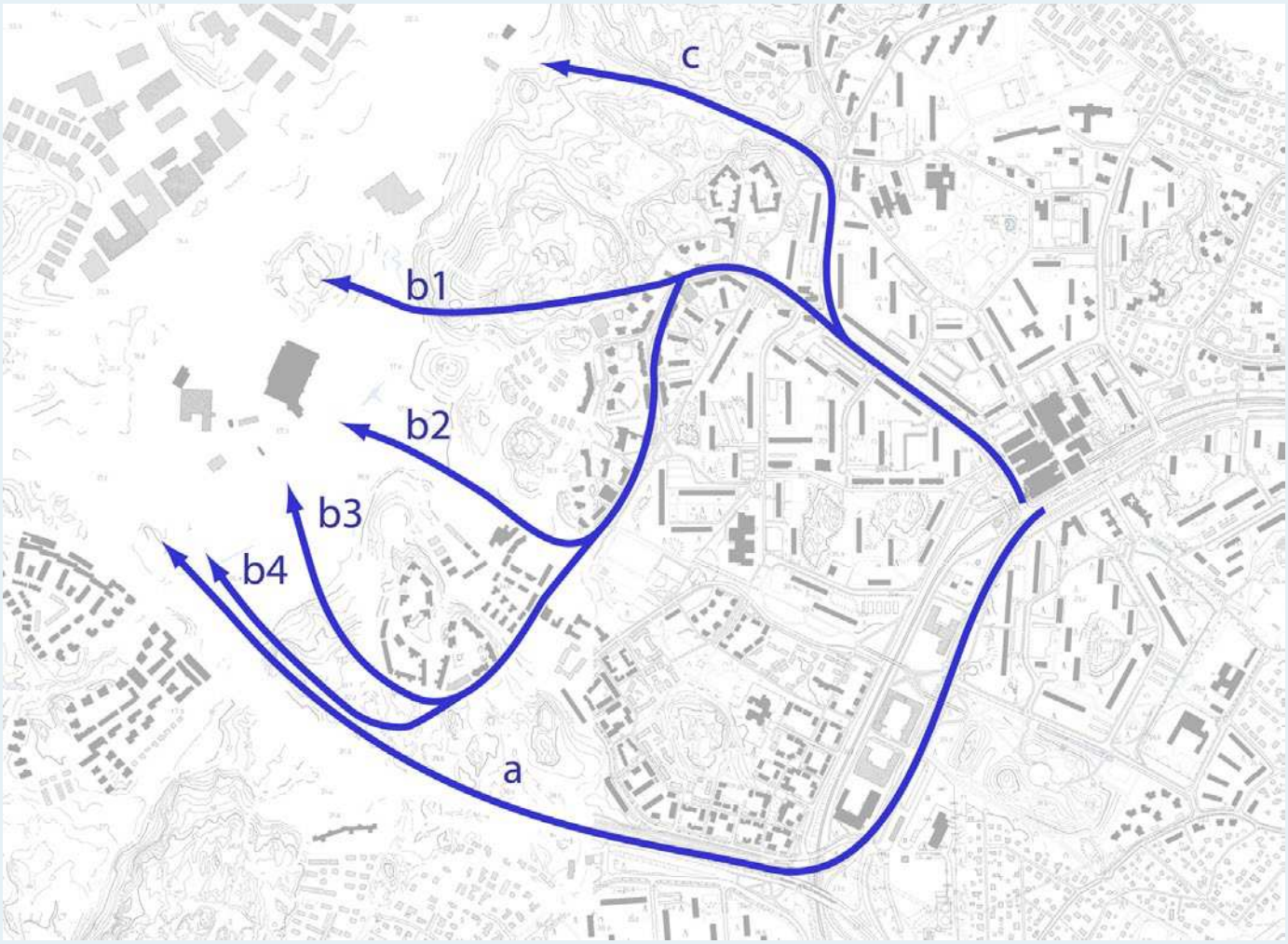
b4) Kontulankaari–Kivikonkaari–Kehä I

Mikäli Kehä I:n ja Lahdenväylän risteys muutetaan kokonaan uudenlaiseksi ja nykyiselle laajalle liittymäalueelle osoitetaan lisärakentamista, tulee harkita myös linjausta, joka kulkee uuden tiivistyvän risteysalueen halki.

c) Kontulankaari–Ulkoilupuisto–Teollisuusalue

Tässä linjausvaihtoehdossa Jokeri 2 jatkaa Kivikonkaaren risteyksen ohi pohjoiseen ja kääntyy vasta Sakaran kohdalta länteen. Linjausta on kaavailtu tunneliin, mutta se voitaisiin toteuttaa viheralueen halki myös siltaratkaisuna. Kolmas vaihtoehto olisi yhdistää Kivikko kaupunkirakenteellisesti katuyhteydellä uuteen teollisuusalueeseen ja rakentaa tiivistä kaupunkirakennetta kadun varteen. Jokeri 2 voisi käyttää tätä katuyhteyttä. Tunnelivaihtoehtoa puolustaa häiriöttömyys ja luontoalueen säilyminen koskemattomana, mutta sen miinuspuolena on korkea hinta. Siltavaihtoehto tekisi viheralueen ylityksestä upean maisemallisen elämyksen. Katuyhteys taas generoisi uutta rakentamista ja yhdistäisi Kivikon kaupunkirakenteellisesti länsisuuntaan.

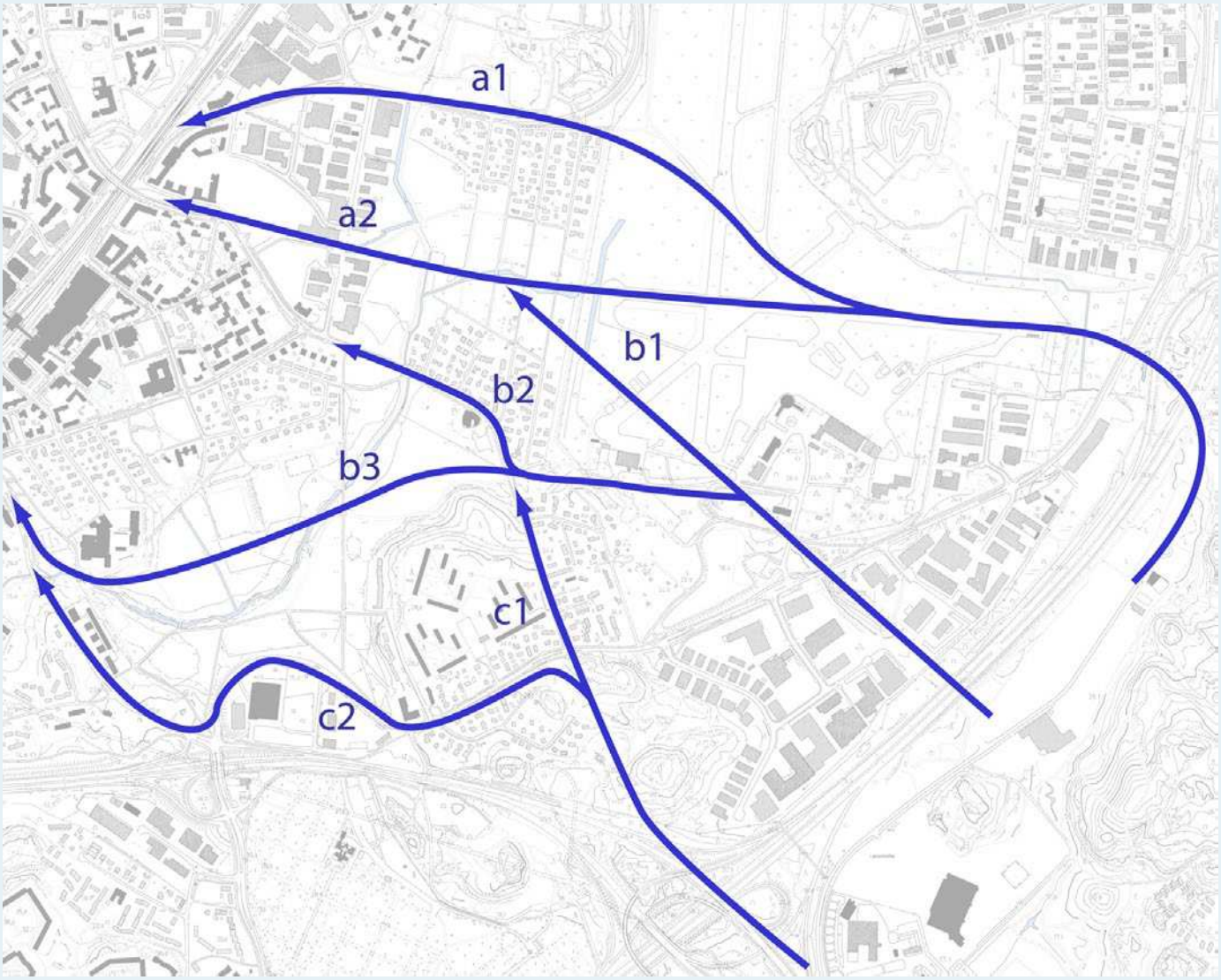
Kuva 7. Linjausvaihtoehdot välillä Kontula–Kivikko–Lahdentie



2.3.2 Linjausvaihtoehdot välillä Lahdentie–Malmi

Myös Lahdentien ja Malmin välillä on useita mahdollisia linjauksia. Tärkein linjaukseen vaikuttava tekijä on Malmin lentokentän kohtalo. Nykyisellään lentokenttä ja sen melualueet varaavat varsin laajat alueet Koillis-Helsingistä. Mikäli raideyhteys linjataan melualueen kautta, ei luonnollisestikaan voida kaavoittaa yhtä paljon asuntoja. Toinen keskeinen kysymys on Malmin seudun teollisuus- ja työpaikka-alueiden kohtalo. On selvää, että osa Helsingin teollisuus- ja työpaikka-alueista tulee muuttumaan monipuolisemmiksi ja tiiviimmiksi samalla kun toiset muuttuvat asumiseen. Erityisesti vanhentuneen toimistotilan kohdalla muutospaineet asumiseen tai alueiden määrätietoiseen kehittämiseen toimitilakäyttöön ovat suuret.

Kuva 8. Linjausvaihtoehdot välillä Lahdentie–Malmi



Kolmas tärkeä kaupunkirakenteellinen seikka on Malmin keskustan kohtalo. Malmi on reitin varren tärkein työpaikka-alue ja aluekeskus. Sen vetovoimaisuus on kuitenkin heikentynyt. Östersundomiin valmistuu lähivuosikymmeninä kymmenien tuhansien ihmisten asuinalue ja Malmi olisi helposti kytkettävissä Porvoonväylän jatkeella sen läntiseksi päätteeksi. Merkittävä täydennysrakentaminen Malmin asemanseudulla vaatisi kuitenkin laajaa purkavaa saneerausta tai junaradan kattamista. Jokeri 2:n raidelinjaus on kuitenkin riippuvainen myös Malmin asemanseudun kehityksestä ja näitä tulisikin tarkastella samanaikaisesti.

a) Kivikon Teollisuusalueen pohjoisosasta lentoasemalle

Malmin lentokentän vuokrasopimus päättyy vuonna 2034. Jos Malmin lentokenttätoiminnot siirtyvät muualle jo tätä ennen ja alue vapautuu asuntorakentamiseen, on selvää että myös Jokeri 2:n raidelinjaus kannattaa kuljettaa alueen läpi. Tässä vaihtoehdossa liittymä Lahdenväylän ylitse rakennettaisiin pohjoisemmas jolloin raide kulkisi nykyisten Tattarisuon ja Tattariharjun teollisuusalueiden välistä itä-länsi-suuntaista kiitotielinjausta mukaillen Malminkaarelle ja siitä Malmin keskustaan (a1). Tärkeimpänä hyötynä olisi linjauksen keskeinen sijainti Malmin lentokentän asuinalueella. Haittapuolena olisi työpaikka-alueiden jääminen hieman sivuun reitiltä ja pohjoisen kautta tehtävä mutka, joka hidastaisi linjan kokonaismatka-aikaa.

Linjaus voitaisiin myös vetää hieman etelämpää Ormuspellon asuinalueen kautta Malminkaarelle (a2).

b) Nykyisen liittymävarauksen linjaus

Tässä linjausvaihtoehdossa reitti kulkisi nykyisen liittymävarauksen kautta lentokenttärakennusten eteläpuolelle ja siitä vaihtoehtoisesti joko Ormuspellon alueen läpi (b1) Teerisuontielle tai etelämpää Tullivuorentien kautta Teerisuontielle (b2). Ormuspellon suunnittelussa on otettu huomioon Raide-Jokeri 2:n linjaus alueen halki. Teerisuontien ja Malminkaaren risteyksestä linjaus kulkisi Malminkaarta pitkin Latokartanontielle ja siitä linja-autolinjauksen mukaiselle reitille Kirkonkyläntietä pitkin.

Reittivaihtoehdossa b3 linjaus kulkisi nykyisen liittymävarauksen kohdalta Lahdenväylän yli ja lentokenttärakennusten eteläpuolitse Longinojan laaksoon. Linjausvaihtoehto mahdollistaisi Longinojan lähipeltojen hyödyntämisen tiiviiseen kaupunkirakentamiseen. Linjaus olisi myös kaikkein suorin vaihtoehto Kontulan metroasemalta Kirkonkyläntielle.

c) Kivikon Teollisuusalueen eteläosista Kehä I:n risteyksen tiivistyvää rakennetta myötäillen

Tässä vaihtoehdossa on oletettu, että Kehä I:n ja Lahdenväylän risteysalue rakennettaisiin kokonaan uudelleen esim. korkeatasoiseksi työpaikka-alueeksi. Tällöin olisi perusteltua – varsinkin siinä tapauksessa että Malmin lentokenttätoiminta ei lopu – linjata raiteet kulkemaan risteysalueen tiivistyvän kaupunkirakenteen halki. Tällöin raidelinjaus kulkisi Kehä I:n koillispuolitse uuden alueen läpi Sepänmäen etelämetsän halki ja siitä vaihtoehtoisesti joko Tullivuorentien tai Tattariharjuntien suuntaan.

Reitti c1 kulkisi linjaa Tullivuorentietä pitkin Teerisuontielle ja mahdollistaisi täydennysrakentamisen Sepänmäen etelämetsään ja Tullivuorentien kupeeseen. Vastaavasti reitti c2 kulkisi lännen kautta Tattariharjuntietä Latokartanontielle ja tukisi Tattariharjuntien ja Latokartanontien pohjoispuolen vahvaa kehittämistä.

2.3.3 Linjausvaihtoehdot Malmin keskuksessa

Malmin keskuksessa Jokeri 2 voi pikaraitiotienä kulkea useaa eri reittiä. Nykyisessä tilanteessa suurimmat haasteet johtuvat siitä, että Malmin asema on maantasossa ja radan ylitys on tehtävä siltaa pitkin. Korkotason vaihtelu asettaa haasteita reitin linjaukselle. Linja-autolla liikennöitävä Jokeri 2 on suunniteltu kulkemaan Latokartanontietä radan yli aseman eteläpuolelta.

Malmin keskustan rakenteeseen vaikuttaa merkittävästi Malmin lentokentän tulevaisuus. Aluekeskuksen kupeeseen mahdollisesti tulevaisuudessa rakentuva uusi tuhansien asukkaiden alue lisäisi keskuksen käyttäjämäärää merkittävästi ja loisi pohjan sen laajamittaiselle kehittämiselle. Keskustan kehittämissuunnitelmassa tulee ottaa huomioon Jokeri 2:n raideratkaisu. Seuraavaksi esiteltävistä vaihtoehdoista a ja b ovat toteutettavissa nykyiseen infrastruktuurin perustuen.

Kuva 9. Linjausvaihtoehdot Malmin keskuksessa

a) Malminkaari–Malmin asematie–Latokartanontie
Tässä vaihtoehdossa raitiokiskot vedettäisiin joko Ormuspellon asuinalueen (a2) läpi tai pohjoisempaa (a1) suoraan Malminkaarelle. Raitiovaunu kiertäisi Malmin asematien kautta Latokartanontielle. Linjausvaihtoehdon suurimpana haittapuolena on tarvittava kiertolenkki ja tilavaraus junaradan vieressä, joka vaikeuttaa alueen tiivistämispyrkimyksiä.

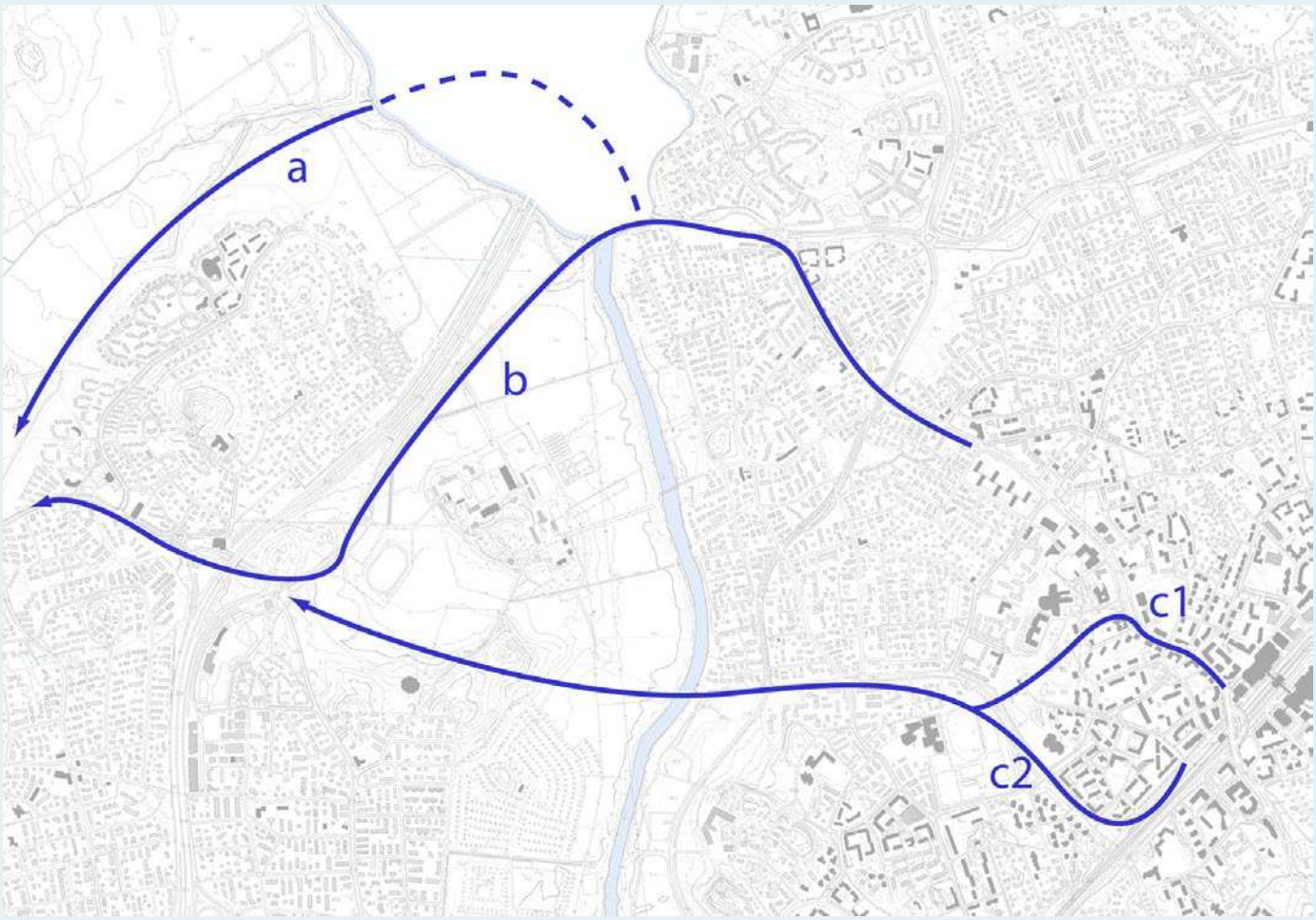
b) Latokartanontie–Kirkonkyläntie
Tässä linjausvaihtoehdossa pikaraitiotie linjattaisiin Latokartanontielle ennen Malmin keskukseen saapumista, jolloin korkeustasoihin perustuvaa ongelmaa ei pääse syntymään. Linjausta tukee erityisesti sen suoruus. Sen käyttäminen on erityisen perusteltua, mikäli Longinojanlaakson täydentäminen muodostuu ajankohtaiseksi ja Malmin lentokenttätoiminnot eivät poistu.

c) Kotinummentie–Malmin kauppatie–Kirkonkyläntie
Mikäli Malmin lentokenttä rakennetaan ja Malmin keskusta päätetään kehittää merkittävällä täydennysrakentamisella, voidaan harkita myös raitiotielinjauksen vetämistä radan yli keskuksen pohjoispuolelta. Tällöin raiteet kulkisivat uudelleenmuotoiltavan keskuksen länsipuolella ja Malmin kauppatie ja junaradan vieressä olevat parkkipaikat voitaisiin hyödyntää rakentamisena. Esitetty linjausvaihtoehto on lähinnä esimerkki siitä, minkälaisia ratkaisuja voitaisiin harkita, mikäli aluetta ryhdyttäisiin kehittämään voimallisesti.

2.3.4 Linjausvaihtoehdot välillä Malmi–Paloheinä

Linja-autolla liikennöivän Jokeri 2:n linjaus kulkee Malmin asemalta Kirkonkyläntietä pitkin luoteeseen, kääntyy Tapaninkyläntielle ja uudelleen Vanhalle Tuusulantielle. Vanhalta Tuusulantieltä linja-auto kääntyy Yhdyskunnantielle ja jatkaa Kuusmiehenkaaren ja Kuusmiehentien kautta uuteen liikennetunneliin. Tämä on myös yksi vaihtoehto pikaraitiotielinjaukselle. Mahdollinen uusi maankäyttö alueella voi tukea myös muita reittivaihtoehtoja, joita on listattu alla.

Kuva 10. Linjausvaihtoehdot välillä Malmi–Paloheinä



a) Torpparinmäen pohjoispuolelta Kuusmiehentielle
Mikäli uudessa yleiskaavassa pyritään suunnittelemaan asumista Paloheinän golfkentän ympäristöön sekä Torpparinmäen pohjoispuolelle, saattaa olla perusteltua linjata pikaraitiotie tätä kautta. Linjaus kulkisi Vantaan Valimotien ja Rosendalinkadun kautta Tammiston asuinalueen läpi ja Vantaanjoen yli takaisin Helsingin puolelle. Linjausvaihtoehdon kääntöpuolena on sen pituus, joka kasvattaa matka-aikoja selvästi, erityisesti verrattaessa linjausvaihtoehtoon c). Suurin etu linjauksessa olisi sen Helsingin ja Vantaan kaupunkirakenteita yhdistävä vaikutus.

b) Nykyinen linjaus: Jokien risteys – Tuomarinkylän kartano – Kuusmiehentie
Mikäli taas pyritään yhdistämään Helsingin ja Vantaan kaupunkirakenteet toisiinsa täydentämällä Keravan- ja Vantaanjokien risteysalueesta oikeaa tiivistä kaupunkia ja jatkamalla tätä rakennetta Vanhaa Tuusulanväylää pitkin etelään, kannattaa reitti linjata nykyisen suunnitelman mukaisesti. Linjausvaihtoehto b) muodostaisi keskeisen yhteyden myös Tuomarinkylän kartanon Uuspellon alueelle, jonka täydennysrakentamismahdollisuuksien selvittämistä kaupunginhallitus on edellyttänyt. Myös tässä vaihtoehdossa negatiivisena puolena on sen pituus.

c) Malmin rautatieasema – Pukinmäenkaari – Tuomarinkylän kartano
Tässä vaihtoehdossa Malmin rautatieasemalta kuljettaisiin Paloheinään Pukinmäenkaaren kautta Vantaanjoen yli Tuomarinkylän kartanon uuspellolle. Linjaus voisi kulkea vaihtoehtoisesti joko suoraan Malmin asemalta Pukinmäenkaarelle (c1) tai vaihtoehtoisesti Kirkonkyläntien ja Malmin sairaalan kautta Pukinmäenkaarelle (c2). Linjausvaihtoehto vaatisi oman siltayhteyden ja melko runsaasti uutta infrarakentamista, mutta se olisi mahdollisimman suora yhteys ja lyhentäisi linjan kokonaismatka-aikaa selkeästi.

2.4 Saavutettavuus

Seuraavassa on tarkasteltu saavutettavuuden parantumista Jokeri 2 -pikaraitiovaunun liikennöinnin myötä. Tarkastelu on tehty yhden aiemmin läpikäydyistä linjausvaihtoehdoista yleistetyn linjauksen perusteella, jonka tuomaa aikasäästöä on verrattu nykytilanteeseen HSL:n reittioppaan rajapintaan kehitetyn työkalun avulla. Keskimääräisenä ajonopeutena on käytetty 25 kilometriä tunnissa, joka mukailee Raide-Jokerin alustavassa yleissuunnitelmassa (2009) käytettyä nopeutta ja vuorovälinä kahdeksaa minuuttia. Tarkastelu on tehty kello 10.00 arkipäivän aamuna. Tarkastelussa on tutkittu kaikkia pääkaupunkiseudun 250 metrin ruutuja rajaten ulkopuolelle sellaiset ruudut, joista matka-aika tutkittavaan sijaintiin on nykytilanteessa yli kaksi tuntia.

Nykytilanteeseen verratut aikasäästöt ovat merkittäviä. Kuvassa 11 on esitetty matka-ajan parantuminen eri puolilta pääkaupunkiseutua Kivikon uudelle työpaikka-alueelle. Päivittäisestä yhdensuuntaisen matka-ajan lyhentymisestä puhuttaessa ovat suhteellisen pienetkin aikasäästöt merkittäviä, sillä kertautuessaan ne kasvavat todella suuriksi. Kuten kuvasta 11 näkyy, Kivikon työpaikka-alue olisi pikaraitiotien rakentamisen jälkeen lähes koko kantakaupungista selvästi paremmin saavutettavissa kuin nykytilanteessa, mutta erityisen suuri vaikutus linjalla olisi matka-aikoihin Vantaalta ja Pohjois- ja Koillis-Helsingistä. Näiltä alueilta aikasäästöt ovat järjestään yli kymmenen minuuttia suuntaansa ja parhaimmillaan pikaraitiotie nopeuttaisi matka-aikaa monilta alueilta yli puoli tuntia suuntaansa, mitä voidaan pitää jo todella merkittävänä aikasäästönä. Nykytilanteessa Kivikko on joukkoliikenteen näkökulmasta hyvin perifeerinen alue mutta Raide-Jokeri parantaisi sen saavutettavuutta merkittävästi.

Kuva 12 esittää raiteilla liikennöitävän Jokeri 2:n nykytilanteeseen verrattua aikasäästöä Vuosaaren keskustaan. Vaikutus on selvästi vähäisempi kuin tarkastelussa Kivikkoon, mikä selittyy pitkälti sillä, että nykytilanteessa samaa käytävää käyttää bussi 78, joten palvelutarjontaa on nykyisellään jo olemassa. Silti saavutettavuuden paranemista voidaan pitää merkittävänä – erityisesti Pohjois-Helsingistä. Myös käytännössä koko Itä-Vantaalta lyhentyvät matka-ajat joitakin minuutteja suuntaansa.

Saavutettavuuskartat eivät kuitenkaan kerro koko totuutta saavutettavuuden paranemisesta. Nykyisellään poikittainen verkosto on suhteellisen harva ja sitä liikennöidään suhteellisen harvalla vuorovälillä erityisesti ruuhka-aikojen ulkopuolella. Näin ollen poikittaista matkaa suunniteltaessa on luotettavampaa käyttää säteittäisiä tiheällä vuorovälillä liikennöiviä linjoja. Raiteilla liikennöitävä Jokeri 2 korvaisi tämän väljän ja epätasaisen verkoston tiheästi liikennöitävällä runkolinjalla, joka on paitsi säännöllinen myös matkustusmukavuudeltaan selvästi linja-autoa parempi. Todellisuudessa koettu saavutettavuus parantuu raiteilla liikennöitävän Jokeri 2:n myötä vielä enemmän, kuin mitä kartat antavat ymmärtää.

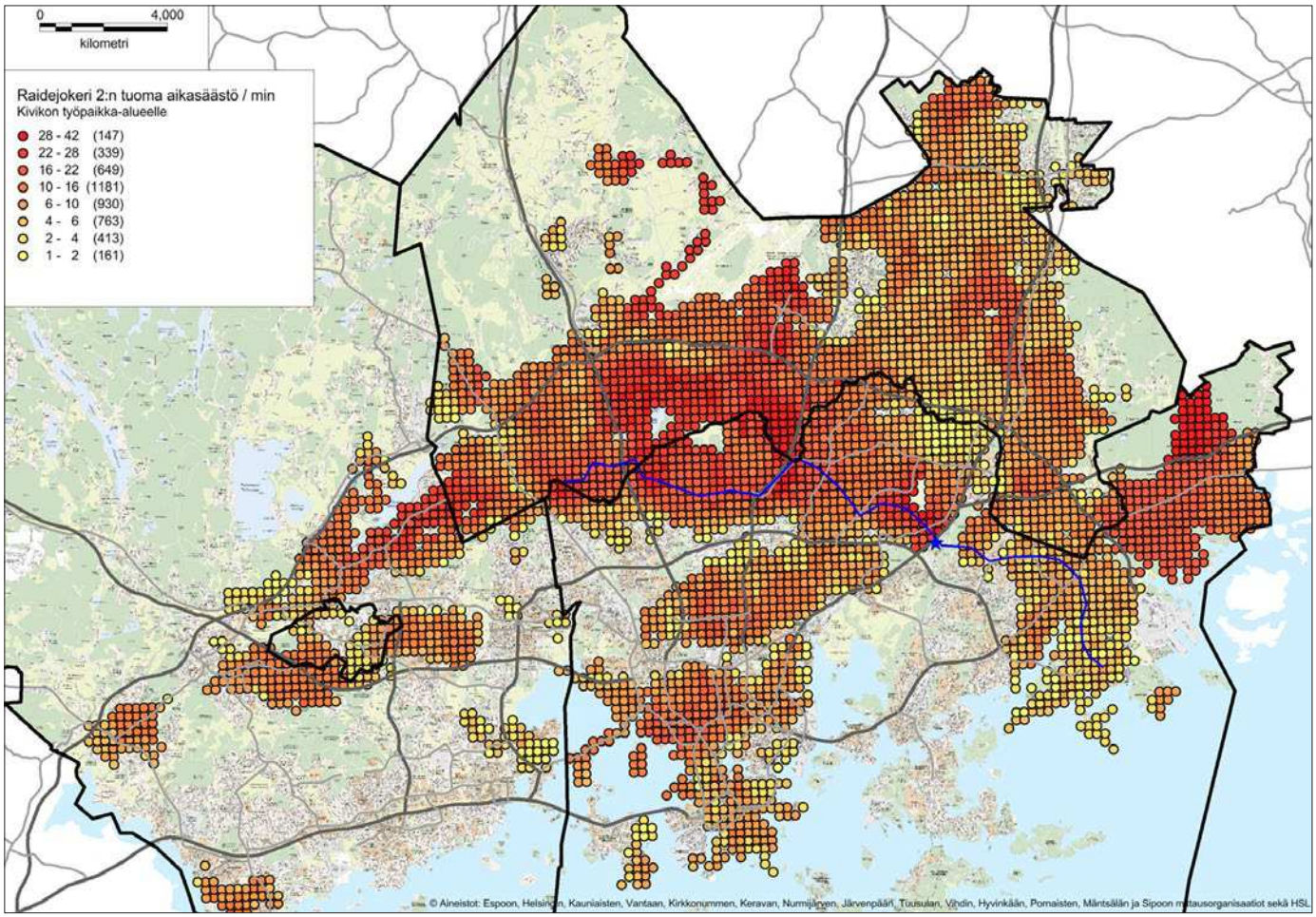
Kuva 13 esittää Raidejokeri 2:n linjausesimerkin tuomaa aikasäästöä Paloheinän ulkoilukeskukseen. Erityisen merkittävää on, että käytännössä koko Vantaalta ja Koillis-Helsingistä saavutettavuus paranee todella paljon. Siinä missä nykytilanteessa Paloheinän ulkoilukeskus on joukkoliikenteellä etelästä tulevan bussiyhteyden varassa, tuo Jokeri 2 Helsingin merkittävimmän talviurheilukeskuksen oikeasti koko pääkaupunkiseudun asukkaiden ulottuville.

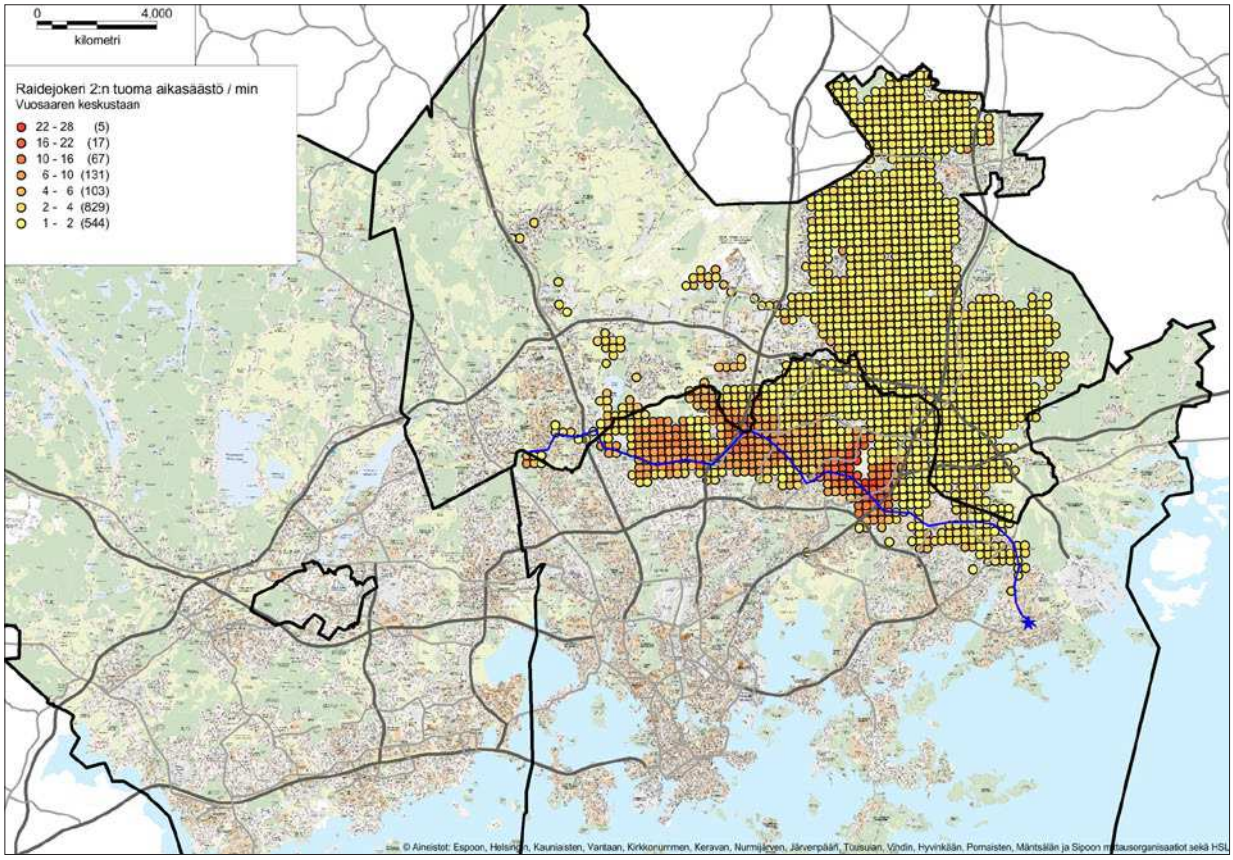
Saavutettavuustarkastelujen perusteella voidaan todeta, että kaikkein suurin kokonaishyötyjä Jokeri 2 -pikaraitiotiestä on Vantaa. Nykyään järkevin reitti Myyrmäestä Tikkurilaan kulkee Pasilan rautatieaseman kautta, mutta tulevaisuudessa Myyrmäestä ja lähialueilta voi matkustaa Jokeri 2 -linjalla Malmille ja jatkaa sieltä pari pysäkkiä junalla Tikkurilaan. Poikittaiset yhteydet ovat Vantaalla keskimäärin vielä

Helsinkiäkin heikoimmissa kantimissa, joten Jokeri 2:n tarjoamien yhteyksien tulisi olla vain välivaihe Vantaan oman poikittaislinjaston kehittämisessä.

Kokonaisuudessaan Jokeri 2 -linjan näissä tarkasteluissa käytetty raitiotielinjaus parantaa pääkaupunkiseudun eri alueiden saavutettavuutta todella paljon. Joukkoliikenteen verkostokaupungissa liikkuminen kaupungin eri alueiden välillä on helppoa, nopeaa ja intuitiivista. Hyvät joukkoliikenneyhteydet ovat kasvavan kaupungin elinehto ja edellytys ekologisesti kestävien työpaikka-alueiden kehittymiselle.

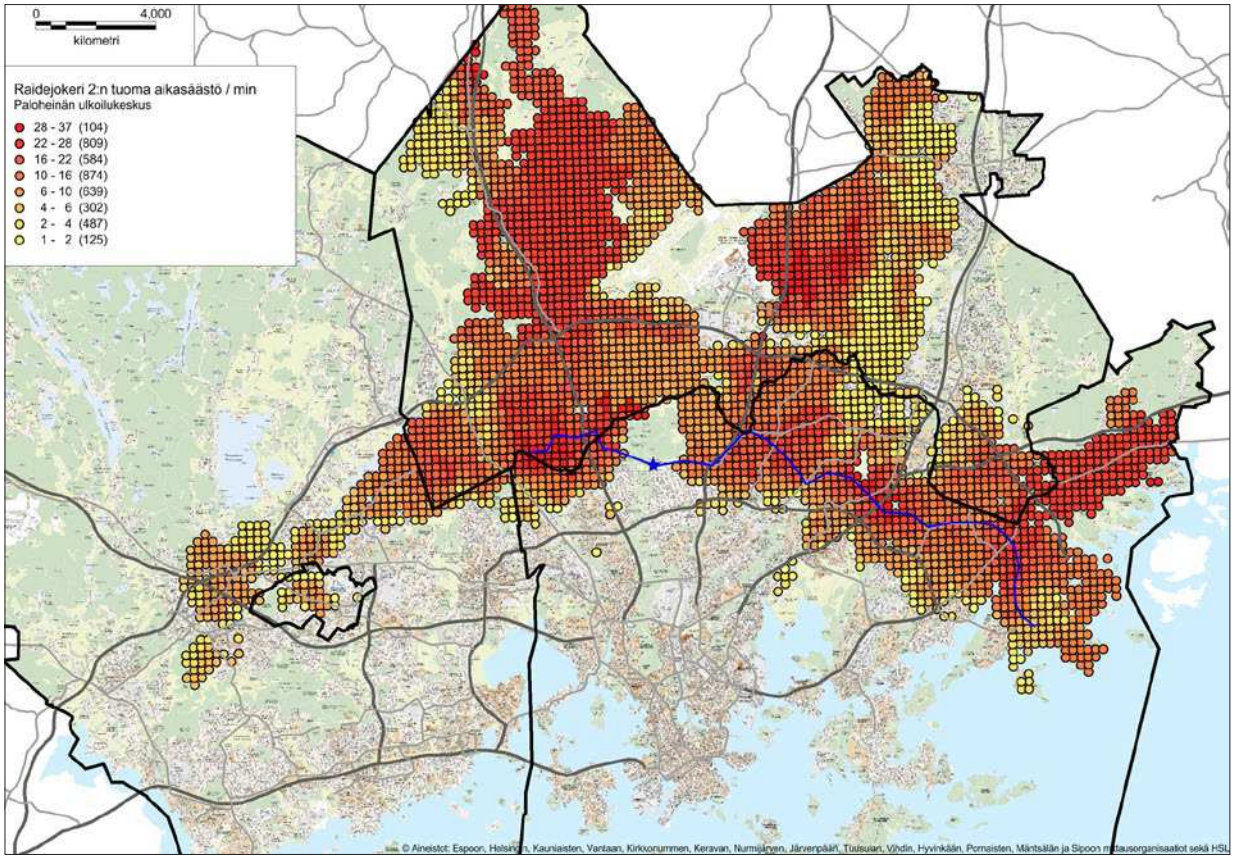
Kuva 11. Raidejokeri 2 -linjausesimerkin tuoma aikasäästö Kivikkoon verrattuna nykytilanteeseen.





Kuva 12. Raidejokeri 2 -linjausesimerkin tuoma aikasäästö Vuosaareen verrattuna nykytilanteeseen.

Kuva 13. Raidejokeri 2 -linjausesimerkin tuoma aikasäästö Paloheinään verrattuna nykytilanteeseen.



2.5 Maankäytön kehittämisperiaatteet

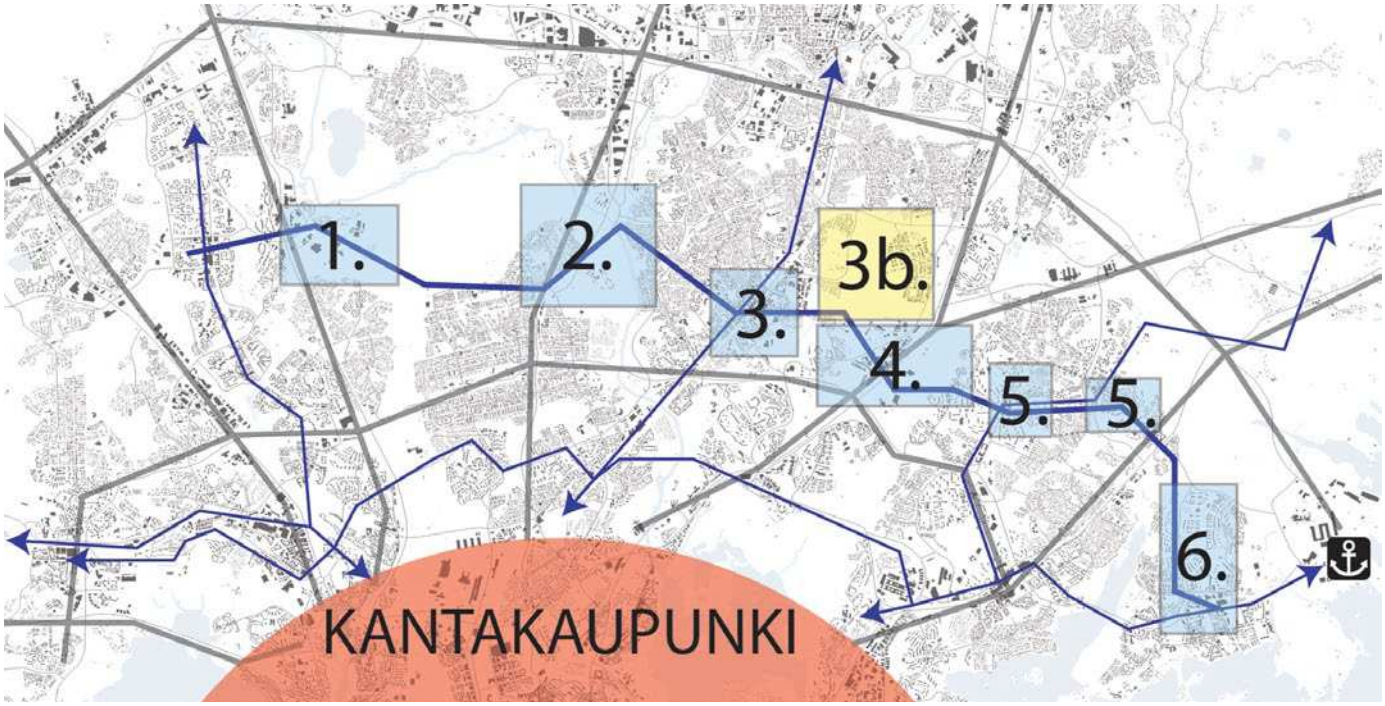
Jokeri 2 -linjan kehittämisen osalta maankäytön kehittämisperiaatteet ovat seuraavat.

- Rakentamista tiivistetään raiteen ympäristössä koko linjan matkalta. Tavoitteena on luoda rakennuksiin rajautuvaa kaupunkimaista katutilaa
- Joukkoliikenteen runkolinjojen risteysasemia kehitetään monipuolisina keskuksina, joissa kaupalliset palvelut, työpaikat ja asuminen kohtaavat kaupunkimaisessa ympäristössä
- Kehitetään hallintatavoiltaan monipuolista ja rakennuskannaltaan sekoittunutta kaupunkia, joka jatkuu yhtenäisenä kokonaisuutena lukuun ottamatta vihersormia, joista kehitetään maisemallisia kohokohtia matkan varrelle
- Esikaupunkialueiden urheilupaikat ja virkistysalueet integroidaan entistä paremmin toisiinsa ja toimintoja keskitetään näille hyvin saavutettaville alueille
- Erityisesti keskitytään alueisiin, joilla Jokeri 2 kohtaa merkittävän seudullisen runkolinjan tai keskeisen moottoriajoneuvoväylän
- Estetään kokonaisvaltaisen aluekehittämisen avulla alueiden taantumista

2.5.1 Tärkeimmät maankäytön kehittämisalueet

Tärkeimmät maankäytön kehittämisalueet Jokeri 2 -linjan varrella ovat pitkälti määritelty jo Esikaupunkien renessanssi -työssä, jossa nostettiin esiin Malmin alue sekä Kivikosta Vuosaareen ulottuva vyöhyke. Malmi on reitin ehdottomana origona hyvin keskeisessä roolissa alueen maankäyttöä kehitettäessä. Näiden lisäksi on nostettu esiin sekä joukkoliikenteen runkolinjojen risteysalueita että alueita, joilla raideyhteys kohtaa merkittävän seudullisen moottoriajoneuvoväylän (kuva 14).

Kuva 14. Jokeri 2 -reitin varren keskeisimmät maankäytön kehittämisen painopistealueet.



1. Kuninkaantammi + Kuninkaankolmio - Urbaania luonnonläheistä asumista

Kuninkaankolmion alueella kohtaavat Helsinki, Espoo ja Vantaa. Alueella on tavoitteena eri kaupunkien yhteistyönä suunnitella kaupunkia ilman kuntarajojen rajoittavaa vaikutusta. Helsingin alueella merkittävin uusi rakentamisalue on Kuninkaantammi, jonne on suunnitteilla yhteensä 285 000 k-m^2 uutta kerrosalaa. Tästä 250 000 k-m^2 on varattu asumiseen. Jokeri 2 muodostaa alueen keskeisimmän joukkoliikennesuonen.

Kuninkaankolmion kaupunkirakennetta tulisi suunnitella Myyrmäen aluekeskukseen tukeutuen. Yhteydet niin autolla, julkisella liikenteellä kuin pyörälläkin tulisi suunnitella hyviksi ja suoriksi. Nykyisellään Hämeenlinnan väylän varressa on paljon teollisuus- ja varastoalueita, jotka erottavat Kuninkaantammen Myyrmäestä. Myös väylän estevaikutus on suuri.

Asuinalue kytkeytyy saumattomasti ympäröivään luontoon ja alueelle on suunnitteilla korkeatasoinen uimala.

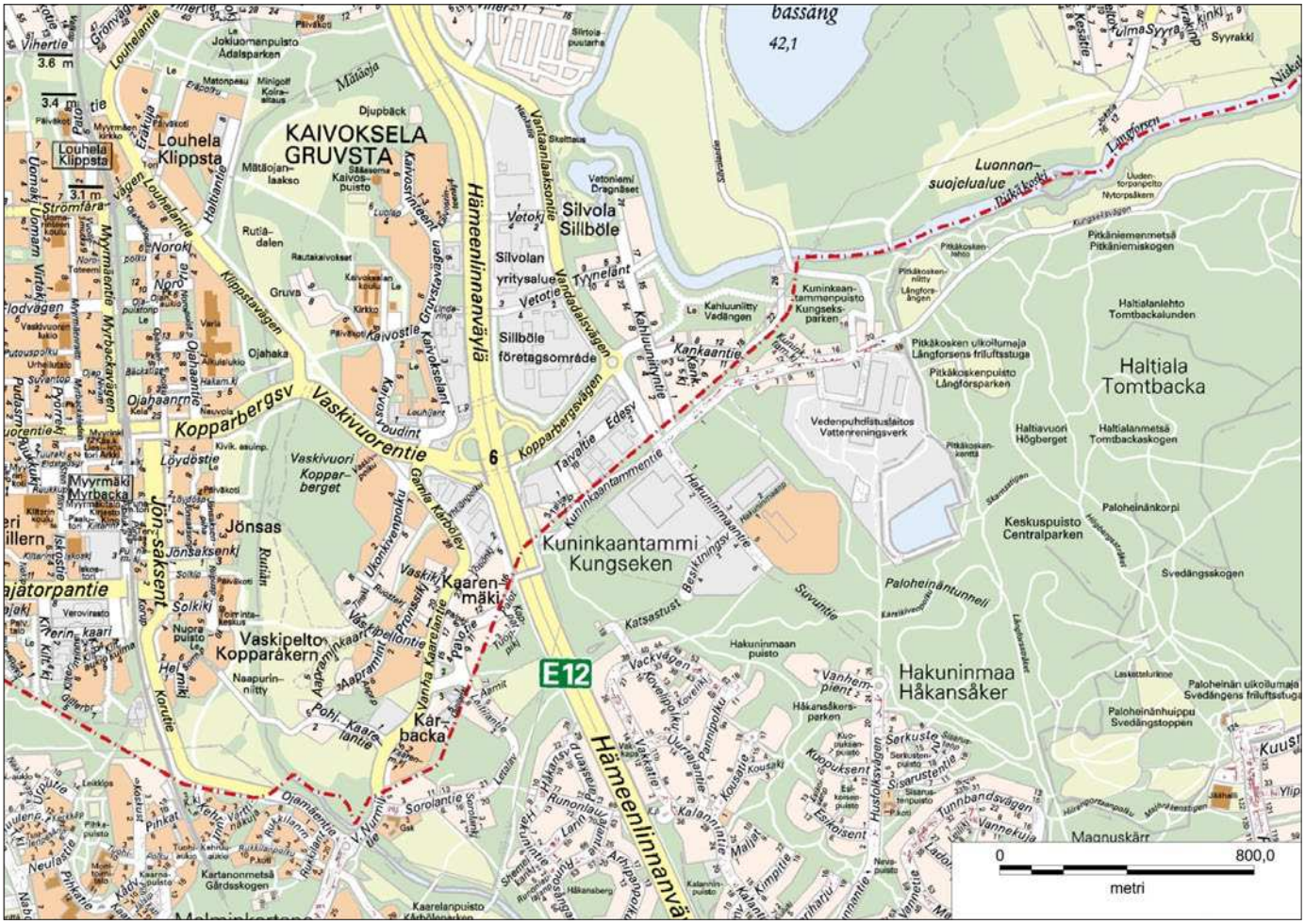
MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISPERIAATTEET KUNINKAANKOLMION ALUEELLE

a) Parannetaan pyöräilyn ja kävelyn yhteyksiä Helsingin ja Vantaan välille

b) Mahdollistetaan myös autolla liikkuminen muutenkin kuin yhtä reittiä pitkin

c) Luodaan nopea ja suora pyöräily-yhteys Helsingin keskustaan

Kuva 15. Kuninkaantammi.



2. Torpparinmäki–Tuusulanväylä–Vantaa - Helsingin portti

Helsingin ja Vantaan kohtauspaikka Tuusulanväylän sekä Vantaan- ja Keravanjokien risteyksessä on moottoritien ja sen liittymäramppien, autoteiden ja peltojen täyttämää maaseutumaista aluetta. Alue on pääkaupungin portti lentoasemalta Helsinkiin saavuttaessa ja siellä näkyy selvästi kaupungin rajan häiritsevä vaikutus kaupunkirakenteen kehittymiseen. Alue on samalla keskeistä kerrostalovaltaista Vantaata ja Helsingin kaukaisinta periferiaa. Kauniit jokimaisemat ovat pääasiassa peltojen tai pusikkojen takana. Alueella olisi mahdollisuuksia merkittävään lisärakentamiseen ja Helsingin ja Vantaan kaupunkirakenteen yhteen kuromiseen. Viheryhteyden toiminnallista luonnetta korostamalla ja laatua parantamalla voidaan varmistaa tarvittavat yhteydet siten, että joidenkin peltojen muuttaminen asuinkäyttöön ei heikennä alueen biodiversiteettiä tai maisemaa merkittävästi.

Kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosastolla tutkitaan mahdollisuuksia kaupunkialueella sijaitsevien moottoritiemäisten alueiden muuttamista kaduiksi. Tämä mahdollistaisi merkittävän lisärakentamisen nykyisillä väyläalueilla ja niiden suojaviheralueilla. Myös Tuusulanväylää tarkastellaan selvityksessä. Jos alueelle rakennettaisiin paljon uutta kerrosalaa, tulisi myös pohjois-etelä-suuntaisen raitiotievaihtoehdon selvittäminen ajankohtaiseksi. Esimerkiksi tiheällä vuorovälillä lentoaseman ja Käpylän rautatieaseman väliä liikennöivä pikaraitiotie mahdollistaisi monipuolisemman liikennöinnin lentoasemalle ja helpottaisi liikkumista Tammiston ja Jumbon kaupallisten palveluiden alueelle.

MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISPERIAATTEET ”HELSINGIN PORTIN” ALUEELLE

a) Yhdistetään Helsingin kaupunkirakenne toiminnallisesti ja rakenteellisesti Vantaan puolella olevaan kaupunkiin

b) Parannetaan kaikkien kaupunkilaisten mahdollisuuksia nauttia Keskuspuiston ja Helsinkipuiston tarjoamista viherpalveluista

c) Tiivistetään kaupunkirakennetta Tuusulanväylän ja Vantaanjoen välissä

Kuva 16. Helsingin portti.

3. Malmin keskusta - Kehittyvä aluekeskus - koillisen esikaupungin sydän

Malmi on Jokeri 2 -vyöhykkeen toiminnallinen origo. Se on jo nykyisellään vyöhykkeen keskeisin työpaikka-alue ja yritystoimintojen edellytyksiä asemanseuduilla kartoittaneen tutkimuksen (2011) perusteella se näyttäytyy myös tulevaisuudessa kehittyvänä työpaikka-alueena. Asemanseudun alueella tulee luoda mahdollisuuksia palvelujen monipuolistumiselle täydennysrakentamisella, infrastruktuuria nykyaikaistamalla ja katutason kaupunkitilaa kehittämällä. Voisiko Malmin kehityksen veturiksi perustaa esimerkiksi samanlaisen kehitysyhtiön kuin Espoon Tapiolassa?

Östersundomin rakentuessa tulee huolehtia hyvistä yhteyksistä myös Malmille. Porvoonväylän jatkaminen katuna nykyisestä Lahdentien risteyksestä mahdollistuu vasta Malmin lentokentän toimintojen siirtyessä muualle. Malmin keskustaa tulee tiivistää selkeästi ja järkeistää nyt suhteettoman laajoja liikennealueita. Nykyisten rakennusten kehittämisen lisäksi voisi myös tarkastella purkavan saneerauksen kautta avautuvia mahdollisuuksia alueella.

Malmin asemanseutua tarkastellaan yleiskaavatoimistossa tehtävässä asemanseutuja koskevassa selvityksessä ja aluetta tutkitaan myös tarkemmin erillisissä Malmia koskevissa maankäyttötarkasteluissa. Myös Lähiöprojekti on suunnannut resursseja Malmin kehittämiseen.

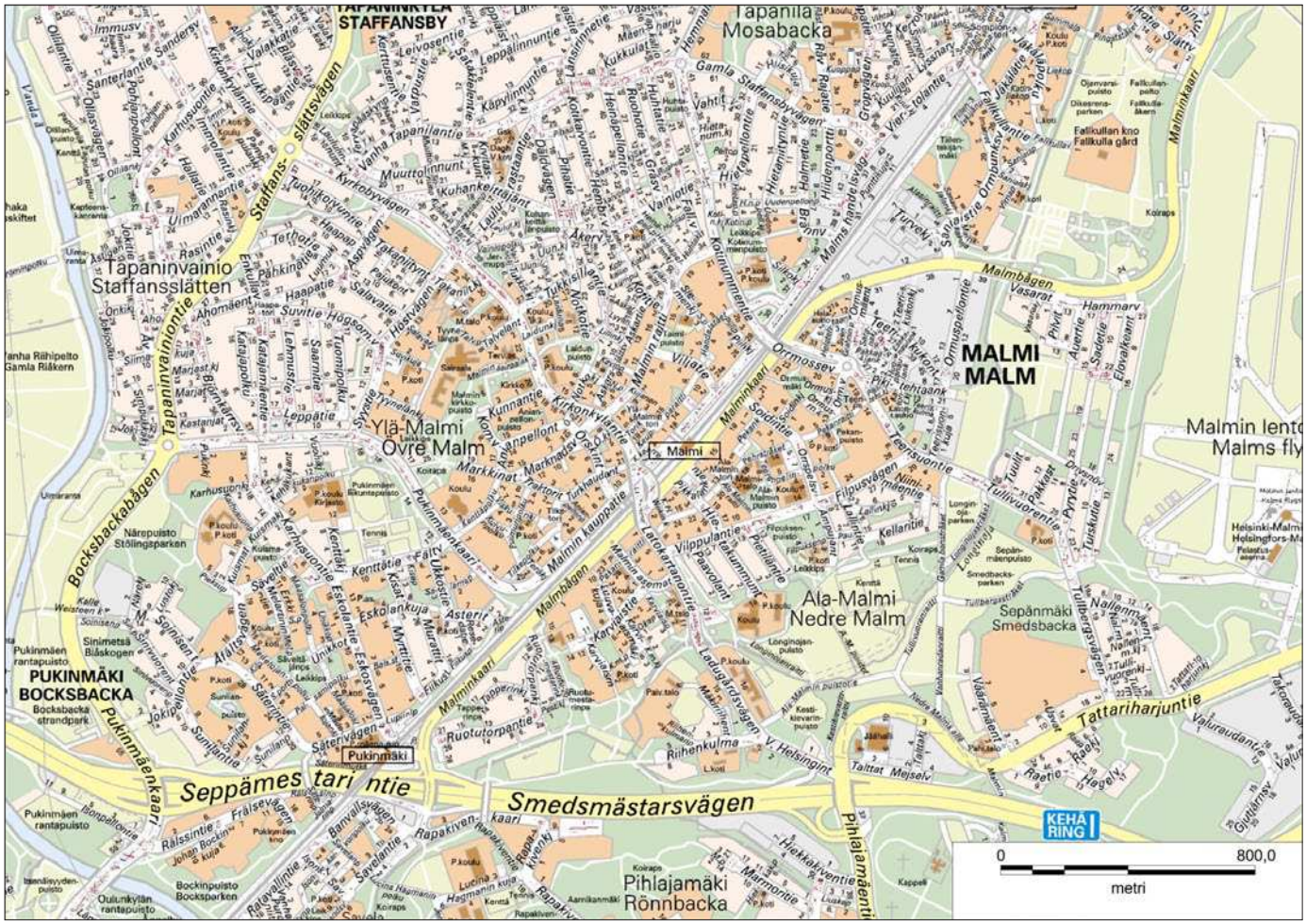
MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISPERIAATTEET MALMIN KESKUSTAN ALUEELLE

a) Pyritään laajamittaiseen täydennysrakentamiseen aluekeskuksen ydinalueella. Tuetaan merkittävää rakennusoikeuden nostoa työpaikka- ja asuintonteilla ja toimintojen sekoittumista

b) Selvitetään mahdollisuuksia tiivistää nykyisellään hyvin laajoja radan molemmin puolin sijaitsevia liikennealueita ohjaamalla moottoriajoneuvoliikenne vain toiselle puolelle rataa tai mahdollisesti sen yläpuolelle.

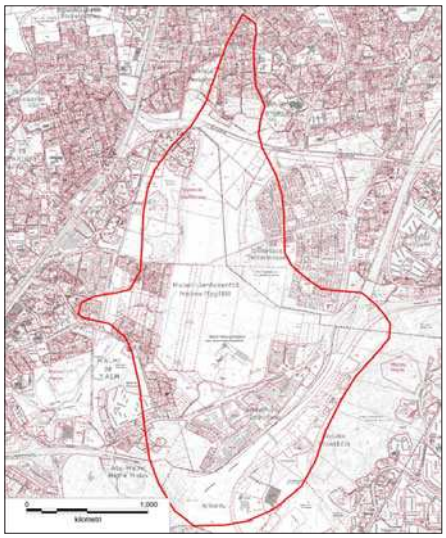
c) Radan kattamista tulee tarkastella osana alueen maankäyttötarkastelua

Kuva 17. Malmin keskusta



(3b.) Malmin lentokenttä

Malmin lentokentän aluetta kehitetään joko lentokenttätoimintojen alueena tai asuntorakentamisalueena riippuen lentokentän kohtalosta. Lentokentän siirtyminen pois Helsingistä avaisi asuntorakentamiselle sekä koko lentokentän laajan alueen että sitä ympäröivät melualueet. Tällä olisi myös vaikutusta Jokeri 2:n linjaukseen. Tavoitteena on saada alue rakentamisen piiriin mahdollisimman pian.



Kuva 19. Malmin lentokentän lentomelualue (yht. n. 500 hehtaaria). Asuntorakentaminen lentomelualueella on käytännössä kiellettyä.

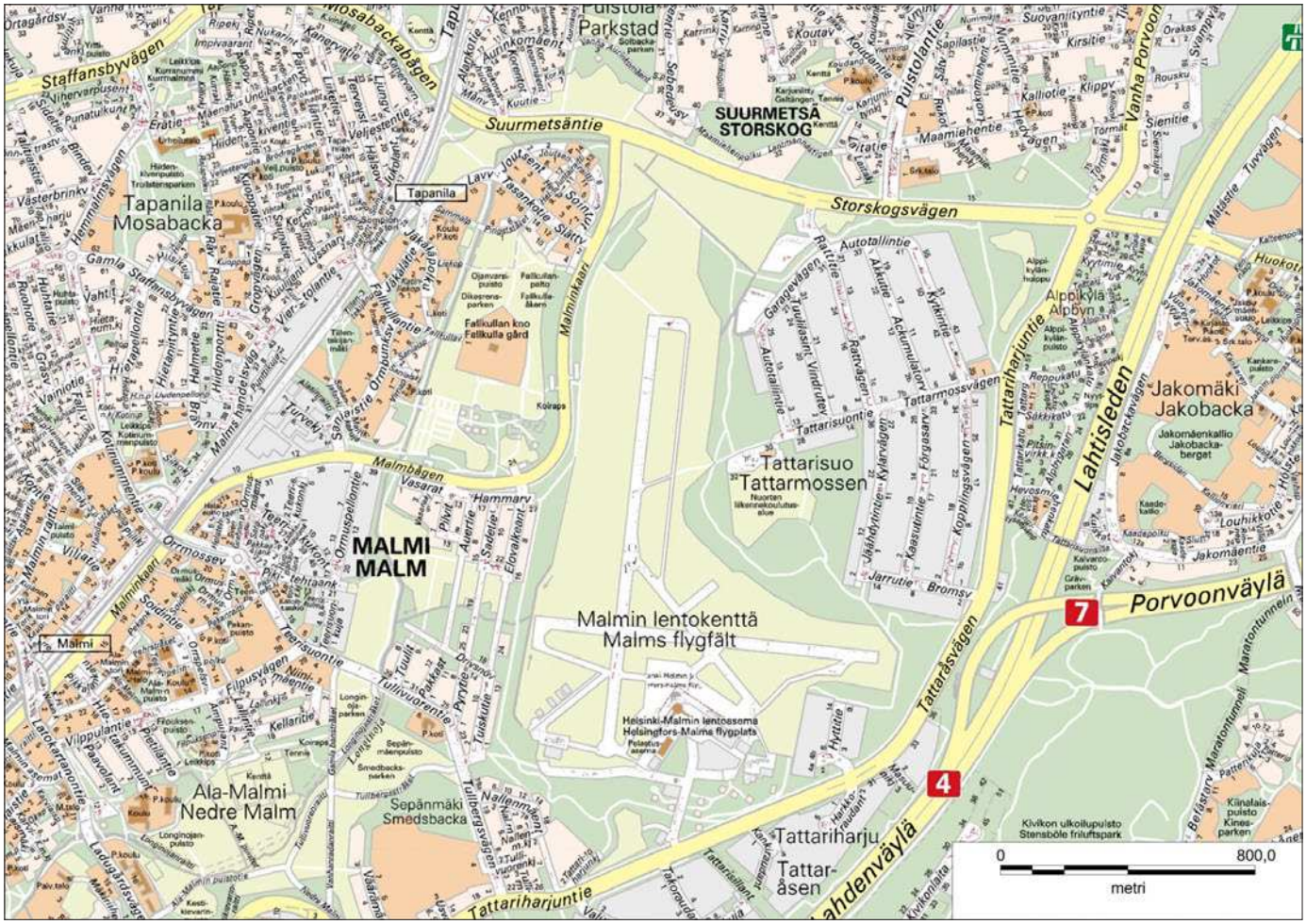
MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISPERIAATTEET MALMIN LENTOKENTÄN ALUEELLE

a) Pyritään sijoittamaan lentokenttätoiminnot mahdollisimman nopeassa aikataulussa muualle ja siirtämään alue asuinkäyttöön. Tällöin myös raideyhteys tulisi linjata lentokenttäalueen kautta

b) Rakennetaan suora katuyhteys Porvoonväylän jatkeena Malmin keskustaan

c) Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä Pukinmäen ja Puistolan suuntaan

Kuva 18. Malmin lentokenttä.



4. Malmi–Kivikko - Lahdenväylän portti - kehittyvä työpaikka-alue

Malmin ja Kivikon välinen alue on varsin väljästi ja tehottomasti rakennettu. Malmin ja Kontulan keskustojen etäisyys on ainoastaan noin neljä kilometriä, mutta niiden välillä ei ole helposti hahmotettavaa suoraa katuyhteyttä ja myös kevyen liikenteen reitistössä olisi selkeyttämisen varaa. Jokeri 2 voi olla yhdistävänä linkkinä Malmin ja Kontulan keskustojen välillä. Tämä vaatii merkittävää lisärakentamista. Kivikon asuinalueen ja Malmin keskuksen välistä aluetta leimaavat Kehä I ja Lahdenväylä sekä niiden rampit ja laaja liikennevihreä. Malmin puolella Longinojan laakson pellot katkaisevat kaupunkirakenteen ja rakentaminen ylipäätään on melko tehotonta.

Tattariharjun vanha teollisuusalue ja Kivikon uusi teollisuusalue eivät ole yhteydessä toisiinsa millään tavalla, joskin näiden väliin on suunnitteilla silta. Tämä mahdollistaa alueiden kehittämisen yhdessä laajempana kokonaisuutena ja toimintojen tehokkaamman sijoittelun. Alueesta olisi mahdollista kehittää Jokeri 2 -reitin keskeisin työpaikka-alue. Lahdenväylän ja Kehä I:n risteysalueen uudelleenjärjestelyllä olisi mahdollista saada merkittäviä alueita toimitila- ja teollisuuskäyttöön. Täältä voisi löytyä houkuttelevaa toimitilaa tilaa vaativille yrityksille, joille sijainti lähempänä keskustaa tulee tulevaisuudessa liian kalliiksi. Alueelle on Jokeri 2 -reitin varren alueilta erinomainen saavutettavuus joukkoliikenteellä, minkä lisäksi saavutettavuus myös yksityisautolla on hyvä.

Maakaasun siirtoputki kulkee Longinojanlaakson kautta Tattariharjuntielle ja edelleen Tattarisuolle. Tämä aiheuttaa lisähaastetta alueen maankäytön suunnitteluun.

Kivikon kasvavalla liikuntapuistolla olisi Jokeri 2:n tarjoamien yhteyksien avulla mahdollista kasvaa reitin keskeisimmäksi joukkueurheilukeskittymäksi (vrt. Myllypuron urheilupuisto). Vaihtoehtoisesti raideyhteys voitaisiin linjata pohjoisempaa Kontulankaaren kautta ja Kivikon ulkoilupuiston poikki kehittyvälle teollisuusalueelle.

Malmin ja Kivikon välisten yhteyksien parantaminen ja alueen kehittäminen korkeatasoisena vyöhykkeenä parantaisi myös seudullista sosioekonomista tasapainoa.

MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISPERIAATTEET MALMI-KIVIKKO-ALUEELLE

a) Tiivistetään kaupunkirakennetta kokonaisuudessaan Jokeri 2 -reitin varrella Malmin ja Kivikon välillä

b) Luodaan korkeatasoinen pyöräily-yhteys Malmin ja Kontulan välille

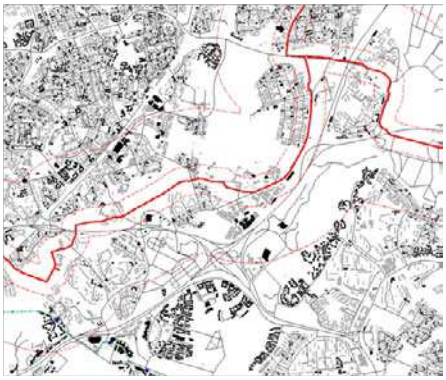
c) Tuetaan Kivikon ja Tattariharjun työpaikka-alueiden tiivistymistä

d) Varmistetaan Kivikon kehittyvään urheilupuistoon hyvät joukkoliikenneyhteydet

e) Parannetaan kevyen liikenteen ja pyöräilyn yhteyksiä moottoritieliittymän ympäristössä ja tutkitaan liittymän pienentämismahdollisuuksia

Kuva 20. Malmi–Kivikko.

Kuva 21. Maakaasun siirtoputkiston linjaus Helsingissä Malmilla.



5. **Mellunkylä** - Tiivistyvä täyden palvelun asuinalue

Kontulan ja Mellunmäen alueiden kehittämistä on käsitelty Esikaupunkien renessanssi -hankkeessa. Työssä linjattiin jatkosuunnittelun pohjaksi useita tavoitteita: asemanseutujen täydennysrakentaminen, raittien ja katutilan aktivoiminen täydennysrakentamisella ja nyt pääosin suljettujen maantasokerrosten avaaminen kadulle; työpaikkavyöhykkeen kehittäminen Myllypurosta Mellunmäkeen ulottuvalla vyöhykkeellä ja tonttikohtaisen täydennysrakentamisen edistäminen. Erityisesti metroasemien ympäristössä kaupunkirakenne tiivistyy.

Mellunmäentietä käyttää vuorokaudessa alle 4500 autoa. Siitä huolimatta ajorata on kymmenen metriä leveä muusta liikenteestä täydellisesti erotettu ajoväylä. Ajonopeudet eivät vastaa nykyistä 40 kilometrin tuntinopeusrajoitusta.

Mellunkylässä on tarjolla asuntoja selvästi koko kaupungin keskihintaa alhaisemmilla neliöhinnoilla ja vuokra-asuntojen osuus on melko korkea. Alueelle tulisikin suunnata mahdollisuuksien mukaan erityisesti omistusasuntotuotantoa.

Tällä hetkellä Mellunkylästä on metron ansiosta melko hyvät yhteydet erityisesti Itäkeskukseen, mutta myös kantakaupunkiin. Jokeri 2 yhdistää alueen tehokkaasti kahteen kasvavaan keskukseen - Malmille ja Vuosaareen.

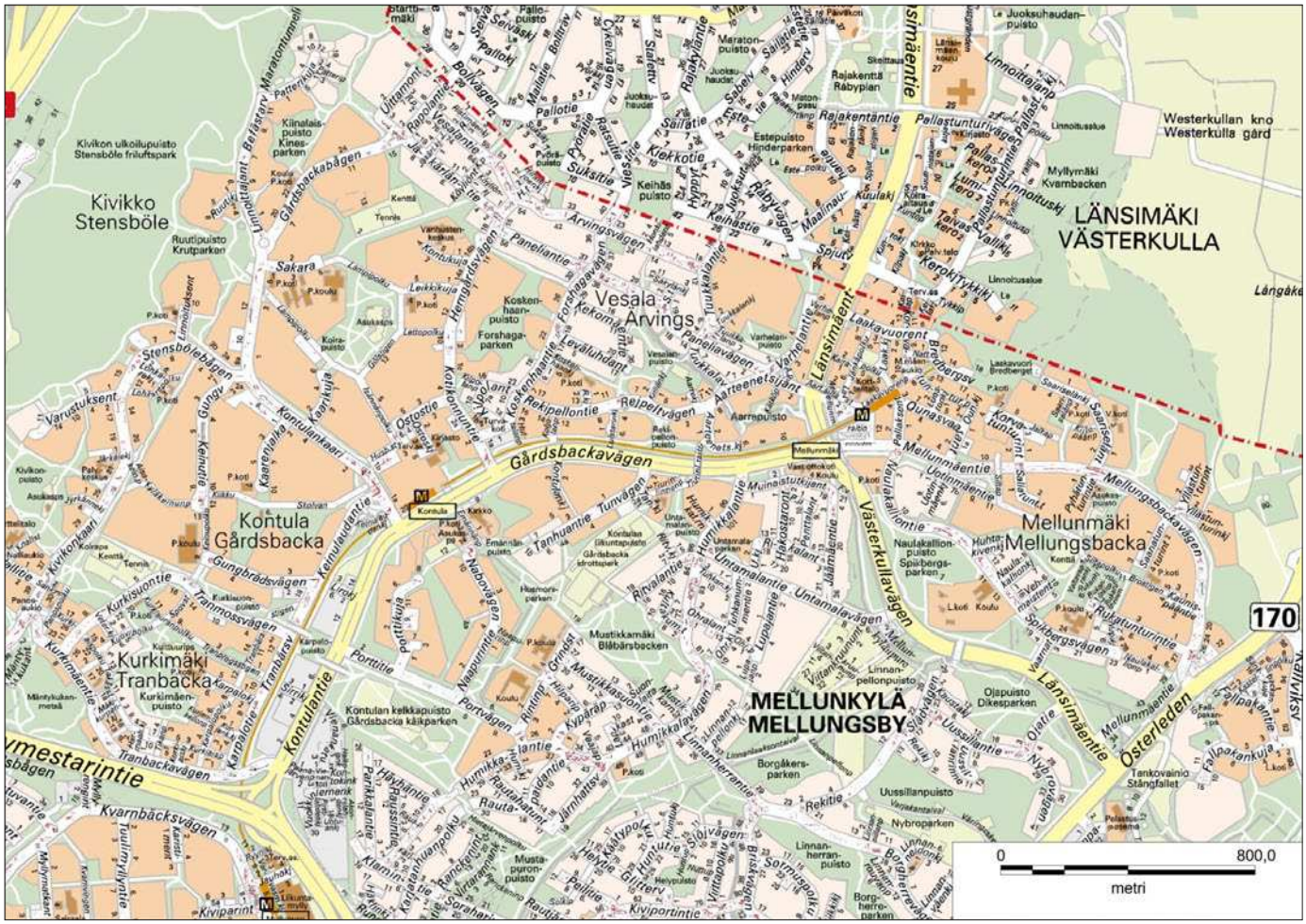
MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISPERIAATTEET MELLUNKYLÄN ALUEELLE

a) Tonttien merkittävää lisärakentamista tulee tukea monella eri tavalla

b) Mellunmäentie tulee muuttaa katumaiseksi ja rakentaa uusia rakennuksia kiinni katuun

c) Alueen sosioekonomisen rakenteen tasapainoista kehitystä tuetaan korkeatasoisella arkkitehtuurilla ja houkuttelevien omistusasuntokohteiden rakentamisella

Kuva 22. Mellunkylä.



6. Keski–Vuosaari - Itä-Helsingin puutarhakaupunki

Keski-Vuosaaressa on ollut myös käynnissä Esikaupunkien renessanssi -hanke, jonka yhtenä keskeisenä tavoitteena on ollut täydennysrakentamisen avulla parantaa alueen palvelutasoa ja kaupunkitilan laatua. Ollut lautakunnassa 12.6.2012. Selvityksessä laadittu tarkemmat täydennysrakentamisen periaatteet. Vuonna 2011 julkaistun alueittaisen väestöennusteen perusteella alueen väkiluku kääntyisi ilman täydennysrakentamista laskuun vuoden 2017 jälkeen (Helsingin ja Helsingin seudun… 2011). Vuosaaren asemanseutu täydentyy jatkuvasti ja alueella on vireillä useita projekteja.

Keski-Vuosaaren parhaita puolia ovat monipuolinen luonnonympäristö, joka yhdistyy kauniilla tavalla suomalaiseen korkeatasoiseen lähiöarkkitehtuuriin sekä hyvä palvelutaso. Vuosaaren keskuksesta löytyvät niin päivittäistavara- kuin erikoiskaupat kulttuuri- ja urheilupalveluja unohtamatta.

Nykyisellään Vuosaaren satama ei ole generoinut toivotunlaista toimitilakysyntää Vuosaareen. Mikäli rahtia kuljettavista Tallinnaan liikennöivistä laivoista osa siirrettäisiin Vuosaaren satamaan ja metro jatkettaisiin suoraan terminaaliin, olisi tällä merkittäviä vaikutuksia myös Vuosaaren keskustalle. Ennen metron jatkamista tulee selvittää Jokeri 2:n jatkoa Vuosaaren satamaan työpaikka-alueen saavutettavuuden parantamiseksi.

MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISPERIAATTEET KESKI-VUOSAAREN ALUEELLE

a) Kallvikintien ja Porslahdentien täydennysrakentaminen kaupunkimaisiksi katutiloiksi

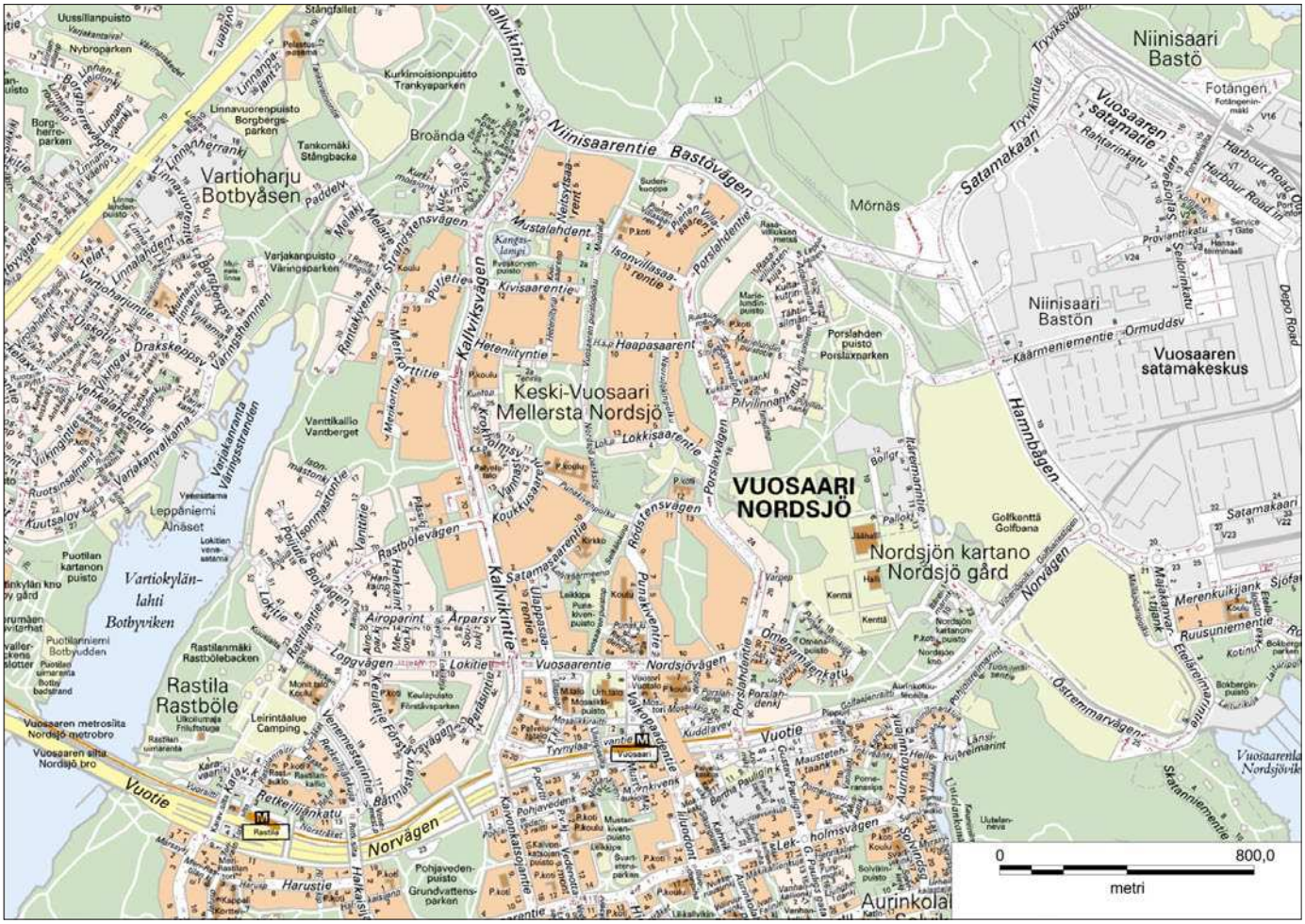
b) Tonttikohtaisen lisärakentamisen tukeminen

c) Pohjoisen ostoskeskuksen ympäristön täydentäminen

d) Hyödynnetään Vuosaaren sataman tarjoamia mahdollisuuksia ja kehitetään Vuosaaren keskustan toimistotarjontaa ja palveluja sekä yritysten että matkustajien tarpeita palveleviksi.

e) Selvitetään Jokeri 2:n jatkamismahdollisuuksia Vuosaaren Satamaan

Kuva 23. Keski-Vuosaari.

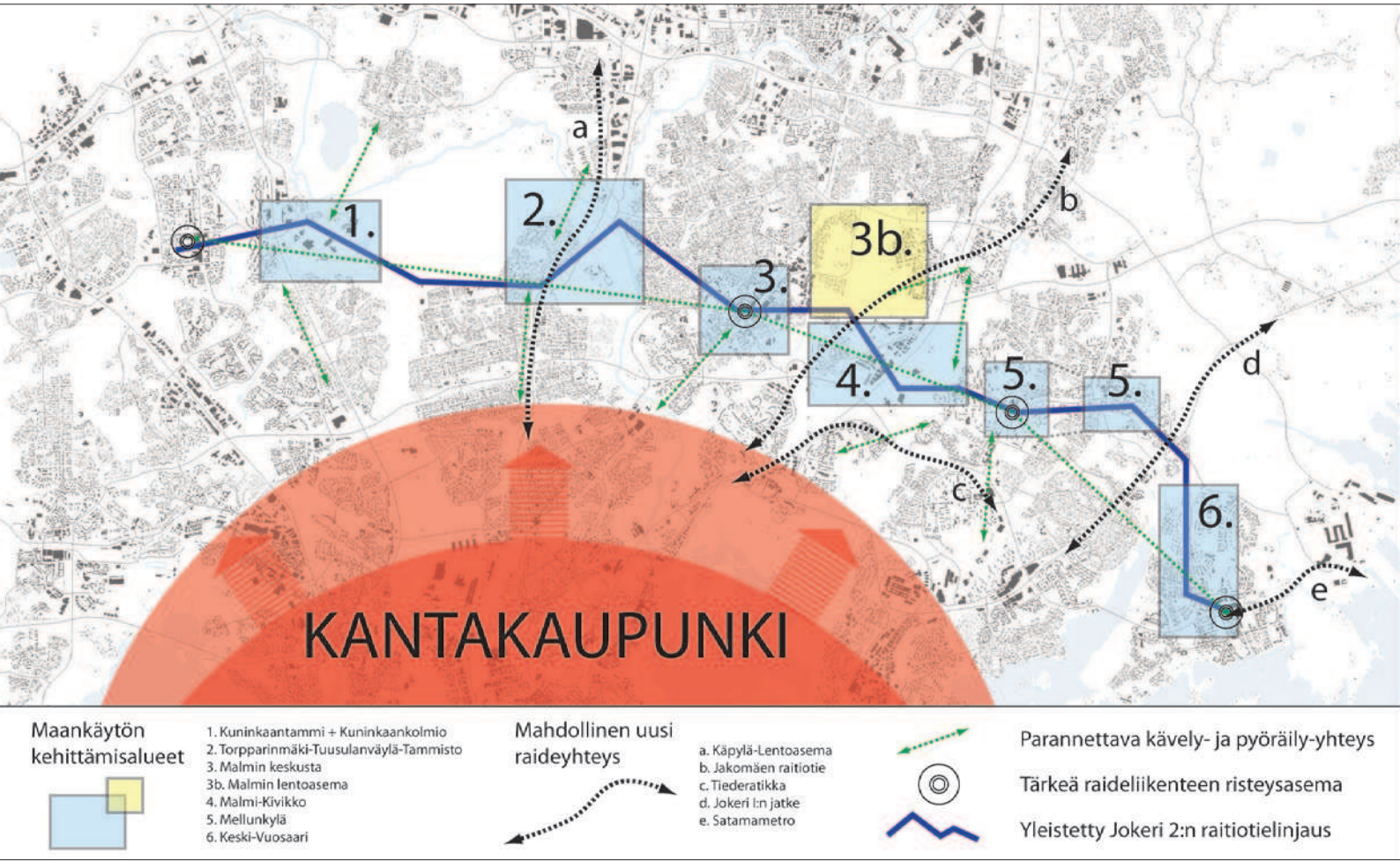


2.5.2 Maankäytön visio

Maankäytön visiokartassa on esitetty yhden hyvin yleistetyn linjausvaihtoehdon lisäksi keskeiset kehittämisalueet, tärkeimmät raideliikenteen risteysasemat sekä mahdolliset uudet raideyhteydet, jotka risteäisivät tulevaisuudessa raitiovaunulla liikennöitävän Jokeri 2:n kanssa.

Yllämainittujen lisäksi visiokartassa on nostettu esiin pyöräily-yhteyksien kehittämistarve reitin varrella. Ihmisillä on tarve liikkua Jokeri 2:n reitin varrella pyörällä myös pidempiä matkoja, joten pyöräily-yhteyksien parantaminen tärkeiden solmukohtien välillä on tarpeellista. Myös kantakaupungin laajeneminen on nostettu esiin.

Kuva 24. Visio.



3. Ehdotukset jatkotoimenpiteiksi

Tässä raportissa on käyty läpi Jokeri 2:n reitin varren nykyinen maankäyttö, alueen kaavavarannot ja kaavoitusohjelmassa olevat alueet sekä tarkasteltu eri linjausvaihtoehtoja. Raportissa on myös nostettu esiin maankäytön kehittämisen painopistealueet. Ehdotukset jatkotoimenpiteiksi on muodostettu tehdyn analyysin perusteella.

3.1 Kaupunkirakenne

Maankäyttö tiivistyy Jokeri 2-reitin varrella merkittävästi. Tärkeimpinä kehittämisalueina ovat Kuninkaankolmion alue Länsi-Helsingissä, Tuusulanväylän ja Jokeri 2 -reitin risteysalue, Malmin aluekeskus, Malmin ja Kivikon välinen vyöhyke, Mellunkylä ja Keski-Vuosaari. Uusia yleiskaava 2002:n ulkopuolisia rakentamisalueita ja tarkempia täydennysrakentamissuunnitelmia käsitellään yleiskaavatyön yhteydessä.

Laaditaan kaupunkirakennemallit maankäytön kehittämisalueille ja tarkennetaan maankäytön kehittämisperiaatteita.

Hyödynnetään yleissuunnitteluosastolla tehtävää työpaikka-alueselvitystä ja kartoitetaan millä tavoin liikenne-ennustealueiden työpaikka-alueita tulisi kehittää. Osa alueista voidaan muuttaa osittain tai kokonaan asuntorakentamiseen.

Tehostetaan maankäyttöä raideliikenteen solmukohdissa.

3.2 Liikenne

Vähennetään poikittaista henkilöautoliikennettä tekemällä joukkoliikenteestä aidosti kilpailukykyinen vaihtoehto.

Selvitetään eri pikaraitiotiereittivaihtoehtojen kaupunkitaloudellisia toteutusmahdollisuuksia ja vaikutuksia saavutettavuuteen.

Selvitetään pysäkkijakoa alueelliseen saavutettavuuteen ja hyviin vaihtoyhteyksiin perustuen.

Jokeri 2 -reitin pysäkeille ehdotetaan rakennettavaksi korkeatasoinen pyöräpysäköinti.

Rakennetaan pyöräilyn laatukäytävä, joka yhdistää tärkeimmät maankäytön kehittämisalueet toisiinsa ja yhdistyy säteittäisiin pyöräilyn laatukäytäviin.

3.3 Maisema

Kehitetään keskeisten vihersormien leikkauskohtia kaupunkikuvallisesti korkeatasoisina maisemakokonaisuuksina.

Kiinnitetään erityistä huomiota reitiltä avautuviin kaupunkinäkymiin.

3.4 Yhdyskuntatekninen huolto

Suunnittelussa otetaan huomioon sekä maakaasun siirtoputkiston että suurjännitelinjojen sijainti suunnittelualueella ja pyritään minimoimaan näiden haitta lisärakentamiselle. Tarvittaessa siirretään linjoja.

Pikaraitiotielinjasto vaatii myös varikon. Jatkosuunnittelussa selvitetään varikon sijaintivaihtoehtoja ja eri varikkovaihtoehtojen yhdyskuntataloudellisia toteutusmahdollisuuksia.

4. Lähteet

Esikaupunkien renessanssi – Yleissuunnitelman runko (2011). Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Espoon raideliikennevisio (2011). Espoon kaupunki ja Strafica.

Helsingin ja Helsingin seudun väestöennuste 2012–2050 (2011). Tilastoja 2011:32. Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsinki.

Helsingin poikittaisen bussiliikenteen kehittämissuunnitelma 2008–2011 (2007). HKL:n julkaisuja C: 3/2007. Helsingin kaupungin liikennelaitos, Suunnitteluyksikkö, Helsinki.

Jokeri II Ehdotus uudeksi poikittaiseksi runkolinjaksi (2003). HKL:n julkaisusarja C 2003: 1. Helsingin kaupungin liikennelaitos, Suunnitteluyksikkö, Helsinki.

Jokeri 2, Hankesuunnitelma (2008). HKL:n julkaisuja C: 4/2008. Helsingin kaupungin liikennelaitos, Suunnitteluyksikkö, Helsinki.

Laakso, S., E. Kostiainen & H. Lönnqvist (2011). Kaavavarannon yhteys asuntotuotantoon Helsingissä ja Helsingin seudulla. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2011: 20. Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 2007 (2007). YTV:n julkaisuja: 2007: 9. YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaliokunta, Liikenne, Helsinki.

Tutkimus pikaraitiotien vaikutuksista Ekologinen ja taloudellinen arviointi Loppuraportti (2012). Turun kaupunki ja Siemens Osakeyhtiö, Turku.

Yritystoiminnan edellytysten parantaminen Helsingin esikaupunkialueiden asemanseuduilla (2011). Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2011: 18. KPMG ja Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki.