

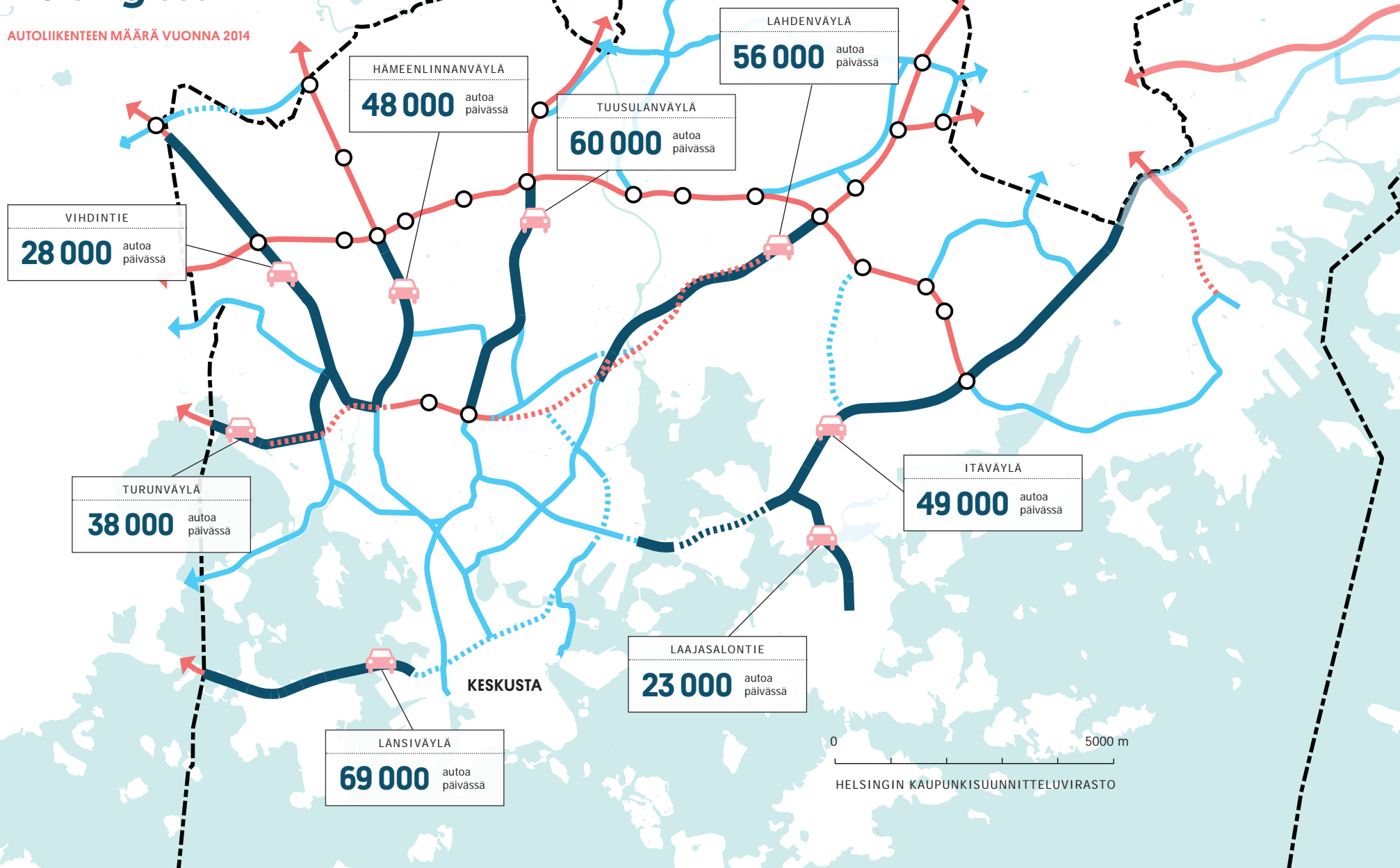
Kaupunki- bulevardit Helsingissä



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Moottoritiemäiset sisääntuloväylät Helsingissä

AUTOLIIKENTEEN MÄÄRÄ VUONNA 2014



Moottoritiemäiset sisääntuloväylät Helsingissä



Valtakunnallisesti tai seudullisesti tärkeä tie tai katu

Tie tai katu, joka palvelee pidempimatkaista liikennettä ja on seudullisesti merkittävä väylä.

Kaupunkibulevardi

Liikenneväylä, jota kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa. Kaupunkibulevardi palvelee autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä.

Pääkatu

Kaupungin pääkatu, joka yhdistää paikallisen liikenneverkon seudulliseen ja valtakunnalliseen verkkoon.

Tien tai kadun tunneli tai katettu osuus

Tunnelin sijainti sekä pituus ovat ohjeellisia. Liittymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.



Eritasoliittymä

Liittymä, joka voi sisältää eritasojärjestelyjä. Liittymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa, liittymä voidaan toteuttaa myös tasoratkaisuna.

Kaupunkibulevardit Helsingissä

Helsingissä on käynnissä yleiskaavan laadinta. Siinä varaudutaan Helsingin kasvuun nykyisestä 620 000 asukkaan kaupungista noin 860 000 asukkaan kaupungiksi vuoteen 2050 mennessä. Myös Helsingin seutu kasvaa, sillä seudun väkimäärän arvioidaan kasvavan 1,3 miljoonasta asukkaasta kahteen miljoonaan. Yleiskaavan valmistelussa on vahvasti esillä kantakaupungin laajentaminen muuttamalla moottoritiemäisiä sisääntuloväyliä vähitellen urbaaneiksi pääkaduiksi, eli kaupunkibulevardeiksi.

Toimiakseen bulevardisointi edellyttää liikennejärjestelmän kehittämistä. Yleiskaavassa esitetään koko kaupungin kattavaa laajaa pikaraitiotieverkkoa. Tärkeää on myös pitää huolta kulkumuotojen priorisoinnista. Helsinki haluaa edistää ennen muuta kestäviä liikkumismuotoja eli kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Tämä esite havainnollistaa muutosta ja pyrkii antamaan monipuolisen kuvan siitä, miksi kaupunkibulevardeja on ryhdytty suunnittelemaan, mitä mahdollisuuksia tämä Helsingille tarjoaa ja mitä haasteita on vielä edessä.

Moottoriteiden tilalle monipuolista kaupunkia

Bulevardisointiajatuksen taustalla on halutukea Helsingin keskustan roolia. Helsingin yleiskaavan valmistelussa on perusteltu keskustan tärkeyttä agglomeraatio- eli kasautumiseduilla. Ne syntyvät paikoissa, joissa on riittävästi ihmisiä eri puuhissaan monipuolisessa urbaanissa ympäristössä.

Kiinnostavat kaupungit houkuttelevat luovaa ja osaavaa työvoimaa, jota ilman kaupunki ei menesty kansainvälisessä kaupunkien kilpailussa.

Helsingissä monipuolista urbaania kaupunkitilaa saadaan syntymään luontevim-

YRITYSIOIMINTAA HELSINGISSÄ V. 2013

44 574

liikeyritysten määrä

249 200

yritysten henkilöstömäärä

79,3 mrd €

yritysten liikevaihto

Kasautumiseduista kertoo esimerkiksi se, että Helsingin seudun yritysten henkilöstöstä kolme neljäsosaa on sijoittunut alueille, joiden yhteispinta-ala on noin prosentti seudun maa-alasta.

Monipuolinen urbaani kaupunki syntyy asuminen, työpaikkojen, palveluiden ja katuverkon muodostamasta kokonaisuudesta. Tutkimusten mukaan juuri monipuolinen kaupunkitila on kiinnostavaa, tuottaa innovaatioita, hyvinvointia ja talouskasvua.

min kantakaupunkialuetta laajentamalla. Parhaillaan ovat rakenteilla Jätkäsaari ja Kalasatama entisille satama-alueille sekä Pasilan käytöstä poistunut ratapiha. Tulevaisuudessa selkeimpiä kantakaupungin laajentamismahdollisuuksia tarjoavat moottoritie-alueiden sisääntuloväylien varret. Uusien bulevardien varsille olisi mahdollista rakentaa asuntoja, toimitilaa, puistoja tai muita palveluja kaupunkilaisille. Väylät muuttuvat urbaaneiksi bulevardikauduiksi.



Matka-ajassa eroa on vain muutama minuutti



LASKUSSA
autoliikenne keskustaan



KASVUSSA
poikittaisliikenne

1990
keskustaan tuli henkilöautolla

30 000

matkustajaa aamuliikenteessä,
asukkaita Helsingissä oli 490 000.

2014
keskustaan tuli henkilöautolla

24 000

matkustajaa aamuliikenteessä,
asukkaita Helsingissä oli 612 000.

Autoliikenne Helsingin keskustaan aamuruuhkan aikaan kello 6–9 on vähentynyt selvästi huippuvuodesta 1990. Sen sijaan poikittaisliikenne on kasvanut selvästi. Erityisesti liikenne kehä I:llä on kasvanut suuresti.

KEHÄ I
liikenne kasvanut yli

60%

vuodesta 1993

SUURIMMAT LIKENNEMÄÄRÄT OVAT KEHÄ I:N POHJOISPUOLELLA.

Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelmassa on hyväksytty kulkumuotojen priorisointi. Ensin huolehditaan kävelijöiden tarpeista. Kävelijöiden jälkeen huolehditaan järjestyksessä pyöräilijöistä, joukkoliikenteestä, tavaraliikenteestä ja jakelusta sekä henkilöautoilusta. Bulevardisointi vaikeuttaa liikennettä ellei samalla paranneta jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä. Tärkeä keino on kattavan pikaraitiotieverkoston luominen.

Kaupungin sisällä olevat moottoritiet suunniteltiin aikana, jolloin Helsinki oli kooltaan huomattavasti nykyistä pienempi. Nykyisin väylät eivät enää toteuta aluperäistä tarkoitustaan nopeina yhteyksinä. Kaupungin kasvaessa luonnollinen kehityskulku on nopeiden autoliikenneväylien vetäytyminen kauemmas kaupunkikeskustasta ja niiltä vapautuvan tilan mahdollistama kantakaupungin laajentaminen. Bulevardisoitaviksi suunnitelluille sisääntuloteille on Itäväylää lukuun ottamatta yhteistä se, että suurimmat liikennemäärät tällä hetkellä ovat keskustasta katsottuna Kehä I:n pohjoispuolella. Liikenne vähenee asteittain tultaessa lähemmäs keskustaa.

Bulevardisoinnin vaikutuksia on arvioitu yleiskaavatyön aikana useissa eri sel-

vityksissä. Kaupunkibulevardien tavoitelähtöisessä arvioinnissa (2014) lähdettiin liikkeelle yleiskaavan mukaisesta tavoitteellisesta lopputilanteesta kohti nykyhetkeä ja määriteltiin, mitä toimenpiteitä ja muutoksia suunnittelupolitiikassa tämän halutun tilanteen saavuttaminen edellyttää. Kaupunkibulevardien seudullisessa vaikutustenarvioinnissa on selvitetty bulevardien vaikutuksia seudun liikenteeseen, mutta myös kaupunkirakenteeseen ja talouteen. Bulevardiksi muuttamiseen on paneuduttu tarkemmin Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardin liikenneselvityksessä.

Tehtyjen arvioiden mukaan bulevardien liikenteellinen vaikutus on maltillinen. Tarkastelutavasta riippuen matkat pitenevät joillakin minuuteilla. Koska sisääntuloväylät ovat jo nyt varsin ruuhkaisia, ruuhka-aikaan bulevardien vaikutus on pieni, sillä ruuhkat säilyvät suunnilleen nykyisensä. Päivällä alemmat nopeusrajoitukset ja liikennevalot hidastavat bulevardeilla liikumista nykyiseen verrattuna. Kaupunkiin sisään tulevat väylät ovat nykyäänkin keskenään erilaisia ja tulevaisuudessa bulevardit vastaavasti suunnitellaan kullekin suunnalle sopiviksi. Ajoaikoihin voidaan vaikuttaa erilaisilla suunnitteluratkaisuilla, kuten sillä paljonko liittymiä on ja montako kaistaa kadulla on.

Kantakaupungin laajentaminen kannattaa



HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVERASTO

Bulevardisoinnilla on merkittävät taloudelliset vaikutukset koko Helsingin seudulle. Kantakaupungin laajentamisen taloudelliset vaikutukset ovat todennäköisesti huomattavat jopa valtakunnallisesti. Helsingin nykyisen kantakaupungin osuus koko Helsingin seudun bruttokansantuotteesta on noin 45 prosenttia, mikä vastaa noin 30 miljardia euroa vuodessa. Tämä huipputuottavuuden alue kasvaisi kaupunkibulevardien myötä huomattavasti.

URBANISAATION ETUJA

- › Suuri paikallinen markkina-alue
- › Suuret työmarkkinat
- › Yritystoiminnan monipuolisuus
- › Hyvä saavutettavuus
- › Parempi tulotaso
- › Monipuoliset kulttuuri- ja kulutusmahdollisuudet
- › Runsaasti asumisvaihtoehtoja

Kantakaupungin laajeneminen luo mahdollisuuden tiiviin kaupungin kasautumisetuja hyödyntävien työpaikkojen syntymiselle, kuten osaamisintensiivisille liike-elämän palveluille, informaatiopalveluille sekä kulttuuri-, viihde- ja tapahtumapalveluille. Hajautuneessa yhdyskuntarakenteessa näitä työpaikkoja ei synny. Koko seudun näkökulmasta kantakaupungin laajentaminen onkin yhteiskuntataloudellisesti edullisempaa kuin vastaa-
van volyymin rakentaminen kaupunki-alueen reunoille.

Bulevardisointi ei ole mahdollista, ellei samalla tehdä henkilöautoilua rajoittavia toimenpiteitä. Tällaisia toimenpiteitä

SASCHA KOHLMANN/FLOKRI



99

BULEVARDISOINTI TARVITSEE TUEKSEN KATTAVAN PIKARATIOVERKOSTON.



JUSSI HELLISTEN

ovat ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöönotto sekä pysäköinnin hinnan korottaminen. Lisäksi bulevardisointi tarvitsee toimiakseen kattavan pikaratioverkoston sekä toimivan liityntäpysäköinnin. Näiden toimenpiteiden ansiosta joukkoliikenne sekä kävely ja pyöräily muodostuvat kilpailukykyisiksi vaihtoehdoiksi henkilöautolle. Kun nämä liikennepoliittiset toimenpiteet on toteutettu, ei bulevardisointi aiheuta merkittävää ruuhkautumista.



Kantakaupunkimaisia katuja, asumista ja liiketiloja

Voisiko Tuusulanväylä olla tulevaisuudessa luonteeltaan kuin vaikkapa Mäkelänkatu istutuksineen ja kivijalkaliiketoineen? Entä muuttuuko Hämeenlinnanväylän varsi Mannerheimintien kaltaiseksi vilkkaaksi kaupunkikaduksi? Mäkelänkatu, Mannerheimitie, Huopalahdentie tai Hämeentie ovat esimerkkejä siitä, että Helsingissä on jo vanhastaan vilkkaita kaupunkibulevardin kaltaisia pääkatuja. Ne on rakennettu vuosikymmenien kuluessa.

Nyt on aika pohtia sitä, minkälaisia voisivat olla tulevaisuuden kaupunkibulevardit. Tavoitteena on luoda eläviä, viihtyisiä, tiiviisti rakennettuja katuja ja uusia kaupunginosia niiden varsille. Kaupunkibulevardien

varrelle tulisi asumista, runsaasti toimittilaa, kauppoja, ravintoloita, kahviloita, pieniä ja vähän isompiakin yrityksiä. Liikkuminen olisi sujuvaa etenkin kävellen, pyörällä ja raitiovaunuilla.

Onko tämä realistinen tavoite? Kantakaupungin sisääntulokaduilla on jo nyt monipuolisesti kaupallisia palveluja ja niiden toimialarakenne eroaa ydinkeskustojen ja kauppakeskusten rakenteesta. Kaupunkikaduilla yli puolet yrityksistä on erilaisia palveluita ja kolmannes on kauppaa. Laskelemien mukaan 100 metriä bulevardia tuottaa vuodessa noin neljä miljoonaa euroa myyntiä, josta noin puolet tulee kaupasta ja toinen puoli palveluista. Nykyisten kantakaupungin sisääntulokatuja rakennetta voidaan pitää uusilla kaupunkibulevardeilla vähimmäistavoitteena.

Kantakaupungin laajentaminen on Helsingille suuri mahdollisuus. On tärkeää onnistua siinä, että bulevardeista ja niiden varsille nousevista kaupunginosista tulee aidosti kiinnostavia, urbaaneja ja sekoituneita. Katujen on oltava jalankulkijan näkökulmasta kiinnostavia, rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan laadukkaita, julkisen tilan kauttaaltaan miellyttävää ja sellaista, että se houkuttaa viettämään aikaa ulkona.

SEKOITTUNEEN URBAANIN KAUPUNGIN ETUJA

- › Hyvä saavutettavuus
- › Turvallisuuden tunne – sekoittunut kaupunki ei koskaan hiljene
- › Visuaalinen kiinnostavuus
- › Runsaasti vallinnanvaraa ja palveluja
- › Elämää kaduilla ja ihmisten välisiä kohtaamisia

Korttelirakenne on suunniteltava huolellisesti

Bulevardien rakentamisen haasteena on muodostaa katutilasta terveellinen, turvallinen ja viihtyisä. Katutaso on haasteellinen asuinpaikka sekä bulevardin varrella että vielä sivukaduillakin, mutta katutilan elävyyden kannalta asuminen on toivotavaa.

Nykyliikenteen päästöillä kaikilla suunnitelluilla kaupunkibulevardeilla on olemassa riski typpidioksidipitoisuuden vuosirajarvon ylittymiselle. Hengitettävien hiukasten vuorokausipitoisuuden raja-arvo voi myös ylittyä, mikäli katupölyn torjuntaan ei kiinnitetä jatkuvasti huomiota. Tii-viit katukuilut heikentävät tuuletuvuutta ja liikennemäärän kasvaessa katupölypäästö kasvaa.

Typpidioksidipitoisuuden vuosikeskiarvolle annettu raja-arvo eli 40 mikrogrammaa kuutiometriä kohti ylittyy nykyisin Helsingissä kuilumaisissa ympäristöissä. Raja-arvo voi ylittyä jo varsin pienillä liikenne-

määrillä jos raskaan liikenteen osuus on suuri. Selkeitä ilmanlaatuksiteereitä kaupunkibulevardeille on vaikea määrittää.

Kaupunkibulevardien korttelirakenteilla ja rakennusten sijoittelulla ja korkeudella on merkittävä vaikutus ilmanlaadun kannalta. Suositeltavaa on suunnitella hyvin tuulettuvia korttelirakenteita, jotka eivät estä ilmanvaihtoa. Korttelirakenteiden lisäksi kaupunkibulevardien ilmanlaatuun vaikuttavat liikennemäärä ja raskaan liikenteen määrä. Ilmanlaatuksiteereiden täyttymisen edellytys on, että kokonaisliikennemäärät ovat mahdollisimman matalia.

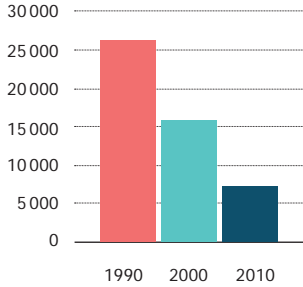
Kaupunkibulevardia ympäröivien rakennusten raittiin ilman sisäänotto tulee rakentaa mahdollisimman korkealle ja kauaksi päästölähteestä, sillä autoliikenteen aiheuttamat pitoisuudet laimenevat ylöspäin mentäessä. Alimpiin kerroksiin

”

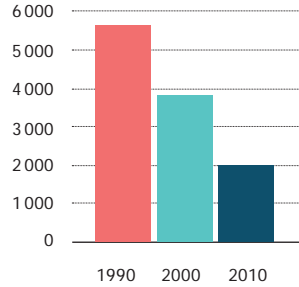
TERVEELLISYYTEN TULEE VAIKUTTAA
PUUTTUMALLA HEIKON ILMANLAADUN SYIHIN.

TIELIIKENTEEN PÄÄSTÖT HELSINGISSÄ 1990–2010

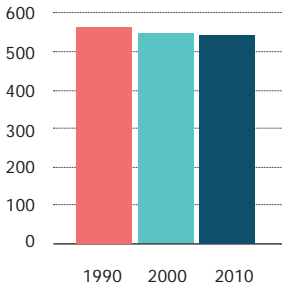
HIILIMONOKSIDI [t/vuosi]



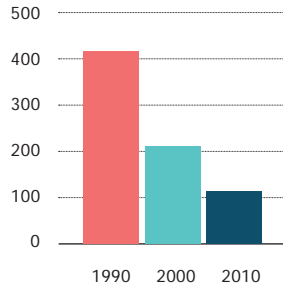
TYPEN OKSIDIT [t/vuosi]



HIILIDIOKSIDI [1000 t/vuosi]



HIUKKASET [t/vuosi]



lähde: Helsingin ympäristötilasto

voidaan sijoittaa liikehuoneistoja asuinhuoneistojen sijaan, jotta asukkaille aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa päästöistä. Raittiinilman sisäänoton suodatusratkaisulla voidaan parantaa rakennusten sisäilmanlaatua.

Terveellisyyteen tulee vaikuttaa myös puuttamalla heikon ilmanlaadun syihin eli ennen muuta liikenteen päästöihin.

Tästäkin näkökulmasta ajoneuvoliikenteen ja pysäköinnin hinnoittelu sekä raide liikenteen suosiminen ovat tärkeitä. Lisäksi on pyrittävä edistämään autoliikenteen kehitystä entistä päästöttömämpään suuntaan. Raskaan liikenteen Euroopan tasoiset normit tulevat vähentämään päästöjä huomattavasti jo lähitulevaisuudessa. Myös sähköautojen ja hybridien määrä liikenteessä lisääntyy.

Ajonopeudet pidettävä maltillisina

Kaupunkibulevardivisioissa on esitetty pääkatujen varteen sijoitettavaksi merkittävästi uutta, tiivistä rakentamista. Tämä on otettava huomioon myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Kaupunkibulevardisuunnitelmissa on pyrittävä siihen, että erityisen runsaasti jalankulkua ja pyöräilyä puoleensa vetävät toiminnot, kuten koulut, päiväkodit ja lähipalvelut, sijoittuvat niin, ettei niiden käyttö edellytä pääkadun ylittämistä.

Uuden kantakaupunkimaisen alueen katuverkon suunnittelussa on myös osattava välttää vaihtoehtoisten läpiajoreittien

tarjoamista pääkadun käyttäjille. Helsingin kantakaupungissa on useita hyviä esimerkkejä alueista, joilla rakenne ei tarjoa vaihtoehtoisia reittejä. Tällaisia kaupunginosia ovat vaikkapa Töölö ja Kallio.

Niillä osuuksilla kaupunkibulevardien varrella, jonne on suunnitteilla keskustamaisia toimintoja, on varauduttava laskemaan ajonopeudet rakenteellisin keinoin jalankululle ja pyöräilylle sopiviksi. Pelkkä nopeusrajoituksen alentaminen ei riitä, vaan bulevardien tulee muodostaa liikkumisympäristöä, joka tukee nopeusrajoituksen noudattamista.



Suunnitteilla kattava pikaratikkaverkosto

Yleiskaavan laadinnan yhteydessä on toteutettu raideliikenteen verkkoselvitys. Se on strateginen liikennejärjestelmätason selvitys, jossa arvioidaan mihin suuntaan Helsingin joukkoliikennejärjestelmää tulisi kehittää. Kaupunkibulevardien toteuttamisen edellytyksenä on toimiva ja tehokas joukkoliikennejärjestelmä.

Vaikutusten arvioinnin pohjalta on haettu suositeltavaa vaihtoehtoa joukkoliikenteen runkolinjaston ja yleiskaavan jatkosuunnittelun pohjaksi. Kustannustehokkuuden kannalta selvästi parhaalta tutkituista vaihtoehdoista vaikuttaa maanpäällisen

MIKSI PIKARAITIOTIE ON NOPEAMPI KUIN PERINTEINEN RAITIOTIE?

- › Se kulkee omalla väylällään, ei autojen seassa
- › Pysäkkiväli on harvempi kuin keskustaratikalla
- › Kuljettajalta ei saa lippuja, ne on ostettava etukäteen
- › Linjat eivät ole yhtä mutkittelevia kuin keskustassa
- › Pikaraitioiteilla on liikennevaloetus

”

RAITIOTEILLE TILAA LAAJENTUVAAN KANTAKAUPUNKIIN.

raitioverkon kehittämiseen perustuva vaihtoehto.

Tarkastelujen perusteella vaikuttaa siltä, että pikaraitioliikenteen mielekäs toiminta-alue on ensimmäisessä vaiheessa Kehä 1:n sisäpuolinen alue. Siis juuri se alue, jolla moottoritiemäiset alueet on ajateltu bulevardisoitavan. Tämän lisäksi nykyisin bussilinjana toimiva linja 560 Malmilta itään vaikuttaa perustellulta kytkeä pikaraitiotieverkkoon.

Pikaraitioverkko ei synny pelkästään nykyisiä raitiolinjoja jatkamalla. Laajentuvan kantakaupunkiin rakennettaville uusille raitioiteille annetaan riittävästi tilaa ja etuajo-oikeus liikennevaloissa, jotta ne ovat riittävän nopeita ja siten kilpailukykyinen vaihtoehto myös nykyisen ratikka-alueen ulkopuolella. Raitiotielinjaston kaluston kokoa ja vuoromääriä selvitetään tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Kasvava kansainvälinen ilmiö

Helsinki ei ole ainoa kaupunki maailmassa, jossa pohditaan vakavasti moottoritien väylien tulevaisuutta kaupunkiympäristössä. Maailmalla on paljon esimerkkejä toteutetuista tai käynnissä olevista projekteista, joissa moottoritienmäisiä ympäristöjä on muutettu kaupunkimaisemmiksi ja viihtyisämmiksi. Usein hankkeiden vauhdittajana on ollut väylän heikko

kunto ja lähestymässä ollut huomattavan kallis peruskorjaustarve. Helsingissä asiaa on kuitenkin lähestytty strategisemmin ja kokonaisvaltaisemmin kuin useimmissa muissa kaupungeissa.

Ohessa esitellään lyhyesti muutama vertailukohde maailmalta.

STEPHEN REES/FLICKR



Embarcadero Highway

SAN FRANCISCO, YHDYSVALLAT



San Franciscoa koetteli lokakuussa 1989 vakava maanjäristys. Se vaurioitti kaupungin keskustassa kulkenutta Embarcadero Highwayta. Sillalla kulkenut moottoritie oli valmistunut 1950-luvun lopulla ja se eristi kaupungin keskustan meren rannasta. Maanjäristyksen jälkeen moottoritien

kunnostaminen olisi tullut erittäin kalliiksi ja se päätettiin purkaa ja korvata maantassossa kulkevalla bulevardikadulla. Tämän myötä keskustasta avautui parempi yhteys meren rantaan, saatiin miellyttävämpää kaupunkiympäristöä, runsaasti uutta julkista tilaa ja puistoja. Uuden bulevardin läheisyyteen on myös rakennettu noin 3000 asuntoa ja runsaasti toimistotilaa. Liikenteellisistä vaikutuksista merkittävin on ollut raideliikenteen käytön lisääntyminen. Autoliikenteessä lähinnä pidemmän matkan liikenteen matka-ajat ovat hieman kasvaneet.

Cheonggyecheon

SOUL, ETELÄ-KOREA



Etelä-Korean Soulissa virranneen Cheonggyecheon-joen päälle rakennettiin kahdessa kerroksessa kulkeva neli-



kaistainen moottoritie 1960–70-luvulla. Tultaessa 1990-luvulle oli moottoritie päässyt niin heikkoon kuntoon, että ryhdyttiin keskustelemaan sen uudistamisen tarpeesta. Keskustelussa nostettiin esille ajatus sen purkamisesta. Vuonna 2003 valmistui suunnitelma moottoritien purkamisesta ja joen ennallistamisesta. Projekti eteni vauhdilla ja jo 2005 väylä oli purettu ja sen alla virrannut joki avattu.

Moottoritien purkamisella ja joen ennallistamisella oli lukuisia myönteisiä vaikutuksia. Projektin myötä syntyi runsaasti viihtyisää kaupunkitilaa. Nykyisen joen ranta on erittäin elävä ja suosittu paikka kaupunkilaisten ja matkailijoiden keskuudessa. Samalla alueen kiinteistöjen arvo on noussut merkittävästi. Lisäksi projektin myötä autoliikenne on vähentynyt ja tämä on parantanut ilmanlaatua.

McKinley Avenue

MILWAUKEE, YHDYSVALLAT

Vuonna 2003 Milwaukeen kaupunki korvasi puoleltoista kilometrin pituisen korotetun Park East Free-way -moottoritien kuusikaistaisella bulevardilla. Park East Freeway rakennettiin 1970-luvulla osana suunniteltua Milwaukeen liikekeskustan kiertävää kehätietä. Jyrkän vastustuksen takia kehätietä ei toteutettu kokonaisuudessaan ja moottoritie jäi vajaakäyttöön. Liikennemäärä oli 54 000 ajoneuvoa arkipäivänä. Moottoritie erotti kaupungin keskustan pohjoisosan muusta keskustasta muodostaen niiden välille esteen ja piti kiinteistöjen arvon matalana lähistöllään. Moottoritie purettiin 2002 ja bulevardi otettiin käyttöön 2003. Tämä vapautti 10,5 hehtaaria maata yksityisille raken-

nuttajille. Bulevardi on yhdistetty saumattomasti ympäröivään katuverkkoon, uusi silta on rakennettu Milwaukee-joen yli ja keskustan kävelykatua jatkettu. Uudisrakentamisen alueella on kolme uutta kaupunginosaa, joissa on toimistoja, vähittäismyyntiä, viihdepalveluja ja asuinrakennuksia.



DAVY BELLINSON

Avenue Jean Mermoz

LYON, RANSKA



Ranskan Lyonissa muutettiin moottoritie-mäinen korotettu sisääntuloväylä nelikaksitaiseksi bulevardiksi 1,2 kilometrin matkalta vuosina 2010–2012. Entinen väylä eristi alueita muusta kaupungista ja johti rakennusten arvon alenemiseen. Bulevardisoinnin tavoitteita oli muuttaa väylää ympäröivä alue viihtyisäksi portiksi kaupunkiin, vähentää liikennettä, lisätä ja monipuolistaa asuntotarjontaa sekä tarjota uusia palveluja. Bulevardisoinnin lisäksi projektiin sisältyy kuuden huonokuntoisen kerrostalon purkaminen, kolmen kunnostaminen ja 360 uuden asunnon sekä aukioiden, puistojen ja ostoskeskuksen rakentaminen. Projekti käynnistyi vuonna 2010, ja tällä hetkellä rakennetaan uusia taloja. Projektin on määrä olla valmis vuonna 2017.

Helsingin joukkoliikenneverkko 2050



Nykyinen rataverkko ja sen laajennukset



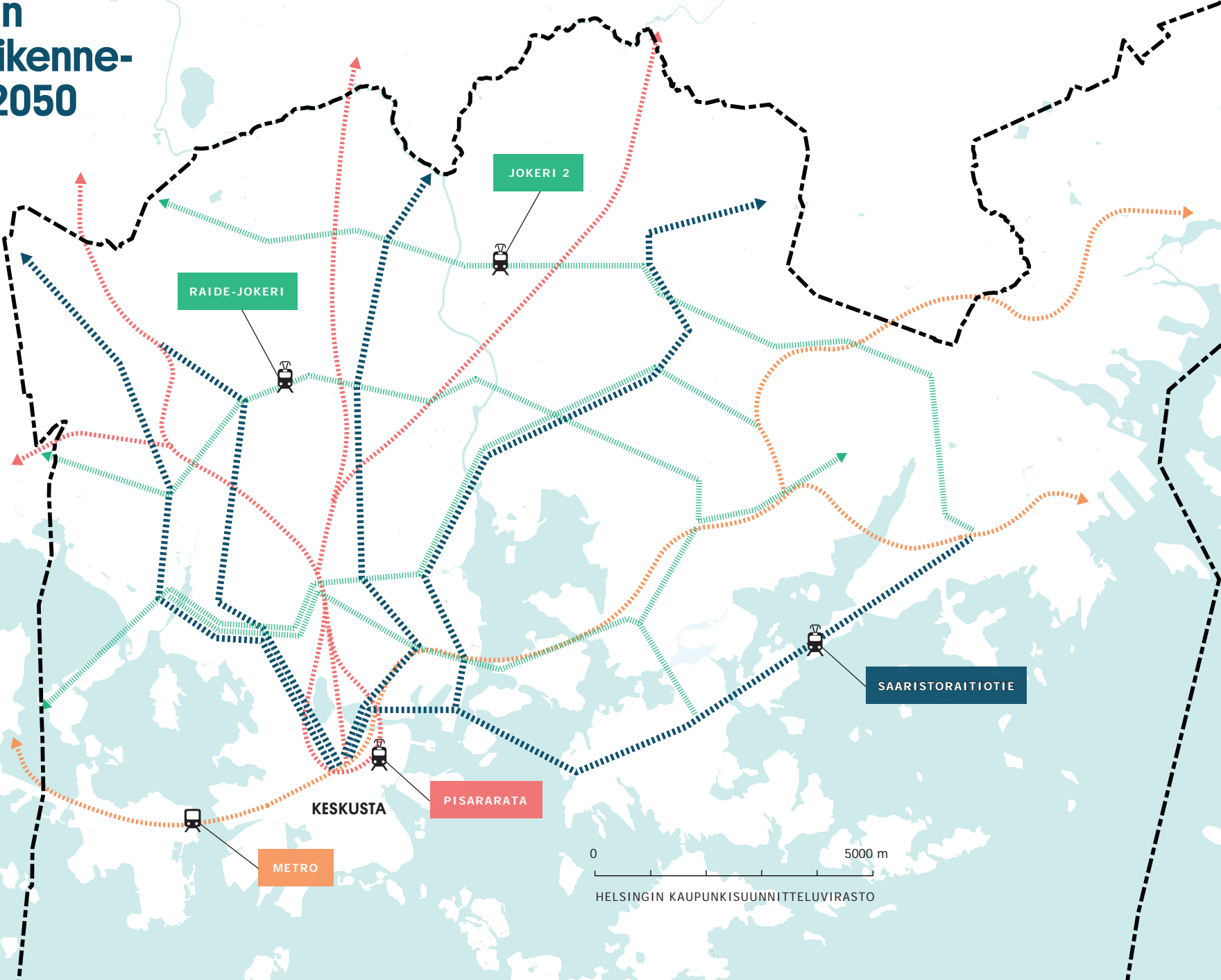
Poikittaiset runkohteydet



Kaupunkibulevardien suuntaiset raitiotiet ja saaristoraitiotie

Helsingin kaupunki,
Kaupunkisuunnitteluvirasto
graafinen suunnittelu: Prakt
paino: Painotalo Plus Digital Oy

Helsingin joukkoliikenneverkko 2050



JOKERI 2

RAIDE-JOKERI

SAARISTORAITIOTIE

PISSARARATA

METRO

0 5000 m

HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO

