



Helsingin uuden yleiskaa- van toteuttamisohjelman lyhyen aikavälin painopis- teet

KSLK 25.4.2017



Sisällys

Johdanto	2
1. Projektialueet	4
2. Muu asemakaavoitus	5
3. Lähiaikoina toteutettavia yleiskaavakohteita	6
3.1 Vihdinbulevardi: Huopalahdentie	9
3.2 Vihdinbulevardi: Pitäjänmäki–Etelä-Haaga	12
3.3 Vihdinbulevardi: Valimo–Kaupintie	15
3.4 Tuusulanbulevardi: Veturitie	18
3.5 Tuusulanbulevardi: Käpylän asema	21
3.6 Tuusulanbulevardi: Oulunkylä	24
3.7 Laajasalonbulevardi: Yliskylä	26
3.8 Jokeri: Latokartano	28
3.9 Jokeri: Roihupelto–Viilarintie (Karhunkaataja ym.)	30
3.10 Vartiosaari	32
3.11 Puotilanranta (merellinen kokonaisuus)	34
3.12 Rastilan keskusta ja länsiranta (merellinen kokonaisuus)	36
3.13 Malmin lentokenttä	38
4. Täydennysrakentaminen	41
5. Yhteenveto	42



Johdanto

Tässä muistiossa nostetaan esille asuntorakentamisen merkittäviä suunnittelu- ja rakentamiskohteita uuden yleiskaavan (Kaupunkikaava) pohjalta. Muistio perustuu yleiskaavan toteuttamisohjelman luonnoksen käsittelyn yhteydessä kaupunkisuunnittelu- lautakunnan tekemään vastaehdotukseen:

"KSV tuottaa kaupunginvaltuuston strategianeuvottelujen käyttöön ehdotuksia lähiaikoina toteutettavista rakennuskohteista yhteensä noin kolmen miljoonan asuin-kerrosneliömetrin verran. Näihin tulee liittää arvio alueiden toteuttamisen vaatimista investoinneista. Yksittäiset ehdotettavat alueet voivat olla korkeintaan 500 000 kerrosneliömetrin suuruisia." (kslk 13.12.2016)

Muistiossa esitetyt rakennuskohteet pohjautuvat kaupunkisuunnitteluvirastossa käynnissä olevaan maankäytön ja liikenteen suunnittelutyöhön ja ne voidaan kytkeä ennakoivasti uuden yleiskaavan toteuttamiseen. Uuden yleiskaavan mukaisten hankkeiden maankäyttöä on mahdollista suunnitella etupainotteisesti, vaikka yleiskaava ei olisi vielä lainvoimainen. Suunnitteluprosessin juridisen etenemisen näkökulmasta vasta asemakaavaehdotusten hyväksyminen edellyttää lainvoimaista yleiskaavaa, toisin sanoen suunnittelussa voitaisiin edetä aina asemakaavaluonnokseen saakka ennen yleiskaavan voimaantuloa. Samoin eräiden merkittävien maankäyttökohteiden rakentaminen saattaa edellyttää päätöstä etupainotteisesti raideinvestoinnista tai muista kynnysinvestoinneista. Ehdotetut aluekokonaisuudet tukeutuvat pääosin jo investointipäätöksen saaneisiin tai uusiin pikaraitiotieihin. Vaikka uudet raitiotieinvestoinnit ovat paikoin tarpeen, voidaan pikaraitiotien investointikustannuksia pitää edullisina esimerkiksi metron tai lähijunaan verrattuna.

Muistiossa priorisoidut kohteet ovat sellaisia, joiden on arvioitu voivan edetä muita nopeammin toteuttamisvaiheeseen suunnittelutilanteen ja muiden toteuttamis-edellytyksiä parantavien tekijöiden perusteella. Osa kohteista on toteutettavissa myös voimassa olevan Yleiskaava 2002:n perustalta, ainakin pääpiirteissään. Kohteita priorisoitaessa on arvioitu kaupunkirakenteen tasapainoisen kehittymisen edellytyksiä ja toteuttamiskelpoisuutta. Tärkeätä on edistää asemakaavoitettaviksi sellaisia hankkeita, joiden merkitys kaupunkirakenteen eheyttämisen ja tärkeiden seudullisten joukkoliikennejärjestelmien edistämisen kannalta olisi merkittävä.

Kohteita on priorisoitu myös ottaen huomioon kaupungin omasta toiminnasta riippumattomia, suunnittelua hidastavia tekijöitä. Suunnittelussa on tärkeätä varautua myös oman toiminnan ulkopuolelta tuleviin viranomaisriskeihin. Ne voivat hidastaa olennaisesti suunnitteluprosessien kulkua.

Yksi yleiskaavan tavoitteiden toteuttamiseen kohdistuva riski voi realisoitua siitä tehtyjen valitusten kautta. Vaikka valitukset kumoutuisivat hallinto-oikeudessa, pelkkä valituskäsittelyn vireillä olo voi heijastua yhteistyön edellytyksiin esimerkiksi valtion liikenneviranomaisten kanssa. Yleiskaavasta on tehty yhteensä n. 50 valitusta, joista viranomaisvalituksia on yhteensä viisi. Valtion liikenneviranomaiset, ts. Uudenmaan ELY-keskus ja Liikennevirasto, ovat kummatkin valittaneet yleiskaavaratkaisusta kohdistuen valituksensa osaan esitetyistä kaupunkibulevardeista. ELY-keskus ja Liikennevirasto vaativat valituksissaan, että päätös yleiskaavan hyväksymisestä kumotaan lainvoimaisena seuraavilta osin: merkinnällä "Kaupunkibulevardi" osoitetut liikenneyhteydet:



Länsiväylä (kantatie 51), Turunväylä (valtatie 1), Hämeenlinnanväylä (valtatie 3) ja Lahdenväylä (valtatie 4).

Huomionarvoista on, että valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisestä vastaavien viranomaistahojen valitukset eivät kohdistuneet Vihdintiehen, Tuusulanväylään tai Itäväylään. Muistiossa on osin tästä syystä kaupunkibulevardien osalta priorisoitu kohteet, joissa samankaltaista riskiä kuin valitusten kohteina olleissa kaupunkibulevardeissa ei ole. Muutenkin muistioon on nostettu esille kohteita, joissa näitä ulkoisia riskejä on vähemmän ja siksi voitaisiin olettaa, että niiden suunnitteluprosessit voisivat edetä muita juohevammin.

Helsingissä kaikki suunnittelukohteet ovat haastavia ja niiden suunnitteluprosessit pitkäkestoisia. Helposti käyttöön otettavia kohteita ei käytännössä enää ole. Suunnittelualueisiin liittyy yleensä myös valtakunnallisia intressejä. Merkittävien kohteiden toteuttamiseen tähtäävä maankäytön suunnittelu on siksi aloitettava hyvissä ajoin ja sitä tulee olla vireillä jatkuvasti. Näin suunnitteluun liittyviä haasteita voidaan ratkaista ja reagoida myös toimintaympäristön muutoksiin.

Esimerkiksi Keski-Pasilan suunnittelu eri vaiheineen on kestänyt useita vuosikymmeniä. Myös Raide-Jokeriin liittyvää liikennejärjestelmäsuunnittelua on tehty kolmatta vuosikymmentä ja pikaraitiotieyhteyden tukeutuvaa yleispiirteistä maankäytön suunnittelua lähes kymmenen vuotta. Raideinvestointiin johtava päätös tehtiin kaupunginvaltuustossa vuonna 2016. Raide-Jokeriin tukeutuvia, ympäröivää aluetta merkittävästi tehostavia asuntorakentamisen asemakaavoja laaditaan kaupunkisuunnitteluvirastossa paraikaa.

Vaikka asemakaavavarannon määrää on kyetty Helsingissä nostamaan verrattuna aiempiin vuosiin, realistinen tonttivaranto on edelleen niukka, erityisesti kerrostalojen osalta. On otettava huomioon asuntorakentamisen prosessiin kuuluvat erilaiset ajalliset viiveet. Esimerkiksi tontinluovutusten valmistelu on jatkuvasti haastavampaa. Varannon niukkuus on ollut ajoittain merkittävä pullonkaula asuntotuotannolle. Asemakaavan vahvistumisesta valmiiseen asuntorakentamiseen kestää Helsingissä keskimäärin kolmesta viiteen vuotta.

Muistiossa tuodaan esille, että Malmin lentoakentän alueen saaminen asuntorakentamiskäyttöön on välttämätöntä, mikäli halutaan varmistaa kaavavarannon riittävyys Helsingissä 2020-luvulla. Lähitulevaisuuden kaavoitustavoitteen saavuttamisen kannalta Malmin lentokentän tarjoamat edellytyksiä tulee realisoida viipymättä. Täydennysrakentamisen tehostaminen ei tule korvaamaan tämän suuren yhtenäisen projektialueen edellytyksiä. Malmin lentokenttäalue on laaja rakentamiskokonaisuus, jonka toteuttaminen jakautuu pitkälle aikavälille ja asemakaavoitus tulee jakautumaan pienempiin alueisiin. Vastaavasti kustannukset jakautuvat toteutettavien kokonaisuuksien mukaisesti, ja täten tulo- ja menovirrat toteutuvat lähempänä toisiaan. Alueen asuntotuotannon käynnistämiseen ei ole nähtävissä merkittäviä kynnysinvestointeja, mutta Malmin säteittäisen raideyhteyden toteuttamisen voidaan katsoa olevan alueen täysimittaisen kehittämisen edellytyksenä. Lentokenttäalueen rakennuskäyttöön ottaminen on taloudellisesti kannattavaa, mikäli riittävä kerrosala saavutetaan jatkosuunnittelussa.

Mikäli Malmin lentokentän toteuttaminen syystä tai toisesta lykkäntyisi, olisi korvaavan varannon osoittaminen äärimmäisen vaikeaa. Malmin lentokentän osalta yleiskaavarakentamisen perustuu valtion aiemmin tekemään päätökseen lentotoiminnan lakkauttamisesta Malmin lentokentällä. Valtioneuvosto päätti 3.4.2014 julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2015–18. Siinä linjattiin, että Malmin lentokenttä otetaan asuntokäyttöön ja että valtion toiminnot lopetetaan kenttäalueella mahdollisimman nopeasti, viimeistään vuoteen 2020 mennessä. Oikeuskansleri vahvisti vielä päätöksen vuoden 2015 syyskuussa. Finavia on lopettanut toimintansa Malmin lentokentällä vuoden 2016 lopussa.



1. Projektialueet

Helsingin maankäytön kehittäminen on täydennysrakentamisen ohella keskittynyt useille projektialueille. Nämä ovat projektinomaisesti johdettuja aluerakentamishankkeita, joiden maankäytön toteuttamista suunnitellaan kokonaisuutena. Vuosaaren sataman avaaminen vuonna 2008 mahdollisti kantakaupungin laajentumisen sitä ympäröiville entisille satama- ja brownfield-alueille, minkä seurauksena Helsingin kantakaupungissa on nyt meneillään suurin muutos vuosikymmeniin.

Helsingin nykyisiä projektialueita ovat Länsisatama, joka koostuu Jätkäsaaren, Salmisaaren, Telakkarannan ja Hernesaaren alueista; Kuninkaantammi ja Honkasuo Luoteis-Helsingissä, Koivusaari, Kalasatama, Malmin lentokenttä, Pasila, Kruunuvuorenranta ja Östersundom. Viimeisten vuosien asuntokaavoituksesta yli puolet on sijoittunut näille uusille projektialueille ja valmiina alueet tulevat olemaan kymmenien tuhansien helsinkiläisten kotikaupunginosia.

Projektialueille tulee sijoittumaan suuri osa asuin- ja toimitilarakentamisesta myös tulevaisuudessa. Suuri osa projektialueista on jo asemakaavoitettu, mutta ne tarjoavat silti edelleen merkittävää potentiaalia, jota tullaan tulevana vuosina asemakaavoittamaan. Valmiista asemakaavasta kestää vielä vuosia ennen kuin uusissa asunnoissa on asukkaat, joten tasainen ja luotettava kaavatuotanto on tärkeässä asemassa pyrittäessä saavuttamaan asuntorakentamiselle asetetut korkeat tavoitteet.

Tässä raportissa ei ole otettu kantaa nykyisten projektialueiden toteuttamisen aikatauluun eikä yleisesti Östersundomin alueeseen. Alueita kaavoitetaan asetettujen asemakaavoitustavoitteiden puitteissa siten, että määrälliset kaavoitustavoitteet saavutetaan ja asuntorakentaminen on mahdollista toteuttaa tavoitellussa laajuudessaan. Projektialueet tulevat vastaamaan lähivuosina merkittävästä osasta Helsinkiin toteutetavasta asuntotuotannosta.

Tulevien vuosien ohjelmoitua asemakaavoitettavaa asuinkerrosalaa on em. projektialueilla yhteensä yli 2 miljoonaa kerrosneliometriä (kerrosalainventaari tammikuu 2017, pois lukien luvussa 3 esitellyt kohteet). Tämä vastaa noin kolmen vuoden kaavoitustavoitetta, mutta jakautuu todellisuudessa pidemmälle jaksolle. Lisäksi Östersundomissa on paljon potentiaalia, johon ei oteta tässä työssä kantaa.



2. Muu asemakaavoitus

Kaupunkisuunnitteluvirasto suunnittelee asemakaavoitusta vuosiksi eteenpäin. Asemakaavoja laaditaan asetettujen tavoitteiden mukaisesti olemassa olevien resurssien puitteissa. Tässä raportissa keskitytään uuden yleiskaavan mahdollistamiin merkittäviin potentiaaleihin, mutta näiden ja nykyisille projektialueille kohdistuvan kaavatuotannon lisäksi kaupungissa on meneillään lukematon määrä muita kaavoitushankkeita. Tällä hetkellä ohjelmoiduissa asemakaavoitushankkeissa on asuntorakentamisen kerrosalaa yli 2,5 miljoonaa kerrosneliometriä (kerrosalainventaari tammikuu 2017, pois lukien luvussa 3 esitellyt kohteet). Tämä koostuu sekä pienemmistä täydennysrakentamiskaavoista että laajempia aluekokonaisuuksia kattavista kaupunki uudistushankkeista, kuten Vuosaaren tai Herttoniemen keskustojen kaavakokonaisuuksista. Kaupungin tasapainoisen kehityksen varmistamiseksi on tärkeää, että kaupunki tiivistyy ja kehittyy joka puolella.

Vuoden 2016 aikana tehdyt investointipäätökset liittyen Raide-Jokeriin ja Kruunusilltoihin ovat ohjanneet kaupunkisuunnitteluviraston kaavoituksen ohjelmointia. Merkittävä osuus vyöhykkeiden kerrosalapotentiaalista on jo siirretty kaavoitusohjelmaan (kuten Oulunkylän täydennysrakentaminen), minkä vuoksi näitä ei ole kaikilta osin listattu erikseen tässä raportissa.

Yleiskaava rakentaa Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunkia, jolla on vahva ja nykyisestä laajentunut kanta-kaupunki.



3. Lähiaikoina toteutettavia yleiskaavakohteita

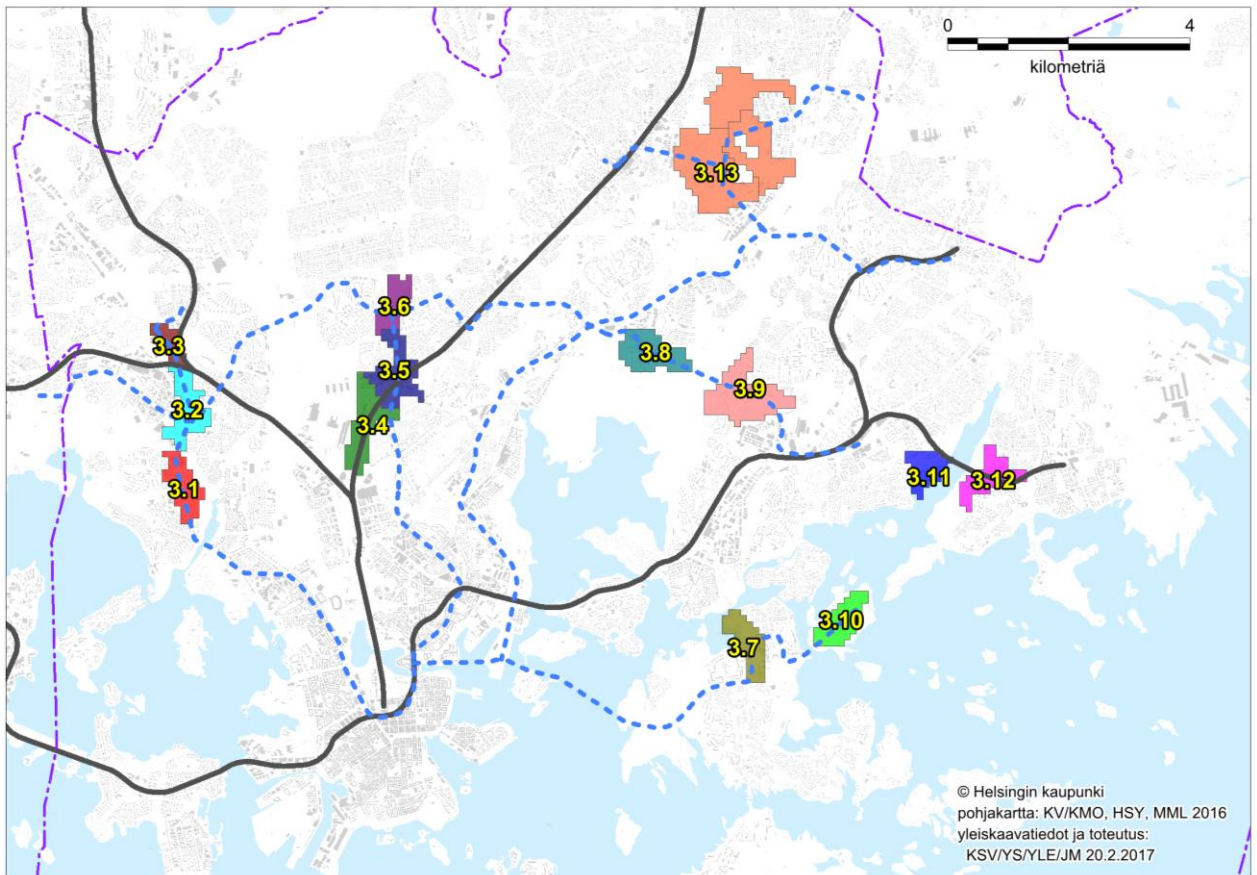
Tässä luvussa käydään läpi yleiskaavan toteuttamisohjelman luonnoksessa esiin nostettuja ensimmäisessä vaiheessa toteutettavia aluekokonaisuuksia. Kaupunkisuunnittelulautakunnan tekemän vastaehdotuksen mukaan toivottiin nostettavan esiin alueita vähintään kolmen miljoonan kerrosneliömetrin verran, korkeintaan 500 000 kerrosneliömetrin kokoisina alueina. Tässä raportissa käsiteltävien alueiden lähitulevaisuuden kokonaispotentiaali on **noin neljä ja puoli miljoonaa kerrosneliometriä**. Pidemmällä aikavälillä potentiaalia on enemmänkin, mutta monin paikoin tämä tarkoittaisi alueiden erittäin merkittävää tiivistymistä.

Alla on esitetty kartalla raportissa läpikäytävät alueet sekä mahdollisia näihin kytkeytyviä raidehankkeita. Numerot viittaavat raportin lukuun, eivät toteutusjärjestykseen.

Alueita on yhteensä viisitoista: Vihdintien kaupunkibulevardin eteläosa (3 aluetta), Laajasalon kaupunkibulevardin Yliskylän-osa, Tuusulanväylän kaupunkibulevardin eteläosa (3 aluetta), Malmin lentokenttä (3 aluetta), Jokeriin kytkeytyvät alueet Latokartanossa sekä Roihupellossa, Vartiosaari sekä Puotilanrannan ja Rastilan muodostama merrallinen kokonaisuus.

Kunkin alueen osalta on käyty läpi alueen yleiskuvaus ja maanomistussuhteet, asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa, pyritty tunnistamaan alueen rakentamisen edellyttämät investoinnit sekä arvioimaan alustavasti alueen toteutettavuudesta. Lisäksi on analysoitu viherverkoston kehitystarpeita alueella ja arvioitu toteuttamisen merkittävimpiä vaikutuksia ja kytkeytymistä muihin meneillään oleviin tai suunniteltuihin kehittämishankkeisiin.

Koska raportti on pyritty pitämään varsin yleispiirteisellä tasolla, investointien tarkan kustannusarvion laatiminen rajallisilla lähtötiedoilla ei ole ollut mahdollista. Raportissa on keskitytty kuvaamaan potentiaalien suuntaa-antavia määriä ja tunnistamaan investointitarpeita ja kytkentöjä, joita tarkennetaan jatkosuunnittelussa. Useisiin priorisoitavaksi esitettäviin alueisiin liittyvien raitiotieinvestointien kustannukset riippuvat vahvasti näiden tulevista linjauksista ja suunnitteluperiaatteista. Esitetyt suuntaa-antavat kustannukset eivät perustu tarkkoihin suunnitelmiin vaan hyvin yleispiirteisiin arvioihin. Erilaiset erityisratkaisut ja perustamisolosuhteet vaikuttavat investointikustannuksiin merkittävästi. Raitiotietä voidaan kuitenkin riittävästi rakentamispotentiaaliin tukeutuvana pitää taloudellisena joukkoliikenteen järjestämistapana, eikä raideinvestointi laajassa suunnittelualueessa muodosta merkittävää osaa investointikustannuksista.

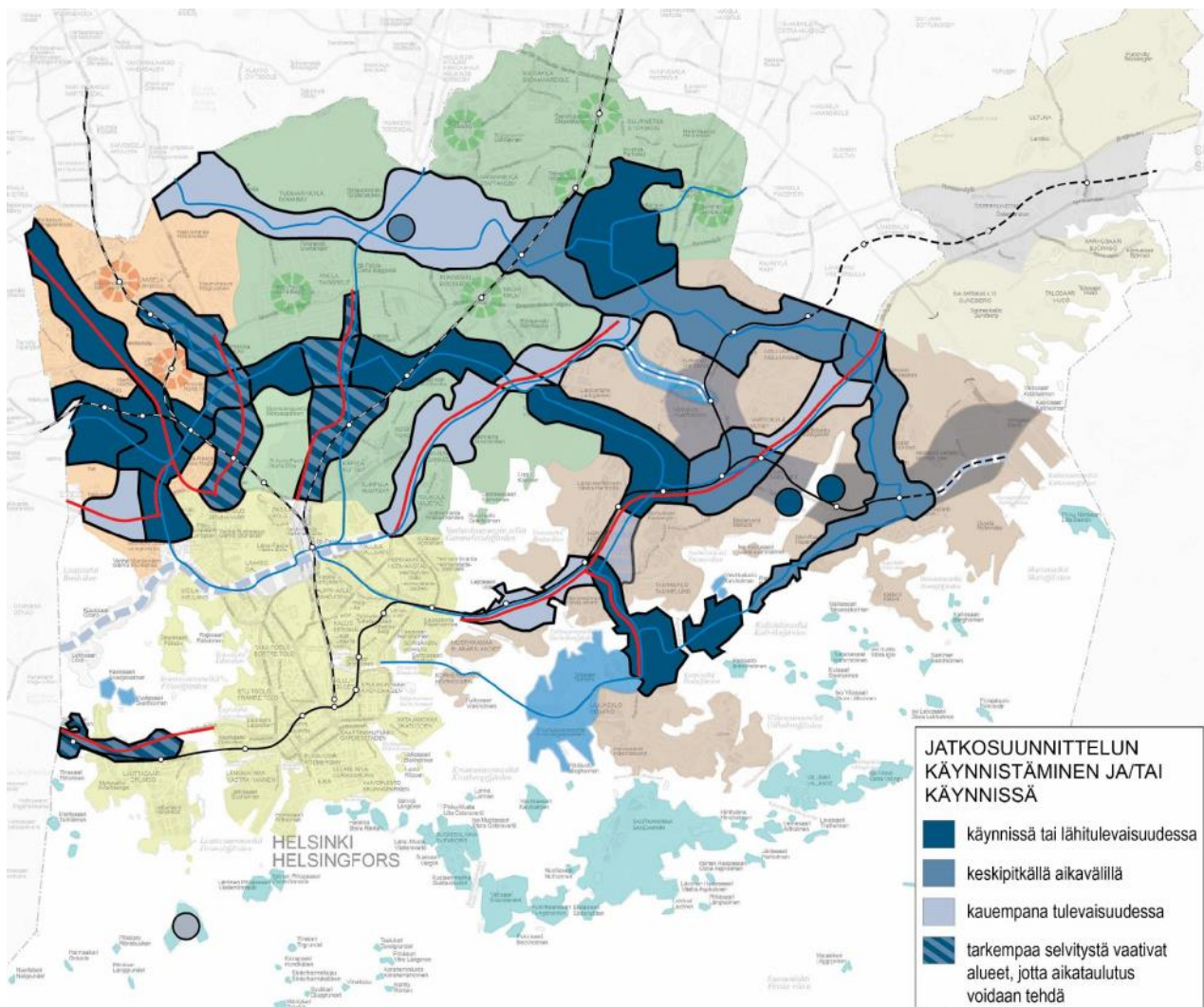


Raportissa on esitetty tiiviit hankekortit kartassa näkyviltä alueilta. Näihin kytkeytyvien pikaraitioteiden ensimmäisiä vaiheita on merkitty sinisellä katkoviivalla.

Muistiossa esitetyt Vihdin- ja Tuusulanbulevardi sekä Malmin lentokenttäalue ovat kokonaisuutena suunniteltavia kohteita, jotka on muistion lähtökohdat huomioon ottaen jaettu viitteellisesti osiin. Alueita suunnitellaan kokonaisuutena ja niiden vaiheittain toteutettavuutta esimerkiksi liikennejärjestelmien osalta tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Täten yhden osuuden toteuttaminen saattaa edellyttää liikennejärjestelyjen jatkamista toisille alueille.

Kaupunkibulevardien priorisoinnin osalta on otettu huomioon se, että valtion liikenneviranomaiset eivät valittaneet yleiskaavaratkaisusta liittyen Vihdintien ja Tuusulanväylän kaupunkibulevardeihin. Näiden toteuttamisella voidaan kerätä kokemuksia muiden kaupunkibulevardien jatkosuunnittelua varten.

Raide-Jokerin vartta ei ole nostettu erikseen yhtenä kokonaisuutena raportissa esiin, sillä vyöhykkeellä on jo ohjelmoituna merkittävä määrä asemakaavahankkeita. Useat esitetyt toteutuskohteet kytkeytyvät kuitenkin Raide-Jokeriin.



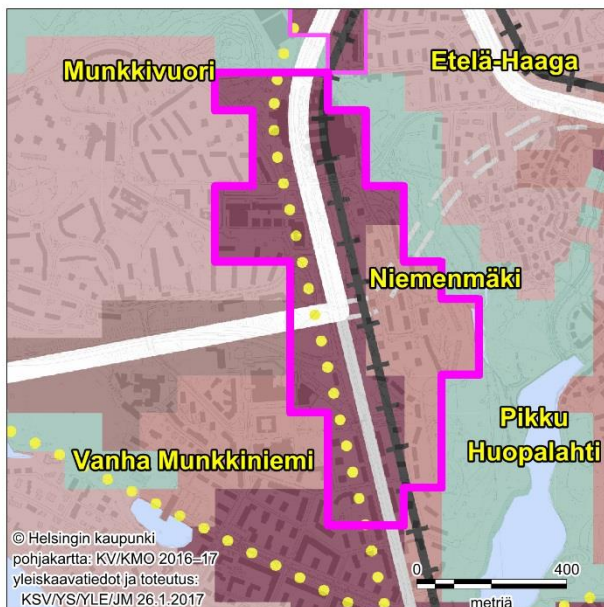
Toteuttamisohjelman luonnoksen kartta, jossa tummansinisellä on osoitettu alueet, joiden jatkosuunnittelu on käynnissä tai käynnistymässä.

Raportissa esitettyjen alueiden lähitulevaisuuden asuinrakentamispotentiaalit.

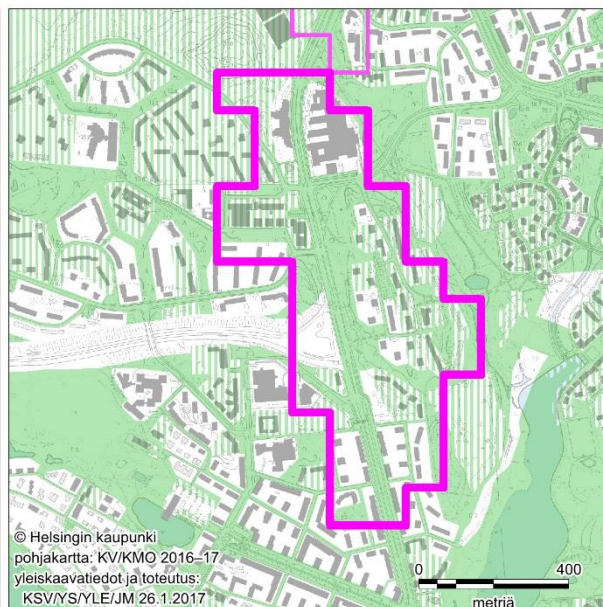
LÄHIAIKOINA TOTEUTETTAVAKSI EHDOTETTAVA YLEISKAAVAKOHDE	LÄHIAIKOJEN POTENTIAALI (k-m ²)
3.1 Vihdinbulevardi: Huopalahdentie	250 000
3.2 Vihdinbulevardi: Pitäjänmäki–Etelä-Haaga	350 000
3.3 Vihdinbulevardi: Valimo–Kaupintie	200 000
3.4 Tuusulanbulevardi: Veturitie	350 000
3.5 Tuusulanbulevardi: Käpylän asema	300 000
3.6 Tuusulanbulevardi: Oulunkylä	250 000
3.7 Laajasalonbulevardi: Yliskylä	250 000
3.8 Jokeri: Latokartano	350 000
3.9 Jokeri: Roihupelto–Viilarintie (Karkunkaataja ym.)	300 000
3.10 Vartiosaari	350 000
3.11 Puotilanranta (merellinen kokonaisuus)	150 000
3.12 Rastilan keskusta ja länsiranta (merellinen kokonaisuus)	200 000
3.13 Malmin lentokenttä: lounainen	500 000
Malmin lentokenttä: pohjoinen	350 000
Malmin lentokenttä: kaakkoinen	300 000

3.1

Vihdinbulevardi: Huopalahdentie



Kohde yleiskaavakartalla



Kaupungin maanomistus (vihreällä, ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella).

Yleiskuvas ja maanomistus

Vihdinbulevardin kokonaisuus katsotaan alkavaksi Vihdintien eteläpuolelta ja sen eteläisimmän osan muodostaa Huopalahdentien varsi Vanhan Munkkiniemen ja Niemenmäen alueelta Munkkivuoren pohjoisrajalle, jossa se kytkeytyy seuraavaan Vihdinbulevardin alueeseen (3.2.). Yleiskaavakartassa Huopalahdentien varsi on merkitty kanta-kaupungiksi ja loput Niemenmäestä asuntovaltaiseksi A2-alueeksi. Nykyisellään Turunväylän pää ramppijärjestelyineen vie alueelta runsaasti tilaa. Huopalahdentie kulkee väljässä ympäristössä kaukana rakennuksista lukuun ottamatta alueen eteläpäättä ja muutamia rakennuksia pohjoispäässä. Keskeisiltä osiltaan tie muodostaa ympäröiviä asuin- ja liikealueita selvästi erottavan esteen. Joukkoliikenne on linja-autojen varassa – myös Turun suunnan kaukovoivot kulkevat alueen läpi. Entisen Pohjolan pääkonttorin alueen asemakaavoitus tuo alueelle uusia asukkaita ja toimintaa jo lähivuosina.

Kaupunki omistaa Huopalahdentien varren ja valtio Turunväylän alueen. Tämän ulkopuolelta kaupunki omistaa lähes kaiken nykyisten tonttien ulkopuolisen maan ja myös osan tonteista, vuokraten niitä.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Yleiskaava ja aiemmat asemakaavoitussuunnitelmat mahdollistavat kohdealueella n. 250 000 kerrosneliömetriä uutta asuinrakentamista.



Edellytykset ja investoinnit

Huopalahdentien alueen merkittävän kehittämisen edellytys on, että Hakamäentien läntisen jatkeen tunnelista ja Turunväylän alun liikenteen ja maankäytön kokonaisratkaisusta on tehty päätös tai vähintään suunnitelmia on tarkistettu ja tarkennettu niin, että tunneliin voidaan yhä varautua. Raitiotie alueelle edellyttää raitiotien jatkamista Munkkiniemenaukiolta Huopalahdentietä pitkin. Vastaavasti raitiotien jatke tulee suunnitella siten, että yhteys saadaan toimivaksi myös vaiheittain toteutettuna. Raitiovuonuyhteys Munkkiniemenaukiolta Haagan liikenneympyrään on noin 2 km pitkä ja karkealla 15 M€/km hinta-arvioilla maksaisi noin 30 M€. Hinta on keskimääräiseen kilometrikustannukseen perustuva alustava arvio. Kustannus voi olla myös merkittävästi tätä suurempi, riippuen tarvittavista erityisratkaisuksista. Jos Turunväylän ja Huopalahdentien järjestelyjä muutetaan olennaisesti nykyisestä, kustannukset nousevat. Jotta matka-aika keskustaan ei muodostuisi liian pitkäksi, tulisi Huopalahdentien raitiotien toteuttamisen yhteydessä tutkia myös Mannerheimintien raitiotien nopeuttamista.

Alueen täysipainoinen toteuttaminen edellyttää etukäteisinvestointina Pitäjänmäki-Meilahti voimajohtolinjan muutostyön. Kyseisen kytkinvälin muutostyö mahdollistaa myös Vihdinbulevardin Pitäjänmäki-Etelä-Haaga -välin toteuttamisen. Voimalinja-muutoksen kustannuksia arvioidaan tarkemman maankäytön suunnittelun yhteydessä, mutta lähtökohtaisesti riittävän kerrosalapotentiaalin alueilla muutostyö on taloudellisesti kannattavaa. Kytkinvälin muutos mahdollistaa tässä tapauksessa Vihdinbulevardin kahdella eteläisellä osuudella, Huopalahdentiellä ja Pitäjänmäen-Etelä-Haagan alueella, noin 600 000 k-m² asuinrakentamista, joskin osa potentiaalista olisi realisoitavissa myös ilman johtosiirtoa.

Toteutettavuus

Raitiotien toteuttaminen edellyttää Huopalahdentien uudelleenjärjestelyä ja paikoittelun lisätilan järjestämistä katualueelle. Alue on maaperältään pääosin rakennettavuudeltaan hyvää, mutta etenkin Huopalahdentien alueella on ohuita savikerrostumia, jotka saattavat aiheuttaa pohjanvahvistustarvetta. Suunnittelussa on otettava huomioon myös Korppaanoja ja Korppaanpuiston lammet.

Tarkempi toteutettavuuden ja kaavatalouden arviointi edellyttää maankäytön suunnitelmat sekä suunnitelmat liikenteestä ja bulevardin raitiotieyhteydestä. Yleiskaavan mukaisen kerrosalapotentiaalin ja tunnistettujen investointitarpeiden perusteella aluetta voidaan pitää toteuttamiskelpoisena ja edellytykset jatkosuunnittelulle ovat olemassa.

Viherverkoston kehittäminen

Rakentaminen edellyttää Länsipuiston vihersormen päävirkistysreitien parantamista ja metsäverkoston huomioon ottamista. Virkistyspalvelut tukeutuvat olevaan kaupungin osapuistoon. Virkistysyhteydet rakennetaan osaksi uutta aluetta. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, mm. liito-orava alueen kaakkoisosassa.



Merkittävimmät vaikutukset

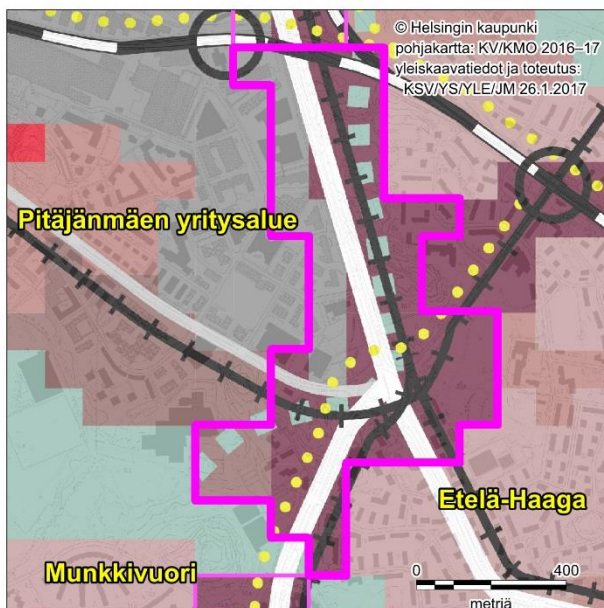
Huopalahdentien alueen rakentaminen sitoo nyt Turunväylän erottamat Munkkiniemen ja Munkkivuoren toisiinsa ja laajentaa kantakaupunkia Huopalahdentien suuntaisesti. Nyt tiivis katuun rajautuva kaupunkirakenne loppuu Munkkiniemessä, mutta alueen toteutuksen myötä kantakaupunki laajenee, yleiskaavakartan mukaisesti.

Raitiotien toteuttaminen kytkee Raide-Jokerin kantakaupungin raitiotieverkkoon ja parantaa joukkoliikenteen runkoverkon kytkeytyvyyttä. Huopalahden pikaraitiotien toteuttamisen yhteydessä olisi hyvä ottaa kantaa koko läntisen kantakaupungin raitiotieverkoston tulevaisuuteen. Linjojen 14 ja 18 korvaaminen raitiotiellä mahdollistaisi linja-autoliikenteen merkittävän vähentämisen Helsinginniemellä, mutta edellyttäisi uusia kiskoja sekä Fredrikin- että Topeliuksenkadulle. Läntisen kantakaupungin raitiotien jatkaminen Munkkivuoreen parantaa alueen joukkoliikennenyhteyksiä ja voidaan toteuttaa tarvittaessa jo ennen kaupunkibulevardia. Huopalahdentien varrelle on yleiskaavassa linjattu pyöräliikenteen baana, joka voidaan toteuttaa samanaikaisesti tai ennen bulevardia ja joka parantaa pitkämatkaisia pyöräliikenteen yhteyksiä alueelle.

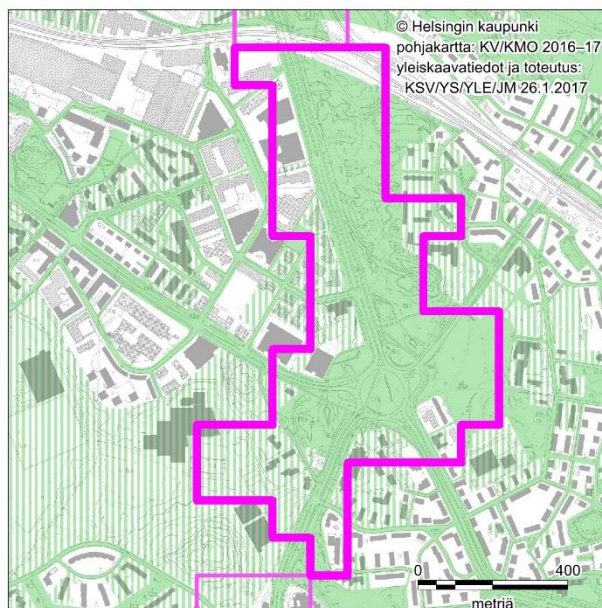
Merkittävimmät liikenteelliset vaikutukset liittyvät Turunväylän jatkeena olevaan Hakamäentien läntiseen tunneliin. Mikäli tunneli tehdään, vähentyy liikenne katuverkolla. Joka tapauksessa nykyinen paljon maata vievä liittymäratkaisu muuttuu ja ensimmäiset liikennevalot siirtyvät hieman lännemmäs Turunväylälle.

3.2

Vihdinbulevardi: Pitäjänmäki–Etelä-Haaga



Kohde yleiskaavakartalla



Kaupungin maanomistus (vihreällä), ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella).

Yleiskuvaus ja maanomistus

Haagan ja Munkkiniemen välinen viheralue rajaa Vihdinbulevardin kaksi eteläisintä osaa toisistaan, pohjoisessa taas Rantarata erottaa seuraavan Vihdinbulevardin osion (ks. edellinen ja seuraava luku). Pääosa bulevardien varresta on merkitty yleiskaavassa kantakaupungiksi, Pitäjänmäen yritysalueen puoli toimitila-alueeksi ja lounainen nurkka asuntovaltaisiksi alueeksi A1. Tarkastelualue on väljää maantiemäistä ympäristöä, mikä korostuu entisestään Haagan liikenneympyrän ja Vihdintien kaksiajorataisen osuuden kohdalla. Koillisessa Vihdintietä reunustaa metsäalue. Teillä on suuri esteväikutus Pitäjänmäen ja Haagan välillä. Valimon ja Huopalahden asemat palvelevat alueen rajojen tuntumassa, muuten joukkoliikenne on linja-autojen varassa. Raide-Jokeri muuttaa tilanteen lähivuosina, ja muodostaa yhdessä Vihdinbulevardin raitioteiden kanssa huomattavan julkisen liikenteen solmukohtan liikenneympyrän paikalle.

Alue on kaupungin omistuksessa (sisältäen vuokrattuja kiinteistöjä), muutamia tontteja ja valtion rautatiealuetta lukuun ottamatta.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Yleiskaava mahdollistaa kohdealueella n. 350 000 kerrosneliometriä uutta asuinrakentamista. Lisäksi bulevardin lievealueilla on merkittävää potentiaalia.



Edellytykset ja investoinnit

Vihdintien alkupään muuttaminen bulevardiksi edellyttää raitiovaununlinjan jatkamista joko Huopalahdentietä (tai vaihtoehtoisesti nykyiseltä linjalta 10) Haagan liikenneympyrään saakka. Myös raitiotielinjan jatke tulee suunnitella niin, että yhteys on toteutettavissa myös vaiheittain. Mikäli raitiotieyhteyttä jatketaan Pitäjänmäen ja Etelä-Haagan väliltä pohjoiseen, on rautatien ylittävän sillan muutostarvetta tarkasteltava. Raitiovaununyhteyttä Helsingin keskustasta Munkkiniemeen on nopeutettava, jotta raitiovaunumatkan kesto ei muodostu liian pitkäksi ja raitioliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto. Raide-Jokeri kulkee alueen halki, joten sen tuomat mahdollisuudet on syytä hyödyntää mahdollisimman hyvin. Uutta raitiotieyhteyttä Haagan liikenneympyrästä Valimon asemalle tarvitaan noin kilometri.

Alueen toteuttaminen edellyttää etukäteisinvestointina Pitäjänmäki-Meilähti voimajohtolinjan muutostyön. Suunnittelu- ja muutostyölle on varattava aikaa noin 4–5 vuotta ja muutostyö on tehtävä yhtenä kokonaisuutena kytkinasemien välillä. Kyseisen kytkinvälin muutostyö mahdollistaa myös Vihdinbulevardin eteläisen Huopalahdentien osuuden täysimääräisen toteuttamisen. Voimalinjamuutoksen kustannuksia arvioidaan tarkemman maankäytön suunnittelun yhteydessä, mutta lähtökohtaisesti riittävän kerrosalapotentiaalilla alueilla muutostyö on taloudellisesti kannattavaa. Kytkinvälin muutos mahdollistaa tässä tapauksessa Vihdinbulevardin Huopalahdentien ja Pitäjänmäen–Etelä-Haagan osuuksilla noin 600 000 k-m² asuinrakentamista, joskin osa potentiaalista olisi realisoitavissa myös ilman johtosiirtoa.

Liikenneympyrän alueelta Valimon aseman tasalle on matkaa noin kilometri. Bulevardilla raitiotien hinta voi olla noin 15 M€/km. Hinta on keskimääräiseen kilometrikustannukseen perustuva alustava arvio. Kustannus voi olla myös merkittävästi tätä suurempi, riippuen tarvittavista erityisratkaisuksista. Tämän lisäksi Haagan liikenneympyrän uudelleenjärjestelystä ja bulevardin rakentamisesta syntyy merkittäviä kustannuksia.

Toteutettavuus

Vihdintien bulevardin toteuttaminen raitioteineen edellyttää Haagan liikenneympyrän uudelleenjärjestelyä, jotta raitiolinjat saavat riittävät etuudet ja bulevardin raitiolinjalle sekä Raide-Jokerille muodostuu vaihtopaikka. Haagan liikenneympyrän uudelleenjärjestely on erittäin haastavaa, sillä ympyrään saapuu paljon liikennettä, viidestä eri suunnasta ja eri kulkumuodoilla. Haagan liikenneympyrästä pohjoiseen Vihdintiellä raitiotien toteuttamiselle ei ole erityisiä haasteita.

Liikenneympyrän itäpuolella on pääosin 1970-luvulla tehty täyttöalue, jonka alla on mahdollisesti savikerroksia. Vihdintien itäpuoli on maastoltaan vaihtelevaa mutta rakennettavuudeltaan pääosin hyvää kalliosta aluetta ja kitkamaata.

Viherverkoston kehittäminen

Poikittaista viheryhteyttä parannetaan ja ekologista metsäverkostoyhteyttä kehitetään. Rakentamisalueiden virkistyspalvelut tukeutuvat olevaan kaupunginosapuistoon. Baanaverkostoa kehitetään osana kaupunkirakennetta.



Merkittävimmät vaikutukset

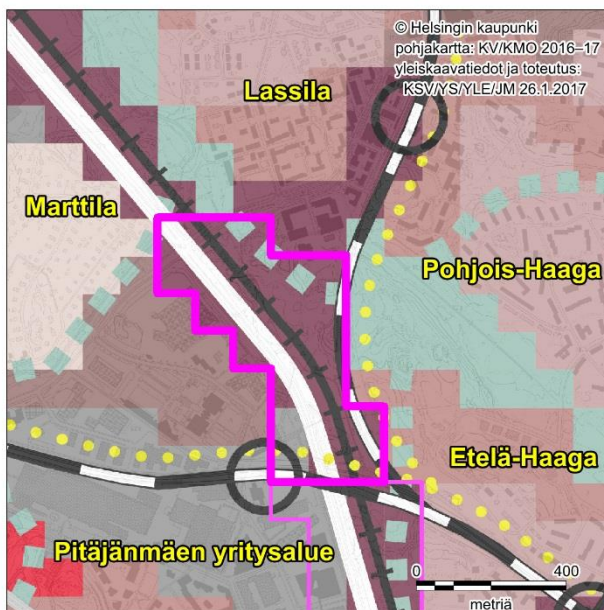
Liikenneympyrän alueen mittava täydentäminen ja Vihdintien kaupunkibulevardin eteläisen osan toteuttaminen muuttaa alueen roolia merkittävästi. Nykyisin väylämäinen ympäristö, jolle kaupunki kääntää selkänsä, muodostuu Helsingin laajenevan läntisen kantakaupungin keskustaksi ja tärkeäksi liikenteelliseksi solmukohtaksi. Alueella risteävät Raide-Jokeri, Vihdintien pikaraitiotie sekä pyöräbaana. Lisäksi alueen reunamilla ovat Huopalahden ja Valimon asemat, joista erityisesti Valimon liikenteellinen merkitys korostuu, mikäli sen laiturin itäpäähän toteutetaan yhteys Vihdinbulevardille. Syntyvä vaihtoyhteys nopeuttaa Vihdinbulevardin linja-autolla matkustavien matka-aikaa keskustaan ja mahdollistaa Mannerheimintien linja-autokuormituksen vähentämisen. Tämän kaltaisten uusien vaihtoterminaalien rakentaminen on avainasemassa pyrittäessä vähentämään ydinkeskustaan suuntautuvan linja-autoliikenteen määrää.

Tarkastelualue on jo nykyisellään toiminnoiltaan monimuotoinen. Tiivis kortteli-kaupunki sitoo Pitäjänmäen työpaikka-alueen kiinteäksi osaksi sitä ympäröiviä omailmeisiä kaupunginosia. Parantuva saavutettavuus lisää alueen houkuttelevuutta työpaikkojen sijoittumisen näkökulmasta ja olemassa olevat työpaikka-alueen palvelut hyötyvät asukasmäärän merkittävästä lisäyksestä.

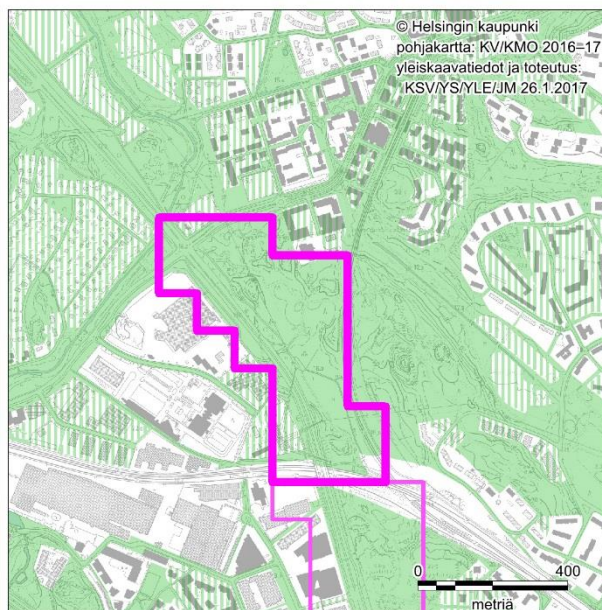
Viheralueiden pinta-ala pienenee, mikä korostaa korkeatasoisten korttelipuistojen tarvetta.

3.3

Vihdinbulevardi: Valimo-Kaupintie



Kohde yleiskaavakartalla



Kaupungin maanomistus (vihreällä, ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella).

Yleiskuvaus ja maanomistus

Pohjoisin Vihdinbulevardin tässä tarkastelussa mukana oleva osuus ulottuu Rantara-dasta Kaupintielle (ks. myös edelliset luvut). Bulevardin pohjoisempien osien rakentaminen on kauempana tulevaisuudessa. Tarkastelualue on enimmäkseen merkitty kantakaupungiksi, pieni nurkka Valimon aseman lähellä toimitila-alueeksi. Ympäristö on maantiemäinen, erottaen metsäkaistaleen kanssa Haagan ja Pitäjänmäen alueen voimakkaasti toisistaan. Eteläosan tukeutuessa Valimon asemaan on muun osan joukkoliikenne linja-autojen hoidossa. Vihdinbulevardin raitiotie voisi ennen jatkoaan luoteseen kääntyä Kaupintielle Lassilaan Pohjois-Haagan asemalle. Asuinrakentaminen Valion tontilla, alueen länsireunalla, on syytä kytkeä selkeästi bulevardirakentamiseen.

Alue on lähes kokonaan kaupungin omistuksessa, pl. lähinnä Valion tontti lännessä ja valtion rautatiealue etelässä.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Yleiskaava mahdollistaa kohdealueella n. 200 000 kerrosneliömetriä uutta asuinrakentamista. Lisäksi bulevardin lievealueilla on merkittävää potentiaalia, varsinkin länsipuolella Valion alueella, jonka kytkeytyminen bulevardin rakenteeseen on tärkeää.



Edellytykset ja investoinnit

Raitiotien toteuttaminen alueelle edellyttää, että raitiotiekysymykset on ratkaistu Vihdinbulevardin eteläisemmillä osuuksilla. Lisäksi raitioyhteyttä keskustasta on nopeutettava nykyisestä. Pikaraitiotielle on löydettävä päätepysäkki esimerkiksi Pohjois-Haagan asemalta, kuitenkin varautuen pikaraitiotien jatkamiseen Vihdintietä Kehä I:n pohjoispuolelle. Raitiotien jatkaminen Valimon asemalta Pohjois-Haagan asemalle tarkoittaa noin puoltatoista kilometriä uutta pikaraitiotietä, joka 15 M€/km hinnalla olisi yhteensä noin 23 M€. Hinta on keskimääräiseen kilometrikustannukseen perustuva alustava arvio. Kustannus voi olla myös merkittävästi tätä suurempi, riippuen tarvittavista erityisratkaisuksista. Bulevardin muita rakentamiskustannuksia ei ole arvioitu tässä.

Alueen toteuttaminen edellyttäisi merkittäviä muutostöitä Pitäjänmäen kytkin-asemaan ja kolmeen suurjännitteiseen voimalinjaan (Pitäjänmäki-Meilähti, Pitäjänmäki-Viikinmäki ja Pitäjänmäki-Kannelmäki) liittyen. Lisäksi alueen toteuttaminen koko yleiskaavan mahdollistamassa laajuudessa vaatii maankäytölle rajoituksia aiheuttavien Valion toimintojen uudelleensijoittamista tai teknisiä muutoksia tehtaan toimintaan.

Toteutettavuus

Raitiotien toteuttaminen bulevardille on bulevardin rakentamisen yhteydessä kohtalaisen helppoa. Vaihtoyhteys Valimon asemalle voidaan järjestää ilman suuria haasteita.

Alueella sijaitsee Pitäjänmäen kytkinasema, josta lähtee kolme erillistä 110 kilovoltin ilmajohtoa, jotka rajoittavat nykyisellään maankäyttöä. Nykyisiin siltoihin kohdistuva muutostarve tulee selvittää jatkosuunnittelun yhteydessä. Nykyisellään myös Valion toiminta rajoittaa maankäytön sijoittumista alueelle, joskin maanomistajalla on ollut intressejä alueen muuttamiseen asuinkäyttöön. Alueen halki kulkee savikkoalue, jossa saven syvyys on paikoin noin 10 metriä, muuten alue on kallioista. Maaperä edellyttää erillisiä vakavuustarkasteluja etenkin Mätäjoen lähistöön maankäyttöä suunniteltaessa. Mätäjoki toimii alueen pääasiallisena hulevesireittinä ja se tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Alueella on havaittu maanpinnassa olevaa pohjavettä ja tarkempi pohjavesitilanne tulee selvittää suunnittelun yhteydessä. Rautatien läheisyydessä on tarve selvittää runkomelu- ja värinävaikutuksia.

Viherverkoston kehittäminen

Kaupintien suuntaista viheryhteyttä kehitetään ja vahvistetaan siten, että nykyinen liian kapea viheryhteys palvelee sekä virkistykseen pääreittinä että ekologisena yhteytenä ja kehitettävänä metsäverkostoyhteytenä. Alueelle tarvitaan uusi puisto ja virkistysyhteydet. Lassilan puoleista kaupunginosapuistoa parannetaan ja reitistöä uusitaan. Suunnittelussa on otettava huomioon Mätäjoen linjauksen mahdollinen siirto ja luontoarvojen, mm. liito-oravan, huomioon ottaminen alueen keskellä.

Merkittävimmät vaikutukset

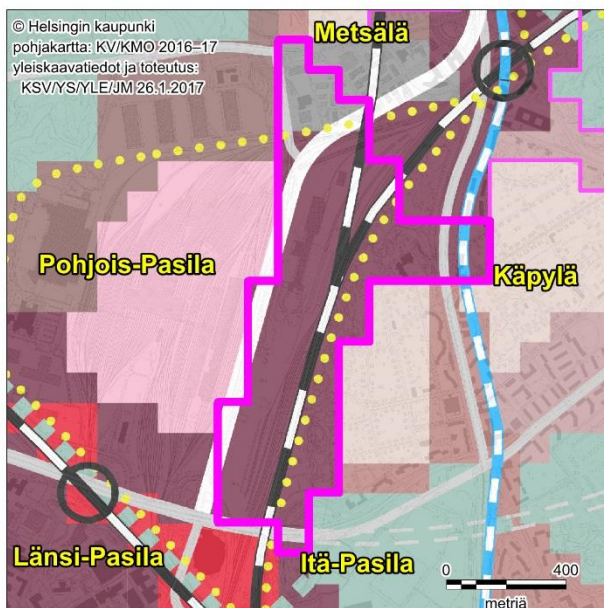
Kantakaupungin laajentaminen Kaupintielle asti synnyttää merkittävän rakentamispotentiaalin, joka koostuu paitsi tästä tarkastelualueesta, myös siihen kytkeytyvän nykyisen Valion tehdasalueen potentiaalista. Alueen eteläreunassa sijaitsevasta Valimon asemasta on rakennettavissa merkittävä vaihtoasema. Raitiotien jatkaminen Pohjois-



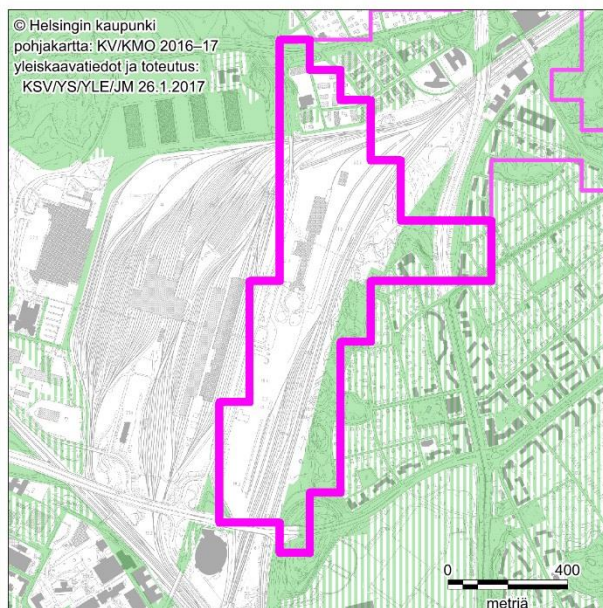
Haagan asemalle parantaisi alueen sisäistä saavutettavuutta ja kytkisi alueen paremmin läntiseen kantakaupunkiin.

3.4

Tuusulanbulevardi: Veturitie



Kohde yleiskaavakartalla



Kaupungin maanomistus (vihreällä, ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella).

Yleiskuvaus ja maanomistus

Tuusulanbulevardin eteläisin osa koostuu Veturitien varresta Pohjois-Pasilassa ja uudesta katulinjauksesta Metsälän eteläosassa (jatke pohjoiseen: ks. seuraava luku) sekä Käpylän länsireunasta rautatien tuntumassa. Yleiskaavassa alue on merkitty pääasiassa kantakaupungiksi, pohjoisin nurkka Metsälässä toimitila-alueeksi. Nykyään alue on kaupunkirakenteesta irrallista ratapihaa, varasto- ja toimitila-aluetta, metsikköä; se sisältää myös osia asuinkortteleista nykyisen Tuusulanväylän alussa. Julkinen liikenne on lähinnä linja-autoja, alueen pääosalla vieläpä varsin vähäistä.

Kaupungin maanomistus rajoittuu lähinnä yleisiin alueisiin – rautatiealue ja Tuusulanväylä ovat valtion maata.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Yleiskaava mahdollistaa kohdealueella n. 350 000 kerrosneliometriä uutta asuinrakentamista. Lisäksi yleiskaavalla on huomattavaa lisäpotentiaalia, jos alue päätetään toteuttaa tehokkaammin tai sitä laajennetaan myöhemmin.

Edellytykset ja investoinnit

Veturitien alueen kehittäminen edellyttää, että Tuusulanväylän kääntäminen Veturitielle on ratkaistu. Alue on nykyisellään joukkoliikenteen palvelualueen ulkopuolella, joten joukkoliikenneyhteydet tulee ratkaista. Liikennevaihtoehtojen suunnittelu on



käynnissä ja sen kautta haetaan liikenteellisesti ja taloudellisesti kestävä ratkaisu. Liikennejärjestelyt edellyttävät kuitenkin mahdollisesti merkittäviä etukäteisinvestointeja. Hyvän joukkoliikenteen palvelutason varmistamiseksi alueelta tulisi päästä helposti Käpylän tai Pasilan asemalle ja vaihtamaan junaan.

Veturitien ja pääradan välinen logistiikka-alue on uudelleensijoitettava, jotta alueelle voidaan toteuttaa kantakaupunkimaista kaupunkirakennetta. Tulee selvittää, paljonko rautatieliikenteen operoiminen tarvitsee jatkossa tilaa, esimerkiksi autojuna-asemalle ja muille alueella nykyisin sijaitseville toiminnoille. Tallinnan rautatieyhteyden ja Lentoradan suuaukkojen mahdollinen sijoittuminen alueelle tulee selvittää ja siihen varautua suunnittelussa. Seudullisesti ja valtakunnallisesti on ratkaistava rautatieliikenteen varikkoalueiden kehitysnäkymät, jotta Ilmalan varikkotoimintojen mahdollisille laajentumistarpeille löytyy tilaa jostain muualta.

Toteutettavuus

Liikenteellisesti alueen toteutettavuuden haasteena on kytkeytyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Jos Tuusulanväylä käännetään Veturitielle, rajautuu alue pohjoisessa, lännessä ja etelässä vilkkaasti liikennöityihin väyliin. Pääradan risteäminen edellyttää aina hintavia alituksia tai siltoja. Alueen pohjoisosa on pääosin hyvin rakennettavaa kitkamaa-aluetta. Radan pohjoispuolella Niittylänpolun varrella ja Tuusulanväylän kaakkoispuolella on savialueita. Alueen eteläosassa on täyttöalueita, joiden alla on savikerroksia. Täyterroksen paksuus alueella on suurimmillaan 11 metriä, eikä sen laadusta ole tarkkaa tietoa. Rakennettavuudeltaan alue on näiltä osin erittäin vaikea. Asuinrakentamisen sijoittamisedellytykset rata-, varikko- ja liikennealueiden välittömään läheisyyteen tulee selvittää mm. valosaasteen, melu- ja värinävaikutusten osalta.

Asesepäntiellä kulkee Pitäjänmäen ja Viikinmäen kytkinasemien välinen voimalinja, joka nykyisellään rajoittaa toimintojen sijoittamista.

Kaupungin maanomistus rajoittuu lähinnä yleisiin alueisiin – rautatiealue ja Tuusulanväylä ovat valtion maata. Tämän johdosta kaupungin suorat tulovaikutukset alueen maankäytön toteuttamisesta jäisivät pieniksi.

Viherverkoston kehittäminen

Virkistysyhteys pääradan suuntaisesti tulee turvata. Uudet yhteydet Keskuspuiston suuntaan tarvitaan. Rakennetaan uusia puistoja kaupunkirakenteen osana. Hulevesisuunnittelua tarvitaan.

Merkittävimmät vaikutukset

Veturitien alueen toteuttamisen vaikutukset riippuvat Tuusulanväylän käynnön suhteen tehtävistä ratkaisuista. Liikennemäärät vaikuttavat syntyvän kaupunginosan luonteeseen. Nykyisin kaupunkirakenne "haarautuu" rautatien mukana Pasilan jälkeen. Veturitien alueen toteuttaminen kytkee kasvavan Pasilan alueen suoraan etelä-pohjois-suunnassa Metsälään ja sen kupeeseen rakentuvaan maaliikennekeskuksen uuteen tiiviiseen asuinalueeseen ja näiden takana Maunulaan.

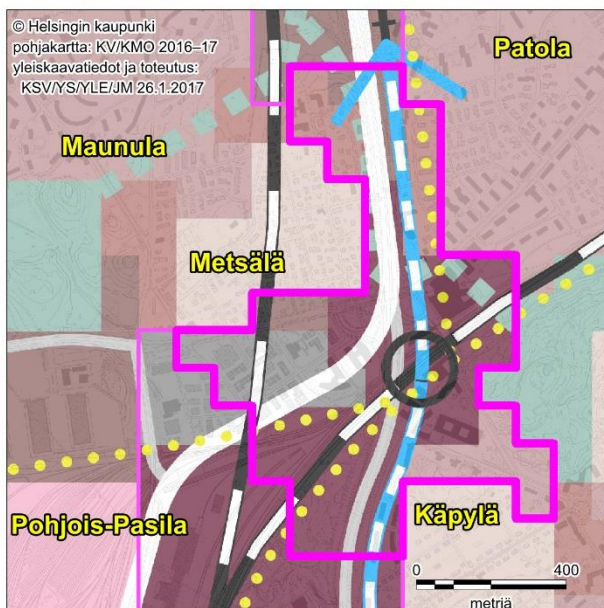
Myös alueen toteuttamisen liikenteelliset vaikutukset riippuvat etenkin siitä, käännetäänkö Tuusulanväylää Veturitielle. Jos Tuusulanväylän liikenteestä iso osa siirtyy Veturitielle, on sillä merkittävä vaikutus kantakaupungin ja Hakamäentien tason autoliikenteen suuntautumiseen.



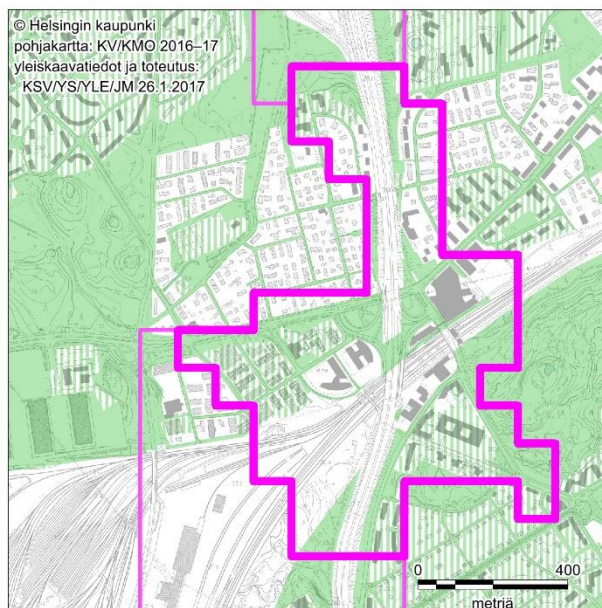
Alueen toteuttamisella on myös vaikutuksia Ilmalan varikkoalueen toimintaan. Nykyisen varikon laajentaminen ei ole mahdollista jos tässä tarkasteltu alue rakennetaan. Tällöin uudet varikkotoiminnan tilantarpeet tulee sijoittaa muualle.

3.5

Tuusulanbulevardi: Käpylän asema



Kohde yleiskaavakartalla



Kaupungin maanomistus (vihreällä, ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella)

Yleiskuvaus ja maanomistus

Tuusulanbulevardin toiseksi eteläisin osa (vrt. edellinen ja seuraava luku) on sen merkittävin solmukohta, sijoittuen Käpylän aseman ympärille ja siitä pohjoiseen. Pääosa bulevardin varresta on merkitty kantakaupungiksi, Metsälän yritysalueetta toimitiloiksi ja reunemmalla olevia alueita asuntovaltaisiksi alueiksi A1, A2 ja A3. Nykyisellään Käpylän, Metsälän ja Oulunkylän keskiosan asuin- ja toimitila-alueet yhdistyvät heikosti rautatien ja Tuusulanväylän yli. Rautatieaseman lisäksi linja-autot, erityisesti Tuusulanväylän suunnassa, muodostavat kattavan julkisen liikenteen. Vaihtoyhteys Tuusulanväylän linja-autojen ja Käpylän aseman välillä on nykyisellään heikko.

Kaupunki omistaa laajoja yleisiä alueita, ml. Tuusulanväylän liittymän rampi-alueet, valtio puolestaan rautatiealueen ja itse Tuusulanväylän. Tontteja on paljon yksityisessä omistuksessa. Kaupungin omistamilla tonteilla Metsälän alueella on voimassa olevia vuokrasopimuksia.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Yleiskaava mahdollistaa kohdealueella n. 300 000 kerrosneliometriä uutta asuinrakentamista. Lisäksi yleiskaavalla on huomattavaa lisäpotentiaalia, jos alue päätetään toteuttaa tehokkaammin tai sitä jatketaan myöhemmin.



Edellytykset ja investoinnit

Bulevardin toteuttaminen edellyttää Tuusulanväylän käynnön ratkaisemista. Liikennevaihtoehtojen suunnittelu on käynnissä ja sen kautta haetaan liikenteellisesti ja taloudellisesti kestävä ratkaisu. Liikennejärjestelyt edellyttävät kuitenkin mahdollisesti merkittäviä etukäteisinvestointeja. Raitiotietä on syytä jatkaa Mäkelänkadulta Tuusulanbulevardille ja raitiotieyhteyttä keskustasta Tuusulanväylän bulevardille nopeuttaa. Raitiotien jatkaminen Mäkelänkadulta Käpylän asemalle vaatisi vajaan kilometrin mittaisen osuuden toteuttamista. Liikennejärjestelyt edellyttävät mahdollisesti huomattavia investointeja uuteen liikenneinfrastruktuuriin ja taloudellisen toteutettavuuden arviointi on mahdollista vasta liikenneinfrastruktuurin selvityksen jälkeen.

Tallinnan rautatieyhteyden ja Lentoradan suuaukkojen mahdollinen sijoittuminen alueelle tulee selvittää ja siihen varautua suunnittelussa.

Toteutettavuus

Käpylän asemanseudun toteuttaminen on haasteellista korkeuserojen ja merkittävien liikenneyhteyksien takia. Asemalle on luonnosteltu joukkoliikenneterminaalia esikaupunkibussilinjojen päätepysäkiksi. Vähintäänkin vaihtoyhteyksien parantaminen Tuusulanväylältä junaan on tarpeen. Tuusulanväylän kääntäminen Veturitille on haasteellista korkeuserojen, Tuusulanväylän suurten liikennemäärien, yhtyvien liikennesuuntien määrän sekä pääradan takia. Näistä syistä ja kaupunkibulevardin toteutettavuuden näkökulmasta väylän kääntäminen ei vaikuta välttämättä tarkoituksenmukaiselta. Joukkoliikenneterminaalin sijoitusmahdollisuuksia selvitetään ja tämän toteutettavuutta ja kustannusvaikutuksia arvioidaan suunnittelun yhteydessä.

Perustamisolosuhteiltaan alue on pääosin hyvää. Pohjoisosassa alueen länsipuolella sijaitsevan savikkoalueen lievealue jatkuu osin nykyisen Tuusulanväylän alle. Pääradan ja Tuusulanväylän risteyskohdan molemmin puolin on saven lievealuetta ja risteuksen lounaispuolella radan alla on syvä savialue. Alueen länsipuolella savialueella kulkeva Haaganpuro tulee myös ottaa huomioon suunnittelussa.

Asesepäntiellä kulkee Pitäjänmäen ja Viikinmäen kytkinasemien välinen voimalinja, joka nykyisellään rajoittaa toimintojen sijoittamista.

Tontteja on paljon yksityisessä omistuksessa, mikä heikentää kaupungille mahdollisesti kohdistuvia maankäytön tuloja. Olemassa olevat rakennukset sekä tonttien vuokrasopimukset rajoittavat alueen toteuttamista. Mikäli alueen toteuttamista edistään voimassa olevien vuokrasopimusten aikana, tulee varautua taloudellisiin vaikutuksiin.

Viherverkoston kehittäminen

Taivaskalliota, Metsälää sekä Oulukylää yhdistävät virkistysyhteydet vaativat kehittämistä. Alueelle tarvitaan uusi puisto ja poikittainen jalankulkuympäristö. Baanaverkostoa kehitetään osana kaupunkirakennetta. Yhteydet Keskuspuiston ja Vantaanjoen suuntaan tarvitaan.

Merkittävimmät vaikutukset

Käpylän aseman ympäristö Tuusulanbulevardin alueella on haastava alue, jossa on toisaalta paljon mahdollisuuksia. Alueesta kehittyi liikenteen solmukohta, sillä Käpylän

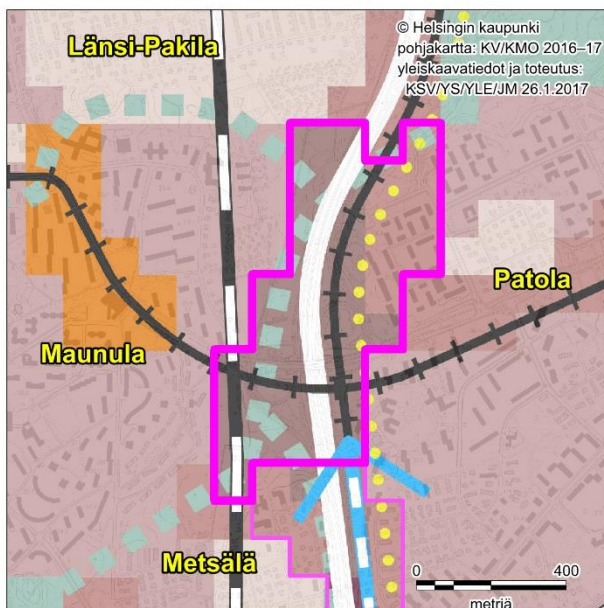


aseman kupeessa kohtaavat paitsi Veturitie ja Mäkelänkatu, myös kaksi pyöräbaanaa sekä Tuusulanbulevardin pikaraitiotie. Lisäksi entisen maaliikennekeskuksen alueelle suunniteltavan kaupunginosan halki on linjattu Pohjois-Pasilan suunnasta tuleva raitiotie, joka saapuu alueelle lännen suunnasta. Myös busseja kulkee paljon. Kulkumuotojen välisten vaihtojen on oltava sujuvia, joten alueella on potentiaalia merkittävän terminaalin rakentamiselle. Tämä mahdollistaisi myös pohjoisesta keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen vähentämisen, kun osa suorista linjoista muuttuisi liityntälinjoiksi.

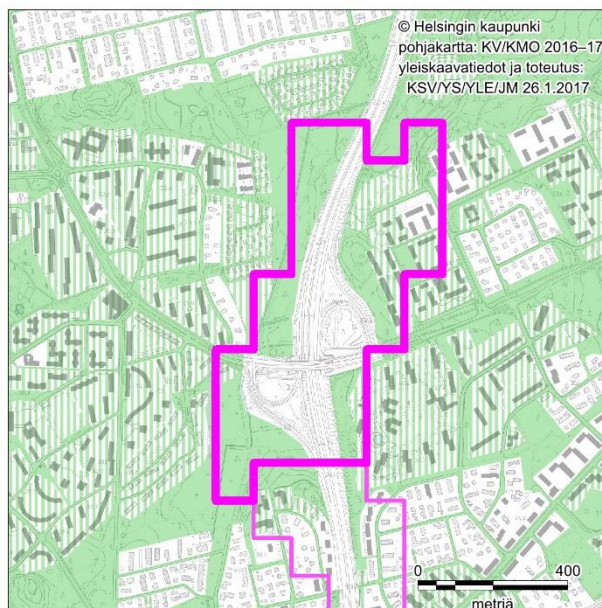
Alue näyttäytyy työpaikkarakentamisen näkökulmasta houkuttelevana sijaitessaan ydinkeskustan ja lentokentän välissä. Parantuvat joukkoliikenneyhteydet lisäävät alueen houkuttelevuutta entisestään, joten Käpylän asemanseudusta voi kehittyä tulevaisuudessa hyvin monipuolinen asumisen, työnteon ja palveluiden keskittymä.

3.6

Tuusulanbulevardi: Oulunkylä



Kohde yleiskaavakartalla



Kaupungin maanomistus (vihreällä, ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella).

Yleiskuvaus ja maanomistus

Pohjoisin Tuusulanbulevardin tässä tarkastelussa mukana oleva osuus kattaa Patolan/Maunulan liittymän lähialueet (ks. myös edelliset luvut). Bulevardin pohjoisempien osien rakentuminen on kauempana tulevaisuudessa. Alue on merkitty yleiskaavaan asuntovaltaiseksi, pääosa A1:ksi ja itäreuna Patolassa A2:ksi. Moottoritie suojavyöhykkeineen erottaa Maunulan ja Patolan kaupunkirakenteen toisistaan. Joukkoliikenne perustuu linja-autoihin. Lähivuosina Raide-Jokeri ja siihen liittyvä rakentaminen tulee muuttamaan ympäröiviä alueita. Tuusulanbulevardin raitiotien myötä alueesta muodostuu raitioliikenteen solmukohta.

Yleiset alueet ja suuri osa tonteista ovat kaupungin omistuksessa, Tuusulanväylä liittymineen valtion.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Yleiskaava mahdollistaa kohdealueella n. 250 000 kerrosneliometriä uutta asuinrakentamista. Lisäksi yleiskaavalla on huomattavaa lisäpotentiaalia, jos alue päätetään toteuttaa tehokkaammin tai sitä laajennetaan myöhemmin.

Edellytykset ja investoinnit

Bulevardin pikaraitiotien rakentaminen edellyttää, että ratkaistaan mihin raitiotie päätetään. Raitiotien jatkamiseen Kehä I:n pohjoispuolelle tulee varautua, vaikka se tapah-



tunee vasta myöhemmässä vaiheessa. Maunulasta tai Oulunkylän keskiosista tulee löytää paikka bulevardin pikaraitiotien päätepysäkille. Raitiotieyhteyttä keskustasta Tuusulanväylän bulevardille tulee nopeuttaa. Tuusulanväylän ja Käskynhaltijantien liittymäjärjestelyt tulee suunnitella uudelleen. Pikaraitiotieyhteys Käpylän asemalta Maunulaan olisi noin 1–2 kilometriä pitkä päätepysäkin sijainnista riippuen, joten 15 M€/km hinnalla se maksaisi noin 15–30 M€. Hinta on keskimääräiseen kilometrikustannukseen perustuva alustava arvio. Kustannus voi olla myös merkittävästi tätä suurempi, riippuen tarvittavista erityisratkaisuksista. Bulevardin rakentamisen kustannuksia ei ole tässä arvioitu.

Toteutettavuus

Pikaraitiotien päätepysäkin sijoittaminen Maunulaan tai Oulunkylän keskiosiin voi edellyttää laajempia uudelleenjärjestelyjä. Alueen luoteisosassa on savikkoalueita ja sen läpi kulkee Haaganpuro, mikä nostaa rakentamisen kustannuksia ja asettaa paineita rakentamisen tehokkuudelle. Alueen maaperä ja sen rakennettavuus edellyttävät lisätutkimuksia ja -suunnittelua. Tarvittavien toimenpiteiden arviointi näiden osalta suoritetaan maankäytön yleissuunnittelun yhteydessä.

Viherverkoston kehittäminen

Yhteyttä Maunulanpuistosta Vantaanjoen rantaan vahvistetaan virkistyspääreitteinä ja ekologisena metsäverkostoyhteytenä. Virkistyspalvelut tukeutuvat olevaan kaupunginosapuistoon. Haaganpuron vartta tulee kehittää viheralueena ja ekologisena yhteytenä sekä hulevesien hallinnan alueena. Luontoarvot, mm. liito-oravat, on otettava huomioon alueen eteläosassa.

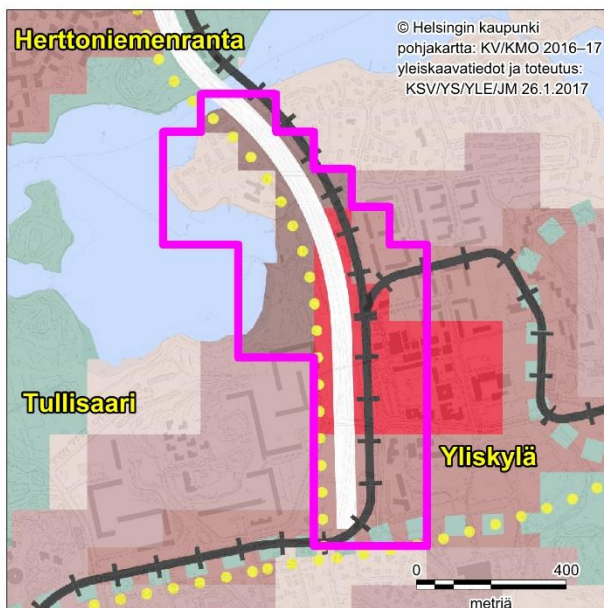
Merkittävimmät vaikutukset

Tuusulanväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi mahdollistaisi alueella merkittävän täydennysrakentamisen, kun nyt liikenteen suoja-alueiksi varatut laajat vyöhykkeet voitaisiin ottaa rakentamiskäyttöön. Nyt sekä Maunula, Patola että Oulunkylän keskiosia kääntävät Tuusulanväylälle selkänsä, mutta kaupunkibulevardin toteuttaminen tukisi alueiden kasvamista yhteen Raide-Jokerin ympärille. Koko seudun näkökulmasta alueen sijainti on erittäin keskeinen.

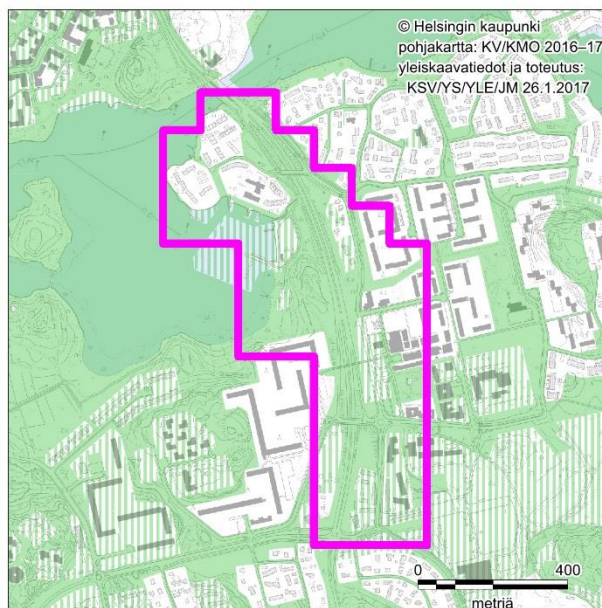
Tärkeä huomio on myös Tuusulanbulevardin keskeinen merkitys välittävänä yhteytenä kantakaupungin työpaikkakeskittymien sekä lentokentän ja sen ympäristöön syntyneiden toimitila-alueiden välillä. Pasila–Käpylä–Aviapolis-lentoasema -akseli rakentuu tulevaisuudeksi merkittäväksi elinkeinotoimintojen vyöhykkeeksi, ja tämän akselin leikkauspiste Raide-Jokerin kanssa voi muodostua hyvin houkuttelevaksi sijainniksi paitsi asukkaille, myös yrityksille.

3.7

Laajasalonbulvardi: Yliskylä



Kohde yleiskaavakartalla



Kaupungin maanomistus (vihreällä, ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella).

Yleiskuvaus ja maanomistus

Laajasalonbulvardin ydinosa on Yliskylässä; pidemmällä tulevaisuudessa siihen kuuluu myös Linnanrakentajantie Herttoniemessä. Keskeinen osa tarkastelualueetta on yleiskaavassa merkitty C1-tason liike- ja palvelukeskustaksi ja loput asuntovaltaiseksi alueeksi: bulvardin pohjoisosa A1:ksi, eteläosa ja alueen koillisnukka A2:ksi ja niemenkärki luoteessa A4:ksi. Tieosuus eritasoratkaisuineen erottaa Yliskylän osia toisistaan. Joukkoliikenne on metron liityntälinojen varassa. Kruunusiltojen myötä syntyy raitiotieyhteys Hakaniemeen ja pääkeskustaan, myöhemmin raitiotie voi jatkua myös Herttoniemeeseen, Vartiosaareen ja Vuosaareen. Alueeseen liittyy olennaisesti myös Yliskylän keskustan uudistaminen ja laajentaminen.

Tiealue, yleiset alueet ja jotkin tontit ovat kaupungin omistuksessa, mutta myös yksityisomisteisia tontteja on paljon.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Yleiskaava ja sen hengessä tehdyt asemakaavoitussuunnitelmat mahdollistavat kohdealueella n. 250 000 kerrosneliometriä uutta asuinrakentamista. Ensimmäisen bulvardia muodostava asemakaava on jo käynyt lautakunnan käsittelyssä. Lisäksi yleiskaavalla on merkittävää lisäpotentiaalia, jos alue päätetään toteuttaa tehokkaammin tai sitä jatketaan myöhemmin.



Edellytykset ja investoinnit

Alueen merkittävän kehityksen edellytyksenä on Kruunusiltojen toteuttaminen ja edelleen raitiotieyhteyden jatkaminen Yliskylään saakka. Raitiotien mahdollinen jatkaminen nykyiseltä Kruunuvuorenranta-Yliskylä-linjalta Herttoniemensalmen sillalle vaatisi vain 600m uutta raitiotietä. Raitiotien toteuttaminen edellyttää sen jatkamista Herttoniemeen, ja tilahaasteen ratkaisemista Linnanrakentajantiellä, jotta raitiotie mahtuu omille kaistoilleen. Koko raitiotieosuuden pituus Yliskylästä Herttoniemeen noin 2 km., eli hinnalla 15 M€/km yhteensä noin 30 M€. Hinta on keskimääräiseen kilometrikustannukseen perustuva alustava arvio. Kustannus voi olla myös merkittävästi tätä suurempi, riippuen tarvittavista erityisratkaisuksista erityisesti Herttoniemen puolella ja sillalla, missä tilan järjestäminen voi olla haastavaa.

Laajasalonbulevardin toteuttaminen edellyttää nykyisen väylän osittaista purkamista. Alueen asemakaavoitus on käynnissä ja toteuttamisedellytykset ja kustannusvaikutukset tarkastellaan sen yhteydessä.

Toteutettavuus

Laajasalontien bulevardin pikaraitiotieineen on kohtalaisen helposti toteutettavissa. Pikaraitiotien jatkaminen Herttoniemen suuntaan on haasteellisempaa, sillä Herttoniemen puolella tilan järjestäminen pikaraitiotielle vaatii tarkempaa suunnittelua.

Alueen ranta-alueiden toteutettavuuden arviointi edellyttää tarkempaa laajamittaista suunnittelua ja tutkimuksia. Alueella on paikoin täytemaa-alueita ja osin näiden alla on oletettavasti savikerroksia.

Viherverkoston kehittäminen

Alue tukeutuu Laajasalon merelliseen virkistysympäristöön. Laajasalontien länsipuolen rantojen reitistöä tulee kehittää. Baanaverkostoyhteys sovitetaan osaksi kaupunkirakennetta.

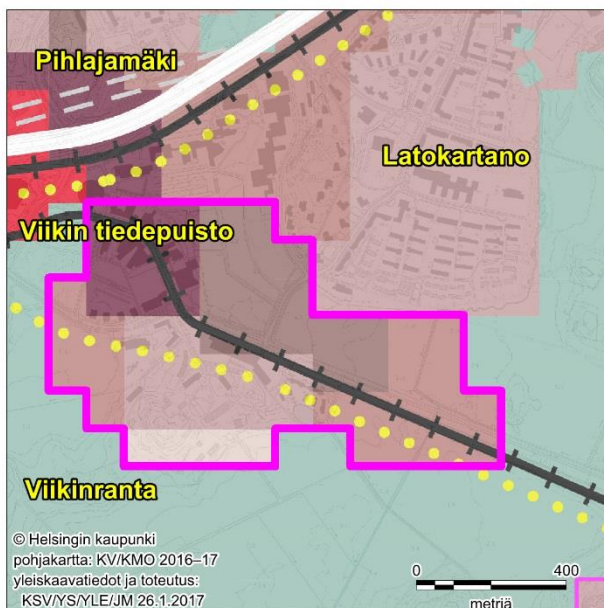
Merkittävimmät vaikutukset

Laajasalon kaupunkibulevardi on ensimmäinen pilottihanke, jonka avulla kerätään kokemuksia kaupunkibulevardien toteuttamisesta. Se poistaa nykyisen Laajasalontien luoman estevaikutuksen ja kytkee ympärivät alueet toisiinsa. Yliskylän kaupallisten ja julkisten palveluiden keskittymä voimistuu uuden asuinalueen myötä. Bulevardin suuntainen raitiotie sekä pyöräliikenteen Baana parantavat alueen liikenteen palvelutasoa.

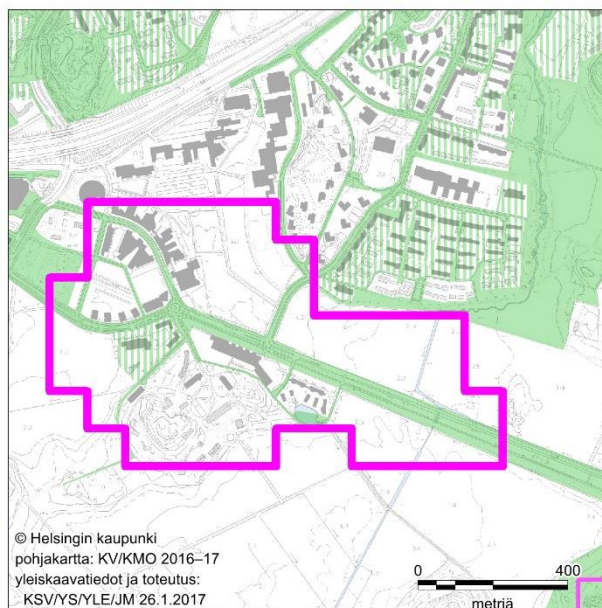
Laajasalon täydennysrakentaminen on tärkeää, koska jo päätetystä Kruunusiltojen investoinnista tulee ottaa mahdollisimman suuri hyöty irti. Laajasalonbulevardi sijaitsee melko lyhyen raitiovaunumatkan päässä itäisestä kantakaupungista ja luonnonläheiseltä alueelta on hyvät yhteydet myös Herttoniemen kautta kaikkialle metron varteen. Ilta-aurinkoon avautuva Yliskylänlahden ranta tulee muodostumaan todella halutuksi asuinalueeksi.

3.8

Jokeri: Latokartano



Kohde yleiskaavakartalla



Kaupungin maanomistus (vihreällä, ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella).

Yleiskuvaus ja maanomistus

Merkittävin yleiskaavan Raide-Jokeri I:n varrelle esittämä uusi alue bulevardien ulkopuolella sijaitsee Viikissä yliopiston koetilan ympärillä Viikintien varressa. Luoteiskulma Viikin tiedepuistossa on merkitty kantakaupungiksi ja loput asuntovaltaisiksi alueiksi kaikilla tehokkuuksilla A1, A2, A3 ja A4. Nykyisellään alueella on yliopiston tutkimusrakennuksia, joitakin asuinrakennuksia ja peltoa, julkisen liikenteen osalta linja-autojen varassa, ml. Lahdenväylää kulkevat kaukolinjat. Yleiskaavan mukainen rakentaminen yhdistäisi rakennetut alueet kaupunkirakennetta täydentäen ja nostaisi merkittävästi Raide-Jokerin kannattavuutta.

Kaupunki omistaa lähinnä tiepohjat ja muita pieniä alueita, valtaosa kuuluu Helsingin yliopistolle ja Senaatti-kiinteistöille. Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksessa valtio on sitoutunut edistämään omistamisensa maa-alueiden rakennuskäyttöön ottamista.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Yleiskaava mahdollistaa kohdealueella n. 350 000 kerrosneliometriä uutta asuinrakentamista. Lisäksi yleiskaavalla on huomattavaa lisäpotentiaalia, jos alue päätetään toteuttaa tehokkaammin tai sitä jatketaan myöhemmin.



Edellytykset ja investoinnit

Alueen toteuttamisen taustalla on päätös Raide-Jokerin toteuttamisesta ja on tärkeää, että tämä investointi hyödynnetään täysmääräisesti. Baanayhteyden toteuttaminen Viikintien varteen parantaisi pyöräliikenteen yhteyksiä alueelle.

Koekenttäalueiden siirtäminen alueelta pois on edellytyksenä toteuttamiselle. Tämä vaatii neuvotteluja maanomistajien ja aluetta nyt käyttävän maa- ja metsätalous-tieteellisen tiedekunnan koetilan kanssa.

Toteutettavuus

Alue on savikkoa ja edellyttää laajaa esirakentamista ollen täten teknisesti haastava toteutettava. Alueen toteuttamisessa on lisäksi otettava huomioon sen kautta kulkevat yhdyskuntateknisen huollon runkoverkot ja sijainti tulvavaara-alueella. Toteutettavuuden tarkempi arviointi edellyttää lisätarkasteluja jatkosuunnittelun yhteydessä. Alueen halki kulkee Viikinoja joka on tarkasteltava erikseen. Alueen eteläpuolella sijaitseva Natura-alue voi vaikuttaa alueen toteuttamismahdollisuuksiin.

Kaupunki omistaa alueella vain vähän maata. Kaupungille kohdistuvien mahdollisten maankäytön tulojen osuus määräytyy maapoliittisissa neuvotteluissa, mutta lähtökohta heikentää alueen taloudellista toteutettavuutta. Suunnittelussa on pyrittävä toteuttamaan alue tehokkaasti ja keskustamaisesti yleiskaavan mukaisella tehokkuudella.

Viherverkoston kehittäminen

Alueen suunnittelu edellyttää Viikki-Kivikko-vihersormen reunan eheyttämistä ja rakentamisen sovittamista maisema- ja kulttuuriympäristöarvoihin. Alueen luontoarvot, Natura-alueen läheisyys ja linnusto tulee ottaa huomioon. Alueelle rakennetaan virkistysverkostoa täydentävät reitit ja parannetaan ja rakennetaan puistoja. Poikittainen baanayhteys linjataan ympäristöön sovittaen. Jokerilinja mahdollistaa Viikin-Kivikon vihersormen lisääntyvän virkistyskäytön, mikä tulee ottaa huomioon virkistysreitien suunnittelussa.

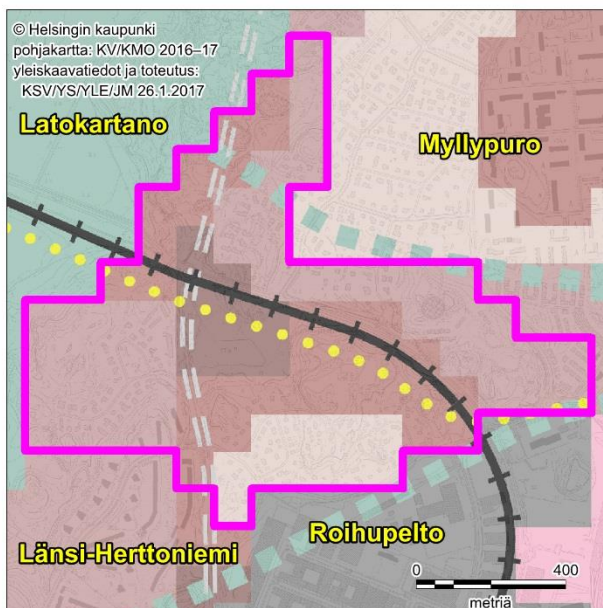
Merkittävimmät vaikutukset

Raide-Jokerin varteen, pääosin Viikintien pohjoispuolelle keskittyvä uudisrakentaminen tiivistää kansainvälisestikin tunnettua Eko-Viikin aluetta merkittävästi. Päätetystä raideinvestoinnista tulee ottaa mahdollisimman suuri hyöty, joten alueen rakentaminen on hyvä toteuttaa melko pian raiteen toteuttamisen jälkeen. Alueen toteuttaminen lisäksi myös Malmin lentokentälle suunnitellun pikaraitiotien käyttäjämääriä, joten näilläkin hankkeilla on nähtävissä synergiaetuja.

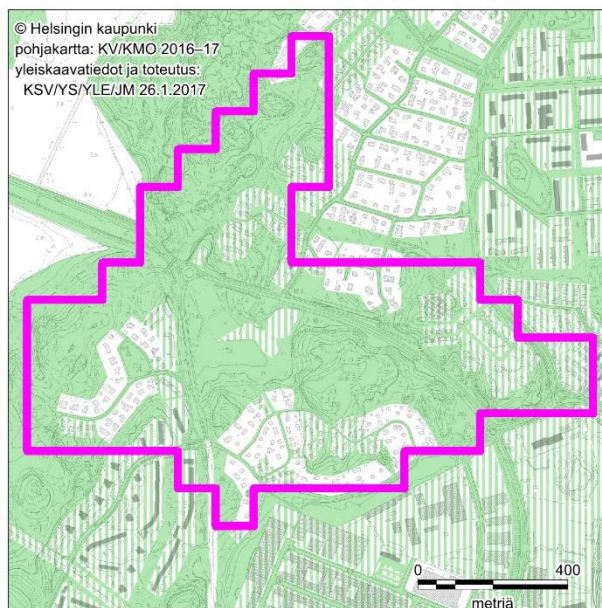
Nykyisin Viikin tiedepuisto sijaitsee erillään muusta kaupunkirakenteesta ja on virka-ajan ulkopuolella varsin hiljainen. Yleiskaava mahdollistaa kantakaupungin laajentamisen Viikkiin saakka, ja kampusalueeseen rajautuva asuntovaltainen alue voidaan toteuttaa sekoittuneena ja toiminnoiltaan monipuolisena alueena, joka tukee paitsi alueen palvelurakennetta, myös kampusalueen elinvoimaisuutta. Nykyisin alueella sijaitsee osa Viikin koetilan koekenttäalueista. Alueen käyttöönotto edellyttäisi näiden siirtämistä esimerkiksi idemmäs Viikintien pohjoispuolella.

3.9

Jokeri: Roihupelto-Viilarintie (Karhunkaataja ym.)



Kohde yleiskaavakartalla



Kaupungin maanomistus (vihreällä, ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella).

Yleiskuvaus ja maanomistus

Yleiskaava mahdollistaa merkittävästi lisärakentamista Raide-Jokerin varteen Viikin ja bulevardien lisäksi myös Länsi-Herttoniemen, Myllypuron ja Roihupellon raja-alueella. Täällä kuitenkin alueen keskisin osa, Karhunkaataja, on edennyt jo asemakaavoitukseen. Yleiskaavakartalla alue on merkitty asuinvaltaiseksi, Karhunkaatajan luoteisosa (ns. Viilarintien kolmion kärki) A1:ksi ja muut osat A2:ksi, A3:ksi ja A4:ksi. Nykyisellään alue on osittain rakennettua, lähinnä pientaloja, maantieympäristöä ja metsikköä. Alueen toteuttaminen kytkisi nykyisin linja-autojen varassa olevat lähialueet yhteen tehokkaan raideyhteyden ympärille.

Alueella on joitain yksityisomisteisia tontteja, mutta kaupunki omistaa maasta suurimman osan, ml. vuokrattuja asuinrakennusten tontteja.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Yleiskaava mahdollistaa kohdealueella n. 300 000 kerrosneliometriä uutta asuinrakentamista, josta lähes kaikki on jo asemakaavoitussuunnitelmissa ja osa käynnissä olevassa asemakaavoituksessa, tärkeimpinä Karhunkaatajan asemakaavat. Lisäksi yleiskaavalla on huomattavaa lisäpotentiaalia, jos alue päätetään toteuttaa tehokkaammin tai sitä jatketaan myöhemmin.



Edellytykset ja investoinnit

Alueen toteuttamisen taustalla on päätös Raide-Jokerin toteuttamisesta ja on tärkeää, että tämä investointi hyödynnetään täysmääräisesti. Baanayhteyden toteuttaminen parantaisi alueen saavutettavuutta pyörällä.

Toteutettavuus

Viilarintien varren liikennejärjestelyt ovat varsin hyvin toteutettavissa Raide-Jokerin suunnitelmien mukaisesti. Alue sijoittuu Herttoniemen-Kivikon jyrkkäpiirteiselle selännevyöhykkeelle ja on maastoltaan vaihtelevaa. Kaavoituksessa olevan alueen matalimmat kohdat sijoittuvat pääosin siltti- ja hiekkapohjaiseen selännelaaksoon alueen pohjoisosassa ja tällä alueella on tarve esirakentamiselle, mutta alue on luonnosvaiheen tarkasteluissa osoittautunut taloudellisesti kannattavaksi kohteeksi. Nyt asemakaavoituksessa olevaa Karhunkaatajan asemakaava-aluetta ympäröivä alue on topografialtaan jyrkkäpiirteistä ja kallioista ollen täten haasteellinen rakennuskohde, joka edellyttää massojenhallinnan suunnittelua. Alueella sijaitsevat myös useita yhdyskuntateknisen huollon tunneleita. Alue kuuluu pääosin Viikinojan hulevesialueeseen.

Viherverkoston kehittäminen

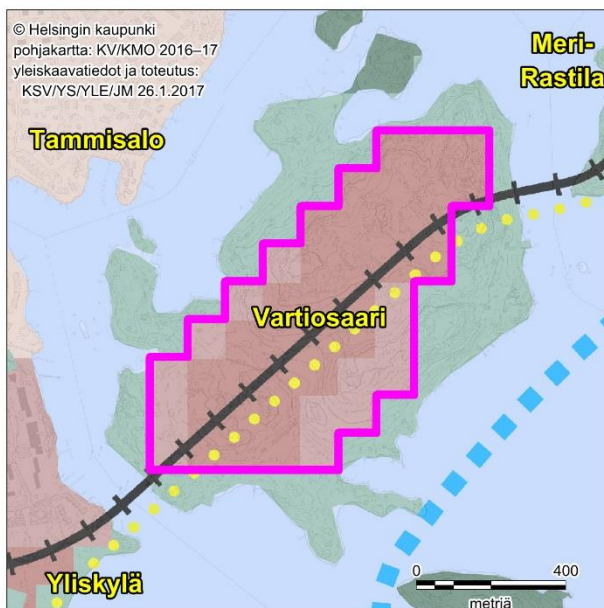
Alue liittyy Viikin-Kivikon vihersormen ja Myllypuron virkistysalueisiin. Alueella tulee kiinnittää huomiota metsäverkostoyhteyden ja virkistysyhteyksien kehittämiseen Viikin ja Myllypuron liikuntapuiston suuntaan.

Merkittävimmät vaikutukset

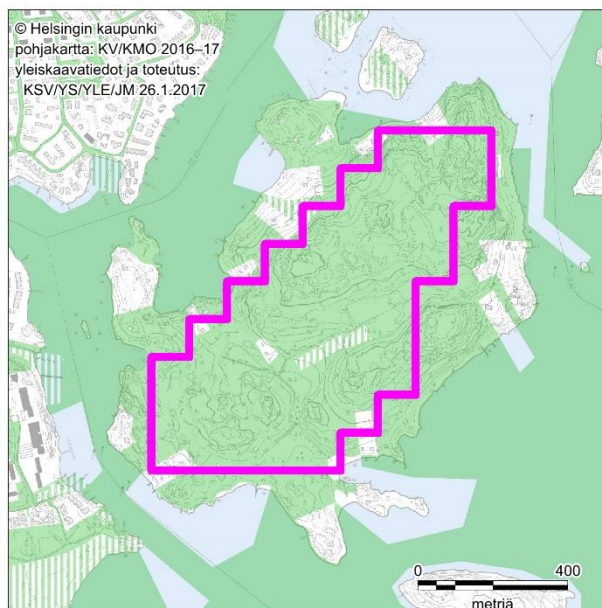
Alueen toteuttaminen yhdistää ympäröivät alueet toisiinsa ja luo uuden asuinalueen Raide-Jokerin varteen.

3.10

Vartiosaari



Kohde yleiskaavakartalla



Kaupungin maanomistus (vihreällä, ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella).

Yleiskuvaus ja maanomistus

Vartiosaarta on suunniteltu oman osayleiskaavansa pohjalta (merkitty yleiskaavassa asuntovaltaiseksi alueeksi A2 ja A3). Nyt vain veneellä tavoitettavissa oleva saari liittyisi kaupunkirakenteeseen raitiotiellä, ensin Laajasaloon ja ydinkeskustaan, myöhemmin myös Vuosaareen.

Lähes koko tarkastelualue on kaupungin omistuksessa, yksityisomisteiset huvilakiinteistöt jäävät enimmäkseen rannoille.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Osayleiskaava mahdollistaa kohdealueella n. 350 000 kerrosneliometriä uutta asuinrakentamista.

Edellytykset ja investoinnit

Vartiosaaren rakentaminen edellyttää Kruunusiltojen toteutumista ja raitiotien jatkamista Kruunuvuorenrannasta Yliskylään ja edelleen Vartiosaareen. Raideyhteys on edellytetty osayleiskaavaan liittyvässä päätöksenteossa sekä maakuntakaavassa. Investointitarvetta on arvioitu Vartiosaaren osayleiskaavan yhteydessä ja tarkennetaan asemakaavoituksen edetessä. Tavanomaisten investointien lisäksi on tarve varautua saarelle ominaispiirteen luovan nykyisen arvokkaan rakennuskannan korjausvelan aiheuttamiin kustannuksiin. Suunnitellun kokonaisuuden toteuttaminen edellyttää myös ponnostamista viher- ja virkistysalueisiin.



Toteutettavuus

Raitiotien ja muun rakentamisen toteuttaminen kallioiseen saaristomaisemaan on erityisesti otettava huomioon jatkosuunnittelussa. Vartiosaaren kytkeminen idän suuntaan sillalla on varsin kallista korkeuserojen takia. Raitiotien jatkaminen Vuosaaren on erittäin haasteellista myös Ramsinniemen ja Rastilan katuverkon ahtauden takia. Vartiosaaren kytkeminen sillalla itään ei ole kuitenkaan alueen toteutumisen edellytys. Alue on kallioista ja edellyttäne alueellista louhintaa, joka täsmennetään jatkosuunnittelussa.

Viherverkoston kehittäminen

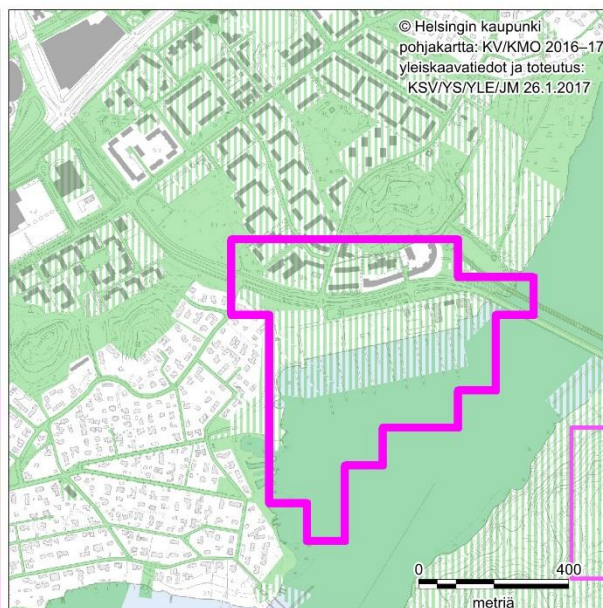
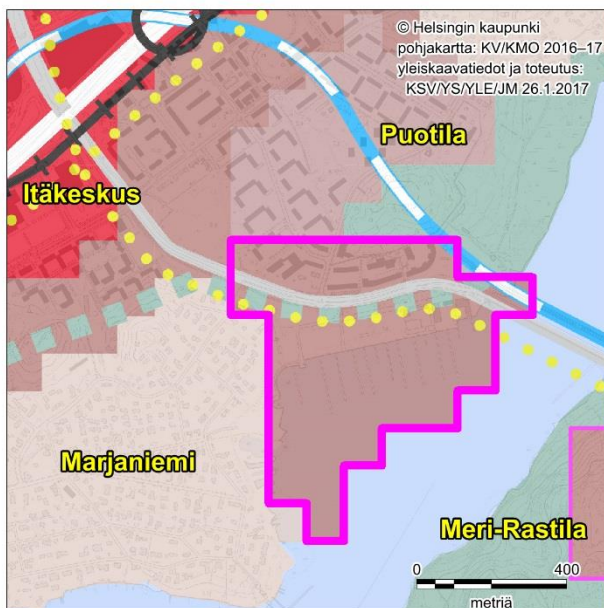
Vartiosaari liitetään silloilla osaksi koko Helsingin virkistykseen tarkoitettua päärantareittiä ja rakennetaan rantoja kiertävät reitit. Lisäksi rakennetaan kaupunginosapuisto ja muut viheryhteydet ja vesiliikennesatama. Suunnittelussa otetaan huomioon Vartiosaaren kulttuuriympäristöarvot ja Vartiosaaren merkitys osana itäisen Helsingin metsäverkostoa ja merellistä maisemaa.

Merkittävimmät vaikutukset

Vartiosaaren rakentaminen loisi kokonaan uuden, merellisen asuinalueen Helsinkiin olemassa olevan kaupunkirakenteen yhteyteen ja raideliikenteen varrelle. Jos kävely-, pyöräily- ja raitiotieyhteyttä jatketaan saaren läpi Ramsinniemeen, syntyy kokonaan uusi yhteys itäiseen Helsinkiin. Tämä yhteys voisi vähentää metron kuormitusta, tuoda Vuosaaren ja Laajasalon palvelut useamman saataville ja parantaa merellisten virkistysalueiden saavutettavuutta.

3.11

Puotilanranta (merellinen kokonaisuus)



Kohde yleiskaavakartalla

Kaupungin maanomistus (vihreällä, ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella).

Yleiskuvaus ja maanomistus

Alue muodostaa yhdessä Rastilan kanssa (ks. seuraava luku) merellisen kokonaisuuden Vartiokylänlahden molemmiin puolin. Asemakaavoitusohjelmassa on jo Puotilan venesataman siirtäminen ulommas, ja asuinalueen rakentaminen sen tilalle Meripellontien varteen ja täyttömäelle. Tarkempia asemakaavasuunnitelmia alueelle ei vielä ole. Yleiskaavassa alue on merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi A2. Aluetta palvelee Puotilan metroasema pohjoisessa, joskin sinne on jo melko pitkä kävelymatka, mutta joukkoliikenneyhteydet tukevat alueen asuinkäyttöön ottamista.

Alue on lähes kokonaan kaupungin omistuksessa, venesatama ja kerrostalotontteja vuokrattuina.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Yleiskaava mahdollistaa kohdealueella n. 150 000 kerrosneliometriä uutta asuinrakentamista.

Edellytykset ja investoinnit

Alueen toteuttamisen edellytyksenä on Puotilan venesatama-alueen siirtäminen nykyiseltä sijainniltaan. Lisäksi alueen toteuttaminen edellyttää merkittäviä merenpohjan ruoppauksia ja täyttöjä, jotka nostavat kustannuksia. Baanayhteyden toteuttaminen parantaa alueen saavutettavuutta pyörällä.



Toteutettavuus

Alue on toteutettavuudeltaan erittäin haastava. Nykyiset laiturirakenteet sijaitsevat pääosin savikerrosten päällä ja toteuttaminen edellyttää huomattavia ruoppaus- ja täyttötöitä. Toteutettavuuden tarkempi arviointi edellyttää laajamittaisia selvityksiä ja jatkosuunnittelua.

Viherverkoston kehittäminen

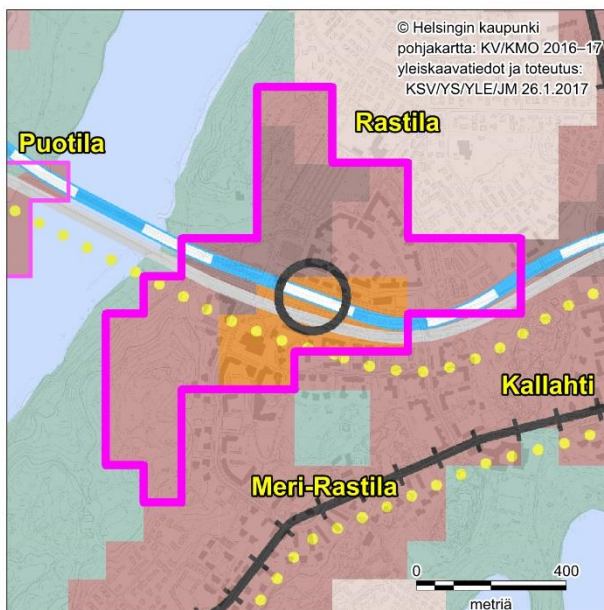
Rakentamisalue liittyy Itä-Helsingin kulttuuripuistoon ja Vartiokylänlahtea kiertävään reitistöön ja uimarantoihin. Rakentamisalue tukeutuu olemassa olevaan kaupungin-osapuistoon. Alueella tulee kehittää rantareitistöä ja venesatamapalveluja. Suunnittelussa on otettava huomioon Vartiokylänlahden maisemakokonaisuus.

Merkittävimmät vaikutukset

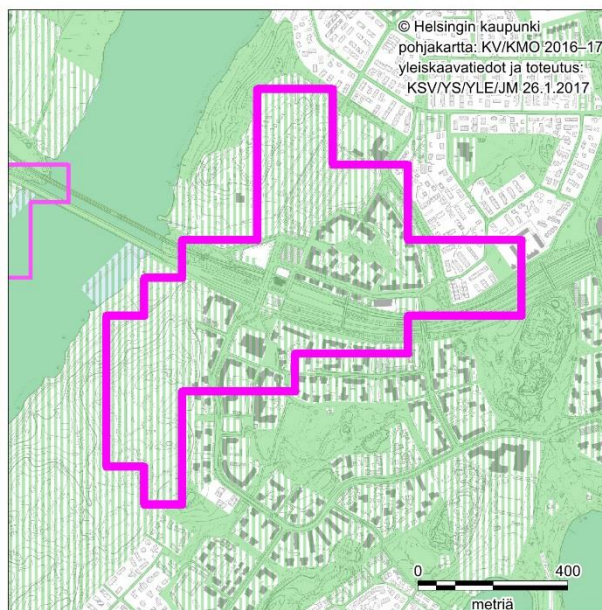
Alueen toteuttaminen vastaa merellisen asumisen kysyntään ja tukee Itä-Helsingin kehittymistä merellisenä ja houkuttelevana alueena. Uusi alue kytkee myös Vartiokylän ja Vuosaaren alueet kaupunkirakenteellisesti tiiviimmin toisiinsa.

3.12

Rastilan keskusta ja länsiranta (merellinen kokonaisuus)



Kohde yleiskaavakartalla



Kaupungin maanomistus (vihreällä), ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella).

Yleiskuvaus ja maanomistus

Alue muodostaa yhdessä Puotilanrannan kanssa (ks. edellinen luku) merellisen kokonaisuuden Vartiokylänlahden molemmiin puolin. Tämä itäpuoli sisältäisi leirintäalueen siirron ja asuinrakentamisen sekä Meri-Rastilan länsirannan hankkeen, kytkeytyen myös Meri-Rastilan täydennysrakentamisen asemakaavahankkeeseen. Meri-Rastilan länsirannan osayleiskaava on jo aiemmin hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Yleiskaavaan on alueelle merkitty lähikeskusta C3 sekä asuntovaltaisia alueita A1 ja A2. Aluetta palvelee sen keskellä sijaitseva Rastilan metroasema liityntälinjoineen. Yleiskaavan Saaristoraitiotie keskustasta Laajasalon ja Vartiosaaren kautta rakennettaisiin lähelle aluetta sen eteläpuolelle.

Kaupunki omistaa lähes kaiken maan, mutta suurin osa siitä on vuokrattu ulos.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Yleiskaava mahdollistaa kohdealueella n. 200 000 kerrosneliometriä uutta asuinrakentamista. Lisäksi yleiskaavalla on jonkin verran lisäpotentiaalia, jos alue päätetään toteuttaa tehokkaammin tai sitä jatketaan myöhemmin.



Edellytykset ja investoinnit

Alueen toteuttaminen vaatii Rastilan leirintäalueen uudelleensijoittamisen. Vaihtoehtoisia sijainteja leirintäalueelle on kartoitettu yleiskaavan yhteydessä tehdyissä selvityksissä. Esiin on nostettu eri vaihtoehtoja, joista yksi olisi, että Kivinokkaan voisi sijoittaa telttailuun ja vuokramökkeihin perustuvaa liiketoimintaa kun taas matkailuvuonuille osoitettaisiin uusi leirintäalue Östersundomin alueelta. Baanayhteyden toteuttaminen parantaisi alueen saavutettavuutta pyörällä.

Toteutettavuus

Rakennettavuudeltaan alue on kohtalainen. Vuotien pohjoispuolella on savialueita, silttiä ja hiekkaa sekä kalliopaljastumia. Tällä alueella tulee varautua ainakin savikkojen osalta esirakentamiseen. Silttialueilla raskaat rakenteet joudutaan oletettavasti perustamaan paaluilla. Vuotien eteläisellä osalla alue on kallioista, jolloin esirakentamistarve aiheutuu pääosin louhinnasta. Kallioinen maasto asettaa vaatimuksia tasaussuunnittelulle. Liikenteellisesti alue tukeutuu hyvin olemassa olevaan liikenneverkkoon ja erityisesti metroasemaan.

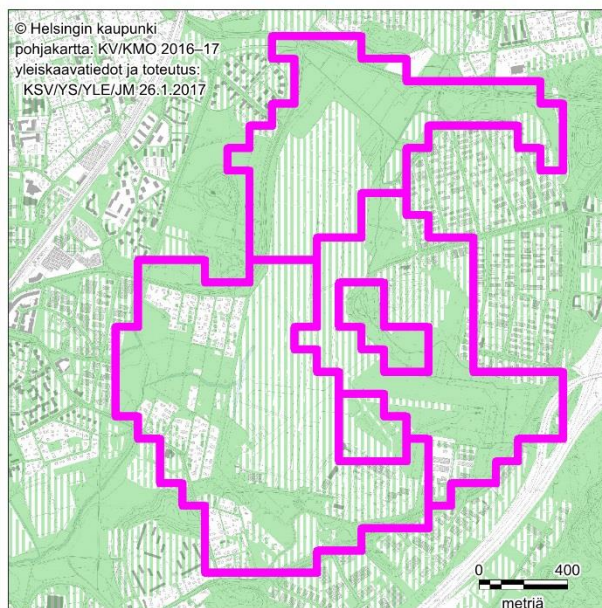
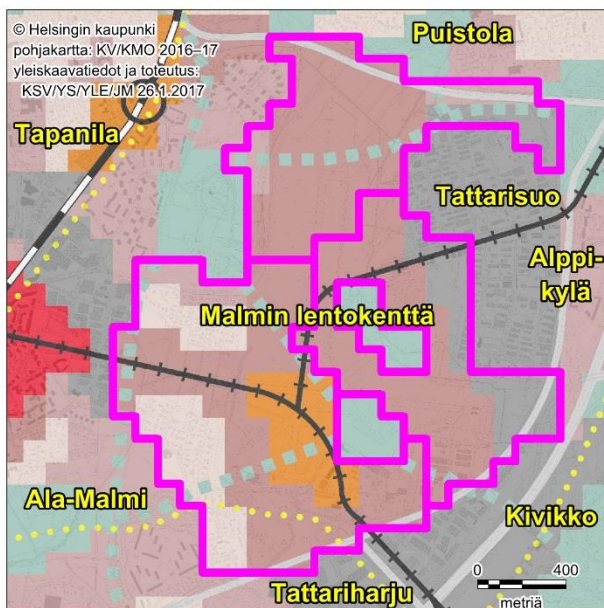
Viherverkoston kehittäminen

Rakentamisalue liittyy Itä-Helsingin kulttuuripuistoon ja Vartiokylänlahtea kiertävään reitistöön, uimarantoihin sekä Vuosaaren rantojen reitistöön. Rakentamisalue tukeutuu olemassa olevaa kaupunginosapuistoon. Alueella tulee kehittää rantareitistöä, Meri-Rastilan länsirannan alueen lähi-/rantapuistoa ja Rastilan kartanon puistoa sekä venesatamatoimintoja. Suunnittelussa on otettava huomioon Vartiokylänlahden maisemakokonaisuus ja Rastilan kartanon säilyminen sekä luonnonsuojeluohjelmassa oleva Meri-Rastilan metsä ja vihersormen metsäverkoston jatkuvuus.

Merkittävimmät vaikutukset

Rastilan keskustan ja länsirannan rakentaminen tukee Rastilan ja koko Vuosaaren palvelukysyntää. Alueella on paljon rakentamismahdollisuuksia aivan metroaseman välitörmässä läheisyydessä.

3.13 Malmin lentokenttä



Kohde yleiskaavakartalla: yleiskaavan toteuttamishjelman alueita on kolme (isot viheralueet rajattu näistä pois).

Kaupungin maanomistus (vihreällä, ulosvuokrattu alue vihreällä pystyraidoituksella).

Yleiskuvaus ja maanomistus

Alue on jaettu yleiskaavan toteuttamishjelmatyössä kolmeen osaan, jotka koostuvat Kalasatama-Malmi-projektin suunnittelualueista. Alueen asemakaavoitus etenee projektin laatiman kaavarungon pohjalta. Yleiskaavassa alueella on lähikeskusta C3, asuntovaltaisia alueita A2, A3 ja A4 sekä idässä toimitila-alueita. Hanke liittyy yhteen ympäröivän kaupunkirakenteen. Nykyään alueen reunoja kulkee linja-autoja. Yleiskaavassa alue yhdistyy ydinkeskustaan ja Malmin asemalle raitioteillä, jotka täällä muodostavat myös osan Jokeri II:ta, sekä voivat myöhemmin jatkua Jakomäkeen.

Kaupunki omistaa maasta suuren osan, josta enemmistö on väliaikaisesti vuokralla.

Asuinrakentamisen potentiaali lähitulevaisuudessa

Asemakaavoitusprojektin kaavarunko mahdollistaa kohdealueella n. 1 150 000 kerrosneliometriä uutta asuinrakentamista, josta lounaisella osalla 500 000, pohjoisella 350 000 ja kaakkoisella 300 000 k-m². Lisäksi yleiskaavalla on huomattavaa lisäpotentiaalia, jos alue päätetään toteuttaa tehokkaammin tai sitä laajennetaan myöhemmin.



Edellytykset ja investoinnit

Malmin lentokenttäalueen toteuttamisedellytyksiä ja kaavataloudellisia vaikutuksia on arvioitu alueelle laaditun kaavarungon yhteydessä. Alueen toteuttaminen on pitkäaikainen ja portaittain tapahtuva prosessi, joka on jaettavissa osiin. Rakentaminen edellyttää esirakentamista maaperän osalta ja kytkeytyy myöhemmin toteutettavaan Tattarisiltaan ja raitiotieyhteyteen. Raitiotieyhteyden toteuttaminen ei ole asuinrakentamisen edellytysinvestointi, mutta sitä voidaan pitää edellytyksenä alueen potentiaalinen täysimääräiselle hyödyntämiselle ja sen ennakkopainotteista toteuttamista pyritään edistämään. Kaavataloustarkastelut on laadittu kaavarungon yhteydessä ja niitä tarkennetaan suunnittelun edetessä. Taloudellisesti alue on todettu kannattavaksi ja kehityskelpoiseksi, kun riittävä kerrosalan määrä varmistetaan.

Toteutettavuus

Malmin lentokentän alueen raitiotiet edellyttävät siltarakenteita sekä pohjanvahvistuksia. Raitiotiestä on laadittu alustava yleissuunnitelma, jota tullaan tarkentamaan vuoden 2018 aikana.

Malmin lentokenttäalue edellyttää laajamittaista esirakentamista. Pääosa yleisistä alueista on alustavassa esirakentamissuunnitelmissa esitetty stabiloitavaksi. Alueen vaiheittain toteutettavuuteen liittyvät myös alueelliset hulevesijärjestelyt, mutta alue on melko hyvin toteutettavissa osissa. Maaperän rakennettavuudesta ja alueen vesihuollon järjestämisestä on tällä hetkellä käynnissä suunnittelu. Toteutettavuudeltaan ja perustamisolosuhteiltaan lentokenttäaluetta voidaan pitää melko tavanomaisena.

Viherverkoston kehittäminen

Alueen kokonaisrakenne perustuu ekologisesti ja toiminnallisesti kytkeytyvään puistoverkkoon. Puistoverkon osien suunnittelussa huomioidaan muistumat kiitoradoista, avoimet tilat ja pitkät näkymät. Virkistysalueita suunnitellaan niin, että syntyy sekä laadukkaita virkistyspalveluja että uutta monimuotoista kaupunkiluontoa. Puistoverkon osat yhdistyvät luonteviksi reiteiksi ja se mahdollistaa katuverkosta erotetun turvallisen jalankulku- ja pyöräilyreitistön rakentamisen alueelle. Alueelle suunnitellaan sujuvasti jatkuva, aluetta kiertävä ulkoilu- ja hiihtoreitti. Malmin lentokentän alueen puistoverkosto yhdistetään Kivikon ulkoilupuistoon erillisellä sillalla Lahdenväylän yli. Myös muita poikittaisia viheryhteyksiä kehitetään. Puistoverkon välityksellä alue liittyy ympäröivään viheraluejärjestelmään ja esimerkiksi Falkullan tilaan.

Merkittävimmät vaikutukset

Malmin rakentamisella on moninaisia vaikutuksia koko seudun dynamiikkaan. Alueen ottaminen rakentamiskäyttöön poistaa merkittävän estevaikutuksen Koillis-Helsingistä, joka on osaltaan ollut vaikuttamassa monien sitä ympäröivien alueiden kohtuullisen heikkoon saavutettavuuteen. Tämä on näkynyt myös asuinalueiden arvostuksessa.

Alueen toteuttamisen myötä on mahdollista tukea Kalasatama-Arabianranta-Viikki-Latokartano-akselin positiivisen imagon laajentumista pidemmälle Koillis-Helsinkiin. Tuoreen tietokeskuksen laatiman tutkimuksen mukaan ihmiset ovat Helsingissä



vähiten tyytyväisiä omaan asuinalueeseensa Malmin lentokenttää ympäröivissä Jakomäessä, Mellunkylässä ja Malmilla. Uudisrakentaminen ja parantuvat yhteydet tukevat myös näiden alueiden kehittymistä positiiviseen suuntaan. Saavutettavuus on segregation torjunnassa ensiarvoisen tärkeässä asemassa, koska mitä suurempi määrä potentiaalisia työpaikkoja sosioekonomisesti heikommalta alueelta on saavutettavissa, sitä suurempi on työllistymisen todennäköisyys.

Malmin lentokenttäalueen rakentaminen käynnistää joukkoliikenteen parantamistarpeen. Säteittäinen raideyhteys kantakaupungin keskiosiin tai Kalasatamaan tarjoaa alueelta kilpailukykyisen yhteyden Raide-Jokerin suuntaan ja itäiseen kantakaupunkiin. Pasila ja Rautatientori ovat saavutettavissa nopeilla lähijunilla Malmin aseman kautta. Mikäli alueen rakentamisen yhteydessä toteutetaan myös runkoyhteys rakentuvan lentokenttäalueen halki Malmilta Kontulaan (osa Jokeri 2:n linjausta), saadaan aikaiseksi myös nopea yhteys metroon. Tämä parantaa lisäksi ympäröivien alueiden kokonaissaavutettavuutta ja muodostaisi Malmin lentokenttäalueesta raideliikenteen risteysaseman, mikä tukisi entisestään alueen palvelurakennetta.

Merkittävä asukasmäärän kasvattaminen tukee myös lähiympäristön työpaikka-alueiden houkuttelevuutta.



4. Täydennysrakentaminen

Raportissa läpi käytyjen laajojen projektinomaisesti toteutettavien uusien aluekokonaisuuksien ja kaupunkibulevardialueiden lisäksi lähivuosikymmeninä tullaan toteuttamaan merkittävä määrä täydennysrakentamista.

AM-ohjelman mukaan asemakaavoitettavasta asuntorakentamisesta on 40 % täydennysrakentamista, joten se muodostaa merkittävän osan tulevaisuuden kerrosala-tuotannosta. Täydennysrakentamista voidaan toteuttaa tonttikohtaisena lisärakentamisena tai aluekokonaisuuksittain, ja sitä tapahtuu sekä kerros- että pientaloalueilla. Täydennysrakentaminen voidaan nähdä tulevaisuuden Helsingissä olennaisena osana kaupungin kasvua ja kehitystä. Samalla kun kantakaupunki laajenee, kasvaa muu kaupunki sisäänpäin. Täydennysrakentaminen on kaupungin kannalta edullisinta sillä se tukeutuu olemassa olevaan infraan ja palveluverkkoon.

Täydennysrakentamisessa priorisoidaan sekä nykyisiä että tulevaan raideliikenneverkkoon tukeutuvia ja keskeisillä sijaintipaikoilla olevia alueita, kuten yleiskaavassa osoitettuja keskusta-alueita. Peruskorjausvaiheessa olevat kerrostaloalueet sekä alueet, joiden sosiaalista rakennetta tulee tukea täydennysrakentamisen keinoin, ovat täydennysrakentamisen kannalta myös tärkeitä kohteita. Erityisenä nostona tulee kuitenkin ottaa esiin Kehäradan asemanseudut. Jo tehdyistä liikenneinvestoinneista on tärkeä ottaa kaikki hyöty irti. Lisäksi saavutettavuus ja joukkoliikenteen palvelutaso näillä alueilla ovat erinomaisia.

Yleiskaava mahdollistaa täydennysrakentamisen kaikkialla kaupungin alueella, ja se on huomioitu mitoittavan yleiskaavan korttelitehokkuuksia määriteltäessä.

Tonttikohtainen lisärakentaminen on haastavaa. Jatkosuunnittelussa tulisi tehdä kaupunginosa- ja korttelitasojen alueellisia tarkasteluja, joissa selvitetään tavoitteellisesti ja tapauskohtaisesti täydennysrakentamisen mahdollisuudet, jotta taloyhtiöt saisivat pohjaa omille suunnitteluratkaisuilleen. Myös pysäköinnin uudelleenjärjestelyt ovat keskeisessä asemassa täydennysrakentamista suunniteltaessa. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi keskitettyjä ratkaisuja, jotka tonttikohtaisina olisivat haastavia toteuttaa. Yleissuunnitelmia tulisi laatia ensisijaisesti joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa oleville alueille ja asemanseuduille.



5. Yhteenveto

Errare machinale est

Tässä raportissa on kuvattu yleiskaavan toteuttamishjelman luonnoksessa esiin nostettuja ensimmäisessä vaiheessa toteutettavia alueita. Raportissa on esitetty tiiviit hankortit rajatuilta alueilta, joiden lähitulevaisuuden asuinrakentamisen potentiaali on noin neljä ja puoli miljoonaa kerrosneliometriä. Pidemmällä aikavälillä potentiaalia on enemmänkin, mikäli tarkasteluun otetaan koko yleiskaavan toteuttamishjelman laajemat aluekokonaisuudet, tai mikäli esitetyillä alueilla tehtäisiin vielä huomattavampaa täydentämistä.

Esitetyt alueet vastaavat kaupungin lähitulevaisuuden kaavoitustarpeeseen hyvin. Alueet laajentavat kantakaupunkia, vastaavat merellisen asumisen kysyntään, tiivistävät kaupunkirakennetta ja tukeutuvat joukkoliikenteen nykyiseen tai tulevaan runkoverkkoon. Nopeasti kasvavassa kaupungissa on tärkeää tarjota erilaisia kaupunkiasumisen vaihtoehtoja. Vastaavasti asuntomarkkinoiden näkökulmasta on tärkeää, että kaupungissa kehitetään samanaikaisesti useampia alueita. Vaikka asunnoille on tarvetta, ei yksittäisille alueille välttämättä suuntaudu riittävästi kysyntää, että asuntotuotantovoitteisiin pääseminen olisi realistista, mikäli tuotanto keskittyy vain muutamille alueille.

Nykyisillä projektialueilla tullaan lähivuosina kaavoittamaan vielä yli 2 miljoonaa kerrosneliometriä asumista. Lisäksi muun asemakaavoituksen kautta on ohjelmoitu toteutuvaksi yli 2,5 miljoonaa kerrosneliometriä.

Tässä raportissa on esitetty uuden yleiskaavan mahdollistamien rakentamisalueiden potentiaaleja yhteensä n. 4,5 miljoonan kerrosneliometrin edestä. Tämän lisäksi tullaan näiden projektinomaisten alueiden kanssa samanaikaisesti toteuttamaan merkittävä määrä täydennysrakentamista.

Kokonaisuudessaan edellä mainitut potentiaalit vastaavat noin 15 vuoden kaavoitustavoitetta (700 000 k-m² / vuosi).

Toteuttamishjelma tuodaan päätöksentekoon syksyllä 2017.



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Käyntiosoite
Kansakoulukatu 3
Postiosoite
PL 2100
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihte 09 310 1673
www.hel.fi/ksv