

HUOPALAHDENTIEN KATUALUE YMPÄRISTÖINEEN

HAAGA, MUNKKINIEMI

ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS



Asemakaavan selostus

Päiväty
Diaarinumero HEL 2020-013669
Hankenumero 5704_5
Asemakaavakartta nro 12764

Kaavaselostuksessa esitetään kaavaratkaisun keskeinen sisältö ja suunnittelun vaiheet. Selostusta täydennetään kaavaprosessin edetessä.

Asemakaava koskee:

30. kaupunginosa (Munkkiniemi, Vanha Munkkiniemi) vesialueita

Asemakaavan muutos koskee:

29. kaupunginosan (Haaga, Etelä-Haaga) puisto- ja katualueita

30. kaupunginosan (Munkkiniemi, Vanha Munkkiniemi, Munkki-
vuori, Niemenmäki)

korttelia 30048

korttelin 30096 tontteja 4 ja 5

korttelin 30101 tonttia 4

korttelin 30112 tonttia 7

korttelin 30118 tonttia 2

puisto-, katu- ja tiealueita

(muodostuu uusi kortteli 30226)

Kaavan nimi:

Huopalahdentien katualue ympäristöineen

Laatija:

Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu

Vireilletulosta ilmoittaminen: 27.1.2021

Nähtävilläolo (MRL 65 §): 9.1.–7.2.2023

Kaupunkiympäristölautakunta:

Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto

Voimaantulo:

Yhteyshenkilöt kaavan valmistelussa

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

Asemakaavoitus:	Nina Välkepinta-Lehtinen, arkkitehti Tuomas Eskola, yksikön päällikkö
Kaavapiirtäminen:	Anne Ojala, suunnitteluavustaja
Liikenne- ja katusuunnittelu:	Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri Anton Silvo, liikenneinsinööri (raitiotie) Maria Ruuska, projektipäällikkö (Turunväylä)
Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu:	Aino Leskinen, maisema-arkkitehti Anna Böhling, tiimipäällikkö
Rakennussuojelu:	Sakari Mentu, arkkitehti
Teknistaloudelliset asiat:	Jarkko Nyman, insinööri Anu Haahla, erityisasiantuntija Tiina Lepistö, projektipäällikkö Kirsi Lilja, projektipäällikkö
Yleiskaavoitus:	Elina Luukkonen, yleiskaavasuunnittelija
Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit:	Henna Vennonen, tonttiasiamies Peter Haaparinne, tiimipäällikkö
Vuorovaikutus:	Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutusasiantuntija (viestintäpalvelut) Annika Alén, vuorovaikutusasiantuntija (viestintäpalvelut)
Rakennusvalvontapalvelut:	Ulla Vahtera, tiimipäällikkö
Ympäristöpalvelut:	Jenni Kuja-Aro, ympäristötarkastaja
Kaupunkiliikenne Oy:	Juha Paahtio, projektipäällikkö

Muut Helsingin kaupungin toimialat

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala:	Carola Harju, yksikön päällikkö Heini Koskensalo-Kleemola, erityisasiantunt.
Kaupunginkanslia:	Max Takala, projektinjohtaja

Muut viranomaistahot

Helen Sähköverkko Oy:	Risto Seppänen, yleissuunnitteluasiantuntija
------------------------------	--

Juha Joutsen, projektipäällikkö
Mika Hinkkanen, verkon strateginen suunnitt.

**Helsingin seudun
ympäristöpalvelut HSY:**

Anna Lukka, alueinsinööri

**Helsingin seudun liikenne
-kuntayhtymä (HSL):**

Teija Visa, liikennesuunnittelija

Väylävirasto:

Matti Ryytänen, tiesuunnittelun johtava
asiantuntija

Uudenmaan ELY-keskus:

Sami Mankonen, projektipäällikkö

Hakijataho

Avant Capital Partners Oy, Tietokuja 2 (ent. Oy IBM Finland Ab pääkonttori)

Sisällysluettelo

Tiivistelmä	9
Asemakaavan kuvaus	11
Tavoitteet	11
Mitoitus	14
Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet	14
Liikenne	24
Palvelut	32
Esteettömyys	34
Luonnonympäristö	34
Ekologinen kestävyys	35
Suojelukohteet	36
Yhdyskuntatekninen huolto	39
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen	40
Rakennetekniikka	50
Nimistö	53
Vaikutukset	54
Toteutus	66
Suunnittelun lähtökohdat	67
Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet	73

Liitteet

- 1 Seurantalomake
 - 2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
 - 3 Kuvat ja kartat
 - Ilmakuva
 - Asemakaavakartta (A4-koossa)
 - Ote ajantasa-asemakaavasta
 - Turunväylän itäpään tarkastelu, AFRY 1.12.2022
 - Huopalahdentien kunnallistekninen yleissuunnitelma, AFRY 30.9.2022, piirustuskooste Huopalahdentiestä
 - Korppaan tunneli, rakenneteknisen yleissuunnitelman (AFRY ja Ramboll 2.2.2022) linjausvaihtoehto VE3 yleiskartta
 - Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman (21.1.2021) tiivistelmä
 - Valtatien 1 ja Huopalahdentien liittymän parantaminen (Ramboll 5.6.2020), Liittymäjärjestelyt, vaihtoehto VE1 suunnitelmakartta
 - Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin kaavarungon 2019 kartta määräyksineen
 - Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin kaavarungon 2019 havainnekuva, korttelit ja virkistysalueet
 - Kuvaliite suojelukohteesta
 - 4 Liikennesuunnitelma (piir.nro 7247–7249)
-

Luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista

- Vuorovaikutusraportti
 - Teknistoloudelliset kartat:
 - Hulevesi- ja jätevesiverkko
 - Vesijohtoverkko
 - Sähköverkko
 - Tietoliikenneverkko
 - Kaukolämpöverkko
 - Maaperä
 - Huopalahdentien bulevardikaupungin meluselvitys, 1. vaihe, A-insinöörit 15.12.2022
 - Huopalahdentien bulevardikaupungin ilmanlaatuselvitys, 1. vaihe, Ilmatieteenlaitos, 15.12.2022
 - Turunväylän portin yritysalueen ideasuunnitelmat, WSP 1.6.2022
 - Helen Sähköverkon 110 kV kaapelireitin Pitäjänmäki – Meilahti yleissuunnitelma, Ramboll Finland 31.1.2022
 - Vihdin bulevardi toimivuustarkastelu, WSP 28.2.2021
 - Liikenne-ennusteen ja liikenteen toimivuustarkastelun päivitys, WSP 15.6.2021
 - Helsingin liito-oravaverkosto 2022 (päivittyvä paikkatietoaineisto)
 - Kivitorpanpuiston ja -aukion julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma, WSP 12.4.2022
 - Länsi-Helsingin raitiotien Design Manual, WSP Finland, Ratatek 17.3.2022
 - Korppaan tunneli, rakennustekninen yleissuunnitelma, AFRY ja Ramboll 2.2.2022
 - Ympäristötekkinen tutkimusraportti, Läntinen bulevardikaupunki, Kivitorpankenttä ja Niemenmäenpuisto, Vahanen Environment Oy 1.2.2022
 - Vihreät ratkaisut ääniympäristön parantamiseksi, Läntinen bulevardikaupunki, Vihdintien ympäristö, Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:11
 - Längisen bulevardikaupungin keskiosan kunnallistekkinen yleissuunnitelma, Sitowise 30.11.2021
 - Längisen bulevardikaupungin energiaselvitys, Granlund Oy 7.5.2021
 - Katupuut ja raitioliikenne, mitoitusohje, Sitowise 7.4.2021
 - Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma, Kaupunginvaltuusto 21.1.2021
 - Länsi-Helsingin raitiotien yleissuunnitelma, uusien syöttöasemien sijaintiehdotuksia, Ratatek 13.11.2019
-

- Liito-oravayhteysien tyyppiratkaisut, Sitowise 29.12.2020
 - Huopalahdentien bussipysäkkien saavutettavuustarkastelu, Niklas Aalto-Setälä 30.11.2020
 - Valtatien 1 ja Huopalahdentien liittymän parantaminen, aluevaraus-suunnitelmatasoiset vaihtoehtotarkastelut, yhteenvetomuistio ja vaihtoehtojen VE1, VE2 ja VE3 suunnitelmakartat, Ramboll 5.6.2020
 - Läntisen bulevardikaupungin kaupallinen selvitys, WSP 4.6.2020
 - Niemenmäen länsipuoli, alustava melutarkastelu, Sitowise 5.3.2020
 - Niemenmäen länsipuolen viitesuunnitelma, Arkkitehtiryhmä A6 Oy 17.1.2020
 - Munkkiniemen puistotien ympäristöhistoriaselvitys. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2019:14
 - Vihdintien ja Huopalahdentien kaavarunko, Kaupunkiympäristölautakunta 11.6.2019 (kaavakartta, havainnekuva, selostus ja selvitykset)
 - Elämää kaupunkilaisten bulevardilla – Huopalahdentien bulevardi: analyysi, Lotta Aulamo 2018
 - Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet, Kaupunkiympäristölautakunta 5.6.2018
 - Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018
 - Munkkiniemen rakennusinventointi 2003 – 2005, Helsingin kaupungin-museo
 - IBM:n toimitalo, artikkeli Arkkitehtilehdessä 5 – 6/1979
-

Tiivistelmä

Asemakaava ja asemakaavan muutos koskevat Munkkiniemensil-
lan ja Vanhan viertotien välistä Huopalahdentien osuutta sekä
osoitteissa Tietokuja 2 ja 4 sijaitsevia liikerakennusten tontteja
(ent. IBM:n sekä Pfizer Oy:n toimistorakennukset). Alueeseen
kuuluu voimassa olevien asemakaavojen katu-, tie- ja puistoalu-
eita sekä liikerakennusten, toimistorakennusten ja huoltoasemien
korttelialueita. Uutta asemakaavaa muodostuu Munkkiniemen sil-
lan pohjoisreunalle.

Huopalahdentien katualueen kaavahanke on osa Läntisen bule-
vardikaupungin (Vihdintie – Huopalahdentie) suunnittelua. Kau-
punkiympäristölautakunta hyväksyi vuonna 2019 bulevardikau-
pungin kaavarungon, joka toimii lähtökohtana alueelle 2020-luvun
aikana laadittaville asemakaavoille ja asemakaavan muutoksille.
Bulevardikaupungin selkärankana tulee toimimaan Huopalahden-
tietä ja Vihdintietä pitkin kulkeva pikaraitiolinja, joka tulee liiken-
nöimään Helsingin keskustan ja Kannelmäen välillä. Kaavarungon
mukaisesti Huopalahdentien linjausta muutetaan Rakuunantien ja
Ulvilantien välisellä osuudella.

Kaavahankkeen tavoitteena on mahdollistaa pikaraitiotien raken-
taminen Huopalahdentielle sekä linjata Huopalahdentie niin, että
sen varrelle on sijoitettavissa täydentävää asuin- ja toimitilaraken-
tamista. Turunväylän leveä liittymäalue pienenee liittymän paran-
tamisen myötä ja sen eteläpuolelle vapautuu tilaa yritysalueen
laajennukselle. Tavoitteena on suunnitella Huopalahdentiestä bu-
levardimainen katu, joka on liikenteellisesti toimiva, mutta myös
mahdollisimman viihtyisä ja vihreä. Uuden pikaraitiotien ja bus-
sien pysäkit keskitetään Huopalahdentien varrelle sijoittuvien kol-
men aukion yhteyteen. Aukioista Munkkiniemen aukio on jo ole-
massa ja lisäksi rakennetaan kaksi uutta aukiota: Kivitorpanaukio
Turunväylän liittymän eteläpuolelle ja Munkkivuoren ostoskeskuk-
sen aukio uudistettavan keskuksen koilliskulmaan. Aukiot suunni-
tellaan viihtyisiksi ja toimiviksi mm. monimuotoisten istutusten
sekä katurakenteiden ja –kalusteiden avulla. Aukioiden ääniympä-
ristöä pyritään parantamaan erilaisilla ns. vihreillä ratkaisuilla. Au-
kioiden yhteyteen sijoitetaan liityntäliikennettä varten pyörä-
pysäköintipaikkoja sekä kaupunkipyöräasemia. Alueelle rakennet-
tavat uudet kivijalkaliiketilat keskitetään aukioiden ympäristöön.

Entisen IBM:n pääkonttorin tontin kaavaa muutetaan niin, että ra-
kennuksessa voidaan toimisto- ja liiketilojen lisäksi sijoittaa ope-
tus-, varhaiskasvatus-, koulutus-, tutkimus-, näyttely-, hotelli-, ra-
vintola-, juhla- ja kokoontumistiloja, liikunta- ja vapaa-ajan tiloja
sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastoti-
loja. Viereisen Pfizerin pääkonttorin tontin merkinnät (mm.

rakennusala) muutetaan vastaamaan olemassa olevaa tilannetta ja tonttien välistä rajaa siirretään idemmäs vastaamaan tonttien nykyistä käyttöä (mm. pysäköintihalli). Tietokuja 2 ja 4 tontit ovat yksityisomistuksessa.

Muutoksia on tarpeen tehdä myös muutamien kiinteistöjen (Nes-teen ja Teboilin huoltoasemien tontit sekä Pihlajalinnan tontti) rajoihin ja kaavamerkintöihin. Kiinteistöt ovat kaupungin omistuksessa ja ne on vuokrattu. Rakentumaton, kaupungin omistuksessa oleva, toimistotontti Turunväylän liittymän pohjoispuolella muuttuu osittain katu- ja osittain puistoalueeksi. Jäljelle jäävä tontin osa on jätetty pois kaavamuutosalueesta; alue tullaan osoittamaan asumiseen seuraavien kaavamuutosten yhteydessä.

Bulevardikaupungin Huopalahdentien osuudella on seuraavaksi tarkoitus käynnistää Niemenmäen länsipuolen asemakaava-hanke, jossa Huopalahdentien varteen suunnitellaan uutta asuin-rakentamista. Talin liikuntapuiston itäosan asemakaavamuutos on tullut voimaan syksyllä 2022. Munkkivuoren ostoskeskuksen osit-taiseen uudistamiseen tähtäävä asemakaava on tullut vireille vuonna 2020.

Kaavaratkaisussa ei ole esitetty uutta asuntokerrosalaa.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelma (piir.nro 7247-7249), jossa esitetään ratkaisut asemakaavan muu-toksen edellyttämille tilavarauksille. Liikennesuunnitelmissa esite-tään ratkaisut kaikkien liikennemuotojen järjestämiseksi asema-kaava-alueella ja osin siihen toiminnallisesti liittyviltä alueilta. lii-kennesuunnitelman merkittävimmät uudet ratkaistut liittyvät Huo-palahdentien itäpuolta kulkevan baanan ja Huopalahdentielle si-joittuvan raitiotien järjestelyiksi. Lisäksi liikennesuunnitelmissa esi-tetään ratkaisut mm. Turunväylän liittymän ja Kivitorpan aukion kohdilla. Suunnitelmaratkaisuilla luodaan edellytykset Huopalah-dentien varren täydennysrakentamiselle vapauttamalla rakennus-maata Huopalahdentien uuden linjauksen ja Turunväylän liittymä-alueen tiivistämisen avulla.

Helsingin kaupunki omistaa valtaosan suunnittelualueesta. Valtio hallitsee tieoikeudella Turunväylän aluetta. Tietokuja 2 ja 4 tontit ovat yksityisessä omistuksessa. Kaavaratkaisu on tehty kaupun-gin aloitteesta sekä Tietokuja 2 kiinteistön omistajan hakemuksen johdosta. Kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu hakijan kanssa.

Asemakaavan kuvaus

Tavoitteet

Kaavahankkeen tavoitteena on mahdollistaa pikaraitiotien rakentaminen Huopalahdentielle sekä linjata Huopalahdentie niin, että sen varrelle on sijoitettavissa täydentävää rakentamista mm. Niemenmäen länsipuolelle. Turunväylän nykyisin leveä liittymäalue pienenee liittymän parantamisen myötä.

Tavoitteena on suunnitella Huopalahdentiestä bulevardimainen katu, joka on mahdollisimman viihtyisä ja vihreä. Tätä tavoitetta tukemaan on koko Länsi-Helsingin raitiohankkeen alueelle (Kannelmäestä kantakaupunkiin) laadittu laatukäsikirja, Design Manual, joka valmistui keväällä 2022. Design Manual on työkalu hankkeen laatutason ohjaukseen raitiotien jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa. Siinä on määritelty toteutettavat ratkaisut mm. katujen pintamateriaalien, kalusteiden, varusteiden, raitiotiepylväiden ja valaisinympäristöiden sekä kaupunkikasvillisuuden laadulliset määritykset ja tuotemääritykset.

Uuden pikaraitiotien ja bussien pysäkit keskitetään Huopalahdentien varrelle sijoittuvien kolmen aukion yhteyteen. Aukioista Munkkiniemen aukio on jo olemassa ja lisäksi rakennetaan kaksi uutta aukiota: Kivitorpanaukio Turunväylän liittymän eteläpuolelle ja Munkkivuoren ostoskeskuksen aukio uudistettavan keskuksen koilliskulmaan. Aukiot suunnitellaan viihtyisiksi ja toimiviksi mm. monimuotoisten istutusten sekä katurakenteiden ja –kalusteiden avulla. Aukioiden ääniympäristöä pyritään parantamaan erilaisilla ns. vihreillä ratkaisulla. Aukioiden yhteyteen sijoitetaan liityntäliikennettä varten pyöräpysäköintipaikkoja sekä kaupunkipyöräasemia. Tavoitteena on keskittää alueelle tulevaisuudessa rakennettavat uudet kivijalkaliiketilat aukioiden ympäristöön.

Helsingin läntinen vihersormi, ns. Länsipuisto, risteää Huopalahdentien kanssa Talin liikuntapuiston kohdalla. Tavoitteena on vahvistaa virkistys- ja viheryhteyttä Talin liikuntapuiston ja Kangaspelionpuiston välillä alikulku- ja katujärjestelyratkaisulla.

Huopalahdentien katualueen kaava luo edellytykset aluetta ympäröivälle maankäytölle. Kaavoitusohjelmassa seuraavana laaditaan Niemenmäen länsipuolen kaavamuuotos, joka mahdollistaa noin 1000 uuden asukaan asuntojen rakentamisen Huopalahdentien itäpuolelle. Tämän jälkeen laaditaan Turunväylän eteläpuolen yrittäjäalueen ja Kivitorpan aukion ympäristön asemakaavan muutos, jonka tavoitteena on luoda edellytykset monipuoliselle yritysalueelle nykyisten toimitilatonttien pohjoispuolella sekä sijoittaa uutta asuinrakentamista Kivitorpan aukion yhteyteen. Tietokujan

Huopalahdentien liittymä on suunniteltu tulevaan uuteen maankäyttöön ja katulinjaukseen sekä Kivitorpan aukioratkaisuun sopivaksi.

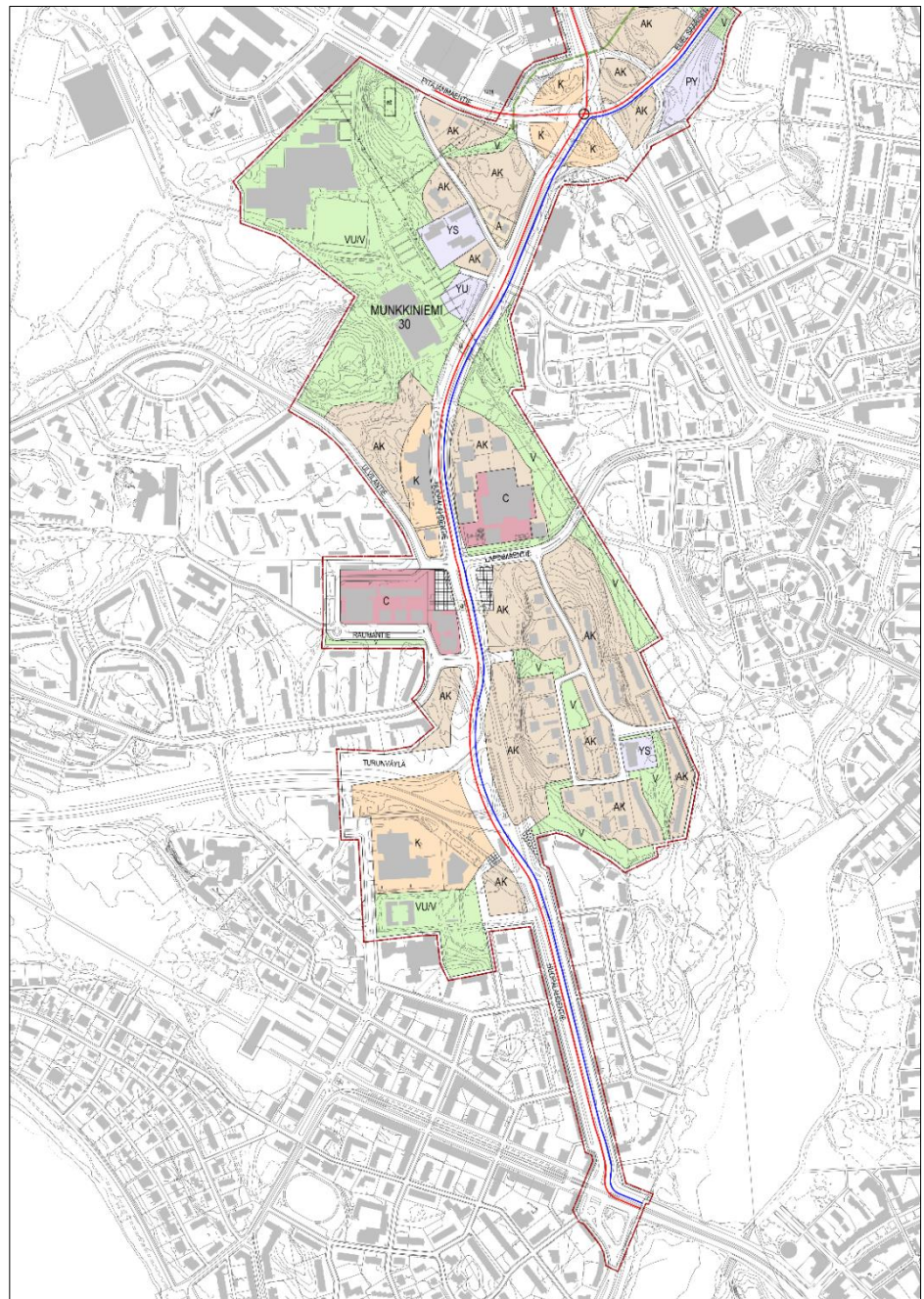
Kaupunginvaltuusto on 13.10.2021 hyväksynyt uuden Kasvun paikka - Helsingin kaupunkistrategian 2021–2025. Kaavaratkaisu edesauttaa kaupunkistrategian tavoitteiden toteutumista mm.:

- mahdollistamalla pikaraitiotien rakentamisen Huopalahdentielle osana raideliikenteen verkostokaupungin toteuttamista
- vapauttamalla rakennusmaata nykyisiltä tie- ja katualueilta mahdollistaen näin uuden asuin- ja toimitilarakentamisen sijoittumisen hyvien joukkoliikenneyhteyksien, erityisesti raideliikenteen, varrelle
- parantamalla kaupunkiympäristön laatua, erityisesti Huopalahdentien pohjoispään viihtyisyyttä, korkeatasoisiin katu- ja aukiorakentamisen ratkaisuihin ohjaavilla kaavamerkinnöillä ja -määräyksillä
- mahdollistamalla kaikkien kulkumuotojen toimivuus ja niiden joustava kytkeytyminen toisiinsa mm. pikaraitiotien ja linja-autojen pysäkkien sekä pyöräpysäköintipaikkojen ja kaupunkipyöräasemien keskittämisellä aukoiden yhteyteen
- parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja edistämällä mm. baanaverkon kehittämistä
- mahdollistamalla eri alojen yritysten sijoittumisen entiseen IBM:n pääkonttoriin osana alueelle myöhemmin rakentuvaa houkuttelevaa työpaikkakeskittymää.

Kaavaratkaisuun liittyvät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) on kerrottu selostuksen kohdassa Suunnittelun lähtökohdat.

Kaavaratkaisu edesauttaa Helsingin yleiskaavan 2016 tavoitetta laajentaa kantakaupunkia mm. kaupunkibulevardeiksi muutettavien Vihdintien ja Huopalahdentien varsille.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 11.6.2019 Vihdintien ja Huopalahdentien kaavarungon alueen asemakaavojen lähtökohdaksi.



Vihdintien ja Huopalahdentien kaavarungon kartta, Huopalahdentien osuus.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 20.1.2021 Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman ja hankkeen toteuttamisen. Raitiotien ja sen edellyttämän katuinfrastruktuurin kokonaiskustannusarvio on 160 miljoonaa euroa. Hankkeesta laaditaan hyväksytyn yleissuunnitelman ja kokonaiskustannusarvion mukainen tarkempi hankesuunnitelma.

Mitoitus

Suunnittelualueen pinta-ala on 150 919 m².

Asemakaava on uuden pikaraitiotien toteuttamisen mahdollistava ns. katukaava, eikä se sisällä uusien rakennusten rakentamista. Huopalahdentien varren uudet asuin- ja toimitila-alueet tullaan kaavoittamaan bulevardikaupungin kaavoitusohjelman mukaisesti omina kaavahankkeinaan katukaavan jälkeen.

Asemakaava sisältää:

- terveydenhuolto- ja sosiaalipalvelurakentamista 5800 k-m²
- toimitilarakentamista 41 925 k-m² ja
- huoltoasemarakentamista 910 k-m².

Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Munkkiniemenaukio ja Huopalahdentien eteläpää



Eteläpäästään Huopalahdentie on jo bulevardimainen puistokatu.

Huopalahdentie alkaa etelästä Vanha – Munkkiniemestä, Munkkiniemenaukiolta. Aukio on alueen keskeinen liikenteellinen solmukohta, kolmen pääkadun ja yhden merkittävän kokoojakadun kohtausta paikka. Eliel Saarisen Munkkiniemi – Haaga-suunnitelmassa vuodelta 1915 aukio esiintyy nimellä ”Munkkiniemen aukea – Munksnäsplatsen”. Saarisen suunnitelman arkkitehtonisista elementeistä ovat toteutuneet Munkkiniemen puistotien ns.

porttirakennukset, osittain niiden edustalla sijaitsevat puurivit sekä Munkkiniemen puistotien lehmuskuja. Myös Huopalahdentie esiintyy suunnitelmassa nimellä ”Keskuspuistotie” ja se on rakentunut likimain suunnitelman mukaiselle paikalle. Sen sijaan Saarisen suunnitelmassa sääntillisesti aukiota pohjois- ja eteläreunalta rajaavat rakennukset ja puurivit ovat jääneet toteutumatta.

1900-luvun puolivälissä rakennettujen esikaupunkien joukkoliikenne suunniteltiin jo aikanaan hoidettavaksi pikaraitiotieiden avulla. Huopalahdentien bulevardisointiin ja pikaraitiotiehen varauduttiin jo Munkkiniemen ensimmäisessä asemakaavassa vuodelta 1950.

Eteläpäästäään Huopalahdentie onkin bulevardimainen puistokatu, jonka varrella on Vanha – Munkkiniemen tehokkaimmin toteutunut rakentamista. Rakennukset ovat pääosin 1950-luvulla rakennettuja ja 6–7-kerroksisia. Yleisimmin tonttitehokkuus on noin $e=1,5$.

Huopalahdentien itäreunalle, Rakuunantien risteyksen pohjoispuolelle, on muutama vuosi sitten valmistunut kaksi uutta kerrostaloa rakennusrivin jatkoksi. Uudet rakennukset ovat 7–9-kerroksisia.

Rakennuksin rajattu katuympäristö päättyy Turunväylän liittymän tienoilla ja siitä pohjoiseen Huopalahdentie jatkuu luonteeltaan liikenteen hallitsemana ja maisemaltaan avoimempana. Huopalahdentie erottaa länsipuolellaan sijaitsevan Munkkivuoren itäpuolella sijaitsevasta Niemenmäestä.



Rakennuksin rajattu katuympäristö päättyy Turunväylän liittymän tienoilla. Huopalahdentie jatkuu pohjoiseen laajan liittymäalueen hallitsemana ja maisemaltaan avoimena.

Turunväylän liittymäalue ja Niemenmäen edusta

Turunväylän ja Huopalahdentien liittymäalue on nykyisellään maantiemäinen ja tilaa vievä. Ajoinrampin etäisyys toisistaan on noin 160 metriä. Rampin väliin jää laaja kolmiomainen alue, jonne ei voi rakentaa.

Liittymän kohdalla on nykyisin rakennusmaata niukasti myös Huopalahdentien itäpuolella. Niemenmäen edustalla olevan kalliorinteen ja nykyisen Huopalahdentien väli on paikoitellen erittäin kapea ja olisi nykyisellään erittäin hankalasti täydennysrakennettavissa.



Turunväylä päättyy nykyisin Huopalahdentiehen maantiemäisesti.

Munkkivuoren ostoskeskuksen ympäristö ja Lapinmäentien pohjoispuoli

Munkkivuoren ostoskeskuksen alueella on käynnissä erillinen kaavamuutos, jonka yhteydessä alueelle tutkitaan päivittäistavara-kauppojen laajentamista ja asumisen sijoittamista keskuksen yhteyteen. Ostoskeskuksen läntinen rakennus ja kolme paviljonkirakennusta on suojeltu jo voimassa olevassa asemakaavassa.

Lapinmäentien risteyksen pohjoispuolella Huopalahdentien katualue on kapeimmillaan (n. 30–34 metriä). Länsipuolella katualue reunustavat Teboilin huoltoasematontti ja Huudi -yrityspuisto, itäpuolella ns. Pohjola -korttelin asuinrakennukset, joista osa on valmistunut ja osa on rakenteilla.



Kapeimmillaan Huopalahdentie on Lapinmäentien pohjoispuolella.

Talin liikuntapuiston alikulku

Alikulku Talin liikunta- ja ulkoilupuiston ja Kangaspellonpuiston välillä on osa Helsingin ns. läntistä vihersormea. Talin liikuntapuiston itäosaan on laadittu kaavamuutos, joka mahdollistaa paitsi urheiluhallien toimintojen laajenemisen ja kehittymisen myös jalan- kulkua- ja pyöräilyreittien ja niiden lähiympäristön kehittämisen selkeästi julkiseen virkistyskäyttöön. Kaavamuutos on tullut voimaan lokakuussa 2022.



Alikulku Talin liikunta- ja ulkoilupuiston ja Kangaspellonpuiston välillä on osa ns. läntistä vihersormea.

Kaavaratkaisu

Munkkiniemenaukio ja Huopalahdentien eteläpää

Kaava-alueeseen on otettu mukaan Munkkiniemenaukiosta vain ne osat, jotka ovat välttämättömiä tulevan pikaraitiotien toteuttamiseksi. Aukion Ramsaynrannan puoleisten liikennejärjestelyjen muutoksia (esim. nykyinen pieni liikenneympyrä) ja aukion ympäristön kehittämisen edellytyksiä selvitetään myöhemmissä kaavamuutoksissa.

Huopalahdentien eteläpäässä pikaraitiotien tilavaraus sijoittuu olemassa olevaan katutilaan. Katu joudutaan raitiotien rakentamisen aiheuttamien liikennejärjestelyjen muutosten seurauksena rakentamaan uudestaan. Nykyinen rinnakkaiskatujärjestelmä säilyy. Kadun molemmille reunoille on kaavassa esitetty puistolehmusrivit, jotka muodostuvat säilytettävistä ja istutettavista puista. Osa nykyisistä katupuista pyritään säilyttämään, mutta yksittäisten puiden säilyttämisen edellytykset tarkentuvat vasta tarkemmassa katusuunnitteluvaiheessa.



Huopalahdentien eteläpäässä raitiotie sijoitetaan olemassa olevaan katutilaan. Tilaa liikennejärjestelyille on paikoin hyvin niukasti.

Olemassa olevan Huopalahdentiehen välittömästi kytkeytyvän kaupunkirakenteen pohjoispäähän rakennetaan uusi aukio, joka on nimetty Kivitorpanaukioksi. Raitiotie- ja bussipysäkit, sekä liityntä- ja kaupunkipyöräpaikat keskitetään aukion yhteyteen. Katualueen kaavamuutoksen jälkeen laadittavissa kaavamuutoksissa aukion reunoille tullaan sijoittamaan asuinrakentamista, jonka ensimmäisessä kerroksessa on liiketiloja. Jalankulku- ja pyöräily-yhteys Kivitorpanpuistosta Niemenmäenpuistoon tulee kulkemaan aukion kautta.

Turunväylän liittymäalue ja Niemenmäen edusta

Turunväylän liittymäaluetta on kaavaratkaisussa tiivistetty, jolloin liittymän eteläpuolelle vapautuu tilaa toimitila-alueen laajennukselle, jonka kaavoitus käynnistetään myöhemmin. Huopalahdentie on linjattu uudestaan Kivitorpanaukion ja Ulvilantien eteläisen liittymän välillä. Katu tekee länteen kaartuvan mutkan Turunväylän liittymän kohdalla, mikä mahdollistaa jatkossa asuinrakentamisen kaavoittamisen Niemenmäen länsipuolelle, osin nykyiselle katualueelle.

Munkkivuoren ostoskeskuksen ympäristö ja Lapinmäentien pohjoispuoli

Munkkivuoren ostoskeskuksen edustalle on suunniteltu pieni aukioalue Huopalahdentien toisella puolella olevan ”lehtipuruudikon” vastapariksi. Aukio sisältyy ostoskeskuksen kaavamuutokseen. Raitiotie- ja bussipysäkit, sekä liityntä- ja kaupunkipyöräpaikat keskitetään ostoskeskuksen edustalle, uudistettavan alikulkukäytävän yhteyteen. Huopalahdentie levenee raitiotien rakentamisen myötä ja ostoskeskuksen kohdalla oleva alikulku rakennetaan uudestaan. Aukion ja alikulun välille rakennetaan uusi porrasyhteys. Alikulusta on yhteys myös raitiotiepysäkille.

Lapinmäentien risteyksen pohjoispuoleisen katutilan kapeudesta johtuen Huopalahdentien katualuetta on jouduttu leventämään ja huoltoaseman tontin rajaa tarkistamaan, jotta raitiotien ja parannettavien jalankulku- ja pyöräliikenteen järjestelyiden tilavaraus on saatu sopimaan katualueelle. Katupuiden sijoittaminen tälle kapealle osuudelle on mahdotonta, katuvihreää pyritään kuitenkin rakentamaan erityisratkaisuin, esimerkiksi köynnöspylväin.

Lapinmäentie 1 pohjoisen tonttiliittymän ja Vanhan viertotien väliselle osuudelle varataan tilaa kadun itäreunan uuden puurivin ja länsireunan olemassa olevan, säilyvän puuston lisäksi raitiotien molemmin puolin tila pylväsmäisille puuriveille.

Talin liikuntapuiston alikulku

Alikulkua on pyritty kehittämään ns. vihreäksi alikuluksi, joka sekä toiminnallisesti että visuaalisesti parantaa virkistys- ja viheryhteyttä Talin ulkoilupuiston ja Kangaspellonpuiston välillä.

Huopalahdentien bulevardisoinnin (mm. raitiotiekiskojen rakentamisen) aiheuttama kadun leventtäminen edellyttää nykyisen alikulun levennämistä tai kokonaan uuden alikulun rakentamista. Läntisen bulevardikaupungin keskiosan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa (Sitowise, 2021) laadittiin alikulkukäytävästä kaksi vaihtoehtoa, joista toisessa nykyinen alikulun silta säilyy ja sen itäpuolelle rakennetaan levennys, ja toisessa vanha silta rakennetaan kokonaan uudestaan.

Olemassa olevan sillan korvaamisessa kokonaan uudella on useita etuja, joilla alikulkua saataisiin viihtyisämmäksi ja viheryhteyttä korostavammaksi. Alikulun aukkoa olisi mahdollista levennää ja alikulusta voitaisiin avata valoaukkoja ylittävälle kadulle. Lisäksi alikulkukorkeutta, joka nykyisin on vain 2,8 metriä, olisi mahdollista korottaa, mikäli alittavan väylän alla kulkevaa vesihuolto-
linjaa voidaan laskea alemmas. Kaava mahdollistaa molemmat ratkaisut.

Terveystenhuolto- ja sosiaalipalvelurakennusten korttelialue (YS)



Pihlajalinnan tontilla sijaitsevat kookkaat lehtipuut on kaavassa merkitty säilytettäväksi ja tarvittaessa uudistettaviksi.

Munkkivuoren ostoskeskuksen yhteydessä sijaitsevan Pihlajalinnan tontin (30226/1) länsirajaa on siirretty idemmäs. Ostoskeskuksen tontin ja Pihlajalinnan tontin väliin näin muodostunut alue on merkitty katuaukioksi. Alue on osa ostoskeskuksen ympäristön

jalankulku- pyöräilyverkostoa. Pihlajalinnan huoltoliikenne on sallittu aukioalueen eteläosan kautta. Tontin kaavamerkintöjä (mm. rakennusala) on muutettu vastaamaan olemassa olevaa tilannetta, rakennusoikeus säilyy ennallaan. Tontilla sijaitsevat kookkaat lehtipuut on kaavassa merkitty säilytettäväksi ja tarvittaessa uudistettaviksi.

Toimistorakennusten korttelialue (KTY)

Osoitteessa Tietokuja 4 sijaitsevan Pfizer Oy:n toimistorakennuksen tontin (30096/7) merkintöjä (mm. rakennusala) on muutettu vastaamaan olemassa olevaa tilannetta. Tontin rakennusoikeus ja kerrosluku säilyvät ennallaan. Tontin länsirajaa on siirretty idemmäs, jotta viereisen tontin (30096/6) käytössä oleva pysäköintihalli ja kansipiha jäävät kokonaan viereisen tontin puolelle.

Toimistorakennusten korttelialue (KTY-1)

Osoitteessa Tietokuja 2 sijaitsevan ns. IMB:n toimitalon tonttia (30096/6) on laajennettu itään edellisessä kohdassa kuvatulla tavalla. Tontin käyttötarkoituksmerkintää on laajennettu siten, että rakennukseen voidaan toimisto- ja liiketilojen lisäksi sijoittaa opetus-, varhaiskasvatus-, koulutus-, tutkimus-, näyttely-, hotelli-, ravintola-, juhla- ja kokoontumistiloja, liikunta- ja vapaa-ajan tiloja sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja.

Professori Osmo Lapon ja arkkitehti Juhani Westerholmin kahdessa vaiheessa suunnittelema, moduulipilariruudukkoon perustuva avokonttorirakennus on suojeltu Sr-3 -merkinnällä, jonka mukaan kaupunkivallisesti arvokkaan rakennuksen ominaispiirteet on säilytettävä, eikä sitä saa purkaa. Rakennusala kiertää olemassa olevan, suojellun, rakennuksen äärireunoja. Tontin rakennusoikeus ja kerrosluku (VI) ovat samat, kuin voimassa olevassa asemakaavassa.

Opetus- ja varhaiskasvatuksen tiloja (op) voidaan sijoittaa rakennuksen eteläisempään osaan. Etelä- ja itäpuoleiselle pihakannelle (pk) on annettu kaavamääräyksiä, jotka liittyvät mm. pihan käyttämiseen välitunti/leikkipihana, jos ko. toimintoja sijoitetaan pysyvästi rakennukseen. Pihakannen alkuperäiset istutusaltaat koristeputineen tulee säilyttää ja tarvittaessa uudistaa. Tontin itäosassa sijaitsevaa pysäköintihalli voidaan haluttaessa ottaa liikuntakäyttöön. Tontti on yksityisomistuksessa.

Puisto (VP)

Lähtökohdat

Turunväylän nykyisen lähtörampin pohjoispuolella sijaitsee voimassa olevassa asemakaavassa suikalemainen puistoalue (VP), jonka osittain kallioisella rinteellä kasvaa runsaasti havu- ja lehtipuita. Alueen kautta kulkee ns. kinttopolkuja Huopalahdentien varteen ja Turunväylän ylittävälle suojatielle. Etelässä puistoaluetta reunustaa Turunväylän meluvalli.

Kaava-alueelle sijoittuva toinen puistoalue (P) sijaitsee Huopalahdentien ja Lapinmäentien kulmauksessa. Puistoalueella kasvaa suurikokoisia lehtipuita tasavälein riveissä muodostaen suorakaitteen muotoisen puuryhmän. Puistoalueen kautta kulkee jalankulun ja pyöräilyn reitti, joka yhdistää Huopalahdentien varren jalankulku- ja pyöräilyreitit Munkkiniemen ostoskeskuksen alikulkuun ja Lapinmäentien varren reitteihin.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisussa Turunväylän pohjoispuoleista puistoalue (VP) seurailee liittymän uutta linjausta. Puistoalueelle sijoittuu ohjeellinen jalankulku- ja pyöräilyreitti, joka yhdistyy Huopalahdentien varressa kulkevaan, Turunväylän ylikulkusillalle johtavalle reitille. Puistoalueelle on osoitettu myös ohjeellinen rakennusala tulevan pikaraitiotien sähkönsyöttöasemalle (et), jonka huoltoajo on suunniteltu tapahtuvaksi Ulvilantien suunnasta. Reittien ja sähkönsyöttöaseman tarkka sijainti ja toteutusratkaisut määritellään tulevissa puisto- ja katusuunnitelmissa. Tavoitteena on säilyttää nykyistä maastoa ja kasvillisuutta, erityisesti merkittävää puustoa, mahdollisimman paljon.

Lehtipuuryhmä Huopalahdentien ja Lapinmäentien kulmauksessa säilyy ja kaavassa on osoitettu puiden muodostamaa ruudukkoa täydentäviä istutettavia puita.

Sisääntulotie (LT-1)

Turunväylän itäpää Professorinsillan ja Huopalahdentien väliseltä osuudeltaan on merkitty sisääntulotieksi. Merkintä määrittelee alueen kaupunkimaisena kehitettäväksi tiejaksoksi, jolla liikenneympäristön ratkaisut tulee yhteensovittaa olemassa ja suunnitteilla olevaan ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Ratkaisujen tulee olla luonteeltaan katumaisia ja muodostaa Huopalahdentien katu-ympäristön kanssa yhtenäinen kokonaisuus.

Alueen pohjoisrajalla on sijainniltaan ohjeellinen melueste -merkintä. Meluesteiden korkeus tulee määritellä jatkosuunnittelussa

ja niiden tulee vastata vähintään olemassa olevan meluvallin meluntorjuntavaikutusta korttelissa 30101.

Sisääntulotien pohjoispuoleisten alueiden täydennysrakentamismahdollisuuksia tutkitaan käynnissä olevassa *Munkkivuoren ja Talinrannan suunnitteluperiaatteet* -työssä. Tien eteläpuolelle tullaan myöhemmin käynnistämään kaavamuutos toimitila-alueen laajennusta varten.

Huoltoaseman korttelialue (LH)

Lähtökohdat

Suunnittelualueella on kaksi huoltoasematonttia. Teboilin huoltoasema sijaitsee Huopalahdentien ja Naantalintien kulmauksessa ja Nesteen huoltoasema Munkkiniemenaukion koilliskulmassa. Molemmat tontit ovat kaupungin omistuksessa ja vuokrattuina huoltoasematoimijoille.

Teboilin vuokra-alue käsittää vuonna 2009 voimaan tulleen asemaakaavan huoltoaseman korttelialueen (LH) tontin sekä kapean alueen Naantalintien katualueesta. Teboilin vuokrasopimus on tällä hetkellä voimassa vuoteen 2024, neuvottelut vuokrasopimuksen jatkamisesta ovat käynnissä.

Nesteen vuokra-alue sijoittuu vuonna 1976 vahvistetun asemaakaavan moottoriajoneuvojen huoltoaseman korttelialueelle (AM) ja rajautuu tontin mukaisesti. Nesteen vuokrasopimus on voimassa vuoteen 2031.

Kaavaratkaisu

Huopalahdentien bulevardisointi – uuden pikaraitiotien rakentaminen liikennejärjestelyjen uusimisineen – edellyttää Huopalahdentien katualueen paikoittaista levenämistä sekä risteysalueiden muokkausta. Kaavaratkaisussa on tehty muutoksia mm. molempien huoltoasematonttien rajoihin.

Teboilin tonttia on pienennetty sekä Huopalahdentien että Ulvilantien puolelta. Huoltoaseman toimintaedellytykset on kuitenkin pyritty säilyttämään. Aseman pohjoispuolella voimassa olevassa kaavassa sijaitseva jalankululle ja pyöräilylle varattu katu on liitetty osaksi tonttia. Tontin itä- ja etelärajalla on liittymäkielto.

Nesteen tontin Munkkiniemenaukion puoleista rajaa on siirretty pohjoisemmaksi aukiolle sijoittuvan raitiotie- ja bussipysäkkijärjestelyjen takia. Tontin pohjoispuolella voimassa olevassa asemaakaavassa sijaitseva puistoalue on liitetty osaksi tonttia. Huoltoaseman liittymälle on varattu tilaa Huopalahdentien puolelle tontin

pohjoisosaan. Jatkosuunnittelussa tullaan selvittämään Munkkiniemenaukion kehittämismahdollisuuksia ja mm. täydennysrakentamisen sijoittamista huoltoaseman tontille.

Toimistorakennusten korttelialue (KT) voimassa olevan asemakaavassa

Lähtökohdat

Ulvilantie 2 koillispuolella sijaitsee voimassa olevassa asemakaavassa rakentamattomaksi jäänyt toimistotontti (toimistorakennusten korttelialue, KT). Tontti on kaupungin omistuksessa.

Kaavaratkaisu

Huopalahdentien uuden linjauksen seurauksena iso osa toimistorakennusten korttelialueesta muuttuu katualueeksi. Korttelialueen eteläosa puolestaan on muutettu asemakaavan puistoalueeksi, jolle tullaan sijoittamaan pikaraitiotien sähkönsyöttöasema sekä Turunväylän ylikulkusillalle johtava jalankulku- ja pyöräilyreitti.

Jäljelle jäävä toimistotontin osa on jätetty pois kaavamuuotosalueesta. Alueelle tullaan kaavarungon mukaisesti suunnittelemaan täydentävää asuinrakentamista myöhemmin käynnistettävien kaavamuuotosten yhteydessä.

Liikenne

Lähtökohdat

Jalankulku

Nykytilanteessa jalankulun reitit alueella ovat laadultaan ja yhteyksiltään vaihtelevat. Jalankulkureitit ovat jatkuvia, mutta niiden viihtyisyyttä häiritsee ajoneuvoliikenteen aiheuttamat haitat erityisesti Turunväylästä pohjoiseen olevalla osuudella. Jalankulkijoiden reitit kulkevat jalkakäytävillä molemmiin puolin Huopalahdentietä, eteläpäässä jalkakäytävät sijaitsevat pääajoradoista puuri-vein erotettujen rinnakkaiskatujen reunalla. Nämä jalkakäytävät ovat kapeita ja kaventuivat mm. portaiden kohdilla erityisen kapeiksi. Tietokujalla on jalkakäytävä vain sen pohjoisreunalla.

Huopalahdentiellä on yhdeksän suojatieylitystä, kaksi alikulkua (Tali ja Munkkivuoren ostoskeskus) sekä yksi ylikulkusilta Rakuumantien liittymän pohjoispuolella. Pisin etappi, jolla jalankulkija ei voi vaihtaa Huopalahdentien toiselle puolelle, sijoittuu ylikulkusillan ja Munkkivuoren ostoskeskuksen eteläpuolella sijaitsevan suojatien välille. Näiden ylityspaikkojen etäisyys toisistaan on noin 480 metriä. Jalankululle epämuukavimmat paikat ovat suurten

risteysten ylitykset Munkkiniemenaukiolla ja Turunväylän liittymässä.

Sekä Munkkivuorta että Huopalahdentien vastapuolella sijaitsevaa Niemenmäkeä ympäröivät puistoalueet, joiden puistokäytävät liittyvät alueiden jalankulkuverkostoon.

Lapinmäentietä on ns. Pohjola-korttelin alueen kaavamuutokseen liittyen uudistettu viime vuosien aikana kunnallistekniikan, pyörä- ja autoliikenteen osalta kadun länsipäässä. Myös Munkkiniemen sillan maatuki on korjattu aivan hiljattain.

Pyöräliikenne

Nykyisen pyöräliikenneverkon pääreitit noudattelevat pääkatujen linjauksia. Reiteissä on osin epäjatkuvuuskohtia sekä laatutasopuutteita risteysjärjestelyissä ja erottelussa. Pyöräjärjestelyt ovat pääosin yhdistettyjä tai tiemerkinnoin jalankulusta eroteltuja kaksisuuntaisia pyöräteitä. Huopalahdentien rinnakkaisajoradat toimivat myös pyöräliikenteelle merkittävänä yhteytenä. Alueen muut pyörätiet ovat suurimmaksi osaksi viheralueilla kulkevia virkistys- ja puistoreittejä, jotka toimivat myös pitkämatkaisen pyöräliikenteen verkoston osina. Eniten pyöräliikennettä nykytilanteessa on Pitäjänmäentieltä Korppaanpuiston läpi Pikku Huopalahteen kulkevalla reitillä.

Joukkoliikenne

Huopalahdentien varren joukkoliikenne perustuu nykytilanteessa bussiyhteyksiin. Väylävirasto on määritellyt Turunväylän keskeiseksi valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-autoliikenteen reitiksi.

Autoliikenne

Huopalahdentien nykyiset liikennemäärät ovat Munkkiniemenaukion ja Turunväylän välisellä osuudella noin 33 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, Turunväylän ja Lapinmäentien välisellä osuudella noin 38 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Lapinmäentien ja Vanhan viertotien välisellä osuudella noin 24 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

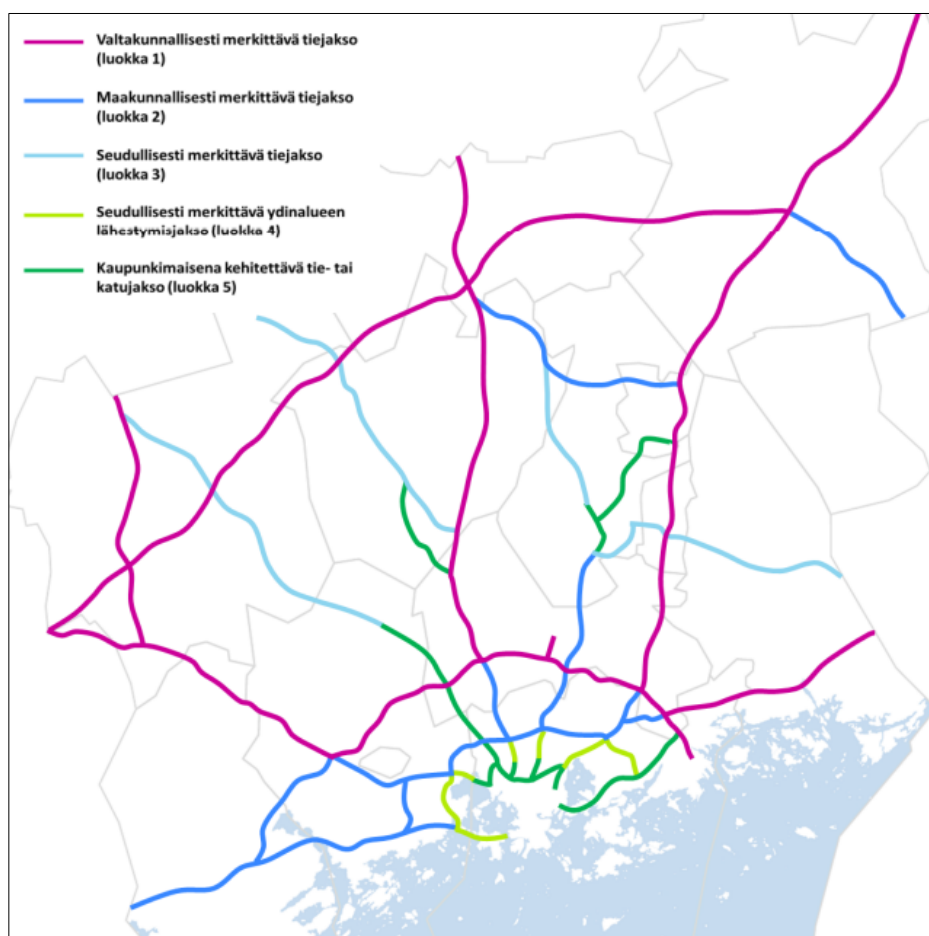
Keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä (KAVL) Turunväylän itäpäässä on noin 37 000 (erkanevalla haaralla n.19 000 ja liittyvällä haaralla n.18 000). Raskaan liikenteen osuus Turunväylän itäpään ja Huopalahdentien liikenteestä on noin 5–8 %.

Turunväylä (Vt1) on Helsingin ja Turun välinen autoliikenteen pääyhteys, joka jatkuu moottoritienä Huopalahdentien liittymään

saakka. Turunväylä on liikenne- ja viestintäministeriön maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta säättävän asetuksen mukaisen palvelutasoluokan I pääväylä.

Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -selvityksessä Turunväylä on koko Helsingin puoleiselta osuudeltaan merkitty kaupunkimaisena kehitettäväksi tie- ja katujaksoksi (luokka 5). Selvityksessä todetaan, että nämä jaksot sijaitsevat tyypillisesti keskustojen tuntumassa ja niillä on merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia. Näiden jaksojen liikenneympäristöä kehitetään maankäytön kehittämisen ja lähiliikkumisen lähtökohdista. Jaksoja luonnehditaan selvityksessä näin:

- Joukkoliikenteen ja kuorma-autoliikenteen toimintavarmuus turvataan niillä jaksoilla, jotka ovat keskeisiä pitkämatkaisen joukkoliikenteen tai tavaraliikenteen reittejä. Kestävää liikkumista voidaan tukea myös esimerkiksi raitioliikennettä kehittämällä.
 - Henkilöautoliikenteen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää, jos se ei uhkaa valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävien tiejaksojen toimintavarmuutta.
 - Kaupunkimaisena kehitettävät jaksot ovat liikennemääriltään melko suuria. Seudullista liikennettä on tyypillisesti saman verran kuin seudullisesti merkittävillä väylillä, mutta paikallista liikennettä moninkertaisesti. Seudullisen liikenteen kohtalaisen suuren määrän takia nopeustasoksi suositellaan 50 km/h.
 - Jaksojen ominaisuudet vaihtelevat nykytilanteessa, mutta yhteistä niillä on tarve kehittää liikenneympäristöä kaupunkimaisempaan suuntaan ja luoda edellytyksiä uuden maankäytön kehittämiseen jaksojen varsiin.
 - Kehittämisratkaisujen lähtökohtina ovat kaupunkimainen liikkumisympäristö ja maankäytön kehittämisedellytysten lisääminen.
 - Tästä syystä kaupunkimaisena kehitettäville jaksoille ei aseteta tässä työssä nopeustasosuositusta lukuun ottamatta muita määrällisiä palvelutasotavoitteita.
-



Tieverkon luokitus vuonna 2030. Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018.

Kaavaratkaisu

Tärkeänä lähtökohtana on ollut luoda edellytykset kaikkien liikennemuotojen toiminnalle alueella.

Jalankulku

Huopalahdentielle varataan kadun molemmille puolille kadun suuntaista jalankulkua varten tilaa, jonka kautta pääsee suoraan kiinteistöihin ja ympäröiville alueille johtaville jalankulkuyhteyksille. Jalankulun yhteys Kivitorpanaukion länsireunalta ohjataan Tietokujan jalkakäytävän kautta Turunväylän ylittävälle sillalle. Turunväylän ylittävältä sillalta tehdään yhteys sekä Ulvilantielle, että Huopalahdentien suuntaan pohjoiseen.

Pyöräliikenne

Pyöräliikenteen suunnittelun tavoitteena on mahdollistaa pitkämatkaisen pyöräliikenteen nopeus ja sujuvuus, kaikkien osoitteiden turvallinen saavutettavuus sekä viihtyisät yhteydet lähialueille Huopalahdentien molemmille puolille suunnitellaan sujuvat pyörä-

ja jalankulkuyhteydet. Huopalahdentie on osa kaupungin tavoitteellista pyöräliikenteen nopeaa runkoverkkoa (Baana). Baanayhteys sijoittuu Huopalahdentien eteläpäässä sen itäreunaan rinnakkaiskadulle ja Niemenmäen pohjoisosassa pyöräkatuyhteytenä. Muilta osin koko kaava-alueen osalta Huopalahdentien suuntainen baana on ratkaistu erillisenä pyörätienä.

Kivitorpanaukion kautta tullaan rakentamaan sujuva jalankulun ja pyöräilyn yhteys Kivitorpanpuistosta Korppaanpuistoon ja Pikku Huopalahden virkistysalueille, mikä osaltaan vahvistaa pidempi-matkaisia yhteyksiä. Pyöräliikenteen yhteys Huopalahdentien länsireunalla osoitetaan kaava-alueen eteläpäässä rinnakkaiskadulle, Kivitorpanaukion länsireunaan erilliselle pyörätielle, joka yhdistyy Tietokujan kautta Turunväylän ylittävälle sillalle. Turunväylän ylittävältä sillalta tehdään yhteys sekä Ulvilantielle, että Huopalahdentien suuntaan pohjoiseen. Ulvilantien liittymän ja Vanhan viertotien väliselle osuudelle tehdään erillinen pyörätie Huopalahdentien länsireunaan.

Aukioiden yhteyteen, lähelle pikaraitiotie- ja bussipysäkkejä varataan tilaa kaupunkipyöräasemia ja pyörätelineitä varten mm. liittytävyyksien järjestyksessä.

Joukkoliikenne

Pikaraitiotie ja pysäkkijärjestelyt



Huopalahdentiellä raitiotiepysäkit toteutetaan keskipysäkkeinä. Länsi-Helsingin raitioteiden Design Manual. WSP 2022.

Uusi pikaraitiotie sijoitetaan Huopalahdentien keskelle. Pikaraitiotien pysäkit sijoittuvat Munkkiniemen aukiolle (Munkkiniemen

pysäkki), Turunväylän liittymän eteläpuolella ns. Kivitorpanaukiolle (Niemenmäen pysäkki) sekä Munkkivuoren ostoskeskuksen edustalle (Munkkivuoren pysäkki).

Munkkiniemenaukion liikenne- ja katuvihreäratkaisuja tullaan kehittämään ja selkeyttämään. Aukion kohdalle, Paciuksenkadulle suunnitellaan raitiotien pysäkki, jolla pysähtyvät sekä Munkkiniemen puistotielle jatkavat perinteiset raitiovaunut että Huopalahdentielle kääntyvä pikaraitiovaunut. Raitioliikenne on mahdollista järjestää myös siten, että nykyinen linjan 4 pysäkki on nykyisellä paikallaan Munkkiniemen puistokadulla. Uusi pysäkki on mitoitettu tässä vaiheessa siten, että nykyisen linjan 4 suuntaisen ja uuden pikaraitiotien vaunut ajavat pysäkillä vuorotellen. Linjojen välinen vaihto on helpompi järjestää seuraavalla pysäkillä Meilahden suuntaan. Munkkiniemenaukio on bussiliikenteen kannalta useiden erisuuntaisten linjojen kohtaamispaikka. Näiden linjojen keskinäistä ja raitioliikenteen linjojen vaihtoyhteyksiä kehitetään. Aukion läheisyyteen pyritään sijoittamaan myös kaupunkipyörä-asema sekä polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoja.

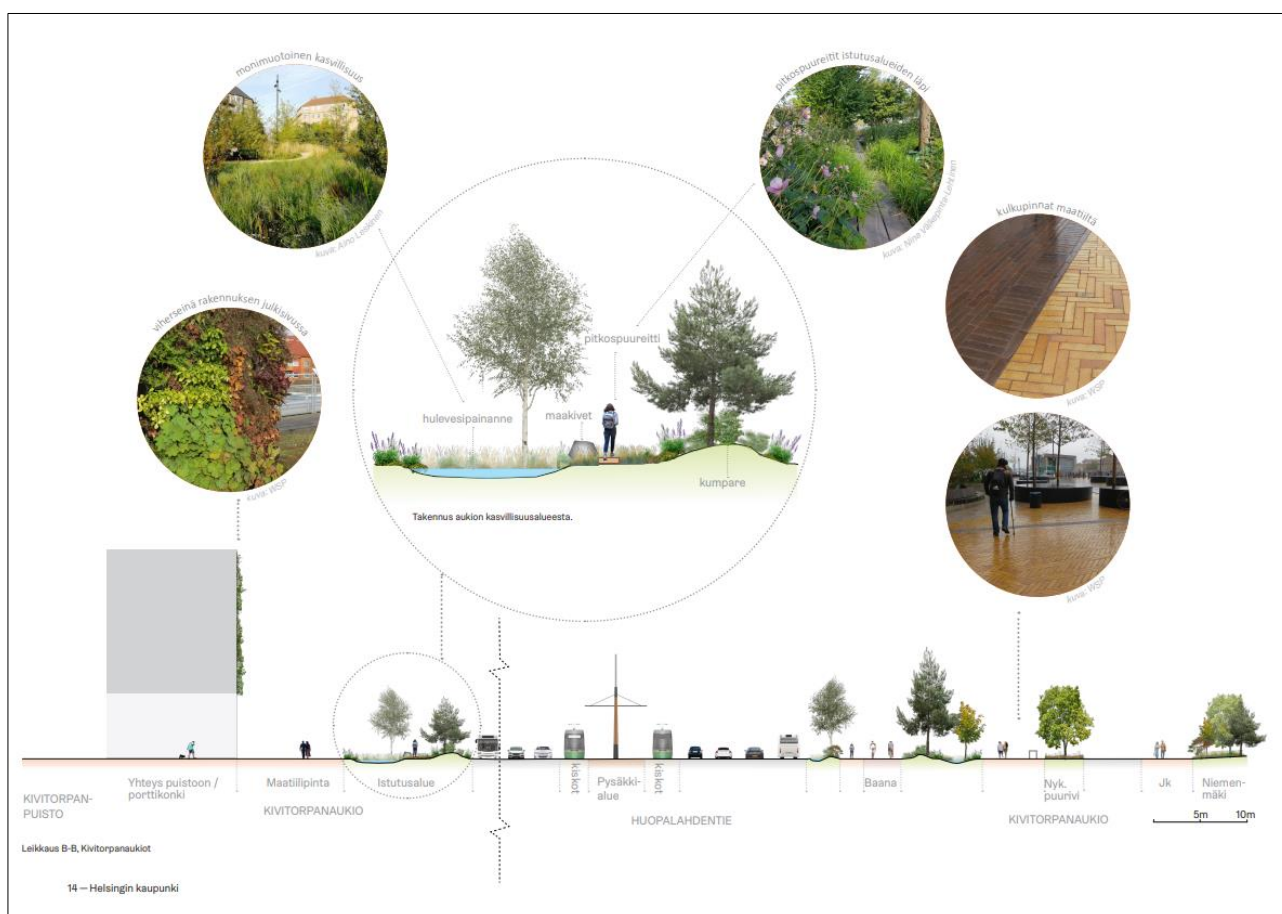
Aukion Munkkiniemen puistotien puoleisella laidalla sijaitsevien ns. Munkkiniemen portin rakennusten (Munkkiniemen puistotie 1 ja 2) edustapuut on kaavassa määritelty säilytettäviksi ja täydennettäviksi.

Munkkiniemenaukion Ramsaynrannan puoleisten liikennejärjestelyjen (mm. nykyinen pieni liikenneympyrä) muokkaamista ja aukion täydennysrakentamismahdollisuuksia tullaan tutkimaan myöhemmissä kaavamuuoksissa. Tässä kaavamuuokseen liittyvässä suunnittelussa on varauduttu myöhempään suunnitteluun siten, että ratkaisut eivät rajaa myöhempiä ratkaisumahdollisuuksia.

Kivitorpanaukio sijoittuu kohtaan, jossa Huopalahdentien uusi linjaus alkaa. Aukiota kehitetään joukkoliikenteen vaihtopaikkana, jolle sijoitetaan pikaraitiotien pysäkin lisäksi bussipysäkit molemmin puolin Huopalahdentietä, samalle kohdalle. Aukiolla mahdollistetaan myös Turunväylän kaukoliikenteen vaihtopaikkana toimiminen. Aukion yhteyteen varataan tilaa kaupunkipyöräasemaa ja polkupyörien liityntäpysäköintiä varten. Aukiota tulevat rajaamaan asuinrakennukset kivijalkaliikkeen. Kivitorpanaukio tulee palvelemaan monipuolisesti asukkaita sekä myöhemmin laajentuvan yritysalueen työntekijöitä. Aukiosta on teetetty alustava suunnitelma osana Kivitorpanpuiston ja Kivitorpanaukion julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmaa.



Kivitorpanaukion asemapiirros. Kivitorpanpuiston ja Kivitorpanaukion julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma, WSP 2022.



Kivitorpanaukion suunnittelun innoituksena on toiminut metsäympäristö ja ajatus siitä, että Niemenmäenpuiston metsä jatkuisi Huopalahdentien varteen. Tarkoituksena on toteuttaa aukiot mahdollisimman yhtenäisinä ja vehreinä kaupunkitiloina, jotka toimivat viheryhdytenä Kivitorpanpuiston ja Niemenmäenpuiston välillä. Kivitorpanpuiston ja Kivitorpanaukion julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma, WSP 2022.

Munkkivuoren ostoskeskuksen aukio tullaan rakentamaan ostoskeskuksen itäpuolelle. Aukiolle istutetaan puita ja se tulee muodostamaan parin Huopalahdentien itäpuolella säilyvälle puistikolle. Pikaraitiotie- ja bussipysäkit sijoittuvat aukion kohdealle. Aukion läheisyyteen pyritään toteuttamaan myös kaupunkipyörä-asema sekä polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoja. Aukio on osa Munkkivuoren ostoskeskuksen asemakaavan muutosta. Aukiolta on porrasyhteys viereiseen, uudelleen rakennettavaan alikulkuun.

Autoliikenne

Huopalahdentiellä tulee säilymään 2+2 kaistaa perusratkaisuna molempiin suuntiin.

Huopalahdentien rinnakkaiskatujärjestelmä tulee säilymään. Rinnakkaiskadut ovat jatkossakin kaksisuuntaisia. Itäinen rinnakkaiskatu muutetaan pyöräkaduksi, joka on osa baanaverkkoa. Raitio liikenteen tilatarpeesta johtuen itäistä rinnakkaiskatua joudutaan kaventamaan hieman (n. 1...1,5m), jolloin molemminpuolinen

pysäköinti ei ole jatkossa mahdollista. Lisäksi rinnakkaiskadun eteläisin pää muuttuu erotelluksi jalkakäytäväksi ja pyörätieksi. Itäisellä rinnakkaiskadulla on jatkossa pysäköintitilaa noin puolet nykyisestä.

Turunväylän risteyksessä nykyinen kahteen T-liittymään perustuva järjestely muuttamaan yhdeksi T-liittymäksi.

Varautuminen Korppaan tunneliin

Korppaan tunnelilla tarkoitetaan Turunväylän (Valtatie 1) ja Hakamäentien länsipään välille suunniteltua tunneliyhteyttä, jolle on varaus voimassa olevissa yleiskaavoissa. Tunnelista on laadittu päivitetty yleissuunnitelma (Afry, Ramboll 2022), joka on toteutettu rakennusteknisen yleissuunnitelman tarkkuustasolla. Suunnitelman pohjana käytettiin selvityksen ”Valtatien 1 ja Huopalahdentien liittymän parantaminen, aluevaraussuunnitelmatasoiset vaihtoehtotarkastelut (Ramboll 2020) vaihtoehtoa VE2; suunnitelma on laadittu ilman rampeja Huopalahdentielle.

Suunnitelmassa vertailtiin useita vaihtoehtoja, jotka Turunväylän osalta eivät juuri poikkea toisistaan. Turunväylän liittymis- ja erkanemisrampit vaativat nykyistä enemmän tilaa kaistojen kokonaisuutensa muuttuessa nykyisestä neljästä kahdeksaan. Turunväylän ja Huopalahdentien väliset rampit liittyvät nykyiseen väylään Professorintien sillan kohdalla, joten tunnelisuunnitelmalla ei ole vaikutuksia käsillä olevaan kaavaratkaisuun. Tunnelivaraus tulee ottaa huomioon mahdollisissa Ulvilantien ja Turunväylän väliselle alueelle tulevaisuudessa laadittavissa täydennysrakentamissuunnitelmissa. Korppaan tunnelin linjaus Huopalahdentien kohdalla on merkitty kaavakarttaan. Korppaan tunnelin toteuttamisesta ei ole päätöksiä.

Palvelut

Lähtökohdat

Kaupalliset palvelut

Munkkivuoren ostoskeskuksessa on kaksi supermarketkokoista päivittäistavarakauppaa sekä useita pienliikkeitä ja ravintoloita, jotka palvelevat Munkkivuorta laajempaa vaikutusalueetta. Päivittäistavarakaupan osalta Munkkiniemessä on vain pieniä lähikauppoja, Talinrannassa ja Niemenmäessä ei ole lainkaan päivittäistavarakauppoja. Huopalahdentien eteläosassa sen varressa on useita kivijalkaliikkeitä, joissa on mm. ravintolapalveluja. Pohjola-talon kortteliin on mahdollista sijoittaa merkittävä määrä erilaisia liikkeitä.

Päiväkoti- ja koulupalvelut

Turunväylän liittymän eteläpuolella sijaitsee tällä hetkellä usean koulun keskittymä: Munkkiniemen ala-aste, Hoplaxskolan ja Munkkiniemen yhteiskoulu. Kivitorpanpuiston ylemmällä kentällä on väliaikainen paviljonkirakennus, joka on toiminut sekä varhaiskasvatuksen tiloina että koulutiloina. IBM:n toimitaloon on sijoitettu väliaikaisia koulujen väistö- ja lisätiloja. Lapinmäen uusi päiväkoti ja Kangaspellon paviljonkipäiväkoti sijaitsevat Kangaspellonpuistossa lähellä Huopalahdentien alikulkua. Munkkivuorella toimii lisäksi Helsingin ranskalais-suomalainen koulu sekä Munkkivuoren ala-aste.

Kaavaratkaisu

Huopalahdentien bulevardisointi, mm. pikaraitiotien rakentaminen, luo edellytyksiä alueen palvelujen kehittämiseksi.

Kaupalliset palvelut

Käsillä olevassa Huopalahdentien katualueen kaavassa ei ole esitetty uusia kaupallisia palveluja.

Munkkivuoren ostoskeskusta kehitetään alueen liike- ja palvelukeskittymänä. Alueella on vireillä asemakaavan muutos, jossa mahdollistetaan päivittäistavarakauppojen laajentuminen ja tutkitaan asuinrakentamisen sijoittamista ostoskeskuksen yhteyteen. Munkkivuoren ostoskeskuksen kaavamuutostyö on käynnistynyt vuonna 2020 omana kaavahankkeenaan.

Huopalahdentien varteen, mm. Niemenmäen länsipuolelle ja Kivitorpan alueelle, tullaan suunnittelemaan uutta asuinrakentamista. Rakennusten kivijalkaan tullaan sijoittamaan liiketiloja, erityisesti Kivitorpanaukiolla sekä Niemenmäen uusien katuliittymien ympäristöissä. Näistä kaavamuutoksista ensimmäinen, Niemenmäen länsipuoli, käynnistyy katukaavan jälkeen.

Päiväkoti- ja koulupalvelut

IBM:n entisen toimistotalon tontin kaavamerkintää on muutettu niin, että rakennuksen tiloja voidaan käyttää monipuolisesti eri käyttötarkoituksiin liike- ja toimistokäytön lisäksi. Eteläisempään rakennusosaan voidaan sijoittaa myös opetuksen ja varhaiskasvatuksen tiloja. Osaa rakennuksesta on jo ennen kaavamuutosta käytetty lähikoulujen väliaikaisena väistö- ja lisätilana.

Liikuntapalvelut

Talin liikuntapuiston itäosaan on juuri laadittu kaavamuutos, jolla

mahdollistetaan alueella toimivien urheiluhallien (tenniskeskuksen, keilahallin, Talihallin ja Tali Sport Centerin) laajennushankkeet sekä uuden liikuntahallin rakentaminen Huopalahdentien varteen.

Muut palvelut

Turunväylän liittymän eteläpuolelle sijoittuvan toimitila-alueen laajennuksen kaavamuutos käynnistyy myöhemmin. Alueen käyttötarkoitukset tulevat tarkentumaan jatkosuunnittelussa. Alustavien suunnitelmien mukaan alueelle voisi sijoittua toimistotilojen lisäksi esimerkiksi monipuolisen liikuntakeskuksen, korkean osaamisen kehityshankkeiden, ammatillisen koulutuksen tai kaupan uusien toimintamallien toimitiloja.

Esteettömyys

Munkkivuoren ostoskeskuksen ja Talin alikulun ympäristöissä sekä Kivitorpanaukion ja Turunväylän ylittävän kevyen liikenteen sillan välisellä reitistöllä tulee kiinnittää erityistä huomiota esteettömien yhteyksien järjestämiseen. Muilta osin asemakaava-alue on esteettömyyden kannalta esteettömyyden perustason vaatimukset täyttävää aluetta.

Luonnonympäristö

Lähtökohdat

Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee neljä arvokasta luontoaluetta: Ulvilantien metsän kääpääalue, Pikku Huopalahden länsipuolen arvokas metsä- ja lintualue sekä liito-oravan ydinalueet Niemenmäen pohjois- ja eteläpuolella sekä Pikku-Huopalahden länsipuolella. Lisäksi Helsingin liito-oravaverkostossa 2022 liito-oravan todennäköinen liikkumisyhteys (yhteystarve) kulkee Munkkiniemen sillan pohjoispuolitse sekä Huopalahdentien ylitse Kangaspellonpuiston kohdalla. Pikku-Huopalahden länsipuolen luontokohteet ja liito-oravien todennäköiset liikkumisyhteydet ulottuvat kaava-alueelle.

Niemenmäen länsipuolella sijaitsee puustoinen kalliorinne, jonka etelä- ja pohjoispäissä sijaitsevat em. liito-oravan ydinalueet.

Turunväylän liittymän pohjoispuolella sijaitsevan rakentumattoman toimistotontin (30101/4) eteläosassa on aluemerkinä ”istutettava tai luonnontilassa säilytettävä tontin, osa, jolla olevat kaupunkikuvalliset arvokkaat puut tulee säilyttää ja tarvittaessa uudistaa”.

Kaavaratkaisu

Kaavaan on Talin liikuntapuistoon johtavan alikulun eteläpuolelle merkitty Huopalahdentien ylittävä liito-oravayhteys (liy). Alueen puustoa tulee hoitaa, uudistaa ja tarvittaessa istuttaa siten, että alueen läpi säilyy puustoinen latvusyhteys. Yhteys yhdistää Huopalahdentien länsipuolella sijaitsevat Munkkivuoren pohjoispuoleiset liito-oravan ydinalueet Kangaspellonpuiston ja Korppaanpuiston kautta Huopalahdentien itäpuolella sijaitseviin ydinalueisiin.

Kaavaratkaisu mahdollistaa Munkkiniemen sillan pohjoispuolella sijaitsevan todennäköisen liito-oravan liikkumisreitän säilymisen. Samoin Pikku Huopalahden länsipuolen arvokkaat metsä- ja lintukohteet säilyvät.

Huopalahdentien linjausta on siirretty kauemmas Niemenmäestä kalliorinteestä, jolloin nykyiseltä katualueelta vapautuu rakennusmaata ja kalliorinne voidaan jättää täydennysrakentamatta.

Ekologinen kestävyys

Lähtökohdat

Huopalahdentien Turunväylän liittymän pohjoispuoleinen osuus hahmottuu tällä hetkellä maantiemäisenä ja epäviihtyisenä. Katu erottaa länsipuolellaan sijaitsevan Munkkivuoren itäpuolella sijaitsevasta Niemenmäestä. Huopalahdentien joukkoliikenne on pääosin moottoriajoneuvoliikennettä, jalankulku ja pyöräily on toteutettu suurelta osin autoliikenteen ehdoilla. Suunnittelualueella on yksi jalankulun ylikulkusilta ja kaksi jalankulun ja pyöräilyn alikulkua.

Huopalahdentien länsipuolella Niemenmäenpuiston puustoinen rinne ulottuu Turunväylän liittymäalueen kohdalla Huopalahdentien katualueeseen saakka. Pohjoisempana puusto on etäämpänä katualueesta, rinteiden ja katualueiden välillä on avoimia, kävely- ja pyöräilyreittien halkomia nurmikenttiä, jotka eivät muodosta kaupunki- ja katutilallisesti viihtyisää kaupunkiympäristöä. Huopalahdentien ja Lapinmäentien kulmauksessa on ruudukkomuotoon istutettu lehtipuupuistikko.

Huopalahdentien itäpuolella sijaitsee Turunväylän maantiemäinen liittymäalue istutettuine välialueineen. Ulvilantien eteläisemmän liittymän eteläpuolella sijaitsee rakentumaton toimistotontti, joka on tällä hetkellä puustoista kalliorinnettä ja yhdistyy etelässä Turunväylän metsittyneeseen meluvalliin. Alueen halki kulkee ns. kinttupolkuja.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisu perustuu pitkälti olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämiseen, mikä on tarkoituksenmukaista ekologisen kestävyiden näkökulmasta.

Kaavaratkaisu parantaa olemassa olevien ja tulevien asuinalueiden ja palvelujen saavutettavuutta. Kaavaratkaisu edesauttaa autoriippuvuuden vähenemistä mahdollistamalla uuden pikaraitiotien rakentamisen Huopalahdentielle. Pikaraitiotie on tehokas ja luotettava joukkoliikennemuoto ja sen käyttöönoton tiedetään lisänneen merkittävästi joukkoliikenteen käyttöä liikkumisessa. Pikaraitiotien käytön tuottama hiilijalanjälki on pieni. Pikaraitiotie ei tuota typpioksidipäästöjä eikä hiukkaspäästöjä, mikä auttaa parantamaan ilmanlaatua kaupunkialueella. Pikaraitiotiehen siirtyminen vähentää merkittävästi myös liikenteen CO₂ -päästöjä, joiden määrä on suoraan yhteydessä ajoneuvojen moottoreissa palaneen polttoaineen määrään eli ajokilometrien määrään.

Keskitetyt pysäkkiratkaisut helpottavat vaihtoja pikaraitiotie-, raitiotie- ja linja-autoliikenteen välillä, mikä osaltaan lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Kaavaratkaisu tukee kävelyyn ja pyöräilyyn perustuvaa kaupunkirakennetta ja mahdollistaa nopean pyöräilyn runkoyhteyden, banaan, rakentamisen Huopalahdentien varteen. Polkupyöräliikenteen liityntäpysäköintipaikat ja kaupunkipyöräasemat tulevat sijoittumaan katuaukioille keskitettävien raitiotie- ja bussipysäkkien yhteyteen.

Kaavamerkinnot ja määräykset edellyttävät ekologisesti kestäviä katurakentamisen ratkaisuja (mm. hulevesien hallinta, katupuut ja muu katuvihreä, monipuolinen kasvillisuus, materiaalien kierrätys). Katupuuston tilatarpeet on huomioitu kunnallisteknisessä yleissuunnittelussa.

Asemakaavassa turvataan viher- ja virkistysyhteydet Talin liikuntapuiston ja Kangaspellonpuiston välillä (ns. viheralikulku osana kaupungin läntistä vihersormea) sekä Kivitorpanpuiston ja Niemmäenpuiston välillä (Kivitorpanaukion kautta).

Suojelukohteet

Lähtökohdat

Suunnittelualueella ei ole asemakaavalla tai rakennussuojelulailla suojeltuja rakennuksia tai alueita.

Osoitteessa Tietokuja 2 sijaitsee IBM:n toimitalo, joka nykyään on Avant Capital Partners Oy:n omistuksessa. Munkkiniemen

rakennusinventoinnissa (Kaupunginmuseo 2003–2005) rakennus on arvotettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi. Rakennus on toteutettu kahdessa osassa: ensimmäinen osa valmistui vuonna 1979 ja laajennusosa vuonna 1985. Rakennuksen myöhempi laajentaminen oli tiedossa jo ensimmäisen rakennusvaiheen aikana. Koko rakennus on arkkitehtuuritoimisto Osmo Lapon käsialaa, suunnittelijoina ovat olleet professori Osmo Lappo ja arkkitehti Juhani Westerholm. Myöhemmissä vaiheissa on rakennettu esimerkiksi pysäköintihalli rakennuksen itäpuolelle.

Rakennuksessa on kaksi kellarikerrosta ja kuusi maanpäällistä kerrosta. Paikoitustilat sijaitsevat rakennuksen alla kahdessa kellarikerroksessa. Kellarikerroksissa sijaitsee myös paikoitustilojen lisäksi väestönsuojat, teknisiä tiloja ja varastotiloja. Henkilökunta- ja huoltoliikennettä varten rakennettiin uusi katu, Tietokuja, Turunväylän (silloisen Tarvontien) entistä ulosajoramppia myöten.

Rakennuksen tilaratkaisuna on moderni avokonttori, joka valittiin toimistotyyppiksi pitkän harkinnan jälkeen. IBM:n kaltaiselle dynaamiselle yritykselle oli tärkeää, että tilat olivat helposti uudelleen järjestettävissä muuttuvien toimintojen mukaisesti. Lisäksi katsottiin, että avotilassa työntekijöiden väliset yhteydet muodostuvat luonteviksi ympäristön ollessa sama kaikille johtoa myöten. Jokaisessa avokonttorikerroksessa oli ryhmä suljettuja neuvottelu- ja projektihuoneita. Toimitaloa varten kehitettiin uusi avokonttoriin soveltuva toimistokalustemallisto, jonka suunnitteli sisustusarkkitehti Peter von Knorring. Avokonttorimitoituksen pohjana oli 13,5 m² / henkilö.

Alkuperäisen tilaohjelman mukaan kahdessa alimmassa maanpäällisessä kerroksessa sijaitsivat sisääntulohalli, henkilökunnan ravintola, neuvottelutilat, luentosalit, koulutustiloja, kunto- ja terveydenhuoltotilat sekä tavaran vastaanotto- ja lähetystilat. Yhtiön johdon tilat oli sijoitettu 2. kerroksen avokonttoritilaan. Seuraavat kolme kerrosta muodostivat jokainen 3230 m²:n suuruisen avotilan. Ylimpään 6. kerrokseen sijoitettiin erityistoimintoja, kuten tietojen käsittelykeskus.

Rakennuksen rakenneratkaisuna on 10,8 metrin moduuliruudukkoon sijoitettu kantava pilaristo yhdistettynä arinalaatastoon. Pilaristo on vedetty ulkoseinän sisäpuolelle ja ikkunapinta on ulotettu laipioon asti, jotta huonemaisuuden saatu vähentämiseksi. Vapaan huonetilan tärkeimpänä yhtenäisenä pintana toimii kattorakenteeseen ripustettu sisäkatto.

Suunnittelumoduulina käytettiin 180 cm:n moduuliruudukkoa. Ulkoseinien liimapuurunkoiset elementit ovat moduulin levyisiä ja kerroksen (345 cm) korkuisia. Ulkopintana on tummanruskea

kova-anodisoitu alumiinilevy, elementit on kiinteästi lasitettu kolminkertaisella lämpöä heijastavalla umpiolasilla. Vaikka rakennuksesta ulkopäin saa vaikutelman, että lasipintaa on paljon, on sitä toimistokerroksissa vain n. 13 % lattiapinta-alasta. Koska kenenkään ei haluttu varaavan itselleen ikkunapaikkaa, oli kalusteet sijoitettu siten, että ulkoseinän ja kalustettavan alueen väliin jätetty käytävätila.

Ilmettä rakennukselle antavat sen perusmassasta ulkonevat, punaisella keraamisella laattalla päällystetyt porrastornit, joita on rakennuksen pohjois- ja itäsivuilla. Tunnistettavin ominaispiirre on rakennuksen eteläpuolella sijaitseva, komea, kolmen katoksen korostama sisäänkäynti. Sisääntuloaula ja henkilöstöravintola liittyivät suurien ikkunoiden kautta ja laajan terassin avulla rakennuksen etelä- ja itäpuolella olleisiin puistoalueisiin (nykyinen kansipiha).



Sisäänkäyntiä korostavat komeat katokset ja suuret ikkunat.

Kaavaratkaisu

IBM:n toimitalo on kaavassa suojeltu Sr-3 -merkinnällä, jonka mukaan rakennuksen ominaispiirteet on säilytettävä, eikä sitä saa purkaa. Suojelu koskee sekä alkuperäistä, vuonna 1979 valmistuttua, rakennusosaa, että vuodelta 1985 olevaa laajennusosaa.

Yhdyskuntatekninen huolto

Lähtökohdat

Kaava-alue on yhdyskuntateknisen huollon verkoston piirissä.

Sähköverkko

Kaava-alueen pohjoisosassa, katualueen itäreunassa sijaitsee Helen Sähköverkon 110 kV voimajohtolinja, jonka johtoalue rajoittaa maankäyttöä koko Läntisen bulevardikaupungin alueella.

Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee Helen Sähköverkon jakeluverkon tiilimuuntamo osoitteessa Ulvilantie 2a.

Vesihuolto

Turunväylän liittymän eteläpuolinen kaava-alue on hulevesien osalta sekaviemäröityä aluetta, Turunväylän pohjoispuolinen alue erillisviemäröityä. Turunväylän eteläpuolella Huopalahdentien kivi- vatusvedet kerätään hulevesiviemäriin, mutta suurin osa kiinteistöjen sekä liittyvien katujen hulevesistä ohjataan sekavesiviemäriin ja lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle. Munkkiniemen aukiolla sijaitsee HSY:n jätevesipumppaamo, joka pumpkaa Turunväylän liittymän eteläpuolisen alueen sekavedet Turunväylän liittymäalueen pohjoisosassa sijaitsevaan noin länsi – itäsuuntaiseen HSY:n viemäritunneliin. Huopalahdentien alikulkukäytävässä Munkkivuoren kohdalla sijaitsee kaupungin hulevesipumppaamo.

Kaavaratkaisu

Sähköverkko

110 kV voimajohdot kaapeloidaan Huopalahdentien katualueelle Vanhan viertotien liittymän eteläpuolella. Kaapelireitti jatkuu kaava-alueen ulkopuolella Kangaspellon puiston kautta Korppaanpuistoon, jonne on suunniteltu maisemaportaali kaapelireitin ja nykyisen voimajohtolinjan väliseksi siirtymärakenteeksi. Kun voimajohdot on kaapeloitu Korppaanpuiston ja Pitäjänmäen uuden sähköaseman välillä, voidaan nykyiset voimajohdot purkaa. Voimajohtolinjan kaapelointi on osa Läntisen bulevardikaupungin toteuttamisen edellyttämää laajempaa kaapelointia ja uusien sähköasemien muodostamaa kokonaisuutta.

Helen Sähköverkon jakelumuuntamo Ulvilantiellä säilyy tois- taiseksi käytössä. Tulevat asemakaavan muutokset aiheuttavat todennäköisesti muutostarpeita muuntamolle. Huopalahdentien itäpuolelle kaava-alueen ulkopuolella esitetään kahta uutta

sähköverkon jakelumuuntamo, jonka periaatteelliset sijainnit on esitetty kaavaselostuksen liitekartalla.

Uuden pikaraitiotien toteuttaminen edellyttää kahden sähkönsyötöaseman rakentamista Huopalahdentien osuudelle. Sähkönsyötöasemalle on merkitty kaavaan rakennusala (et) säilyvän jakelumuuntamon lähelle ja annettu kaavamääräys sähkönsyöttöaseman ulkoasusta.

Vesihuolto ja hulevedet

Huopalahdentielle rakennetaan uusi vesihuolto- ja hulevesiverkosto Lapinmäentien eteläpuoliselle alueelle kadun linjauksen muutoksen, raitiotien ja hulevesien eriyttämisen vuoksi. Huopalahdentien hulevesiä varten rakennetaan erillinen tulvamitoitettu hulevesiviemäri, joka purkaa vetensä Pikku Huopalahteen nykyisen huoltoaseman pohjoispuolella kaava-alueen eteläosassa. Munkkiniemen aukion pumppaamolta kohti HSY:n viemäritunnelia laskeva uusi sekavesiviemäri joudutaan louhimaan erittäin syvään kaivantoon Turunväylän liittymäalueella ja asentamaan syvimällä osuudella suojaputkeen. Munkkiniemen aukion pumppaamoa ei tarvitse uusida tämän asemakaavan järjestelyjen vuoksi, mutta pumppaamon siirtoa on tutkittava alueen myöhemmän suunnittelun yhteydessä.

Muu tekninen huolto

Alueelle on suunniteltu kunnallisteknisen yleissuunnitelman yhteydessä tyypilliset kaukolämmön ja tietoliikenneverkon reitit ja niiden tilavaraukset. Nykyiselle kaukolämpöjohdolle Huopalahdentien itäreunassa Munkkiniemen aukion ja Turunväylän nykyisen liittymän välillä ei näiden tarkastelujen perusteella ole siirtotarvetta.

Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen

Lähtökohdat

Maanpinnan tai kadunpinnan korkeusasema vaihtelee kaava-alueella tasovälillä noin +2.0...+14.5 ollen alimmillaan Munkkiniemen aukion alueella ja korkeimmillaan Turunväylän ja Ulvilantien välisellä kallioalueella. Korkeusasemaltaan noin tason +2.4 alapuolelle sijoittuva Huopalahdentien eteläpää on merkitty SYKEN tulvakartta-aineistossa hulevesitulvaherkäksi alueeksi noin 80 metrin osuudella.

Maaperän rakennettavuus

Kaava-alueen maaperä on maaperäkartan mukaan suurimmaksi osin kitkamaata, jonka päällä on vaihtelevan paksuinen täytemaakerros. Nykyisen katualueen osalta maaperän päällimmäiset kerrokset koostuvat kadun rakennekerroksista ja viherrakenteista. Turunväylän liittymäalue ja Huopalahdentien osuus siitä pohjoiseen Munkkivuoren ostoskeskukselle ovat kallioista aluetta, jossa on myös avokalliopaljastumia.

Kaava-alueen eteläosa Munkkiniemen aukion ympäristössä sijoittuu pehmeikölle. Munkkiniemen puistotien liittymässä ja Huopalahdentien eteläpäässä on nykyisten rakennekerrosten alla savea maksimissaan noin 7 m. Toinen pehmeikkö sijoittuu Talin liikuntapuiston kohdalle, Vanhan viertotien risteyksen eteläpuolelle. Olemassa olevan alikulkukäytävän arkistokuvien perusteella sillan taustoilla on paaluhatturakenteita. Paaluhatturakenteiden tarkka laajuus ja sijainti ei selviä arkistosuunnitelmista. Alueen penkereiden ja pohjamaan perusteella rakenne jatkuu kuitenkin jonkin verran piirustuksista esitettyä laajemmalle alueelle.

Nykyisen Tietokujan ja Turunväylän eteläisen liittymän välissä sijaitsee liikerakennus suunnitellulla katualueella.

Kiinteistöissä Munkkiniemen puistotie 1, 3, 5 ja 7, Huopalahdentie 2, 4 ja 6 sekä Perustie 10 on puupaaluilla perustettuja rakennuksia. Tällä alueella on aktiivisia pohjaveden ja orsiveden pinnan seurantapisteitä. Niissä pohjaveden ylin taso on ollut +0.91...+1.75 ja alin taso -0.11...+0.35. Orsiveden ylin taso on ollut +1.02...+2.51 ja alin taso -0.24...+2.51.

Maaperän pilaantuneisuus

Alueella toimii kaksi polttonesteen jakeluasemaa, joiden maaperää on kunnostettu niiden käyttöhistorian aikana ja tonteilla esiintyy edelleen pilaantuneisuutta. Kohteet on merkitty maaperän tilan tietojärjestelmään (MATTI).

Teboilin huoltoaseman tontilla on kunnostettu öljyhiilivedyillä pilaantunutta maaperää vuonna 2002. Kunnostuksessa ei kyetty poistamaan kaikkia pilaantuneita massoja huoltamorakennuksen koillisnurkan alueelta ja on todennäköistä, että jäljelle jäänyt pilaantuneisuus jatkuu huoltamon pohjoispuolisen kevyenliikenteen väylän alueelle. Pilaantuneisuuden ei nykyisessä maankäytössä katsota aiheuttavan riskejä ihmisten terveydelle tai ympäristölle.

Nesteen huoltoaseman tontilla on toteutettu maaperän, orsiveden ja huokosilman kunnostuksia vuosina 1997 – 1999 ja

jälkitarkkailua vuonna 2000. Kunnostusten jälkeen tontille jäi pilaantuneisuutta mittarikentän alueelle. Pilaantuneisuuden ei nykyisessä maankäytössä katsota aiheuttavan riskejä ihmisten terveydelle tai ympäristölle. Lisäksi pilaantuneisuus sijaitsee maaperässä tiiviin savikerroksen ympäröimänä siten, ettei pilaantuneisuuden ole arvioitu aiheuttavan kulkeutumisriskiä.

Kaava-alue kuuluu osittain alueeseen, jolla Geologian tutkimuskeskuksen kartoitusaineiston perusteella on kohtalainen riski happamien sulfaattimaiden esiintymiselle.

Kaavaratkaisu

Maaperän rakennettavuus

Katualue ja liikennealue

Huopalahdentien kunnallisteknisen yleissuunnitelman (AFRY Finland 2022) mukaan raitiotie esitetään perustettavaksi paalulaa-talle lähes koko Paciuksenkadun ja Turunväylän välisellä osuudella. Huopalahdentien eteläpäässä noin 120 m matkalla esitetään lisäksi ajoradalle vaahtolasikevennystä ja vesihuoltolinjoille paalulaattaperustusta. Vaahtolasikevennystä esitetään perustamistavaksi myös Rakuunantien liittymästä Kivitorpanaukiolle kohdassa, jossa Huopalahdentien tasausta korotetaan nykyisestä sekä vastaavalla tasauksen muutosalueella Munkkivuoren ostoskeskuksen kohdalla. Kivitorpanaukion kohdalla esitetään massanvaihtoa koko katualueen leveydellä raitiotien paalulaatan lisäksi. Alueelle sijoittuu myös liikerakennus, joka puretaan.

Huopalahdentien uudella linjauksella Turunväylän liittymän kohdalla katualue sijoittuu kallioleikkaukseen noin 250 metrin matkalla. Siellä maa- ja kallioleikkausta tarvitaan suurimmillaan 6,8 metriä. Alueelle sijoittuu uusi syvä 1 000 mm sekaviemärilinjan kalliokanaali, josta tehdään liitos olevaan HSY:n viemäritunneliin. Kalliokanaali on syvimmillään jopa 8 metriä uuden kadun pin-nasta.

Turunväylä Professorintien sillan itäpuolella sijoittuu lähes kokonaisuudessaan maaleikkaukseen ja noin 100 metrin pituudelta kallioleikkaukseen.

Talin liikuntapuiston (keilahallin) kohdan uudesta paalulaatasta kerrotaan tarkemmin alla kohdassa alikulkukäytävät.

Alikulkukäytävät

Uusittava Huopalahdentien alikulkukäytävä Munkkivuoren ostoskeskuksen kohdalla voidaan perustaa maanvaraisesti.

Talin keilahallin kohdan uusi alikulkukäytävä perustetaan paaluille. Tasaus uuden sillan kohdalla nousee enintään noin metrin. Sillan taustoilla käytetyt paaluhatturakenteet eivät kestä tasauksen nostoa eikä niitä voida hyödyntää siltaa uusittaessa.

Nykyisen sillan leventäminen voi olla riskialtis rakenne nykyisen sillan taustalle jätettävien paaluhattujen kannalta. Levennettävän sillan vieressä joudutaan tässä vaihtoehdossa purkamaan paaluhattujen päällä olevaa pengertä jonkin verran, jotta uusi silta voidaan rakentaa. Levennyksen viereen väliin tulee asentaa pysyvä ponttiseinä tukemaan hatturakenteen päällisiä täyttöjä työn aikana. Uuden sillan taustalle korvataan vanha paaluhatturakenne ja rakennetaan paalulaatta. Paalulaattaa joudutaan rakentamaan lähes Vanhan viertotien risteykseen saakka.

Nykyiset rakennukset

Nykyiset puupaalujen varaan perustetut rakennukset Munkkiniemen aukion läheisyydessä tulee huomioida jatkosuunnittelussa, jotta rakennustoimet eivät alenna pohjavettä.

Korttelin 30096 KTY-2-tontin rakennus ja pysäköintilaitos ovat perustettu kallionvaraisesti. Korttelin 30096 KTY-tontin rakennus on perustettu osin kallionvaraisesti ja osin maanvaraisesti. Korttelin 30226 rakennus on perustettu osin kallionvaraisesti ja osin maanvaraisesti.

Merivesitulviin varautuminen

Munkkiniemen aukion alueen tulvasuojaus ratkaistaan myöhemmin aukion alueen asemakaavan muutoksessa. Tulvaporttien ja tulvapumppaamon sijoittamista Munkkiniemen siltojen eteläpuolelle tutkitaan uuden erillisen Munkkiniemenbaanan sillan jatkosuunnittelussa. Alueen nykyinen rakennuskanta rajoittaa tasauksen nostamista Huopalahden katualueella, jonka vuoksi katu joudutaan rakentamaan nykyiselle tasolle.

Maaperän pilaantuneisuus

Teboilin ja Nesteen huoltoasemien tonttien alueilla todetun maaperän pilaantuneisuuden ei nykyisessä maankäytössä arvioida aiheuttavan riskiä ihmisten terveydelle tai ympäristölle. Huoltamotonttien osalta tunnistettu pilaantuneisuus tulee kunnostaa, mikäli kyseisille alueille kohdistuu muutos- tai purkutöitä. Lisäksi maankäytön muuttuessa on pilaantuneisuudesta aiheutuvat riskit arvioitava uudelleen.

Huoltamotonttien rajoja on tarkoitus muuttaa siten, että osa nykyisistä tonteista otetaan muuhun käyttöön. Tonteilla voi esiintyä

pilaantuneisuutta, joka ei nykyisellään ole tiedossa ja toisaalta mahdollinen pilaantuneisuus voi jatkua myös huoltamotonttien ulkopuolelle. Tämän vuoksi kaavassa on annettu määräys huoltamotonttien ja niiden ympäristön pilaantuneisuuden selvittämisestä ja tarvittaessa kunnostamisesta ennen rakentamiseen ryhtymistä.

Kaava-aluetta koskien on tehty maaperän pilaantuneisuustutkimuksia Niemenmäenpuistossa ja Kivitorpankentän ympäristössä vuonna 2021 (Ympäristötekniinen tutkimusraportti, Kivitorpankenttä ja Niemenmäenpuisto, Vahanen Environment Oy 2022).

Niemenmäenpuiston tutkimustarve määritettiin vuoden 1964 ilmakuvassa havaittavan varastointitoiminnan vuoksi. Tutkimukset kattavat asemakaavan osalta VP-alueen ja osan tiealueesta. Tutkimuksissa todettiin kaava-alueen välittömässä läheisyydessä kynnysarvot ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia. Kynnysarvomaiden esiintyminen tulee huomioida maan kaivun yhteydessä.

Kivitorpankentän ympäristössä maaperän ylimmät kerrokset koostuvat täytöistä ja tutkimusten tavoitteena oli selvittää täyttöjen laatu. Kivitorpankentän tutkimukset koskevat kaava-aluetta Tietokujan ja Huopalahdentien risteyksen lounaispuoliselta osalta, johon lukeutuu suunnitellun Kivitorpanaukion lounaisosa. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä todettiin kynnysarvot ylittäviä maita. Niemenmäenpuiston tapaan kynnysarvomaat tulee huomioida maan kaivun yhteydessä.

Kivitorpankentän tutkimuksissa todettiin kaava-alueen läheisyydessä viitteitä potentiaalisesti happamista sulfaattimaista. Geologian tutkimuskeskuksen kartoitusaineiston perusteella voidaan olettaa, että happamien sulfaattimaiden esiintyminen on mahdollista koko kaava-alueella Turunväylän liittymän eteläpuolella. Kaavassa on annettu määräys happamien sulfaattimaiden esiintymismahdollisuuden huomioimisesta. Erityistä huomiota tulee kiinnittää Nesteen huoltoaseman, Munkkiniemenaukion ja Munkkiniemensillan ympäristöön. Happamien sulfaattimaiden esiintyminen rakentamiskohteissa tulee tarvittaessa selvittää. Kyseiset maat tulee huomioida mm. maan kaivussa, massojen ja vesien käsittelyssä sekä rakenteiden suunnittelussa. Happamiin sulfaattimaihin kohdistuvista toimenpiteistä ei saa aiheutua haittaa ympäristölle.

Ympäristöhäiriöt

Lähtökohdat

Suunnittelualueelle aiheutuu melua ja ilman epäpuhtauksia etenkin Turunväylän ja Huopalahdentien liikenteestä. Liikennemäärät ovat isoja, noin 30 000–40 000 ajoneuvoa vuorokaudessa

osuudesta riippuen.

Helsingin kaupungin meluselvityksen 2022 perusteella kaava-alue on lähes kauttaaltaan liikenteen melualueita, jolla ylittyy VNp 993/92 mukainen päivä- ja yöajan ohjearvotaso 55/50 dB ulkona. Tie- ja katualueella ja sen välittömässä läheisyydessä päiväajan keskiäänitaso on yli 70 dB. Ohjearvot alittuvat vain Tietokuja 2 ja 4 sijaitsevien liikerakennusten tonttien eteläosassa (ent. IBM:n ja Pfizer Oy:n rakennukset).

Kaava-alueeseen rajautuvilla lähimmillä asuinalueilla Huopalahdentien varrella muodostuu rakennusten suojan puolelle ja kortteleiden sisäosiin alueita, joilla melutason ohjearvot alittuvat. Rakennusten kadun puoleisiin julkisivuihin kohdistuvat melutasot ovat monin paikoin yli 65 dB.

Turunväylällä on melusteitä molemmilla puolilla. Väylän pohjoisreunassa oleva meluvalli estää hyvin melun leviämistä lähimpien asuinrakennusten alueelle, vaikka päiväajan ohjearvotaso ylittyykin osassa tontteja ja pääosin myös julkisivuilla. Eteläpuolella sijaitsee Munkkiniemen ala-asteen koulu, jonka piha-alueella ohjearvo ylittyy laajalti melusteestä huolimatta.

Munkkiniemen sillalta Munkkiniemen puistotielle liikennöi jo nykyisin raitiotie, sen vaikutus kaava-alueen ja sen lähiympäristön kokonaismelutasoon on vähäinen.

Kaava-alueen ilmanlaatu vaihtelee huomattavasti kaupunkirakenteen vaikutuksesta. Ilmanlaadun voidaan arvioida olevan heikointa Huopalahdentien eteläpäässä, jossa rakennukset reunustavat katutilaa heikentäen sen tuulettuvuutta. HSY:n tekemien ilmanlaatumittausten mukaan vuonna 2017 Huopalahdentiellä mitattu typpidioksidin vuosikeskiarvopitoisuus oli $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vaikka ajoneuvojen typpidioksidipäästöt ovat laskeneet, myös HSY:n ilmanlaadun vuosikartan mukaan vuosikeskiarvopitoisuudet ovat Huopalahdentien eteläosissa edelleen korkeita, noin 30–35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ja selvästi korkeampia kuin rakennusten suojan puolella tai kadun pohjoisemmissa osissa avoimemmassa ympäristössä. Ilmanlaadun raja-arvojen ei arvioida kuitenkaan ylittyvän Huopalahdentien eteläosassa nykytilanteessa. Myös ohjearvojen ylittyminen on viime vuosien ilmanlaatumittausten perusteella epätodennäköistä, vaikka typpidioksidin ja katupölyn eli hengitettävien hiukkasten (PM_{10}) pitoisuudet voivat nousta ajoittain korkeiksi esimerkiksi epäedullisissa sääolosuhteissa ja katupölykaudella. Muualla kaava-alueella ja sen lähiympäristössä ilmanlaatu on parempi, eikä ilmanlaadun raja- ja ohjearvojen arvioida ylittyvän tie- ja katualueiden ulkopuolella olemassa olevien rakennusten luona. Pienhiukkaspitoisuuden ($\text{PM}_{2,5}$) vuosikeskiarvolle määritetty raja-arvo

25 µg/m³ alittuu selvästi kaikkialla Helsingissä ja Suomessa. Pienhiukkasten pitoisuus on vilkkaan liikenteen läheisyydessä kuitenkin muuta ympäristöä korkeampi.

Kaavaratkaisu

Liikennemelu

Kaavatyön yhteydessä laaditussa liikennemeluselvityksessä (*Huopalahdentien bulevardikaupungin liikennemeluselvitys, 1. vaihe, A-insinöörit Oy, 15.12.2022*) selvitettiin melumallinnuksella liikenteen meluvaikutuksia niin kaava-alueelle kuin sen ulkopuolelle lähimmille nykyisille asuinalueille. Sekä nykyisen tie- ja katuverkon tilanteessa että ennusteliikenneverkon melulaskennoissa on käytetty ennustevuoden liikennemääriä. Näin voidaan arvioida kaavamuutoksesta aiheutuvia meluvaikutuksia, jotka johtuvat Huopalahdentien uudesta linjauksesta, Turunväylän liittymäalueen tiivistämisestä, pikaraitiotien mahdollistamisesta ja siihen liittyen Huopalahdentien katualueen paikoittaisesta leventämisestä sekä risteysalueiden muokkauksesta. Kaavamuutos itsessään ei juurikaan vaikuta ajoneuvoliikenteen määriin.

Kaavaratkaisu mahdollistaa varhaiskasvatuksen ja opetuksen tiloja IBM:n entisen pääkonttorin tontin KTY-1-korttelialueen eteläsimpään rakennusosaan. Nykyisen tie- ja katuverkon tilanteessa on mahdollista, että opetustilojen sisämelutason ohjearvo ylittyy, joten kaavassa on annettu määräys julkisivujen ääneneristävyyden mitoittamisesta siten, että saavutetaan melutason ohjearvot sisällä. Tie- ja katuverkon nykyisillä järjestelyillä pihakannen pohjoisosassa ylittyy melutason ohjearvot, joten kaavassa on edellytetty korttelin leikkiin ja oleskeluun käytettävien piha-alueiden sijoittamista tai suojaamista melulta siten, että saavutetaan melutason ohjearvot. Turunväylän ja sen liittymäalueen muutokset parantavat korttelialueen melutilannetta eikä uusien tie- ja katujärjestelyjen toteuduttua ole kaavallista ohjaustarvetta melun suhteen.

Olemassa olevan YS-korttelialueen julkisivuihin kohdistuu korkeimmillaan 68 dB keskiäänitaso. Liike- ja toimistotilojen melutason ohjearvo 45 dB toteutuu siis tavanomaisilla julkisivurakenteilla. Korttelialueelle voi sijoittua myös liike- ja toimistotiloja hiljaisempaa ääniympäristöä edellyttäviä tiloja, jolloin julkisivuille voisi kohdistua äänitasoerovaatimuksia. Kaavassa on annettu tätäkin korttelia koskien määräys julkisivujen ääneneristävyyden mitoittamisesta käyttötarkoituksen mukaisesti.

Turunväylän pohjoispuolella nykyisten asuinrakennusten alueella melutilanne heikkenee huomattavasti ennusteliikenneverkon

tilanteessa ilman meluntorjuntatoimia, sillä nykyinen meluvalli joudutaan purkamaan. Ennusteverkon tilanteessa, nykyisillä nopeusrajoituksilla, saavutetaan olemassa olevien asuinrakennusten alueella nykyisen tie- ja katuverkon mukaiset melutasot, kun väylän pohjoispuolelle sijoitetaan korkeudeltaan noin 3...6 m (maanpinnasta) olevat meluesteet (tsv+6 m).

Turunväylän tulevasta nopeusrajoituksesta ei ole tehty päätöksiä, mutta nopeusrajoituksen laskemisella olisi positiivisia meluvaikutuksia. Meluntorjuntatilannetta on tutkittu myös suunnittelunopeudella 60 km/h ja kaupungin tavoitteena olevalla 50 km/h nopeusrajoituksella. Kun tarkastellaan ennusteverkon tilannetta suunnitellulla nopeusrajoituksella, saavutetaan nykyistä tie- ja katuverkkoa vastaavat meluolosuhteet) valtatie 1 pohjoispuolella. Asemamerkinnällä on osoitettu Turunväylän pohjoisreunaan ohjeellinen sijainti meluesteelle. Meluesteelle ei ole määrätty korkeutta, koska tarvittavien meluesteiden korkeus määräytyy mm. nopeusrajoituksen mukaan. Riittävän meluntorjunnan varmistamiseksi asemakaavassa on annettu määräys, jonka mukaan:

- *Turunväylän pohjoisreunalla Professorintien ja Huopalahdentien välisellä alueella on liikennemelun torjuntatarve. Tarvittavien meluesteiden korkeus tulee määritellä jatkosuunnittelussa ja niiden tulee vastata vähintään olemassa olevan meluvallin meluntorjuntavaikutusta korttelissa 30101.*

Turunväylän eteläpuolella melutilanne paranee kaavamuutoksen myötä. Munkkiniemen ala-asteen melutilanne pysyy suurin piirtein nykyisen tie- ja katuverkon tilanteen mukaisena, jos nopeusrajoitukset säilyvät ennallaan. Melutilanne alueella paranee merkittävästi, jos Turunväylän nopeusrajoitusta alennetaan.

Huopalahdentien varrella kaava-alueen lähiympäristön asuinalueille kohdistuvat muutokset jäävät kaikkiaan pieniksi. Pikaraitiotiestä ja Huopalahdentien katualueen muutoksista aiheutuva keskiäänitason kasvu on rakennusten julkisivuilla 0...2 dB. Toisaalta etenkin Turunväylän uuden liittymäalueen itä- ja kaakkoispuolella, keskiäänitasot paikoin pienenevät Huopalahdentien uuden linjauksen myötä.

Uusi pikaraitiotie kulkee vilkasliikenteisellä kadulla, jolloin raitioliikenteen vaikutus keskiäänitasoon on hyvin pieni. Mallinnuksen perusteella raitioliikenteestä aiheutuvat hetkellisen yöaikaiset enimmäisäänitasot (L_{Amax}) ovat julkisivuilla suurimmillaan 72 dB, joten enimmäisäänitasot eivät muodostu missään kohdin meluntorjuntatarvetta mitoittaviksi.

Liikennemeluselvitys on kokonaisuudessaan laadittu siten, että tulokset eivät pyri aliarvioimaan melutasoja. Tässä suunnitteluvaiheessa on katsottu tarpeelliseksi mallintaa ns. pahin mahdollinen tilanne ja siten mallinnuksessa on mm. oletettu raitioliikenteelle kova alusta.

Runkomelu

Kaavassa on osoitettu varaus pikaraitiotielle. Raitioliikenteestä mahdollisesti aiheutuva värähtelyntorjuntatarve tulee tunnistaa ja värähtelyntorjuntaratkaisut tehdä ensisijaisesti raitiotien suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä siten, ettei radan lähiympäristön nykyisiin tai tuleviin rakennuksiin kohdistu tavoitearvoja ylittävää runkomelu- tai värähtelyhäiriötä. Tähän liittyen kaavassa on annettu raitioteiden suunnittelua koskeva määräys. Suomessa ei tois- taiseksi ole virallisia ohje- tai raja-arvoja runkomelulle ja liikenne- tärinälle, mutta suunnittelun tavoitearvoina voidaan käyttää VTT:n esittämiä suosituksia, jotka ovat vastaavat kuin ympäristöministe- riön ohjeessa rakennuksen ääniympäristöstä. Esim. asuinraken- nusten osalta raitiotien suunnittelun tavoitetasona tulisi olla, ettei runkomelutaso L_{prm} 35 dB ja tärinän tilastollinen enimmäisarvo $v_{w,95}$ 0,30 mm/s ylity.

Ilmanlaatu

Asemakaavamuutoksen tueksi on tehty ilmanlaatuselvitys, jossa on leviämismallilaskelmien ja asiantuntija-arvioiden avulla arvoitu autoliikenteen nyky- ja vuoden 2030 ennustepäästöjen vaikutusta ilmanlaatuun (*Huopalahdentien ilmanlaatuselvitys, 1. vaihe, Il- mantieteen laitos 15.12.2022*). Sekä nykyisen tie- ja katuverkon tilanteessa että ennusteliikenneverkon ilmanlaatumallinnuksissa on käytetty samoja ennustevuoden liikennemääriä vastaavasti kuin meluselvityksessä. Näin voidaan arvioida kaavamuutoksesta aiheutuvia ilmanlaatuvaikutuksia.

Keskeisimmät kaava-alueen lähiympäristön ilmanlaatuun vaikutta- vat muutokset keskittyvät Turunväylän ja Huopalahdentien liitty- män alueelle. Selvityksessä käytetty päästöjen leviämismalli on ns. avoimen väylän malli, joka soveltuu parhaiten juuri tämän tyyppiseen melko avoimeen kaupunkiympäristöön. Käytetty malli aliarvioinee pitoisuuksia katukuilumaisessa ympäristössä kuten Huopalahdentien eteläosissa. Mutta näillä alueilla kaavahank- keella ei juurikaan ole vaikutusta ilmanlaatuun.

Turunväylän risteyksessä hajautettu järjestely tiivistetään yhteen kolmihaararisteykseen ja samalla tielinja siirtyy lähemmäs tien pohjoispuolella Ulvilantien varrella olevia asuinrakennuksia. Tästä syystä ilmanlaatu voi sekä mallinnustulosten että asiantuntija-

arvion perusteella hieman heikentyä. Lähimpien asuinrakennusten ja Turunväylän välinen etäisyys täyttää kuitenkin uudessakin tilanteessa ilmanlaatuvohyhkykeiden mukaisen minimietäisyyden, joka liikenne-ennusteella 50 000 ajon./vrk on 35 metriä.

Turunväylän pohjoisreunaan on suunniteltu uusia meluesteitä. Meluesteiden vaikutusta ilmanlaatuun on vaikea tarkasti määrittellä. Meluesteet voivat nostaa pitoisuuksia liikenneväylän puolella verrattuna tilanteeseen, jossa ei ole estettä ja laskea pitoisuuksia pienellä alueella esteen takana. Melusteilla ei arvioida olevan kovin merkittävää vaikutusta ilmanlaatuun tarkastelualueella.

Turunväylän eteläpuolella ja Huopalahdentien itäpuolella ilmanlaatu mallinnustulosten ja arvioiden mukaan hieman paranee liikennevirtojen siirtyessä kauemmas. Kaavaratkaisu mahdollistaa varhaiskasvatuksen ja opetuksen tiloja IBM:n entisen pääkonttorin tontin eteläisimpään rakennusosaan. Turunväylän muutokset luovat osaltaan edellytyksiä ns. herkän toiminnan sijoittamiselle kyseiselle korttelialueelle.

IImanlaatuselvityksen mallinnustulosten mukaan typpidioksidille ja pienhiukkasille annetut raja- ja ohjearvot alittuvat kauttaaltaan kaava-alueella ja sen lähiympäristössä, vaikka päästöjen oletettiin pysyvän nykyisellä tasolla.

Liikenteen pakokaasuperäisten päästöjen arvioidaan pienenevän tulevaisuudessa huomattavasti, mikä tulee laskemaan autoliikenteen aiheuttamia pienhiukkas- ja typpidioksidipitoisuuksia kaava-alueella ja sen ympäristössä joka tapauksessa, kaavamuutoksesta riippumatta.

Paikallista ilmanlaatua heikentävien hengitettävien hiukkasten (PM₁₀) päästöissä ei ole odotettavissa laskua, joten katupölyn merkitys tulee tulevaisuudessa entisestään kasvamaan. Hengitettävien hiukkasten mallinnetut vuosipitoisuudet alittavat selkeästi vuosiraja-arvon (40 µg/m³) koko suunnittelualueella. Mallinnetut pitoisuudet osuvat melko hyvin yhteen mittauksen kanssa.

Mallinnustulosten mukaan hengitettävien hiukkasten vuorokausiraja-arvo on vaarassa ylittyä paikallisesti sekä nykyisillä että tulevilla tie- ja katujärjestelyillä liikenneväylien risteysalueilla. Vaikka mallinnettuihin lyhytaikaispitoisuuksiin sisältyy huomattavia epävarmuuksia, eikä päästömallissa ole huomioitu katujen kunnossapitoon liittyviä toimenpiteitä, on ylitysriski todellinen, mikäli kunnossapitoon ei panosteta jatkossakin. Liikennealueiden ulkopuolella raja-arvo alittuu myös mallinnuksen mukaan. Raja-arvo ei ole voimassa liikenneväylillä.

Hengitettävien hiukkasten lyhytaikaispitoisuudet voivat jatkossakin nousta korkeiksi etenkin Huopalahdentien eteläosan rakennuksien rajatussa katuymäristössä. Jotta hengitettävien hiukkasten lyhytaikaispitoisuudet pysyisivät alle raja- ja ohjearvojen, on tärkeä jatkaa oikea-aikaisia ja tehokkaita katujen puhdistusmenpiteitä erityisesti keväisin katupölyaikaan.

Rakennetekniikka

Lähtökohdat

Sillat

Suunnittelualueella sijaitsee vesistön ylittävä katusilta, vesistön ylittävä jalankulun ja pyöräilyn silta, kaksi jalankulun ja pyöräilyn alikulkukäytävää ja yksi ylikulkukäytävä.

Kaava-alueen eteläpäässä sijaitsee Pikku Huopalahden ylittävä Munkkiniemen silta, joka on peruskorjattu vuonna 2021. Peruskorjauksen yhteydessä uusittiin erillinen jalankulun ja pyöräilyn silta sen pohjoispuolella.

Rakuunantien liittymän pohjoispuolella sijaitseva jalankulkusilta Huopalahdentien yli on teräs- ja puurakenteinen ja siihen liittyy kevytrakenteiset portaikot kadun molemmilla puolilla.

Huopalahden alikulkukäytävä Munkkivuoren ostoskeskuksen kohdalla (rakennettu vuonna 2008) on tyypiltään teräsbetoninen rengaslaattasilta, jonka vapaa aukko on 8 metriä ja alikulkukorkeus 2,8 metriä.

1980-luvun alkupuolella rakennettu Huopalahdentien alikulkukäytävä Talin keilahallin kohdalla on tyypiltään vinojalkainen kehäsilta, jonka vapaa aukko on 6 metriä ja alikulkukorkeus 2,8 metriä. Sillassa on kaksi kantta, joiden välissä on valoaukko.

Meluesteet ja tukimuurit

Turunväylällä on meluntorjuntarakenteita molemmilla puolilla. Väylän pohjoisreunassa on meluvalli ja eteläreunassa on noin 225 metrin pituinen meluseinä Professorintien sillasta lähtien.

Kaavaratkaisu

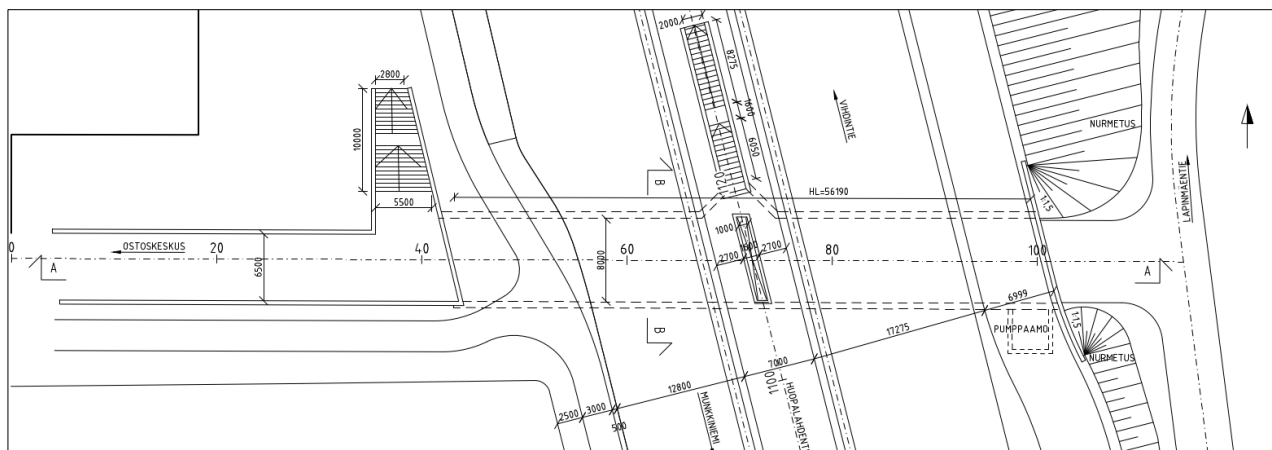
Sillat

Munkkiniemen silloille ei ole muutostarpeita tämän asemakaavan muutoksen osalta. Siltojen eteläpuolelle on suunniteltu alustavasti uutta erillistä jalankulun ja pyöräilyn siltaa Munkkiniemenbaanan

alustavassa yleissuunnitelmassa (HKR/WSP 2017).

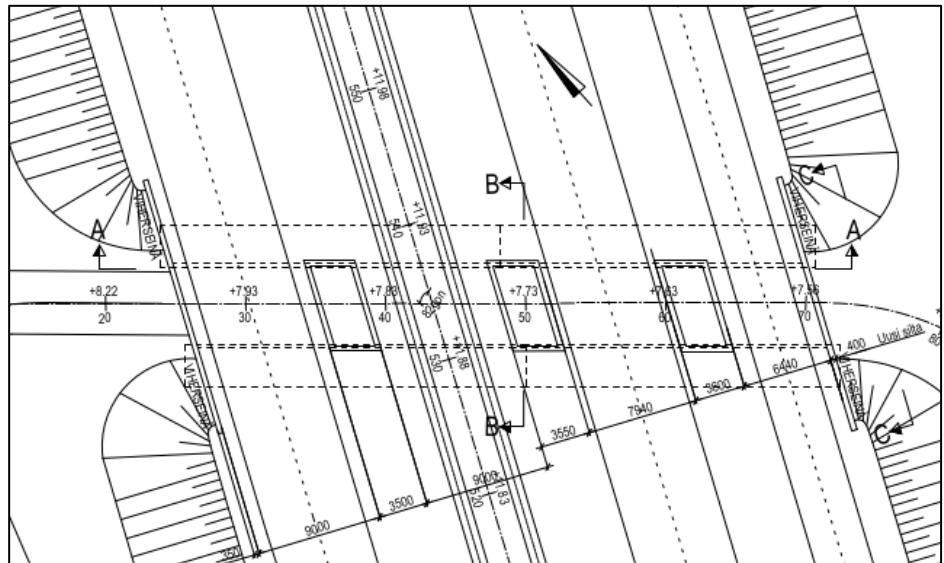
Rakuunantien kohdan jalankulkusilta ja alikulkukäytävä Munkki-vuoren ostoskeskuksen kohdalla puretaan kadun poikkileikkauksen aiheuttamien huomattavien muutosten vuoksi. Jalankulkusilta korvataan tasoylitysratkaisulla.

Huopalahdentien (Munkkivuoren ostoskeskuksen) alikulkukäytävän leventämistä ja muokkaamista tutkittiin osana sillan rakenneteknistä yleissuunnittelua, mutta todettiin että uuden sillan rakentaminen on taloudellisesti ja rakennusteknisesti toteuttamiskelpoisempi ratkaisu. Uuden alikulkukäytävän vapaa aukko ja alikulkukorkeus ovat samat kuin nykyisessä. Alikulkukäytävästä on suunniteltu porrasyhteys kadun keskellä sijaitsevalle raitiovaunupysäkille ja kadun länsipuolelle. Ostoskeskuksen puolen tukimuuri rakennetaan uuteen sijaintiin, jonka myötä luiskan leveys kapenee 8 metristä 6,5 metriin.



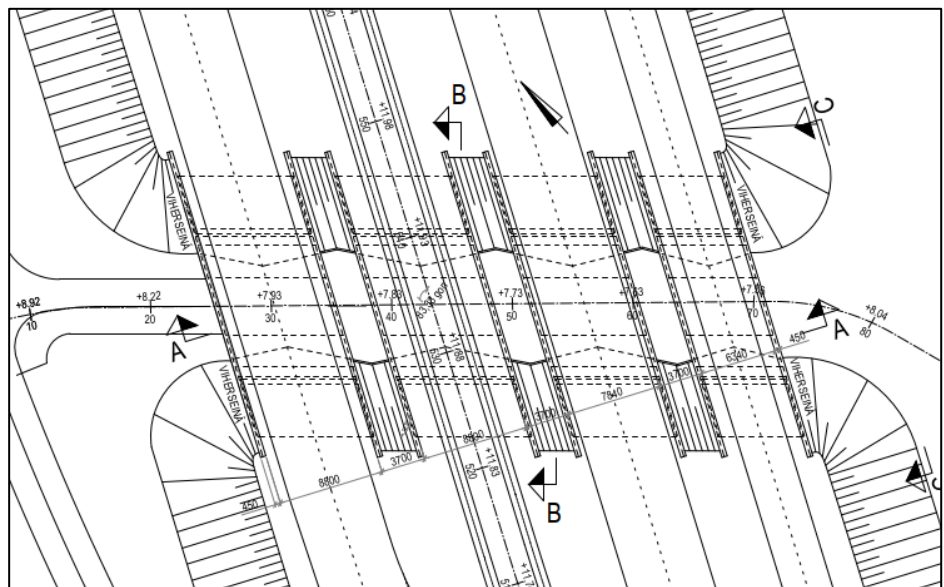
Ote Huopalahden alikulkukäytävän rakenneteknisen yleissuunnitelman pääpiirustuksesta. Kuvassa näkyy mm. luiskayhteys ostoskeskuksen puolella sekä alikulkukäytävän portaikot.

Huopalahdentien alikulkukäytävästä Talin keilahallin kohdalla on laadittu rakennetekninen yleissuunnitelma kahdesta eri siltavaihtoehdosta. Ensimmäinen vaihtoehto on säilyttää nykyinen silta ja rakentaa viereen levennys. Siltaa levennetään nykyisen sillan itäpuolella kahdella uudella kannella, jotka erotetaan nykyisestä sillasta ja toisistaan valoaukoilla. Kehäjalat jatkuvat yhtenäisinä ja nykyisessä kaltevuudessa myös levennysosan alla.



Ote Talin keilahallin kohdan alikulkukäytävän levennyksen rakenneteknisen yleissuunnitelman pääpiirustuksesta. Nykyistä kaksikansista siltaa levennetään itään päin kahdella uudella kannella. Siltojen väliin on suunniteltu kaksi uutta valoaukkoa.

Toinen vaihtoehto on rakentaa kokonaan uusi alikulkukäytävä. Tässä vaihtoehdossa alikäytävä koostuu neljästä erillisestä sillasta. Sillat ovat tyypiltään nykyisen sillan tapaan teräsbetonisia kehäsilloja, mutta silta-aukko on leveämpi, jolloin alittavan väylän sivuille jää reilusti tilaa. Lisäksi kehäjalat ja kansi on muotoiltu niin, että silta-aukon leveys ja korkeus kasvavat sillan reunoja kohti. Sillan valaistus suunnitellaan sellaiseksi, että tunnelma alikulussa on selkeä, kutsuva ja turvallinen. Siltojen välissä on tilaa 2,8 m ja silta-aukon reunalta nousee 1:2 luiskat kohti ylittävän Huopalahdentien tasoa.



Ote Talin keilahallin kohdan uuden alikulkukäytävän rakenneteknisen yleissuunnitelman pääpiirustuksesta. Alikulusta on suunniteltu nykyistä avarampi suuremman leveyden ja laajempien valoaukkojen avulla.

Meluesteet ja tukimuurit

Turunväylälle pohjoispuolelle tarvitaan uudet meluesteet, jotka toimivat samalla myös tukimuureina. Melusteiden arvioitu korkeus on +4 metriä tasausviivasta. Myös korttelissa 30118 sijaitsevan huoltoaseman tontin rajalle tarvitaan tukimuuri katualueen reunan tontin pienentymisen ja korkeuserojen vuoksi.

Nimistö

Nimistötoimikunta päätti kokouksessaan 10.11.2021 Kivitorpan alueelle tulevista uusista nimistä:

- Kivitorpanaukio – Stentorpsplatsen
- Kivitorpanpolku – Stentorpstigen
- Kivitorpanpuisto – Stentorpsparken

Käytössä on jo nimi Kivitorpantie – Stentorpsvägen, mikä juontaa juurensa alueella sijainneeseen Munkkiniemen kartanon alustalaismökkiin, Kivitorppaan. Torpan perustukset ovat puistossa edelleen nähtävissä.

Uusista nimistä Kivitorpanaukio otetaan käyttöön käsillä olevan asemakaavan voimaan tulon myötä. Muut nimet tullaan sijoittamaan kartalle tulevissa kaavamuutoksissa.



Kivitorpan perustukset ovat edelleen nähtävissä.

Lisäksi asemakaavan muutoksessa on korjattu seuraavat nimet nykyisten oikeinkirjoitussuositusten mukaisiksi:

- Munkkiniemenaukio – Munksnäsplatsen
- Munkkiniemensilta – Munksnäsbron

Vaikutukset

Yhteenveto laadituista selvityksistä

Alueelle kohdistuvista vaikutuksista on laadittu useita selvityksiä sekä kaavarunkovaiheissa että asemakaavatyön aikana. Kaavarunkovaiheessa on tehty mm. seuraavat selvitykset:

- Elämää kaupunkilaisten bulevardilla, Huopalahdentien bulevardi, analyysi, Lotta Aulamo 2018
- Liikennejärjestelmäselvitys, xxxxx 2019
- Alustava kunnallistekninen yleissuunnitelma, Sitowise 2019
- Vihdientien – Huopalahdentien viher-, virkistys- ja metsäverkostot, 2019 (liito-oravat sekä metsäverkostot päivittyvänä paikkatietona)
- Julkiset palvelut ja koulutontit tarkastelu, 2019
- Liiketilat, alustava mitoitus ja keskeiset sijainnit, 2019
- Alustavat sähköverkon suunnitelmat, Helen Sähköverkko 2019
- Länsi-Helsingin raitiotien yleissuunnitelma, uusien syöttöasemien sijaintiehdotuksia, Ratatek 13.11.2019

Useimmat kaavarunkovaiheessa tehdyistä selvityksistä käsittivät koko Läntisen bulevardikaupungin (Huopalahdentie – Vihdintie) alueen Munkkiniemen aukiolta Kaupintien risteykseen. Tärkeimmät kaavarunkovaiheen selvitykset löytyvät kaupungin Uutta Helsinkiä -sivustolta osoitteesta <https://www.uuttahelsinki.fi/fi/lantinen-bulevardikaupunki>.

Kaavarunkovaiheen jälkeen on laadittu mm.:

- Huopalahdentien bulevardikaupungin liikennemeluselvitys, 1. vaihe, A-insinöörit 2022
 - Huopalahdentien bulevardikaupungin ilmanlaatuselvitys, 1. vaihe, Ilmatieteenlaitos 2022
 - Helen Sähköverkon 110 kV kaapelireitin Pitäjänmäki – Meilahti yleissuunnitelma, Ramboll Finland 2022
 - Turunväylän portin yritysalueen ideasuunnitelmat, WSP 2022
 - Liito-oravaverkosto 2022 (päivittyvä paikkatieto)
 - Korppaanpuiston maisemaportaali, Arkkitehtitoimisto Virkunen & co ja Helen sähköverkko 2022
 - Korppaan tunneli, rakennustekninen yleissuunnitelma, AFRY ja Ramboll 2022
 - Kivitorpanpuiston ja -aukion julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma, WSP 2022
-

- Länsi-Helsingin raitiotien Design Manual, WSP Finland, Ratatek 2022
- Ympäristötekkinen tutkimusraportti, Läntinen bulevardikaupunki, Kivitorpankenttä ja Niemenmäenpuisto, Vahanen Environment Oy 2022
- Vihreät ratkaisut ääniympäristön parantamiseksi, Läntinen bulevardikaupunki, Vihdintien ympäristö, Kaupunkiympäristön aineistoja 2021:11
- Lätisen bulevardikaupungin keskiosan kunnallistekkinen yleissuunnitelma, Sitowise 2.12.2021
- Liito-oravayhteyksien tyyppiratkaisut, Sitowise 2020
- Huopalahdentien bussipysäkkien saavutettavuustarkastelu, Niklas Aalto-Setälä 2020
- Lätisen bulevardikaupungin kaupallinen selvitys, WSP 2020
- Valtatien 1 ja Huopalahdentien liittymän parantaminen, aluevaraussuunnitelmatasoiset vaihtoehtotarkastelut, yhteenvetomuistio ja vaihtoehtojen VE1, VE2 ja VE3 suunnitelmakartat, Ramboll 2020
- raitiotiet ja katupuut –mitoitussuunnitelma, Sitowise 2020
- Niemenmäen länsipuolen viitesuunnitelma, Arkkitehtiryhmä A6 Oy 17.1.2020

Uudenmaan ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa on neuvoteltu Turunväylän suunnitteluperusteista ja tiesuunnittelusopimuksesta.

Parhaillaan on käynnissä Länsi-Helsingin raitioteiden sähkönsyötöasemien tilavaraussuunnittelu, jossa konsulttina on Ratatek Oy.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia seuraavasti; Kustannukset esitettynä kustannustasossa syyskuu 2022, joka vastaa Maku-indeksin pistelukua 125,31 (2015=100), alv. 0 %.

Esirakentaminen	12 400 000 €
Katu – ja puistorakenteet	21 240 000 €
Sillat	5 820 000 €
Muut taitorakenteet	110 000 €
Purkutyöt	120 000 €
Raitiotie	18 510 000 €
Kaukolämpö -ja jäähdytys	570 000 €
Vesihuolto	12 310 000 €

Muu kunnallistekniikka 2 540 000 €

KAIKKI YHTEENSÄ 73 600 000 €

Kustannukset sisältävät kaikki rakenteen rakentamiseen tarvittavat rakennusosat, urakoitsijan työmaatehtävät ja tilaajakustannukset eli suunnittelun ja rakennuttamisen.

Kustannusarvio tarkentuu jatkosuunnittelun edetessä. Kunnallistekniikan kustannusten jakautuminen kaupungin ja operaattorin välillä tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Esirakentaminen sisältää tarvittavat pohjanvahvistukset katualueelle. Pääosin Huopalahdentie sijoittuu nykyisen katulinjan tasaukseen täyttömaalle. Huopalahdentiellä on pehmeikkö alikulkukäytävän kohdalla, joka vaatii paaluperustuksen. Raitiotie perustetaan paalulaatalle koko kadun alueella.

Katu – ja puistorakenteet sisältävät kaava-alueelle rakennettavat ajoradat, kevyen liikenteen väylät ja erotuskaistat, valaistuksen, pysäkkirakenteet, liikenteenohjausjärjestelmät sekä viher- ja puistoalueet raitteineen.

Huopalahdentien alikulkusillan kustannukset on arvioitu perustuen uuden sillan rakentamiseen. Suunnitteluratkaisu tarkentuu jatkosuunnittelussa. Siltarakenteiden lisäksi kaavaratkaisun alueelle sijoittuu muita taitorakenteita, kuten tukimuureja. Kustannusarvio ei sisällä Rakuunantielle johtavan kevyen liikenteen sillan purkamista.

Purkutyöt sisältävät rakennuksen purkutyöt Hesburgerin tontin alueella.

Länsi-Helsingin raitiotie sijoittuu noin 1700 metrin matkalta kaavaratkaisun alueelle, jonka rakentaminen sähköistysjärjestelmineen sisältyy kustannusarvioon. Kustannusarvioon sisältyy yksi raitiotien tarvitsemista sähkönsyöttöasemista.

Alueelle rakennettava kunnallistekniikka eli vesijohdot, hule – ja jätevesiviemärit sijoittuvat pääosin katurakenteiden alle. Alueelle rakennetaan kaukolämpö- ja jäähdytysverkosto. Muita kunnallisteknisiä kustannuksia aiheuttavat sähkö – ja tietoliikennekaapeli- ja johtosiirrot.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Ns. Vihdintien pikaraitiotien rakentaminen mahdollistaa alueen maankäytön tiivistämisen ja uusien asuntojen, työpaikkojen ja palveluiden rakentamisen. Uusi pikaraitiolinja palvelee myös jo olemassa olevia asuin- ja työpaikka-alueita sekä kytkee yhteen kantakaupungin raitioverkon, Raide-Jokerin, rantaradan ja kehäradan.

Suurimmat ympäristössä näkyvät muutokset ovat Huopalahdentien uusi linjaus (mutka) ja Turunväylän liittymäalueen tiivistäminen. Nämä muutokset vapauttavat rakennusmaata täydennysrakentamiselle ja lopullinen vaikutus onkin nähtävissä vasta myöhempien kaavamuutoshankkeiden seurauksena.

Huopalahdentien eteläpäässä pikaraitiotie sijoitetaan nykyiseen katutilaan, jolloin katu joudutaan käytännössä rakentamaan kokonaan uudelleen. Nykyisiä katupuita pyritään säilyttämään, mutta yksittäisten puiden säilymisen edellytykset selviävät vasta katusuunnitteluvaiheessa. Munkkiniemenaukion ja Kivitorpanaukion välisellä osuudella tulee joka tapauksessa olemaan puurivit kadun molemmin puolin. Pohjoisosassa katutila levenee nykyisestä. Katuvihreälle pyritään löytämään toteutusratkaisuja myös kapeissa katutiloissa.

Kaavaratkaisu muuttaa monin paikoin katu- ja kaupunkitilaa nykyistä jäsentyneemmäksi, vehreämmäksi, saavutettavammaksi ja viihtyisämmäksi.

Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Katupuut ja muu katuvihreä

Pikaraitiotien rakentaminen olemassa olevaan katutilaan tulee vaikuttamaan Huopalahdentien eteläpään nykyisiin puuriveihin. Osa nykyisistä katupuista pyritään säilyttämään, mutta säilyttämisedellytykset varmistuvat vasta tarkemmassa katusuunnitteluvaiheessa.

Pikaraitiotien vaatima tila ja sijoittuminen vaikuttavat nykyisten lehmusrivien säilyttämismahdollisuuksiin. Pikaraitiotien sijainnin lisäksi raitiotien ja puiden yhteensovittamisessa on huomioitava liikenne-, rata- ja ratasäköturvallisuus sekä kadun alle sijoittuva kunnallistekniikka. Nämä kaikki näkökohdat asettavat vaatimuksia sille, kuinka lähellä pikaraitiotietä puita voidaan säilyttää tai kuinka lähelle niitä voidaan istuttaa.

Asemakaavassa on puurivimerkintä molemmin puolin Huopalahdentietä koko Munkkiniemenaukion ja Kivitorpanaukion välisellä osuudella, mikä edellyttää joko nykyisten puiden säilyttämistä tai uusien puiden istuttamista, mikäli olemassa olevia ei ole mahdollista säilyttää. Puulajin ko. osuudella tulee olla nykyisen mukaisesti puistolehmus.

Huopalahdentien eteläpää tulee siis säilymään katutilana, jossa on kaksi lehmusriviä. Raitiotie toteutetaan viherraitteena lähes koko jaksolla. Kivitorpanaukion ja Vanhan Viertotien välisellä osuudella kadun poikkileikkaus ja katuvihreään käytettävän tilan määrä vaihtelee jaksoittain.

Huopalahdentien uuden linjauksen, mutkan, kohdalla on yhtenäinen puurivi -merkintä kadun itäreunalla. Puulajien valinnassa tullessaan pyrkimään näyttävyYTEEN, koska alue on Turunväylän näkymän päätteenä Helsinkiin saavuttaessa. Raitiotie toteutetaan kääntyvien kaistojen ylityksiä lukuun ottamatta viherraitteena koko jaksolla. Turunväylän liittymän pohjoiskulmauksessa säilyy olemassa osa olevaa puustoista kalliorinnettä osan (rakentumatto-masta) toimistotontista muuttuessa asemakaavan puistoalueeksi. Katualueen reunassa rinteeseen syntyy kallioleikkausta, jonka reunaan tulee sijoittumaan jalankulku- ja pyöräilyreitti.

Pikaraitiotien pysäkki sijoittuu Ulvilantien eteläisen ja pohjoisen liittymän välille ja tällä osuudella raitiotie on pääosin kivetty. Huopalahdentien ja Lapinmäentien kulmauksessa olevan puistoalueena säilyvän lehtipuuryhmän vastapariksi tullaan Munkkivuoren ostoskeskuksen edustalle rakentamaan katuaukio, jolle istutetaan kookkaaksi kasvavia puita. Aukio on osa Munkkivuoren ostoskeskuksen kaavamuuTOSTA, joka etenee omana kaavahankkeenaan. Pihlajalinnan tontilla olemassa olevat kookkaat puut on kaavassa esitetty säilytettäväiksi, mikä osaltaan muodostaa katuvihreää ko. jaksolle.

Lapinmäentien pohjoispuolella Huopalahdentien katutila jää hyvin kapeaksi olemassa olevien ja rakenteilla olevien rakennusten vuoksi. Raitiotie tällä osuudella toteutetaan viherraitteena. Tilaa katupuille jää hyvin vähän, mutta kaavamääräykset edellyttävät katuvihreän toteuttamista esimerkiksi köynnöspergoloilla, -pylväillä tai -seinämillä.

Helsingin läntinen vihersormi, ns. Länsipuisto, risteää Huopalahdentien kanssa Talin liikuntapuiston kohdalla. Katujaksosta pyritään rakentamaan erityisen vehreä ja puiston jatkumista korostava. Jalankulku- ja pyöräilyliikenne Talin liikuntapuiston ja Kangaspellonpuiston välillä ohjautuu alikulkuun, joka tullaan uusia ja josta asemakaavassa on annettu tarkkoja mm. istutuksiin

liittyviä kaavamääräyksiä. Olemassa olevaa puustoa Huopalahdentien länsireunalla on merkitty säilytettäväksi, ja sekä raitiotien molemmin puolin että kadun itäreunalle on osoitettu puurivimerkintä. Raitiotie on viherraidetta koko jaksolla.



Osa olemassa olevista katupuista pyritään säilyttämään. Huopalahdentie 19 edessä kasvavat lehmukset reunustavat tulevaa Kivitorpanaukiota ja ne on kaavassa merkitty säilytettäväksi ja tarvittaessa uudistettavaksi.

Aukiot

Jalankulun ja oleskelun paikoilla panostetaan kaupunkikuvallisiin ratkaisuihin. Aukioiden ja niihin liittyvien katualueiden pintamateriaaleilla elävöitetään ja muodostetaan viihtyisämpää ja korkealaatuisia kävely-ympäristöä. Aukioiden toteutuksen periaatteena on, että raide, pysäkkiympäristö ja jalkakäytävät sulautuvat osaksi aukiota pintamateriaalien käytön näkökulmasta. Istutuskasvustoja ja sommittelua voidaan tehdä yhtenäisenä kokonaisuutena aukion kanssa.

Aukioilla käytetään lähtökohtaisesti luonnonkiveä tai maatiiltä ja betonilaattaa aikakaudelle tyypillisenä pintamateriaalina Munkki-vuoren ostoskeskuksen aukion kohdalla.

Vihreitä ääniympäristöä parantavia ratkaisuja, kuten viherseinät, istutusalueet ja vesiaiheet, suositellaan integroitavaksi osaksi aukioita. Hulevedet pyritään ensisijaisesti johtamaan kasvillisuuden käyttöön. Aukioilla tämä voidaan toteuttaa kouruilla tai muilla hulevedet näkyviksi tuovilla rakenteilla.

Katu- ja aukiorakentamisen yksityiskohdat on määritelty Länsi-Helsingin raitiotien Design manualissa (WSP Finland, Ratatek 2022). Kivitorpanaukiosta on tehty julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma (WSP 2022).

Vaikutukset liikenteeseen ja teknisen huollon järjestämiseen

Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardisointi on osa Länsi-Helsingin raitiotiehankkeen toteutusta. Hankkeen aikataulu, vaiheistus ja toteutustapa määritellään parhaillaan käynnissä olevassa hankesuunnitteluvaiheessa. Koko hankkeen rakentamisen on arvioitu sijoittuvan vuosien 2016 – 2030 välille. Huopalahdentien osuudella aloitetaan kadun uuden linjauksen (mutka) ja Turunväylän liittymämuutoksen rakentamisella.

Huopalahdentieltä ei poistu autoliikenteen kaistoja. Liikennejärjestelyt muuttuvat risteyksissä ja raitiotien tilatarpeista johtuen. Suojatiet poistuvat Turunväylän liittymästä ja ne korvataan Turunväylän ylittävällä jalankululle ja pyöräilylle varatulla sillalla. Huopalahdentietä ei ole tarpeen ylittää Turunväylän liittymän kohdalla, vaan jatkossa ylittävät kulkuyhteydet sijaitsevat seuraavien poikkikatujen liittymien kohdilla. Liittymän sujuvuutta on tarkasteltu simuloimalla ja se huomioidaan suunnitteluratkaisuissa. Suunnitelmassa esitettyjen kaistajärjestelyiden myötä liikenteen välityskyvyn ei arvioida loppuvan suunnittelualueella yleisesti, vaikka jonoutumista esiintyykin lähes koko suunnittelualueella. Poikkeuksena tästä on vuoden 2050 kuormittuneimman ennustetilanteen mukainen tilanne Lapinmäentien risteyksessä, jossa Lapinmäentien suunnan välityskyky ylittyy ruuhkahuippujen aikana. Mikäli tilanne kehittyy mainittuun suuntaan, voidaan tämän asemakaavan mahdollistamissa puitteissa toteuttaa Korppaan tunneli, jonka vaikutuksesta välityskyvyn ylittyminen vältetään.

Turunväylän ja Huopalahdentien liittymämuutoksen suunnittelua tehdään yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa.

Lähes kaikki Huopalahdentien yhdyskuntateknisen huollon verkostot joudutaan uudistamaan kadun muutostöiden yhteydessä, mikä edellyttää huolellista työn vaiheistusten suunnittelua rakentamisaikaisten haittojen minimoimiseksi. Huopalahdentielle rakennettava hulevesiviemäröinti ja siihen liittyvä mereen johtava hulevesien purkuviemäri vähentää nykyisin Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle ohjautuvien hulevesien määrää. Järjestely mahdollistaa toteutuessaan myös nykyisin sekaviemäröintialueella sijaitsevien Huopalahdentiehen rajautuvien kiinteistöjen liittämisen osaksi HSY:n huleveden viemäröintialuetta.

Huopalahdentien linjauksen muutos Turunväylän liittymäalueella aiheuttaa merkittäviä yhdyskuntateknisen huollon verkostojen siirtotarpeita. Liittymäalueella sijaitsee myös HSY:n viemäritunneli, jonka huomioiminen maankäytön muutoksessa edellyttää vielä jatkotarkasteluja.

Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön

Länsi-Helsingin raitiotien Design Manual -työssä (WSP 2022) uusi raitiotielinja on jaettu kolmeen miljöötyyppiin: esikaupunkiratikkaan, bulevardiratikkaan ja kantakaupunkiratikkaan. Bulevardiratikka koostuu Vihdintien ja Huopalahdentien osuuksista. Jokaisella miljöötyypillä on omat, kaupunkitilojen piirteistä johdetut ratkaisunsa. Esikaupunkiratikan ja kantakaupunkiratikan osuuksilla raitiotie rakennetaan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen; raitiotien rakentaminen luo mahdollisuudet sekä katutilojen uudistamiselle että nykyisten piirteiden vaalimiselle.

Bulevardiratikan osuudella tehdään kokonaan uutta urbaania ympäristöä. Raitiotiekatujen suunnitteluvalinnoilla on mahdollisuus vahvistaa uuden kaupunkiympäristön identiteettiä. Bulevardiratikan alueelle sijoittuu sekä olemassa olevaa arvokasta kaupunkimiljöötä että uusia asumisen alueita ja täydennysrakentamista. Osuuden laatutaso on korkea. Suunnitteluratkaisuissa painotetaan ekologisuuutta, vihreyttä ja monimuotoisuutta.



Havainnekuva Huopalahdentieltä. Länsi-Helsingin raitioteiden Design Manual, WSP 2022.

Raitiotielinja toteutetaan Huopalahdentiellä viherraitteena risteys- ja pysäkkialueita lukuun ottamatta. Viherraitteen kasvillisuudessa tavoitteena on suosia värikkäitä, kukkivia niittykasveja ja pyrkiä siihen, että viherkaista säilyy näyttävänä koko kasvukauden.

Kaupunkikuvallisiin ratkaisuihin panostetaan erityisesti aukioilla, jalankulun ja oleskelun paikoilla. Aukioiden ja niihin liittyvien katualueiden pintamateriaaleilla elävöitetään ja muodostetaan viihtyisämpää ja korkealaatuista kävely-ympäristöä. Aukioiden toteutuksen periaatteena on, että raide, pysäkkiympäristö ja jalkakäytävät sulautuvat osaksi aukiota pintamateriaalien käytön näkökulmasta. Istutuskasvivalintoja ja sommittelua voidaan tehdä yhtenäisenä kokonaisuutena aukion kanssa.

Bulevardiratikan aukioilla käytetään lähtökohtaisesti luonnonkiveä tai maatiiltä, Munkkivuoren ostoskeskuksen aukioilla betonilaattaa aikakaudelle tyypillisenä pintamateriaalina. Vihreitä ääniympäristöä parantavia ratkaisuja, kuten viherseinät, istutusalueet ja vesi-aiheet, suositellaan integroitavaksi osaksi aukioita. Hulevedet pyritään ensisijaisesti johtamaan kasvillisuuden käyttöön. Aukioilla tämä voidaan toteuttaa kouruilla tai muilla hulevedet näkyviksi tuovilla rakenteilla.

Koko bulevardiratikan alueelle tullaan luomaan omaleimaista, tunnistettavaa ilmettä näyttävällä ratasähköpylväsmallilla, ns. Designpylväällä.



Näkymäkuva Kivitorpanaukion itäosasta. Kivitorpanpuiston ja Kivitorpanaukion julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma, WSP 2022.

Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen

Raideliikenne on lähtökohtaisesti energiatehokkain ja vähäpäästöisin liikennemuoto ja siksi tärkeässä asemassa ilmastonmuutoksen hillinnässä. Asemakaavaratkaisu mahdollistaa uuden, ns. Vihdintien, pikaraitiotielinjan rakentamisen Huopalahdentielle.

Vihdintien pikaraitiolinja on uusi joukkoliikenteen runkoyhteys Länsi-Helsingissä. Se palvelee Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupungin uutta tiivistyvää maankäyttöä, olemassa olevia

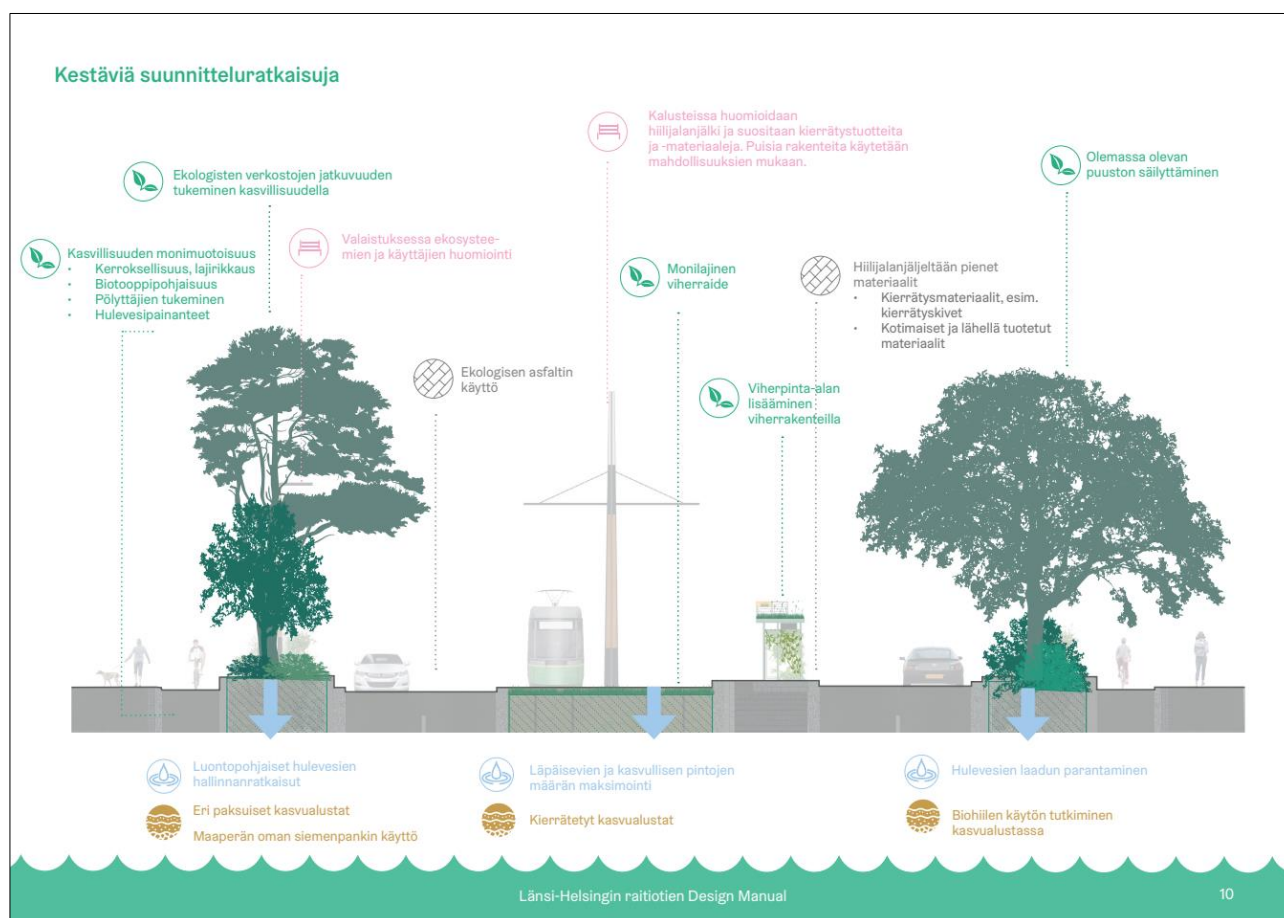
asuin- sekä työpaikka-alueita ja kytkee yhteen kantakaupungin raitioverkon, Raide-Jokerin, rantaradan ja kehäradan. Raitiotie sijoittuu lähes koko matkalla omalle kaistalleen. Linjaa liikennöidään kaksisuuntaisilla pikaraitiovaunuilla tiheimmillään 6 minuutin välein ja matka-aika päätepysäkkien välillä on noin 30 minuuttia. Raitiolinjan ennustettu vuorokautinen matkustajamäärä vuonna 2030 on noin 39 000 matkustajaa.

Kaavamerkinnot ja -määräykset tukevat kestäviä suunnitteluratkaisuja, kuten olemassa olevien puiden säilyttämistä, viherrakenteen ja muun katukasvillisuuden monilajisuutta ja -muotoisuutta, hulevesien viivyttämistä, ekologisten verkostojen jatkuvuutta sekä hiilijalanjäliltään pienten materiaalien käyttöä.

Katu- ja aukiorakentamisessa edellytetään kierrätysmateriaalien ja -tuotteiden käyttöä. Uusia materiaaleja käytettäessä tulee priorisoida vähähiilisyttä. Länsi-Helsingin raitiotien Design Manual -työssä (WSP 2022) laadittiin raitiotien ja siihen liittyvien katujen pintamateriaalien hiilijalanjäljen selvittämiseksi hiilijalanjälkilaskelmat, jotka toivat selkeästi esiin tuotteiden kuljetusmatkojen merkittävyyden ja vihreän pinnan merkityksen osana kokonaisvaikutusta. Vihreän pinnan hiilijalanjälki on nolla ja kasvillisuus toimii hiilinieluna.

Katuympäristön luontopohjaisilla ratkaisulla voidaan lisätä muun muassa kaupunkiympäristön viihtyisyyttä, hallita kaupunkitulvia ja rankkasateita sekä lieventää kaupunkien lämpösaarekeilmiötä sekä tukea luonnon monimuotoisuutta. Luontopohjaisilla ratkaisulla voidaan tukea luonnon monimuotoisuutta samalla kun luodaan monenlaisia hyötyjä ihmisille: parannetaan kaupunkiympäristön äänimaailmaa, luodaan viilennystä helteisiin sekä hallitaan hulevesiä.

Suunnittelun tavoitteena on luoda vihreää, viihtyisää ja terveellistä kaupunkitilaa. Viihtyisä ympäristö kannustaa kestävään liikkumiseen ja vähentää autojen käyttötarvetta.



10

Kestäviä suunnitteluratkaisuja. Länsi-Helsingin raitioteiden Design Manual, WSP 2022.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Kaavaratkaisun melun- runkoäänien- ja värinän torjuntaa sekä ilmanlaatuhaittojen vähentämisestä koskevat määräykset luovat edellytykset terveellisen ja viihtyisän elinympäristön toteuttamiselle.

Nykyisen meluvallin poistuessa Turunväylän pohjoispuolelta melutilanne heikkenee lähimpien asuinrakennusten luona huomattavasti ilman uusia meluesteitä. Tarvittavien uusien meluesteiden korkeutta ei ole kaavassa määritetty, mutta sanallisella kaavamääräyksellä on varmistettu, ettei melutilanne heikkene lähimässä asuinkorttelissa kaavamuutoksen myötä.

Muilta osin keskiäänitasot nykyisten asuinrakennusten julkisivuilla kasvavat kaavahankkeen vaikutuksesta monin paikoin noin 0...2 dB. Muutos melutasossa on vähäinen, etenkin kun huomioidaan mallinnuksessa käytetyt oletukset, jotka on valittu ns. pahimman mahdollisen tilanteen arvioimiseksi.

Kaavaratkaisusta aiheutuvat ilmanlaatuvaikutukset kaava-alueen lähiympäristöön jäävät kaikkiaan pieniksi. Ilmanlaatu heikkenee

hieman Turunväylän pohjoispuolelle sijoittuvien lähimpien asuinrakennusten luona ja toisaalta paranee tien eteläpuolella ja liittymän kohdalla Huopalahdentien itäpuolella.

Ilmanlaadun typpidioksidille ja pienhiukkasille sekä hengittävien hiukkasten vuosipitoisuudelle annetut raja- ja ohjearvot alittuvat kauttaaltaan kaava-alueella ja sen lähiympäristössä, vaikka päästöjen oletettaisiin pysyvän nykyisellään. Kun otetaan huomioon pakokaasukaasuperäisten ilman epäpuhtauspäästöjen oletettu pieneneminen tulevaisuudessa, pienhiukkas- ja typpidioksidipitoisuudet laskevat huomattavasti Huopalahdentie alueella kaavamuutoksesta riippumatta.

Katupöly säilyy kuitenkin edelleen ilmanlaatuhaasteena Läntisen bulevardikaupungin alueelle, hengitettävien hiukkasten vuorokausiraja-arvo on vaarassa ylittyä liikennealueilla. Teiden ja katujen oikea-aikainen kunnossapito ja pölynsidonta ovat tärkeitä myös tulevaisuudessa, jotta hengitettävien hiukkasten lyhytaikaispitoisuudet saadaan pidettyä myös tulevaisuudessa alle raja- ja ohjearvojen.

Elinkeino- ja yritysvaikutukset

IBM:n toimitalon käyttötarkoitusta on kaavaratkaisussa laajennettu, mikä mahdollistaa rakennuksen monipuolisen ja joustavan käytön. Rakennuksen nykyinen omistaja vuokraa rakennusta eri alojen toimijoille. Tällä hetkellä osa rakennuksesta on yrityskäytössä ja osa koulukäytössä. Tavoitteena on, että IBM:n toimitalo ja viereinen Pfizer Oy:n toimistorakennus tulevat muodostamaan houkuttelevaa työpaikkakeskittymän yhdessä alueelle myöhemmin rakentuvien toimitilojen kanssa.

Turunväylän liittymäaluetta on kaavaratkaisussa tiivistetty, mikä mahdollistaa toimitila-alueen laajentumisen liittymän eteläpuolelle. Sekä Turunväylän että Huopalahdentien viereen sijoittuva toimitilatila-alue on hyvin saavutettavissa sekä omalla autolla että julkisella liikenteellä. Alueen viereen rakentuva Kivitorpanaukio pikaraitiotie- ja bussipysäkkeineen palvelee erinomaisesti myös toimitila-aluetta. Toimitila-alueen kaavamuutos käynnistetään myöhemmin.

Pohjoisempi pikaraitiotie- ja bussipysäkkikeskittymä Munkkivuoren ostoskeskuksen edustalla parantaa ostoskeskuksen saavutettavuutta. Omana hankkeenaan etenevä Munkkivuoren ostoskeskuksen kaavamuutos on käynnistynyt vuonna 2020.

Kaupunkitaloudelliset vaikutukset

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman yhteydessä on arvioitu Länsi-Helsingin raitioteiden toteuttamisen kaupunkitaloudellisia vaikutuksia. Arvioinnin mukaan hankkeen toteuttaminen ja sen myötä paraneva saavutettavuus tuottaa erilaisia vaikutuksia kiinteistö- ja työmarkkinoilla. Hanke lisää toteutuvan rakentamisen määrää, nostaa asuntojen, toimitilan ja tonttimaan arvoa sekä tuottaa yrityksille nk. kasautumishyötyjä. Arvioinnin mukaan Länsi-Helsingin raitioteiden toteuttaminen on kaupunkitaloudellisesta näkökulmasta hyödyllinen investointi.

Toteutus

Kaava-alueen kuuluminen toteuttamisprojektiin

Asemakaava ja asemakaavan muutos on osa laajempaa Läntisen bulevardikaupungin suunnittelua.

Bulevardikaupungin maankäytön kehittäminen edellyttää alueella sijaitsevien suurjännitteisten ilmajohtojen kaapelointia sekä Pitäjänmäen sähköasematoiminnon siirtämistä. Helsingin kaupunki, kantaverkkoyhtiö Fingrid ja Helen Sähköverkko ovat solmineet sopimuksen sähköverkon muutosten suunnittelusta. Nykyiset ilmajohtot tulevat poistumaan bulevardikaupungin alueelta koko matkalta Kehä 1:n ja Korppaanpuiston väliltä.

Vaiheittain toteuttaminen ja kynnystoimet

Kaavaratkaisu mahdollistaa Länsi-Helsingin raitiotiehankeeseen kuuluvan ns. Vihdintien pikaraitiotien rakentamisen Huopalahdentielle, Munkkiniemenaukion ja Vanhan Viertotien väliselle osuudelle. Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnittelu, jossa määritellään hankkeen aikataulu, vaiheistus ja toteutustapa, on parhailaan käynnissä. Alustavan aikataulun mukaan rakentaminen tulee tapahtumaan vaiheistettusti vuosien 2026 – 2030 välillä.

Huopalahdentiellä rakentaminen on suunniteltu aloitettavaksi Huopalahdentiellä uudesta linjauksesta ja Turunväylän liittymän tiivistämisestä. Näiden osuuksien rakentaminen edellyttää merkittäviä väliaikaisia liikenneratkaisuja ja ne ovat edellytyksenä uusien maankäyttöalueiden – Niemenmäen länsipuolen ja Turunväylän liittymäalueen eteläpuolen – käyttöönnotolle.

Rakentamiskelpoiseksi saattaminen

Huoltoasemien korttelialueilla ja niiden ympäristössä on selvitetävä maaperän pilaantuneisuus ja alueet tarvittaessa

kunnostettava ennen rakentamisen ryhtymistä. Happamien sulfaattimaiden esiintymisen mahdollisuus on huomioitava Turunväylän liittymän eteläpuoleisella kaava-alueella.

Huopalahdentien rakentaminen uudelle linjaukselle Turunväylän liittymän kohdalla edellyttää huomattavia maa- ja kallioleikkauksia.

Rakentamisaikataulu

Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikadun toteutusaikataulu ja vaiheistus tarkentuvat hankesuunnittelussa, joka on parhaillaan käynnissä.

Suunnittelun lähtökohdat

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavaratkaisu vastaa valtakunnallisiin tavoitteisiin (valtioneuvoston päätös 14.12.2017). Näistä kaavaratkaisun valmistelussa on erityisesti painotettu seuraavia:

- luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen
- edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta
- edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin.

Tavoitteiden huomioon ottamista selostetaan tarkemmin kohdassa "Asemakaavan kuvaus", "Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet", "Liikenne" sekä "Palvelut". Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Yleiskaava

Suunnittelualueella on voimassa kaksi toisiinsa limittyvää yleiskaavaa: Helsingin yleiskaava 2016 ja Yleiskaava 2002.

Helsingin yleiskaavan 2016 mukaan Vihdintie ja Huopalahdentien pohjoisosa ovat kaupunkibulevardeja, joiden yhteyteen on osoitettu pikaraitiotie. Kaupunkibulevardeja kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa ja ne palvelevat autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Kaupunkibulevardeja reunustavan ympäristön

maankäyttöä kehitetään pääosin kantakaupunkimaisena, toiminnallisesti sekoittuneena alueena ja toimitila-alueena.

Helsingin yleiskaavakartassa 2016 Huopalahdentie on eteläiseltä osuudeltaan merkitty *pääkaduksi* ja pohjoiselta osuudeltaan *kaupunkibulevardiksi*. Huopalahdentien varsi on pääosin merkitty *kantakaupunkialueeksi (C2)* ja pieneltä osin *asuntovaltaiseksi alueeksi (A2)*. Läntisen vihersormen kohdalla *virkistys- ja viheralue* -merkintä ulottuu Huopalahdentiehen saakka. Huopalahdentietä pitkin kulkee *joukkoliikenteen nopea runkoyhteys (pikaraitiotie)* sekä *pyöräliikenteen nopea runkoverkko (baanaverkko)*. Nyt laadittu kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.



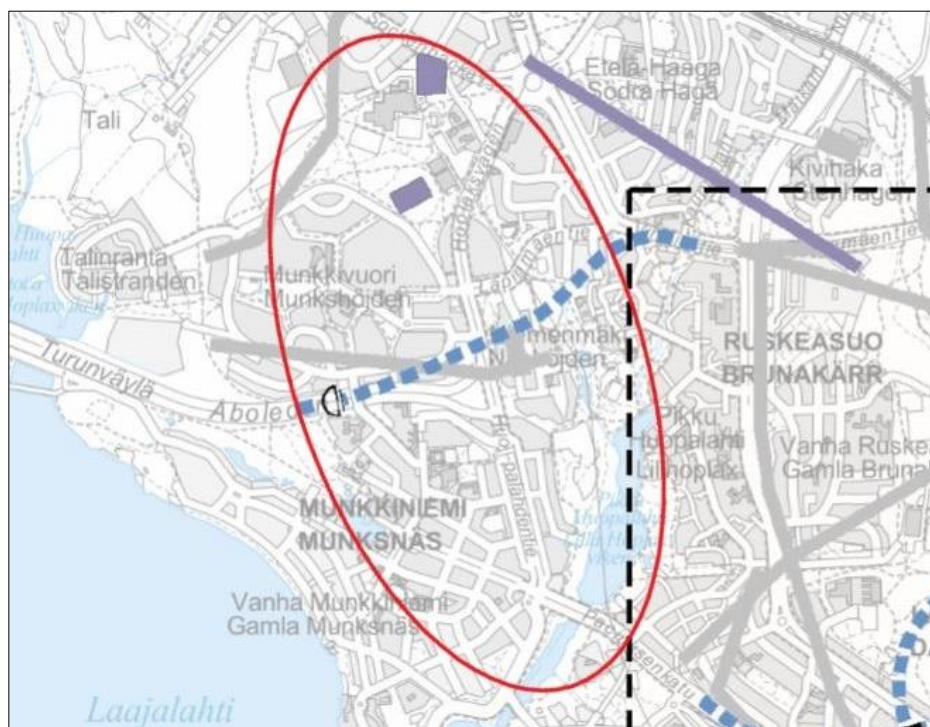
Ote Helsingin yleiskaavasta 2016.

Yleiskaavan 2016 kaupunkibulevardi -merkintä on Turunväylän osalta kumottu korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä. Turunväylällä ja sitä reunustavilla alueilla on voimassa vuoden 2002 yleiskaava, jossa suunnittelualueella on *kerrostalovaltaisen alueen (asuminen/toimitila)* -merkintä. Turunväylä itsessään on merkitty *(maanalaisella) moottorikadun* merkinnällä. Nyt laadittu asemakaava on Yleiskaava 2002:n mukainen.



Ote Yleiskaavasta 2002.

Helsingin maanalaisessa yleiskaavassa 2021 Turunväylällä on *ohjeelliset suunnitellut liikennetunnelit* -merkintä, joka alkaa Professorintien sillan länsipuolelta. Huopalahdentien poikki menee *nykyiset rakennetut maanalaiset tilat ja tunnelit* -merkintä. Nyt laadittu kaavaratkaisu on Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 mukainen.



Ote Helsingin maanalaisesta yleiskaavasta 2021.

Suunnitteluperiaatteet

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin kirjalliset suunnitteluperiaatteet 5.6.2018

Kaavarunko

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi suunnitteluperiaatteiden pohjalta laaditun Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin kaavarungon 19.6.2019. Kaavarunko käsittää laajan, noin neljän kilometrin pituisen Läntisen bulevardikaupungin alueen Munkkiniemenaukiolta Vihdintien ja Kaupintien risteykseen.

Kaavarungossa bulevardikaupungin alueelle on osoitettu uutta asuinrakentamista noin 560 000 k-m² (noin 14 000 asukasta) ja uutta toimitilarakentamista noin 180 000 k-m². Toimitilarakentaminen tullaan keskittämään Valimon aseman, Haagan ympyrän ja Turunväylän liittymän ympäristöön.

Kaavarungossa suunnittelualue on osoitettu katu- ja liikennealueena, virkistysalueena, urheilu- ja virkistyspalvelujen alueena, liike- ja toimistorakennusten alueena kerrostalovaltaisena asuntoalueena sekä urheilutoimintaa, keskustatoimintojen alueena, palvelevien rakennusten korttelialueena. Munkkivuoren ostoskeskusten edustalla sekä Kivitorpanaukion kohdalla on katuaukio/tori -merkinnät. Huopalahdentiellä on sekä pikaraitiotien (joukkoliikenteen nopea runkoyhteys), että pyöräliikenteen nopean runkoyhteyden (baana) -merkinnät.

Asemakaavat

Alueella on voimassa 20 asemakaavaa vuosilta 1950–2016. Alueeseen kuuluu voimassa olevan asemakaavan katualueita, tiealueita, vesialuetta, puistoalueita, urheilu- ja virkistyspalvelujen alueita, sekä sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten (YS), liikerakennusten (KL), toimistorakennusten (KT) ja huoltoasemien korttelialueita (LH, AM). Uutta asemakaavaa muodostuu Munkkiniemen sillan pohjoisreunalle.

Rakennusjärjestys

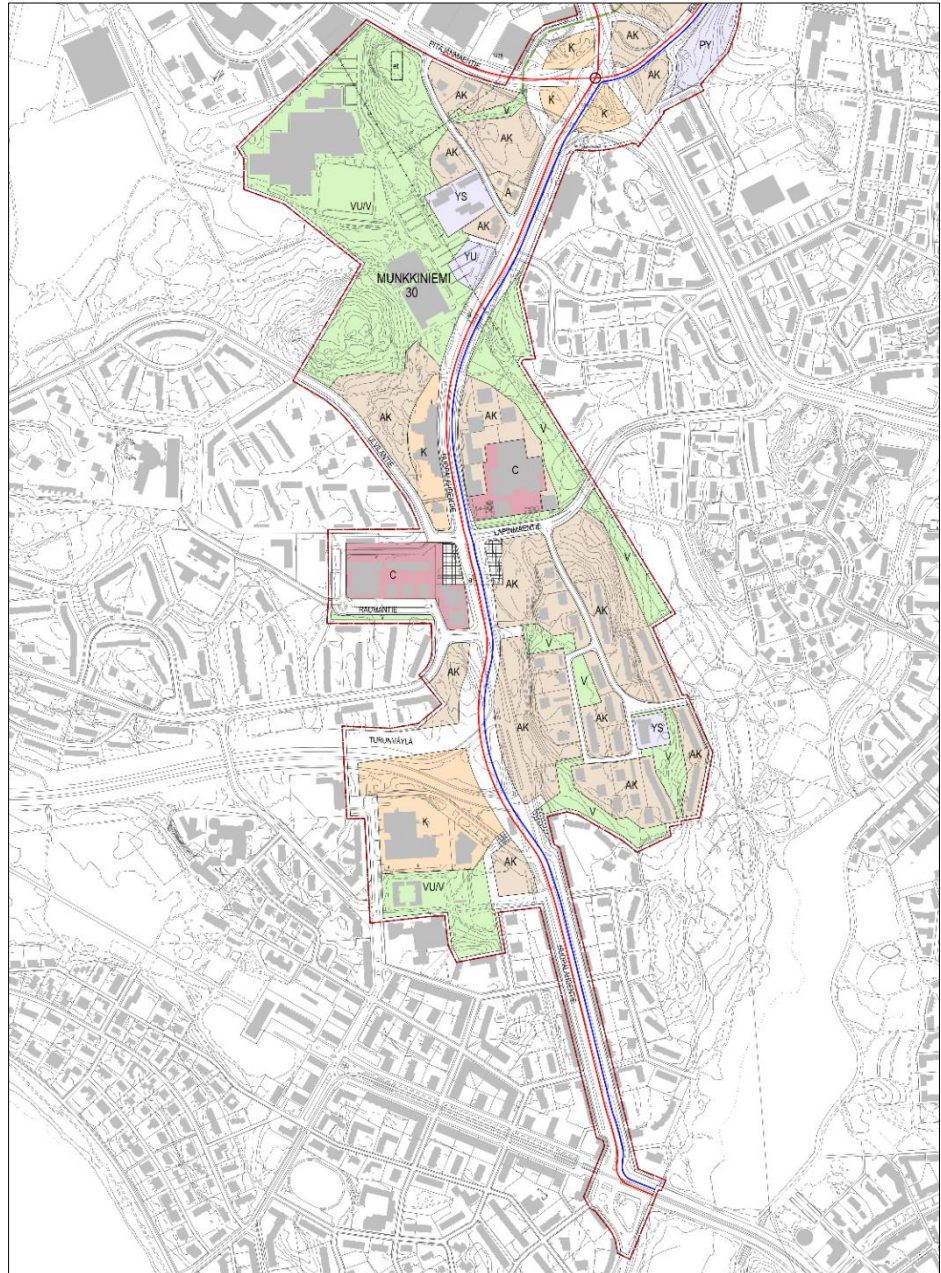
Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty 22.9.2010.

Muut suunnitelmat ja päätökset

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 20.1.2020 Länsi-Helsingin raitiotien yleissuunnitelman ja hankkeen toteuttamisen.

Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen (2020–31) mukaisesti valtio osoittaa Vihdintien pikaraitiotien (ns. Länsi-Helsingin raitiotiet) toteuttamiseen 105 miljoonaa euroa osana seudullisen pikaraitioteiden verkoston suunnittelua.

Kaupunginhallitus hyväksyi 21.9.2020 Helen Sähköverkko Oy:n ja Fingrid Oyj:n kanssa tehtävän sopimuksen Vihdintien ja Huopalahdentien Bulevardikaupungin sähkönsiirtoratkaisun suunnittelu-
vaiheen yhteistyöstä ja kustannusten korvauseriaatista.



Vihdintien ja Huopalahdentien kaavarungon kartta, Huopalahdentien osuus.

Pohjakartta

Helsingin kaupungin kaupunkimittauspalvelut on laatinut pohjakartan.



Kartta alueen maanomistuksesta. Vihreät alueet omistaa Helsingin kaupunki, valkoiset alueet ovat yksityisessä omistuksessa.

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa valtaosan suunnittelualueesta. Valtio hallitsee tieoikeudella Turunväylän aluetta. Tietokuja 2 ja 4 tontit ovat yksityisessä omistuksessa.

Muut lähtökohdat

Selvitys alueen oloista, rakennuskannasta ja muista ympäristöominaisuuksista on kuvattu kaavaselostuksen kohdassa "Asemakaavan kuvaus" kunkin aiheen kohdalla.

Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet

Vireilletulo

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2021 kaupungin aloitteesta sekä Tietokuja 2 tontin omistajan hakemuksesta.

Viranomaisyhteistyö

Kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi seuraavien viranomaistahojen kanssa:

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Väylävirasto
- Uudenmaan ELY-keskus
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
- sosiaali- ja terveystoimiala.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolo

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) mukaisesti.

Vireilletulosta sekä OAS:n nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat sekä lehti-ilmoituksella Helsingin Uutiset -lehdessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 27.1. – 16.2.2021 verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat. Koronaepidemian vuoksi suunnitelma ei voinut asettaa fyysisesti nähtäville. Hanketta esiteltiin 27.1.2021 osana alueellista Uutta Länsi-Helsinkiä verkkotilaisuudessa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty aikataulun ja aluerajauksen osalta. Päivitetty suunnitelma on nähtävillä Helsingin karttapalvelussa osoitteessa kartta.hel.fi.

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat mm. pikaraitiotien tärkeyteen, bussiliikenteen sujuvuuteen, alueen jätevesitunneleiden ja vesihuoltolinjojen huomioimiseen, puistokatumaisen ilmeen säilyttämiseen ja alueen rakentumisen kerrostumien säilyttämiseen osana uutta kokonaisuutta.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä mm. neuvottelemalla muuttuvista liikenneratkaisuista HSL:n kanssa, laatimalla alueelle kunnallistekninen yleissuunnitelma, jonka ohjaamisessa HSY on ollut mukana, ja säilyttämällä Huopalahdentien eteläpään puistokatumainen ilme kaavamerkintöjen ja määräysten avulla.

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat mm. liikenteen sujumiseen tulevaisuudessa, yritysten toimintaedellytyksiin, Huopalahdentien eteläpään rinnakkaiskatuihin, ns. talouskaistoihin, Kivitorpanpuistossa sijaitseviin urheilukenttiin sekä luonnon ja ihmisten elinolosuhteiden huononemiseen. Kirjallisia mielipiteitä saapui 12 kpl. Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Valmisteluaineiston muut käsittelyvaiheet

Turunväylän ja Huopalahdentien liittymän parantamisesta on neuvoteltu Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja Väyläviraston kanssa. Vuonna 2020 valmistui Helsingin kaupungin (Kaupunkiympäristötoimiala ja kaupunginkanslia), Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Väyläviraston yhteistyönä laaditut aluevaraussuunnitelmatasoiset vaihtoehtotarkastelut (Ramboll). Tarkastelujen vaihtoehto VE1 on toiminut kaavatyön lähtökohtana. Yhteistyö on jatkunut suunnitteluperusteiden laatimisella. Turunväylän liittymäalueen tiesuunnitelma tullaan laatimaan suunnitteluperusteiden pohjalta.

Ehdotus on julkisesti nähtävillä 30 päivän ajan. Asemakaavoituspalvelu pyytää kaavaehdotuksesta lausunnot seuraavilta tahoilta:

- Helen Oy
 - Helen Sähköverkko Oy
 - Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
 - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
 - Väylävirasto
 - Uudenmaan ELY-keskus
 - kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
 - kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
 - sosiaali- ja terveystoimiala.
-

Tätä selostusta täydennetään asemakaavan muutosehdotuksen julkisen nähtävilläolon jälkeen.

Helsingissä 9.1.2023

Marja Piimies
asemakaavapäällikkö

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	091 Helsinki	Täyttämispvm	13.12.2022
Kaavan nimi	Huopalahdentien katualue ympäristöineen		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	14.01.2021
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	09112764
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	15,0919	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	0,1240
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,9291	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	14,9651

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	15,0919	100,0	-1030	-0,01	0,0000	-7740
A yhteensä			-460		-0,2971	-460
P yhteensä						
Y yhteensä	0,3868	2,6	5800	1,50	-0,0318	0
C yhteensä						
K yhteensä	1,9440	12,9	-7280	-0,37	-0,4524	-7280
T yhteensä						
V yhteensä	0,4362	2,9			-1,4026	
R yhteensä						
L yhteensä	12,3249	81,7	910	0,01	2,2678	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä					-0,0839	

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,9291	6,2		-0,2327	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnyt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	15,0919	100,0	-1030	-0,01	0,0000	-7740
A yhteensä			-460		-0,2971	-460
AM			-460		-0,2971	-460
P yhteensä						
Y yhteensä	0,3868	2,6	5800	1,50	-0,0318	0
YS	0,3868	100,0	5800	1,50	-0,0318	0
C yhteensä						
K yhteensä	1,9440	12,9	-7280	-0,37	-0,4524	-7280
KTY-1	1,6380	84,3	32925	2,01	1,6380	32925
KL			-41925		-1,9441	-41925
KT			-7280		-0,4523	-7280
KTY	0,3060	15,7	9000	2,94	0,3060	9000
T yhteensä						
V yhteensä	0,4362	2,9			-1,4026	
VP	0,4362	100,0			-1,3909	
VU					-0,0117	
R yhteensä						
L yhteensä	12,3249	81,7	910	0,01	2,2678	
LT-1	1,3918	11,3			1,3918	
L			910			
Kadut	9,8043	79,5			3,4839	
Katuauk./torit	0,5773	4,7			0,5773	
Kev.liik.kadut	0,0426	0,3			-0,0208	
LT					-3,4597	
LH	0,5089	4,1			0,2953	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä					-0,0839	
W					-0,0839	

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,9291	6,2		-0,2327	

ma1	0,1362	14,7		0,1362	
maalt	0,1729	18,6		0,1729	
maa				-0,2267	
ma/lt	0,2441	26,3		-0,3614	
ma	0,3759	40,5		0,0463	

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Huopalahdentien katualue ympäristöineen, asemakaava ja asemakaavan muutos

Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoituspalvelu
Päiväty 20.12.2022

Diaarinumero HEL 2020-013669
Hankenumero 5704_5
Oas 1523-01/22

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) esitetään, miksi asemakaava laaditaan, miten kaavoitus etenee ja missä vaiheessa siihen voi vaikuttaa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään tarvittaessa kaavaprosessin edetessä, jolloin OAS:n päivitetty versio löytyy Helsingin karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>.

Tämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma korvaa aiemman, 14.1.2021 päivätyn, suunnitelman. Suunnittelualueen rajausta on tarkistettu niin, että alueita mm. Munkkiniemenaukion eteläosasta, Turunväylän liittymän ympäristöstä sekä Talin liikuntapuiston eteläpuolelta on jäänyt alueen ulkopuolelle. Suunnittelualue on hieman aikaisempaa laajempi Munkkiniemensillan pohjoispuolella (asemakaavoittamatonta aluetta) sekä Huopalahdentien varrella Vanhan viertotien eteläpuolella. Uusia osallisia ei muutosten seurauksena ole muodostunut.

Lisäksi kaavoitusprosessia on lyhennetty siten, että kaavaehdotus viedään kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyyn vasta julkisen nähtävilläolon jälkeen.

Tähän osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on tehty muutoksia suunnittelualueen karttakuvaan, joka löytyy viimeiseltä sivulta, sekä kohtaan ”Kaavoituksen eteneminen”. Kohdat, joihin on tehty muutoksia, on korostettu punaisella.

Tiivistelmä

Huopalahdentien katualueen kaavahanke on osa Läntisen bulevardikaupungin (Vihdintie – Huopalahdentie) suunnittelua. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi vuonna 2019 bulevardikaupungin kaavarungon, joka toimii lähtökohtana alueelle 2020-luvun aikana laadittaville asemakaavoille ja asemakaavan muutoksille.

Bulevardikaupungin selkärankana tulee toimimaan Huopalahdentietä ja Vihdintietä pitkin kulkeva pikaraitiolinja, joka

tulee liikennöimään keskustan ja Kannelmäen välillä. Kaavarungon mukaisesti Huopalahdentie linjataan uudelleen välillä Rakuunantie – Ulvilantie. Huopalahdentien katualueen kaavahankkeessa tutkitaan mm. pikaraitiotien tilavarauksen sekä Huopalahdentien uuden sijainnin ja Turunväylän liittymämuutoksen edellyttämät asemakaavan muutostarpeet Munkkiniemen aukion ja Vanhan Viertotien välisellä alueella. Muutoksia on tarpeen tehdä mm. nykyisten kiinteistöjen rajoihin. Turunväylän liittymän lounaispuolella vapautuvaa tiealuetta on tarkoitus muuttaa toimitilatonteiksi.

Hanketta esitellään Uutta Länsi-Helsinkiä –verkkotilaisuudessa 27. tammikuuta 2021.

Suunnittelun tavoitteet ja alue

Huopalahdentie – taustaa

Huopalahdentie esiintyy jo Eliel Saarisen vuonna 1915 laatimassa Munkkiniemi – Haaga -suunnitelmassa nimellä ”Keskuspuistotie”. Sen on siis alun perinkin ajateltu olevan puistokatu eli bulevardi. Myös pikaraitiotien sijoittaminen Huopalahdentielle on ollut suunnitelmissa jo varhain: Munkkiniemen ensimmäisen varsinaisen asemakaavan selostuksessa vuodelta 1950 todetaan, että Huopalahdentiellä on varauduttu sille sijoittuvaan pikaraitiotiehen.

Eteläpäästään Huopalahdentie on jo nyt bulevardimainen puistokatu, jonka varrella on Vanhan Munkkiniemen tehokkaimmin toteutunutta rakentamista. Rakennukset ovat pääosin 1950-luvulla rakennettuja ja 6–7 -kerroksisia. Rakennuksin rajattu katuympäristö päättyy Turunväylän liittymään, josta pohjoiseen Huopalahdentie jatkuu luonteeltaan liikenteen hallitsemana ja maisemaltaan avonaisempana. Huopalahdentie erottaa länsipuolellaan sijaitsevan Munkkivuoren itäpuolella sijaitsevasta Niemenmäestä.

Huopalahdentie on luokiteltu pääkaduksi, jolla autoliikenteen sujuvuus on ollut keskeinen lähtökohta. Tällä noin 1,7 km matkalla on vain harvoja suojateitä ja kolmessa kohdassa siirtyminen kadun toiselle puolelle tapahtuu eri tasossa (Talin liikuntapuiston alikulku, Munkkivuoren ostoskeskuksen alikulku ja Rakuunantien jalankulkusilta).

Länneä tuleva Valtatie 1 eli Turunväylä päättyy Huopalahdentielle sen keskivaiheilla. Liittymäalue on nykyisellään maantiemäinen ja paljon tilaa vievä, ajoramppien etäisyys toisistaan on noin 160 metriä. Ramppien väliin jää laaja kolmiomainen alue, jonne ei voi rakentaa. Turunväylän keskimääräinen leveys Munkkiniemen kohdalla on noin 100

metriä, molemmin puolin väylää on laajat suoja-alueet maavalleineen. Liittymäaluetta on tarkoitus tiivistää ns. T-liittymäksi, jolloin sitä ympäröivien alueiden maankäyttöä voidaan tehostaa. Voimassa olevissa yleiskaavoissa on tunnelivaraus Turunväylän itäpään ja Hakamäentien länsipään välillä (ns. Korppaan tunneli). Tunnelivaraus tulee säilymään, kuitenkin siten, että rampeja tunnelista Huopalahdentielle ei rakenneta.

Läntinen bulevardikaupunki – Huopalahdentie - kaavoituksen eteneminen ja tavoitteet

Läntisen bulevardikaupungin Huopalahdentien osuus alkaa Munkkiniemen aukiolta ja päättyy Vanhaan Viertotiehen. Alueen asemakaavoitus etenee 2020-luvun aikana vaihteittain eri osa-alueilla. Parhaillaan on vireillä Munkkivuoren ostoskeskuksen asemakaavan muutos sekä Talin liikuntapuiston itäosan asemakaavan muutos. Niemenmäen länsipuolen kaavamuutos on tarkoitus käynnistää syksyllä 2021, Niemenmäen pohjoisosan ja Ulvilantien itäpuolen kaavamuutokset käynnistetään myöhemmin. Nyt laitetaan vireille Huopalahdentien katualueen, Turunväylän tiealueen ja niihin liittyvien tonttien asemakaava.

Kaavamuutosten tarkoituksena on täydentää Munkkiniemen, Munkkivuoren ja Niemenmäen osa-alueita suunnittelemalla Huopalahdentien varteen uutta bulevardikaupunkia, yleiskaavan sekä kaupunkiympäristölautakunnan vuonna 2019 hyväksymän Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin kaavarungon periaatteiden mukaisesti.

Tavoitteena on mahdollistaa pikaraitiotien sekä siihen tukeutuvan elinvoimaisen ja ilmastoviisaan uuden kaupunkirakenteen rakentuminen. Kaavarungon mukaisesti Huopalahdentien bulevardikaupungin varrelle pyritään sijoittamaan uusia asuntoja noin 3000 asukkaalle, uutta kivijalka- ym. liiketilaa noin 12 000 k-m² ja toimitilaa noin 60 000 k-m².

Huopalahdentien osuudella kaavarunkoratkaisun suurimmat muutokset liittyvät Huopalahdentien uuteen linjaukseen ja Turunväylän liittymäratkaisun muutokseen, joilla on vapautettu tilaa täydennysrakentamiselle. Kaavarunkoratkaisun toteuttaminen edellyttää muutoksia asemakaavaan erityisesti Rakuunantien ja Lapinmäentien risteyksien välisellä alueella. Asemakaavan katualueiden rajoja on tarpeen tarkistaa myös Lapinmäentien risteyksen pohjoispuolella. Turunväylän liittymän eteläpuoleista liike- ja toimistoalueen laajennusta tutkitaan kaavarunkoa yksityiskohtaisemmin ja Munkkiniemen aukiolle sijoittuvien liikennejärjestelyjen edellyttämä katualueen tilavarauksen riittävyys selvitetään. Kaavahankkeen suunnittelualue ulottuu Munkkiniemen aukiolta Vanhan viertotien risteykseen.

Osallistuminen ja aineistot

Hanketta esitellään keskiviikkona 27.1.2021 Uutta Länsi-Helsinkiä -asukastilaisuudessa.

Tilaisuus on verkossa. Osallistuakseen tilaisuuteen asukkaan ei tarvitse ladata laitteeseensa uusia sovelluksia, sillä tilaisuuteen osallistutaan verkkoselaimen välityksellä. Kello 17:30 alkavassa iltatilaisuudessa on mahdollisuus kysyä ja kommentoida kommentointipalstalla. Tilaisuuden tarkemmat tiedot ja osallistumisohjeet löytyvät verkosta osoitteesta **hel.fi/asukastilaisuudet**. Tilaisuuden sisältöön on mahdollisuus vaikuttaa etukäteen kyselyssä, joka löytyy osoitteesta kerrokantasi.hel.fi lähempänä tilaisuutta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on esillä 27.1. – 16.2.2021 seuraavissa paikoissa:

- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Kaupunkiympäristön asiakaspalvelu palvelee puhelimitse numerossa 09 310 22111 ja verkossa <https://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi/yhteystiedot/yhteystiedot>. Asiakaspalvelun käyntiosoite on Työpajankatu 8, tarkistathan poikkeustilanteen aikana asiakaspalvelupisteen aukiolon. Myös suunnittelijaan voi olla yhteydessä.

Suunnitteluun liittyvää aineistoa päivitetään Helsingin karttapalveluun kartta.hel.fi/suunnitelmat. Läntisestä bulevardikaupungista saa tietoa myös osoitteesta: <https://www.uuttahelsinki.fi/fi/lantinen-bulevardikaupunki>.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydetään esittämään **viimeistään 16.2.2021**. Niille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa, lähetetään tieto lautakunnan päätöksestä.

Kirjalliset mielipiteet lähetetään osoitteeseen Helsingin kaupunki, Kirjaamo, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI, (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelinnumero: 09 310 13700, verkko-osoite: www.hel.fi/kaupunki-ja-hallinto/hallinto/kirjaamo) tai sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

Mielipiteet voi esittää myös suoraan suunnittelijalle. Tapaamisaika tulee sopia etukäteen. Viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillinen neuvottelu ja heiltä pyydetään tarvittavat lausunnot.

Kun mielipiteet on saatu, suunnittelu etenee ja laaditaan kaavaehdotus. Kaavoituksen etenemisen vaiheet ja osallistumismahdollisuudet on kuvattu toiseksi viimeisellä sivulla.

Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
- seurat ja yhdistykset ym.
 - Kaupunginosayhdistys Munkinseutu ry
 - Munkinseudun Kansalliset Seniorit ry
 - Munkin yrittäjäyhdistys ry
 - Pro Haaga – Pro Haga ry
 - Pitäjänmäki-seura ry
 - Helsingin Yrittäjät
 - Helsingin kaupunginosayhdistykset ry Helka
 - Helsingin luonnonsuojeluyhdistys
 - Helsingin seudun kauppakamari
 - Suomen Pakkauskierrätys RINKI Oy
- asiantuntijaviranomaiset
 - Helen Oy
 - Helen Sähköverkko Oy
 - Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
 - Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL)
 - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
 - Helsingin vanhusneuvosto
 - Helsingin vammaisneuvosto
 - Väylävirasto
 - Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
 - kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
 - kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
 - sosiaali- ja terveystoimiala

Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa ihmisten elinoloihin, elinympäristöön, kaupunkikuvaan, luontoon, virkistykseen, maisemaan, kulttuuriperintöön ja liikenteeseen ja laaditaan tarvittavat selvitykset kaavaratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi. Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kaupungin asiantuntijat sekä tarvittaessa muut viranomaiset ja osalliset.

Huopalahdentien bulevardisoinnin vaikutuksia on aikaisemmin arvioitu mm. Helsingin vuonna 2018 voimaan tullessa

yleiskaavassa, Vihdintien-Huopalahdentien bulevardikaupungin kaavarungossa vuodelta 2019 sekä Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmassa vuodelta 2020.

Kaavarunkotyön yhteydessä on laadittu alustavat selvitykset mm. koko alueen liikennejärjestelmästä, viher-, virkistys- ja metsäverkostoista, liiketiloista, julkisista palveluista sekä tehty alustava kunnallistekninen yleissuunnitelma. Näitä selvityksiä ja suunnitelmia tullaan tarkentamaan tarpeen mukaan alueen asemakaavan muutosten yhteydessä.

Koko Läntisen bulevardikaupungin alueelta on kaavarunkovaiheen jälkeen valmistunut kaupallisten palvelujen selvitys kesällä 2020. Kaavarunkoa varten laadittua koko alueen liikennesuunnitelmaa tarkennetaan parhaillaan.

Huopalahdentien katualueen kaavahankkeen yhteydessä tullaan tarkentamaan mm. liikenne-ennusteita ja -malleja, päivittämään liikenteen toimivuustarkastelua, tarkentamaan kunnallisteknistä yleissuunnitelmaa, suunnittelemaan silta- ja tukimuurirakenteita sekä käynnistämään melu- ja ilmanlaatuselvityksiä. Alueeseen liittyvistä laajemmista viheralueista laaditaan yleissuunnitelmat: Talin liikuntapuiston itäosan yleissuunnitelma on jo valmistunut ja suunnitelmissa on käynnistää Kangaspellonpuiston- Korppaanpuiston yleissuunnitelma.

Kaavarungon mukaisesta ratkaisusta Turunväylän (Vt1) ja Huopalahdentien liittymässä on neuvoteltu Uudenmaan ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa. Liittymästä on yhteistyössä teetetty aluevaraussuunnitelmatasoiset vaihtoehtotarkastelut, jotka valmistuivat vuonna 2020. Yhteistyö ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa jatkuu suunnitteluperusteiden laatimisella. Lisäksi Turunväylän liittymästä alkavaksi suunnitellusta, toteutumattomasta ns. Korppaan tunnelista (Pasilanväylä) tullaan teettämään päivitetty esiselvitys.

Suunnittelun taustatietoa

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 26.10.2016 yleiskaavan, jossa Huopalahdentien ja Vihdintien alueelle osoitetaan kantakaupungin maankäyttö, kaupunkibulevardi sekä joukkoliikenteen nopea runkoyhteys. Kaupunginvaltuuston 27.9.2017 hyväksymässä kaupunkistrategiassa 2017-2021 todetaan, että yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu aloitetaan Vihdintien bulevardista ja alueen pikaraitiotien suunnittelu etenee päätösvaiheeseen valtuustokauden aikana. Kaupunginhallitus hyväksyi 4.6.2018 yleiskaavan toteuttamisohjelman, jossa Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardi sekä pikaraitiotie kuuluvat ensimmäisessä

toteutusvaiheessa 2020-luvun aikana suunniteltaviin ja toteutettaviin hankkeisiin.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 11.6.2019 Vihdintien-Huopalahdentien bulevardikaupungin kaavarungon, joka toimii lähtökohtana alueelle 2020-luvun aikana laadittaville asemakaavoille ja asemakaavan muutoksille. 15.9.2020 kaupunkiympäristölautakunta on esittänyt Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman hyväksymistä.

Valtaosa tarkastelualueesta on Helsingin kaupungin omistuksessa, Turunväylän tiealueen liittyminen omistaa valtio. Lisäksi alueella sijaitsee kolme yksityisessä omistuksessa olevaa tonttia. Kaavoitus on tullut vireille kaupungin aloitteesta. Kaupunki valmistelee tarvittaessa asemakaavan muutoksen perusteella maankäytösopimuksen tontinomistajien kanssa.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1950–2016. Niissä alue on merkitty tie-, katu-, pysäköimis-, puisto-, urheilu- ja virkistyspalvelujen alueeksi sekä korttelialueeksi liike- ja toimistorakennuksia, huoltoasemia, sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa sekä yleisiä rakennuksia varten. Pienellä alueella Munkkiniemen sillan reunassa ei ole asemakaavaa.

Voimassa olevassa Helsingin yleiskaavassa 2016 alue on merkitty kantakaupunkialueeksi (C2), asuntovaltaisiksi alueiksi (A2, A3) ja virkistys- ja viheralueeksi. Huopalahdentien Turunväylän ja Vanhan viertotien välisellä osuudella on kaupunkibulevardi –merkintä, eteläinen osuus on merkitty pääkaduksi. Huopalahdentietä pitkin kulkee joukkoliikenteen nopea runkoyhteys (Pikaraitiotie) sekä pyöräliikenteen nopea runkoverkko (Baanaverkko). Yleiskaavan 2016 kaupunkibulevardi -merkintä on Turunväylän osalta kumottu korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä; Turunväylällä ja sitä reunustavilla alueilla on voimassa vuoden 2002 yleiskaava, jossa ne on merkitty (maanalaiseksi) moottorikaduksi ja kerrostalovaltaisiksi alueiksi (asuminen/toimitila). Turunväylän pohjoispuoli kuuluu kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi merkittyyn Munkkivuoren aluekokonaisuuteen, johon myös Munkkivuoren ostoskeskus sisältyy.

Suunnittelualuetta koskevia päätöksiä, suunnitelmia ja selvityksiä:

- Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma, Kaupunkiympäristön julkaisu 2020:11, 1.9.2020, kaupunkiympäristölautakunta 15.9.2020
 - Valtatien 1 ja Huopalahdentien liittymän parantaminen, Aluevaraussuunnitelmatasoiset vaihtoehtotarkastelut, Ramboll Finland Oy 5.6.2020
-

- Läntisen bulevardikaupungin kaupallinen selvitys, WSP 4.6.2020
- Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman liikenteelliset periaatteet, kaupunkiympäristölautakunta 21.1.2020
- Vihdintie–Huopalahdentie bulevardikaupunki –kaavarunko selvityksineen, kaupunkiympäristölautakunta 11.6.2019
- Vihdintien bulevardikaupunki, suunnitteluperiaatteet, kaupunkiympäristölautakunta 5.6.2018

Suunnittelualueella sijaitsee nykyisin pääosa Huopalahdentien katualueesta, Tietotien katualue, lyhyet osat Ulvilantien ja Lapinmäentien katualueista, Turunväylän tie- ja liittymäalue Professorintien itäpuolella, Talin liikuntapuiston ja Munkkivuoren ostoskeskuksen alikulut, Rakuunantien ylikulkusilta, Menuetto-yrityspuiston rakennus, Teboilin ja Nesteen huoltoasemat, Munkkivuoren ostoskeskuksen pysäköintialue, Pihlajalinna Dextran rakennus, osat Niemenmäen länsipuoleisista puisto- ja pysäköintialueista, Munkkiniemen ala-asteen koulu, IMB:n ja Pfizerin pääkonttorit, Hesburgerin ravintolarakennus, osa Kivitorpan kenttää sekä Munkkiniemen aukio ja siihen liittyvä silta.

Lisätiedot suunnittelijoilta

Maankäyttö

Nina Välkepinta-Lehtinen, arkkitehti, p. (09) 310 37024,
nina.valkepintalehtinen@hel.fi

Liikenne

Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri, p. (09) 310 37088,
markus.ahtiainen@hel.fi
Anton Silvo, liikenneinsinööri, p. (09) 310 37489, anton.silvo@hel.fi

Teknicaloudelliset asiat

Jarkko Nyman, insinööri, p. (09) 310 37094, jarkko.nyman@hel.fi

Julkiset ulkotilat, maisema

Aino Leskinen, maisema-arkkitehti p. (09) 310 20825,
aino.leskinen@hel.fi

Kaupunkisuunnittelua voi seurata Suunnitelmavahti-palvelun avulla (www.hel.fi/suunnitelmavahti) sekä sosiaalisen median kanavissa (facebook.com/helsinkikaupunkiymparisto ja twitter.com/helsinkikymp).



Helsingissä 20.12.2022

Tuomas Eskola
yksikön päällikkö

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2020 kaupungin aloitteesta ja Tietokuja 2 tontin osalta omistajan hakemuksesta.



OAS

- OAS nähtävillä 27.1.–16.2.2021, hanketta esitellään Uutta Länsi-Helsinkiä - verkkotilaisuudessa 27.1.2021
- nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat> sekä Helsingin Uutiset -lehdessä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä



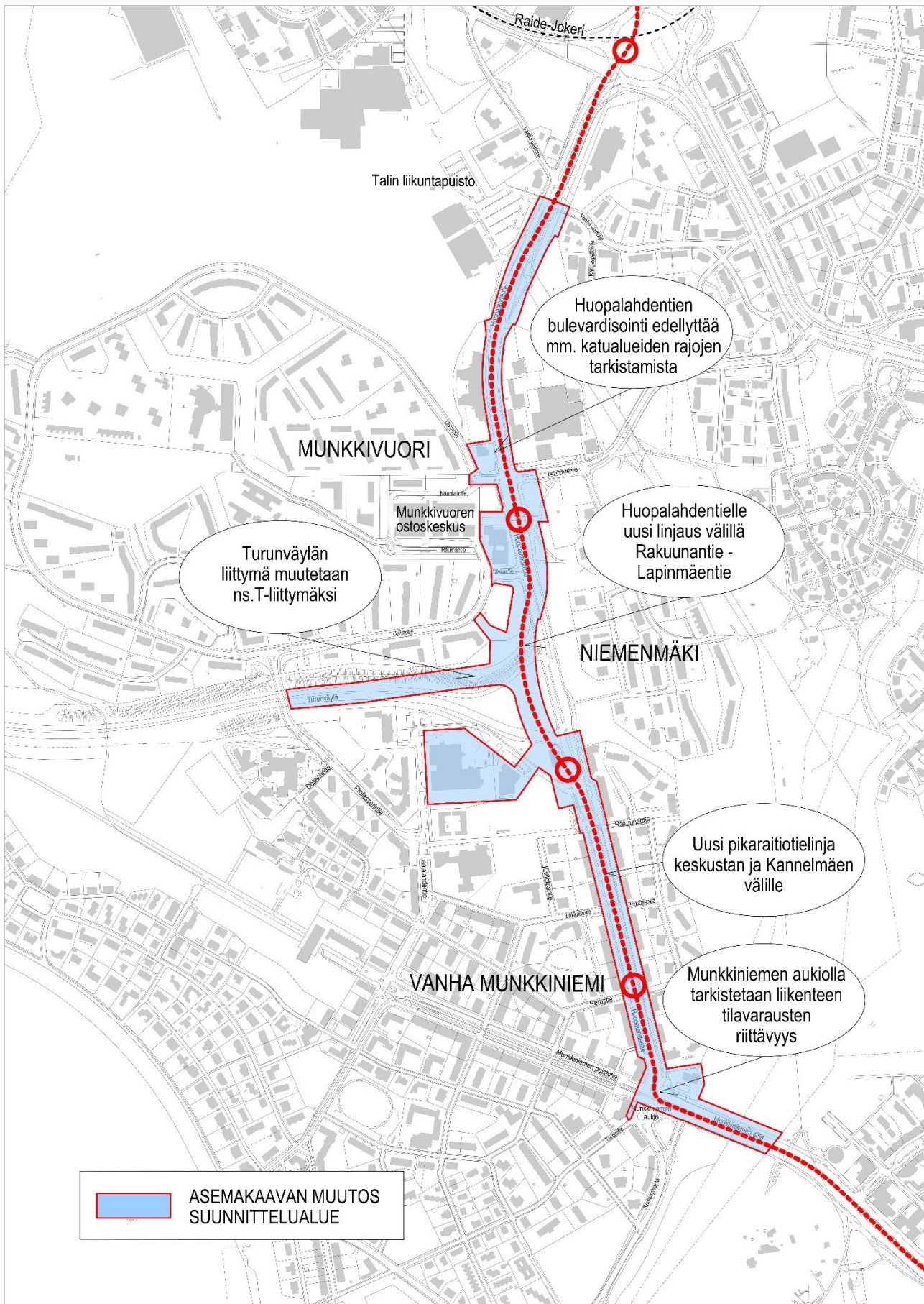
Ehdotus

- kaavaehdotus laitetaan julkisesti nähtäville
- julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla <https://www.hel.fi/kaavakuulutukset>
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- kaavaehdotus, jota on tarvittaessa tarkistettu julkisen nähtävilläolon jälkeen, esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle arviolta keväällä 2023
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille muistutuksen jättäneille, joiden sähköposti- tai postiosoite ilmenee muistutuksesta

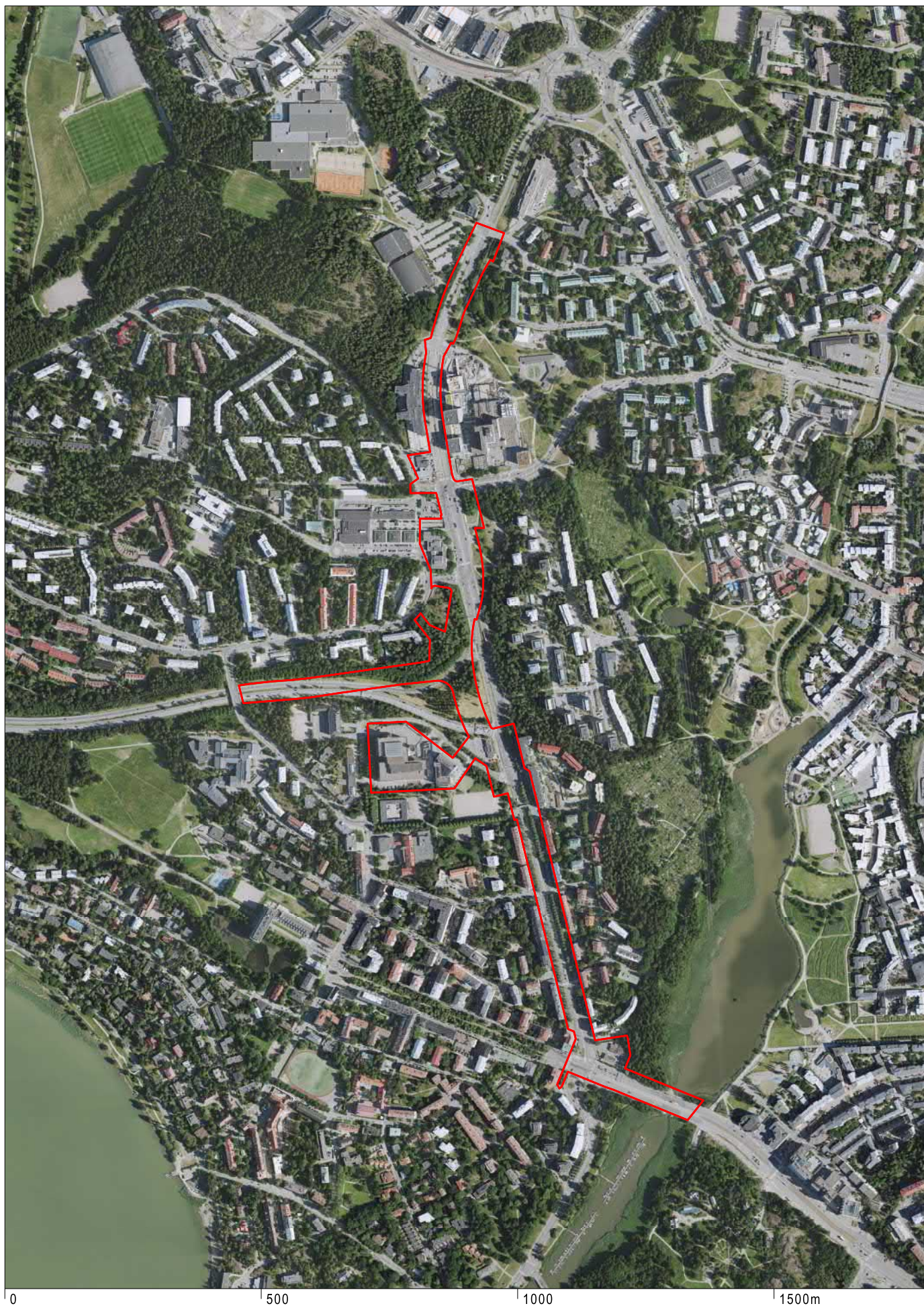


Hyväksyminen

- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana
- hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen
- hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.



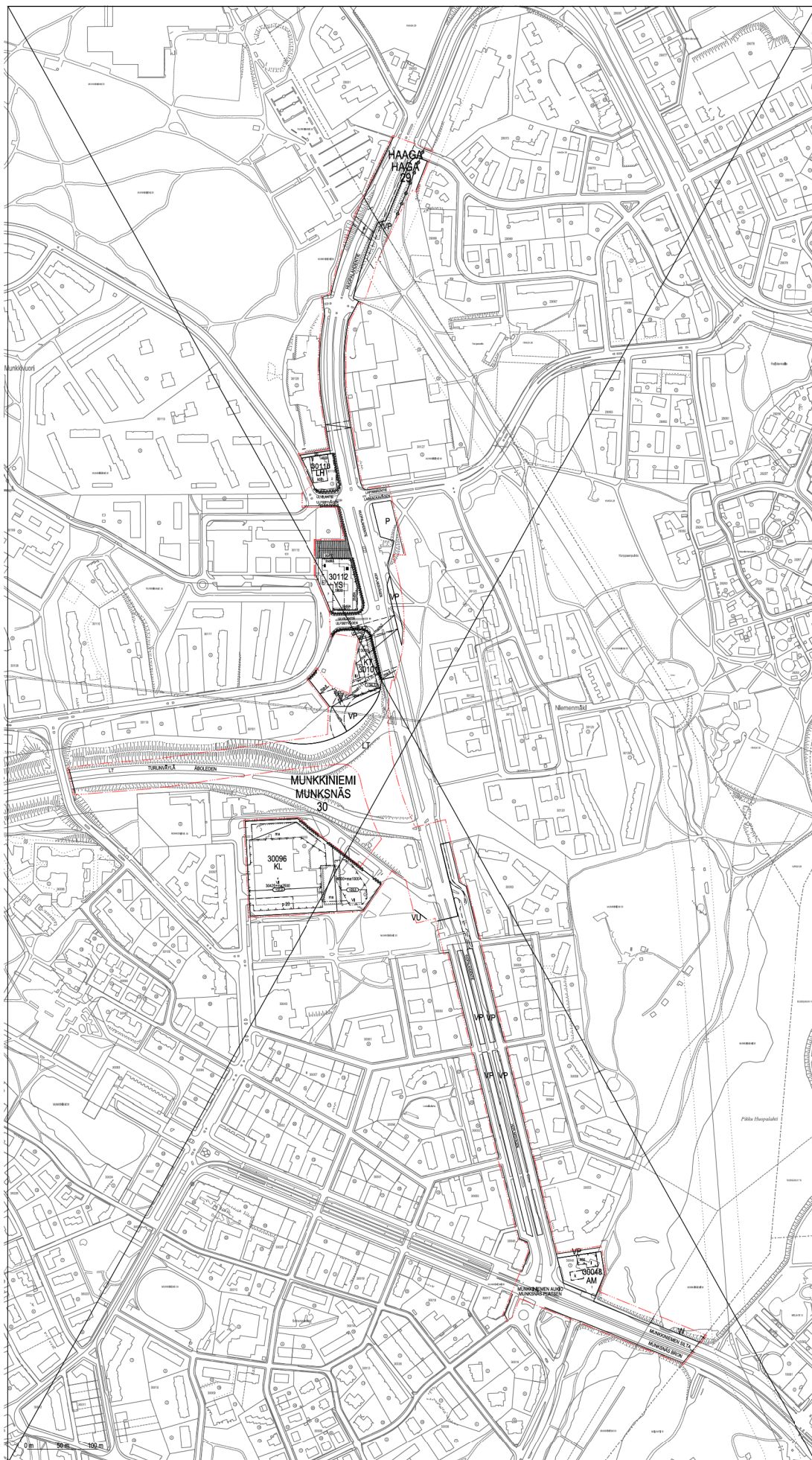
Karttakuva suunnittelualueesta. Alueen rajausta on tarkistettu.



Ilmakuva
Huopalahdentien katualue ympäristöineen

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Läntinen yksikkö

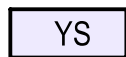




Yhdistelmä asemakaavoista, jotka asemakaavan muutos nro 12764 voimaantullessaan kumoaa.
 Sammansällning av de detaljplaner som upphävs då detaljplaneändringen nr 12764 träder i kraft.

Poistuvat merkinnät ovat eri mittakaavassa kuin asemakaavan muutos.
 De strukna beteckningarna är i annan skala än detaljplaneändringen.

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET



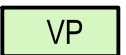
Terveydenhuolto- ja sosiaalipalvelurakennusten korttelialue. Tontin kerrosalasta saa enintään 20 % käyttää liiketiloja varten.



Toimitilarakennusten korttelialue. Rakennukseen saa sijoittaa toimisto- ja liiketilojen lisäksi ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja.



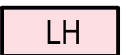
Toimitilarakennusten korttelialue. Rakennukseen saa sijoittaa toimisto- ja liiketilojen lisäksi opetus-, varhaiskasvatus-, koulutus-, tutkimus-, näyttely-, hotelli-, ravintola-, juhla- ja kokoontumistiloja, liikunta- ja vapaa-ajantiloja sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja.



Puisto.



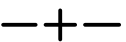
Sisääntulotie. Kaupunkimaisena kehitettävä tiejakso, jolla liikenneympäristön ratkaisut tulee yhteensovittaa olemassa ja suunnitteilla olevaan ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Ratkaisujen tulee olla luonteeltaan katumaisia ja muodostaa Huopalahdentien katu-ympäristön kanssa yhtenäinen kokonaisuus.



Huoltoaseman korttelialue.



2 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



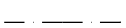
Kaupunginosan raja.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



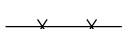
Kahden korttelin välinen raja.



Osa-alueen raja.



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.



Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

30

Kaupunginosan numero.

MUN

Kaupunginosan nimi.

30048

Korttelin numero.

1

Ohjeellisen tontin numero.

HUOPALAH

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston nimi.

MUNKKINIE

Muun yleisen alueen nimi.

460

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

32525+ma2500

Lukusarja, jonka ensimmäinen luku osoittaa rakennusosalalle sallitun enimmäiskerrosalan ja toinen luku maanalaisten tilojen enimmäiskerrosalan.

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER

Kvartersområde för byggnader för hälsovård och socialtjänster. Av tomtens våningsyta får högst 20 % användas för affärslokaler.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader. I byggnaden får förutom kontors- och affärslokaler placeras utrymmen för ickemiljöförstörande industri- och lagerverksamhet.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader. I byggnaden får förutom kontors- och affärslokaler förläggas utrymmen för undervisning och småbarnspedagogik, skolnings- forsknings-, utställnings-, hotell-, restaurang-, fest- och samlingslokaler, idrotts- och fritidslokaler samt utrymmen för ickemiljöförstörande industri- och lagerverksamhet.

Park.

Infartsväg. Vägavsnitt som ska utvecklas på ett urbant sätt. Trafikmiljön ska anpassas till befintlig och planerad omgivande stadsmiljö. Trafiklösningarna ska ha gatu-karaktär och ska tillsammans med Hoplaksvägen bilda en enhetlig helhet.

Kvartersområde för servicestation.

Linje 2 m utanför planområdets gräns.

Stadsdelsgräns.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gräns mellan två kvarter.

Gräns för delområde.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Kryss påbeteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Namn på stadsdel.

Kvartersnummer.

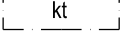
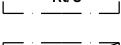
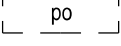
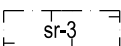
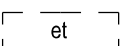
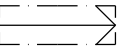
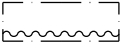
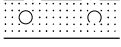
Nummer på riktgivande tomt.

Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park.

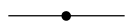
Namn på annat allmänt område.

Byggrätt i kvadratmeter våningsyta.

Talserie där det första talet anger maximivåningsytan på byggnadsytan och det andra talet anger maximivåningsytan för underjordiska utrymmen.

VI	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
+5.3	Kadun likimääräinen korkeusasema.	Ungefärlig markhöjd för gata.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
	Rakennuksen osa, johon voidaan sijoittaa opetus- ja varhaiskasvatuksen tiloja.	Del av byggnad där utrymmen för undervisning och småbarnspedagogik får förläggas.
	Katoksen rakennusala.	Byggnadsyta för skärmtak.
	Alkuperäinen katosrakenne.	Ursprunglig skärmtakskonstruktion.
	Maanalainen tila.	Underjordiskt utrymme.
	Maanalainen tila, johon voidaan sijoittaa pysäköintiä tai liikuntaa palvelevia tiloja.	Underjordiskt utrymme där utrymmen för parkering eller idrottslokaler får förläggas.
	Pihakansi, joka tulee rakentaa viihtyisäksi ulko-oleskelualueeksi istutuksin, kalustein ja korkeatasoisin pintamateriaalein. Pihakannen kautta tulee osoittaa yleisen jalankulun yhteys Kivitorpanpuistosta Tietokujalle. 20 % pihakannen pinta-alasta saa käyttää autojen pysäköintipaikkoina. Pihakannen kasvillisuus tulee toteuttaa monimuotoisena ja kannelle tulee istuttaa myös kookkaita pensaita. Alkuperäiset istutusaltaat koriste-putineen tulee säilyttää ja tarvittaessa uudistaa. Mikäli rakennukseen sijoitetaan opetus- tai varhaiskasvatustiloja, tulee vähintään 60 % pihakannesta osoittaa välitunti/leikkipihaksi ja rakentaa toimintaan sopivaksi.	Gårdsdäck som ska byggas för trivsamt uteställe med planteringar, möblering och ytmaterial av hög kvalitet. Via gårdsdäcket ska anvisas en allmän gångförbindelse mellan Stentorpsparken och Datagränden. 20% av gårdsdäckets yta får användas för bilparkering. Gårdsdäckets växtlighet ska vara varierande och på däckets ska planteras även stora buskar. Ursprungliga planteringsbassänger med trädplanteringar ska bevaras och vid behov förnyas. Ifall undervisningsutrymmen placeras i byggnaden ska minst 60 % av gårdsdäcket användas som rast/lekgräs och byggas om för detta ändamål.
	Katuaukion ja alikulun välinen porrasyhteys, sijainti ohjeellinen.	Trappförbindelse mellan öppen plats och undergång, riktgivande läge.
	Kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus, jonka ominaispiirteet on säilytettävä. Rakennusta ei saa purkaa.	För stadsbilden värdefull byggnad som ska skyddas och vars särdrag ska bevaras. Byggnaden får inte rivas.
	Yhdyskuntateknistä huolta palvelevien rakennusten ja laitosten rakennusala, jolle saa sijoittaa raitiotien sähkönsyöttöaseman. Ulkoasultaan asema tulee sovittaa olemassa olevaan rakennuskantaan. Sijainti ohjeellinen.	Byggnadsyta för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning där en elförsörjningsstation för spårväg får placeras. Stationen ska byggas i renmurat tegel och till sin utformning anpassas till den intilliggande tegeltransformatorn. Placering riktgivande.
	Maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska.	Körramp till underjordiskt utrymme, riktgivande läge.
	Julkisivujen ääneneristävyys tulee mitoittaa siten, että saavutetaan melutason ohjearvot sisällä.	Fasadernas ljudisoleringsförmåga ska dimensioneras så att riktvärden för bullernivå uppnås inomhus.
	Melueste, sijainti ohjeellinen.	Bullerskydd, riktgivande läge.
	Puin ja pensain istutettava alueen osa.	Del av område som ska planteras med träd och buskar.
○ ○ ○ ○	Säilytettävä tai istutettava ja tarvittaessa uudistettava puurivi. Puuriviä tulee hoitaa siten, että sen maisemallinen merkitys ympäristölle säilyy. Munkkiniemenaukion ja Kivitorpanaukion välisellä Huopalahdentien osuudella puulajina tulee olla puistolehmus.	Trädrad som ska bevaras eller planteras och vid behov förnyas. Trädraden ska skötas så att dess betydelse i landskapet bevaras. Som trädslag ska användas parklind på Hoplaksvägens sträcka mellan Stentorpsplatsen och Munksnäsplatsen.

	Säilytettävä ja tarvittaessa uudistettava puu.	Träd som ska bevaras och vid behov förnyas.
	Istutettava ja tarvittaessa uudistettava puu. Munkkiniemenaukiolla puulajina tulee olla puistolehmus.	Träd som ska planteras och vid behov förnyas. På Munksnäsplatsen ska som trädslag användas parklind.
	Tukimuuri.	Stödmur.
	Liito-oravayhteys, sijainti ohjeellinen. Katualueen osa, jolla tulee mahdollistaa liito-oravien kulkuyhteys. Alueen puustoa tulee hoitaa, uudistaa ja tarvittaessa istuttaa siten, että alueen läpi säilyy puustoinen latvusyhteys. Alueen reunoilla tulee säilyttää olevaa puustoa ja kadun rakentamisen yhteydessä puustoa tulee istuttaa yhteyden vahvistamiseksi.	Korridor för flygekorre, riktgivande läge. Del av gatuområde där förbindelse för flygekorrar ska möjliggöras. Områdets trädbestånd ska underhållas, förnyas och vid behov planteras så att en förbindelse längs trädkronor bevaras. På kanterna av området ska befintligt trädbestånd bevaras och i samband med byggande av gatan ska förbindelsen förstärkas med plantering.
	Katu.	Gata.
	Katuaukio.	Öppen plats.
	Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu.	Gata reserverad för gång- och cykeltrafik.
	Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, sijainti ohjeellinen.	För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område, riktgivande läge.
	Alueen osa, jolla huoltoliikenne on sallittu.	Del av område där servicetrafik är tillåten.
	Raitiovaunuliikenteelle varattu katualueen osa, sijainti ohjeellinen.	För spårvagnstrafik reserverad del av gatuområde, riktgivande läge.
	Raitiovaunuliikenteelle varattu katualueen osa, joka tulee toteuttaa vehreänä ja lajistoltaan monipuolisena viherratana. Sijainti ohjeellinen.	För spårvagnstrafik reserverad del av gatuområde som ska byggas som ett grönskande grönspar med varierande växtlighet. Riktgivande läge.
	Raitiotiepysäkillä varattu katualueen osa, sijainti ohjeellinen.	För spårväghållplats reserverad del av gatuområde, riktgivande läge.
	Ajoyhteys, sijainti ohjeellinen.	Körförbindelse, riktgivande läge.
	Huopalahdentien alittava jalankulun ja pyöräilyn yhteys, sijainti ohjeellinen. Alikulussa tulee olla vähintään yksi valoaukko.	Gång- och cykelförbindelse under Hoplaksvägen, riktgivande läge. Förbindelsen ska ha minst en ljusöppning.
	Huopalahdentien alittava jalankulun ja pyöräilyn vihreäyhteys, sijainti ohjeellinen. Alikulku on osa Länsipuiston vihersormea. Yhteydestä tulee kehittää ilmeeltään vehreä, avoin ja mahdollisimman valoisa. Olemassa olevaa puustoa tulee säilyttää uusia puita ja muuta kasvillisuutta istuttaa runsaasti. Alikulussa tulee olla useampi valoaukko, joista on näköyhteys Huopalahdentielle. Alikulun valaistuksen tulee tukea turvallista liikkumista. Alikulun sisäänkäyntien seinämät ja valoaukkojen luiskat tulee verhota istutuksin. Alikulun ympäristön kasvillisuus tulee toteuttaa monimuotoisena.	Grön gång- och cykelförbindelse under Hoplaksvägen, riktgivande läge. Förbindelsen är en del av Västerparkens grönfinger och ska utvecklas till en grönskande, öppen och möjligtst ljus gång under gatan. Befintligt trädbestånd ska bevaras och nya träd och annan växtlighet ska planteras rikligt. Förbindelsen ska ha flera ljusöppningar med synkontakt till Hoplaksvägen. Belysningen ska befrämja trygg framkomst under gatan. Sneda väggytor och ljusöppningarnas ramper ska täckas med planteringar. Växtligheten i förbindelsens omgivning ska göras varierande.
	Silta, sijainti ohjeellinen. Turunväylän liittymäalueen ylittävä jalankulun ja pyöräilyn yhteys. Siltan tulee olla kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja korostaa saapumista Helsinkiin.	Bro, riktgivande läge. Gång- och cykelförbindelse över Åboledens korsningsområde. Bron ska vara stadsbildsmässigt högklassig och understryka ankomsten till Helsingfors.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.
	Katualueen osuus, jolla vertikaali katuvihreä tulee toteuttaa esimerkiksi köynnöspergoloilla, -pylväillä tai -seinämillä, mikäli katupuiden istuttaminen ei ole mahdollista.	Del av gatuområde där vertikal växtlighet längs gatan ska åstadkommas tex. med klängväxtbeklädda pergolor, pelare eller väggar, ifall plantering av gatuträd inte är möjlig.
	Maanalainen tila, johon saa sijoittaa liikennetunnelin rakenteita suojavyöhykkeineen. Sijainti ohjeellinen.	Underjordiskt utrymme där konstruktioner för trafikunnel med skyddszoner får placeras. Placering riktgivande.
	Maanalaisia johtoja varten varattu alueen osa.	För underjordiska ledningar reserverad del av område.



Yhdyskuntateknisen huollon tunneli. Tunnelin läheisyydessä ei saa suorittaa kaivua tai louhintaa siten, että siitä aiheutuu tunnelille haittaa.



Viiteviiva osoittaa alueen tai rajan, jota merkintä koskee. Sijainti ohjeellinen.

Tunnel för samhällsteknisk service. I närheten av tunneln får inte grävning eller schaktning utföras så att tunneln skadas.

Hänvisningslinjen anger område eller gräns där beteckningen gäller.

AUKIO- JA KATUALEET SEKÄ KATUIHIN RAJAUTUVAT TONTIN OSAT

Kivitorpanaukiot tulee toteuttaa korkeatasoisesti mahdollisimman vehreinä ja yhtenäisinä kaupunkitiloina, jotka toimivat viherysteytenä Kivitorpapuiston ja Niemenmäenpuiston välillä.

Aukioiden pinta-alasta mahdollisimman suuren osan tulee olla istutettavaa aluetta. Istutettavien alueiden tulee muodostaa suojaisia oleskelupaikkoja aukioiden keskelle. Istutusalueilla tulee olla pieniä kumpareita sekä painaumia, joihin ohjataan hulevesiä.

Aukioille tulee istuttaa myös suureksi kasvavia puita. Istutusalueet tulee toteuttaa lajistoltaan monipuolisena. Aukion äänimaailmaa tulee parantaa maastonmuotoiluilla ja kasvivalinnoilla.

Kävely- ja pyöräilyreittien pintamateriaalin tulee olla maatiiltä tai luonnonkiveä. Istutusalueille voidaan toteuttaa pieniä jalankulkuyhteyksiä pitkospuina.

Aukioihin rajautuvan Huopalahdentien katualueen yksityiskohdat ja pysäkkialueiden ratkaisut tulee sovittaa osaksi aukiokokonaisuutta.

Munkkiniemenaukio tulee rakentaa korkeatasoisesti yhtenäisen toteutussuunnitelman mukaan. Aukio tulee jäsentää istutuksin ja pintamateriaalein. Jalankulku-alueilla tulee käyttää mahdollisimman paljon maatiiltä tai luonnonkiveä.

Aukiota tulee korostaa pohjoisreunalle istutettavalla puurivillä ja länsireunan puistolehmusrivillä täydentämällä.

Aukion äänimaailman parantamiseen esimerkiksi maastonmuotoiluilla ja kasvivalinnoilla tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Aukioiden kalusteet ja varusteet on toteutettava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisina, muotoilultaan ja materiaaleiltaan korkealaatuisina ja miljööseen soveltuvina.

Katuihin liittyvät tontin osat tulee rakentaa osaksi katutilaa korkeatasoisin ja yhtenäisin pintamateriaalein ja istutuksin.

Huopalahdentiellä tulee hulevesiä viivyttaa katualueella.

Alueen aukio- ja katurakentamisessa tulee käyttää kierrätysmateriaaleja mahdollisuuksien mukaan. Uusia materiaaleja käytettäessä tulee niiden olla mahdollisimman vähähiilisiä.

Aukio- ja katualueille tulee laatia valaistuksen yleissuunnitelma.

TORG- OCH GATUOMRÅDEN SAMT MOT GATU-OMRÅDE ANGRÄNSANDE TOMTDELAR

Stentorpsplatserna ska byggas högklassigt som möjligast gröna och enhetliga stadsrum, som också fungerar som grönförbindelse mellan Stentorpsparken och Näs höjdsparken.

En möjligast stor andel av platsernas yta ska vara planterat område. De planterade områdena ska bilda skyddade sittgrupper i mitten av platserna. Planteringsområdena ska ha småkullar samt urgröpningsar dit dagvatten kan ledas.

På platserna ska planteras också träd som växer sig stora. Planteringsområdena ska ha varierande växtlighet. Platsens ljudmiljö ska förbättras med hjälp av terrängformgivning och växtval.

Gång- och cykelvägarnas ytmaterial ska vara marktegel eller natursten. På planteringsområdena kan byggas smågångförbindelser i stock.

Detaljer och hållplatser på Hoplaksvägens gatuområde intill platserna ska till sin utformning anpassas som en del av platsens helhet.

Munksnäsplatsen ska byggas högklassigt enligt en helhetsplan för byggandet. Platsen ska struktureras med planteringar och ytmaterial. På platsens fotgångsområden ska användas marktegel och natursten i största möjliga mån.

Platsen ska markeras med en trädrad som planteras längs dess norra gräns och med kompletterande plantering i parklindsraden längs dess västra kant.

Platsens ljudmiljö ska ägnas speciell uppmärksamhet och kan förbättras tex. med hjälp av terrängformgivning och växtval.

Platsernas möbler och utrustning ska vara av stadsbildsmässigt hög kvalitet och deras formgivning och material ska vara av hög kvalitet samt anpassas till miljön.

Tomtdelar som ansluter till gatan ska byggas som en del av gaturummet med högklassiga och enhetliga ytmaterial och planteringar.

Vid Hoplaksvägen ska dagvatten fördröjas på gatuområdet.

Vid byggandet av områdets platser, vägar och gator ska återvändningsmaterial användas i mån av möjlighet. Vid användning av nya material ska dessa ha möjligast lågt kolavtryck.

För plats- och gatuområden ska uppgöras en översiktsplan för belysningen.

YMPÄRISTÖTEKNIikka

Raitiotie tulee suunnitella siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa.

KTY-1 korttelialueen pihakannelle mahdollisesti sijoittuvat opetus- ja varhaiskasvatuksen leikkiin ja oleskeluun tarkoitetut piha-alueet tulee sijoittaa ja tarvittaessa suojata melulta siten, että niillä saavutetaan melutason ohjearvot päivällä ja yöllä.

Turunvöylän pohjoisreunalla Professorintien ja Huopalahdentien välisellä alueella on liikennemelun torjuntatarve. Tarvittavien melusteiden korkeus tulee määrittellä jatkosuunnittelussa ja niiden tulee vastata vähintään olemassa olevan meluvallin meluntorjuntavaikutusta korttelissa 30101.

Rakennusten ilmanotto tulee järjestää tehokkaasti suodatettuna mahdollisimman etäältä ja korkealta Huopalahdentien katualueeseen nähden.

Maaperän pilaantuneisuus huoltoaseman korttelialueilla ja niiden ympäristössä on selvitettävä ja pilaantuneet alueet tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Happamien sulfaattimaiden esiintymisen mahdollisuus on huomioitava Turunvöylän liittymän eteläpuolisella kaava-alueella.

LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Autopaikkojen määrät:

- terveydenhuolto- ja sosiaalipalvelurakennukset 1 ap / 180 k-m²
- toimistot enintään 1 ap / 150 k-m²
- liiketilat enintään 1 ap / 100 k-m²
- opetustilat 1 ap/300 k-m²
- varhaiskasvatuksen tilat 1 ap / 320 k-m²
- hotellit enintään 1 ap / 220 k-m²
- liikuntatilat 1 ap / 35 k-m²

Polkupyöräpaikkojen määrät:

- toimistot, liiketilat, opetustilat 1 pp / 50 k-m²
- varhaiskasvatuksen tilat 1 pp / 90 k-m²
- liikuntatilat 1 pp / 150 k-m²

Toimistoissa ja muissa työpaikoissa työntekijöiden pyöräpaikoista vähintään 50 % tulee sijaita katetussa ja lukittavissa olevassa tilassa.

Tällä asemakaava-alueella korttelialueelle on laadittava erillinen tonttijako.

MILJÖTEKNIikka

Spårvägen ska planeras så att vibration eller stömljud som förorsakas av spårvägstrafiken inte överstiger de maximivärden som eftersträvas inomhus i byggnaderna.

Byggnaderna ska planeras så att inomhus uppnås sådana förhållanden visavi buller, stombuller och vibrationer som förhållandena för utrymmenas användningsändamål förutsätter.

Vid Åboledens norra gräns behövs bullerbekämpning i området mellan Professorsvägen och Hoplaksvägen. Höjden på de bullerskydd som behövs ska definieras i kommande planering och de ska till sin bullerdämpande verkan åtminstone motsvara nuvarande bullervall i kvarter 30101.

Byggnadernas friskluft ska filtreras effektivt. Friskluftsintag ska placeras så långt och så högt från Hoplaksvägens gatunivå som möjligt.

Markens kontaminering på kvartersområden för servicestationer och i deras omgivning ska undersökas och kontaminerade områden ska vid behov saneras innan byggande på börjas. På planområdet söder om Åboledens korsning ska beaktas eventuell förekomst av sura sulfatjordar.

TRAFIK OCH PARKERING

Bilplatsernas antal:

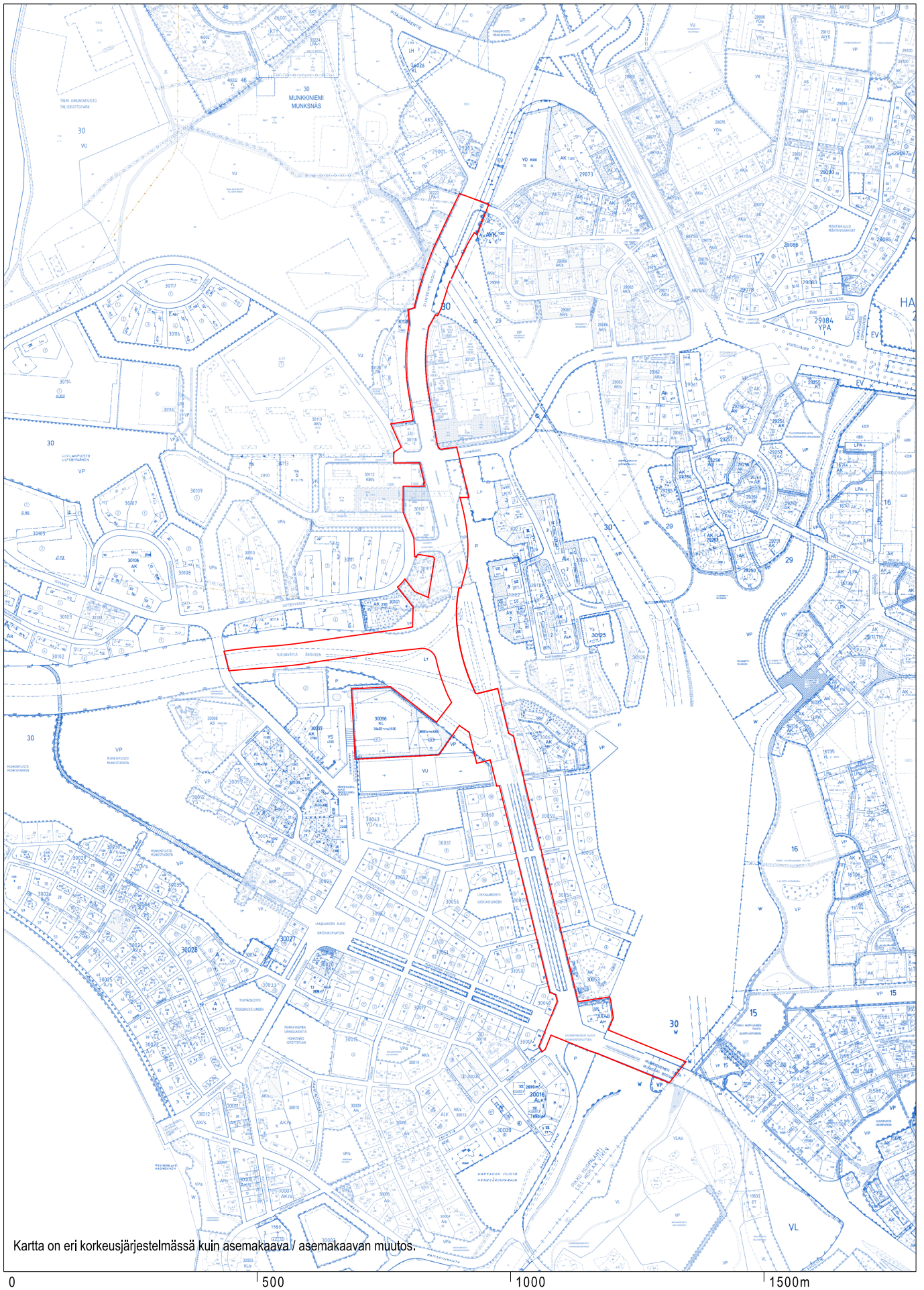
- byggnader för hälsovårds- och socialtjänster 1 bp / 180 m² vy
- kontor högst 1 bp / 150 m² vy
- affärslokaler högst 1 bp / 100 m² vy
- undervisningslokaler 1 bp/300 m² vy
- lokaler för småbarnspedagogik 1 bp / 320 m² vy
- hotell högst 1 bp / 220 m² vy
- idrottslokaler 1 bp / 35 m² vy

Cykelplatsernas antal:

- kontor, affärer, undervisningslokaler 1 cp / 50 m²vy
- lokaler för småbarnspedagogik 1 cp / 90 m² vy
- idrottslokaler 1 cp / 150 m² vy

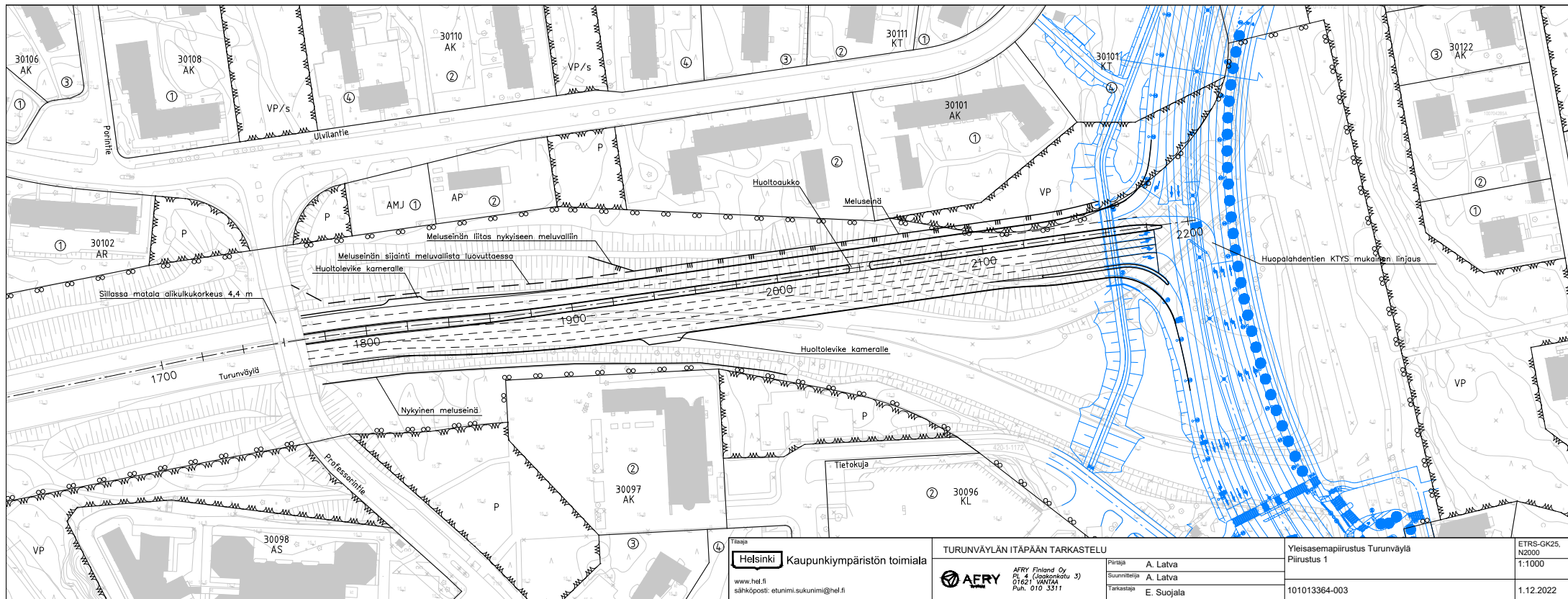
I kontor och andra arbetsplatser ska minst 50 % av arbetstagarnas cykelplatser placeras i ett låsbart utrymme med tak.

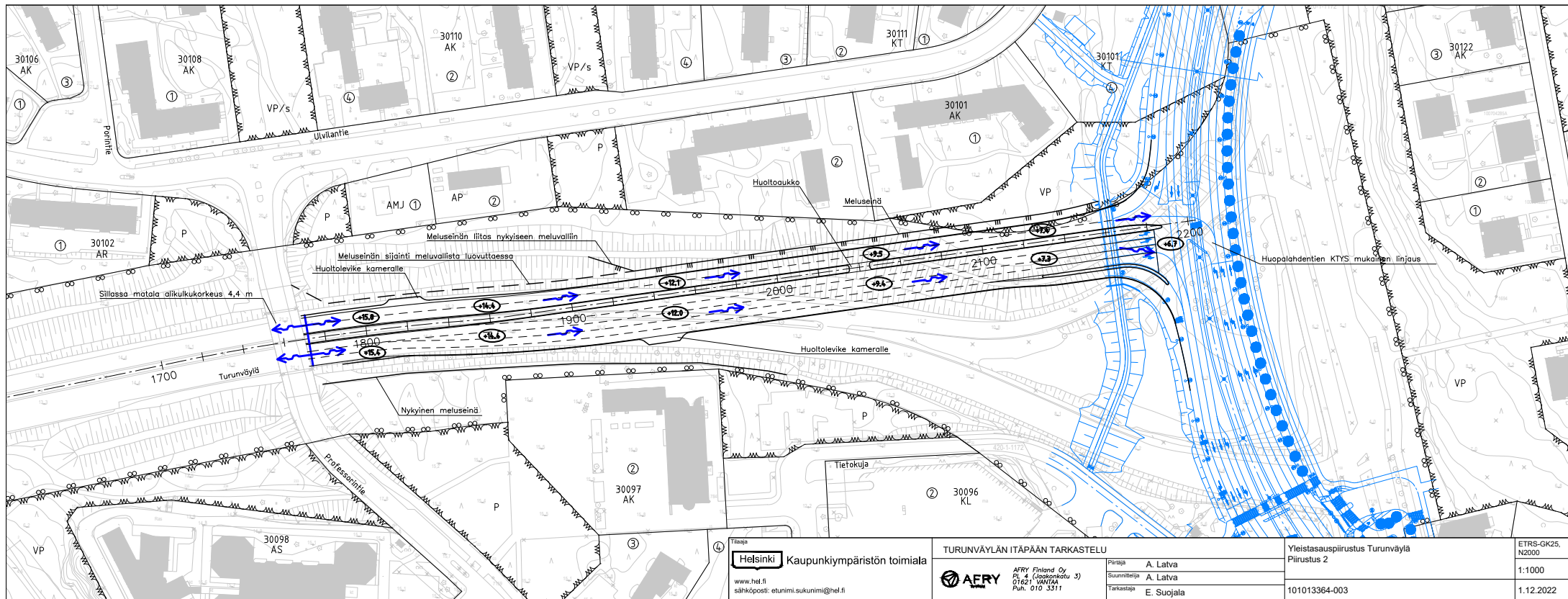
På detta detaljplaneområde ska för kvartersområdet utarbetas en separat tomtindelning.



Ote ajantasa-asemakaavasta
Huopalahdentien katualue ympäristöineen

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Läntinen alueyksikkö





Helsinki Kaupunkiympäristön toimiala
www.hel.fi
sähköposti: etunimi.sukunimi@hel.fi

TURUNVÄYLÄN ITÄPÄÄN TARKASTELU



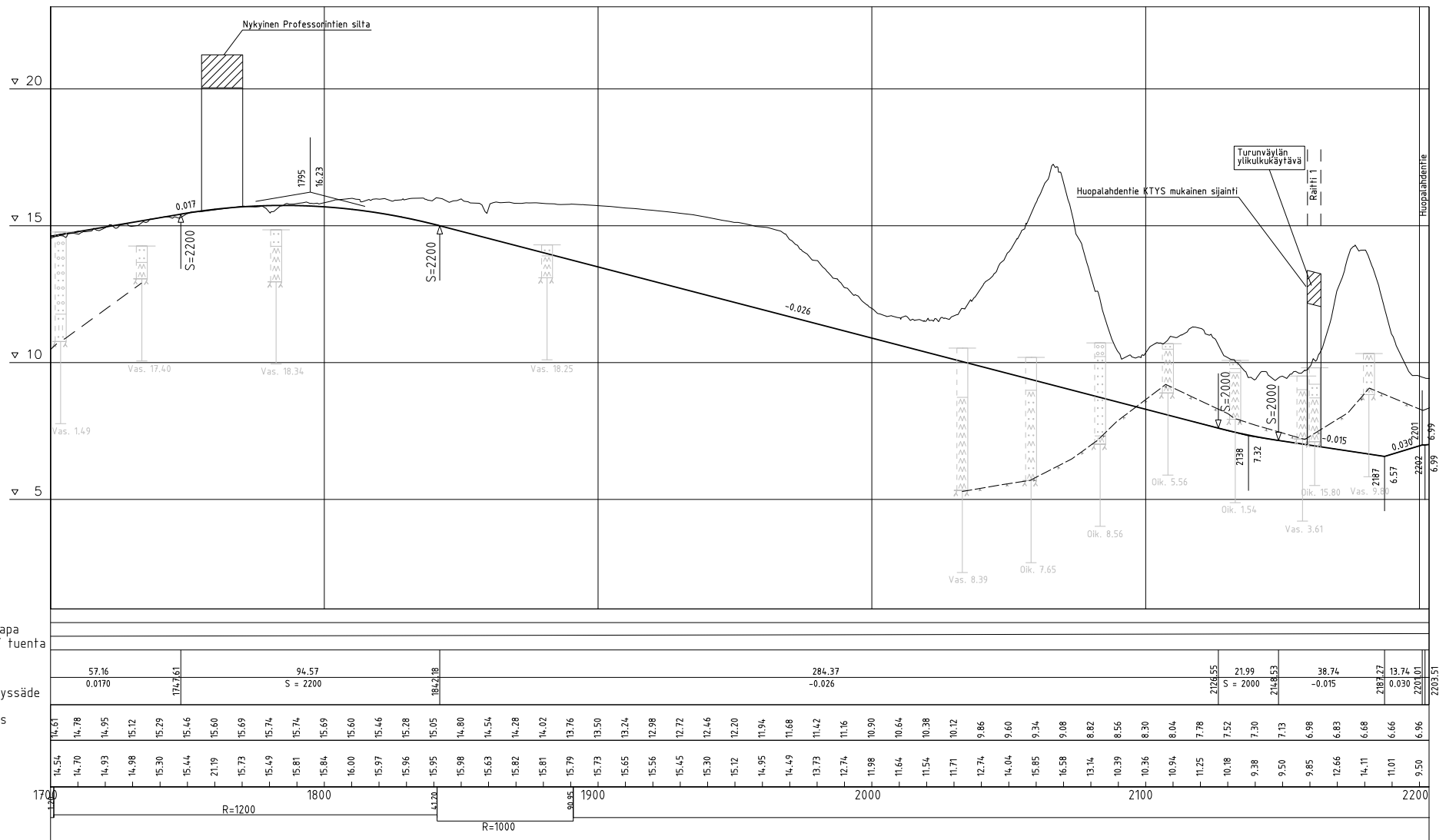
AFRY Finland Oy
PL 4 (Joukonliikenne 3)
01621 VANTAA
Puh. 010 3311

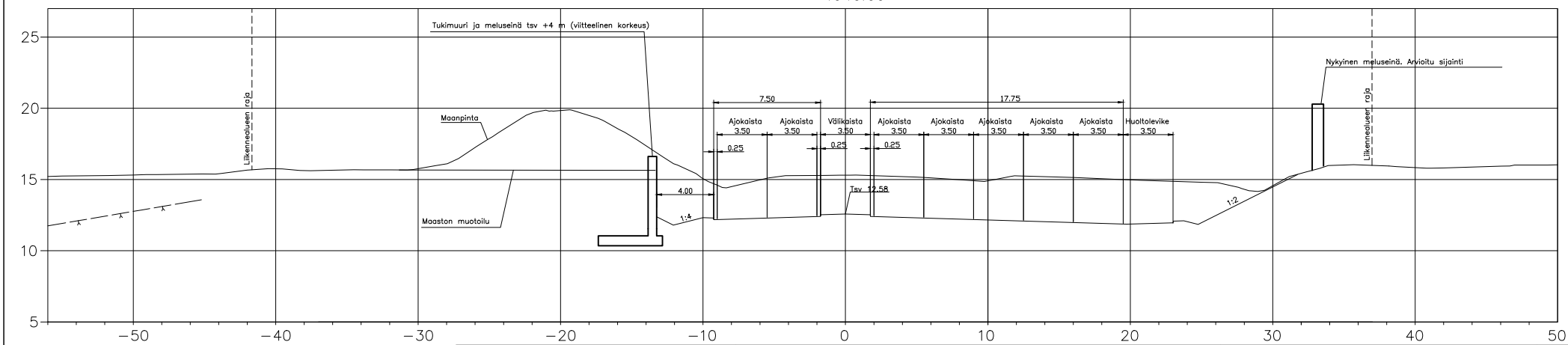
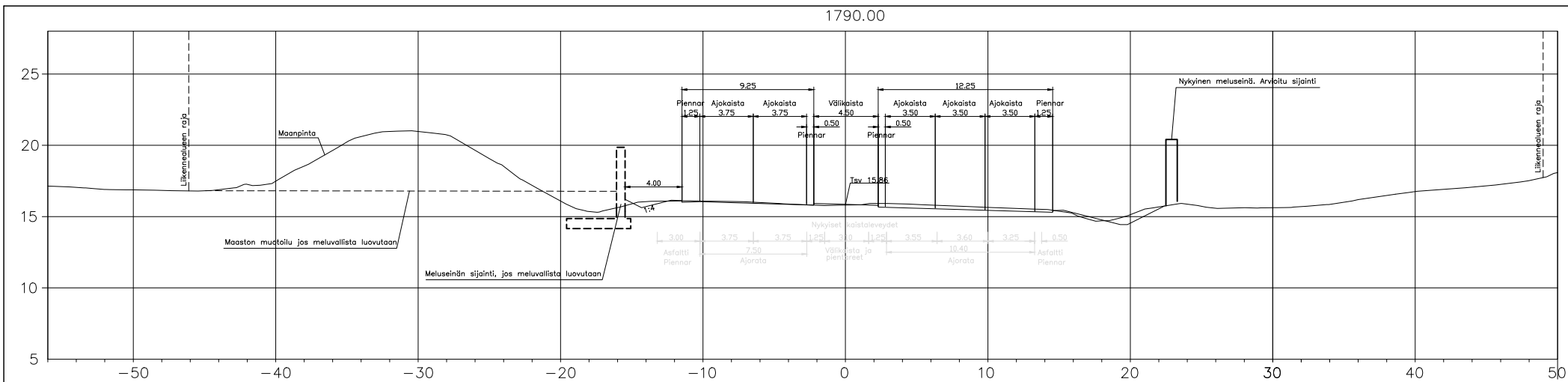
Piirittäjä	A. Latva
Suunnittelija	A. Latva
Tarkastaja	E. Suojala

Yleistasausspiirustus Turunväylä
Piirustus 2

101013364-003

ETRS-GK25, N2000
1:1000
1.12.2022





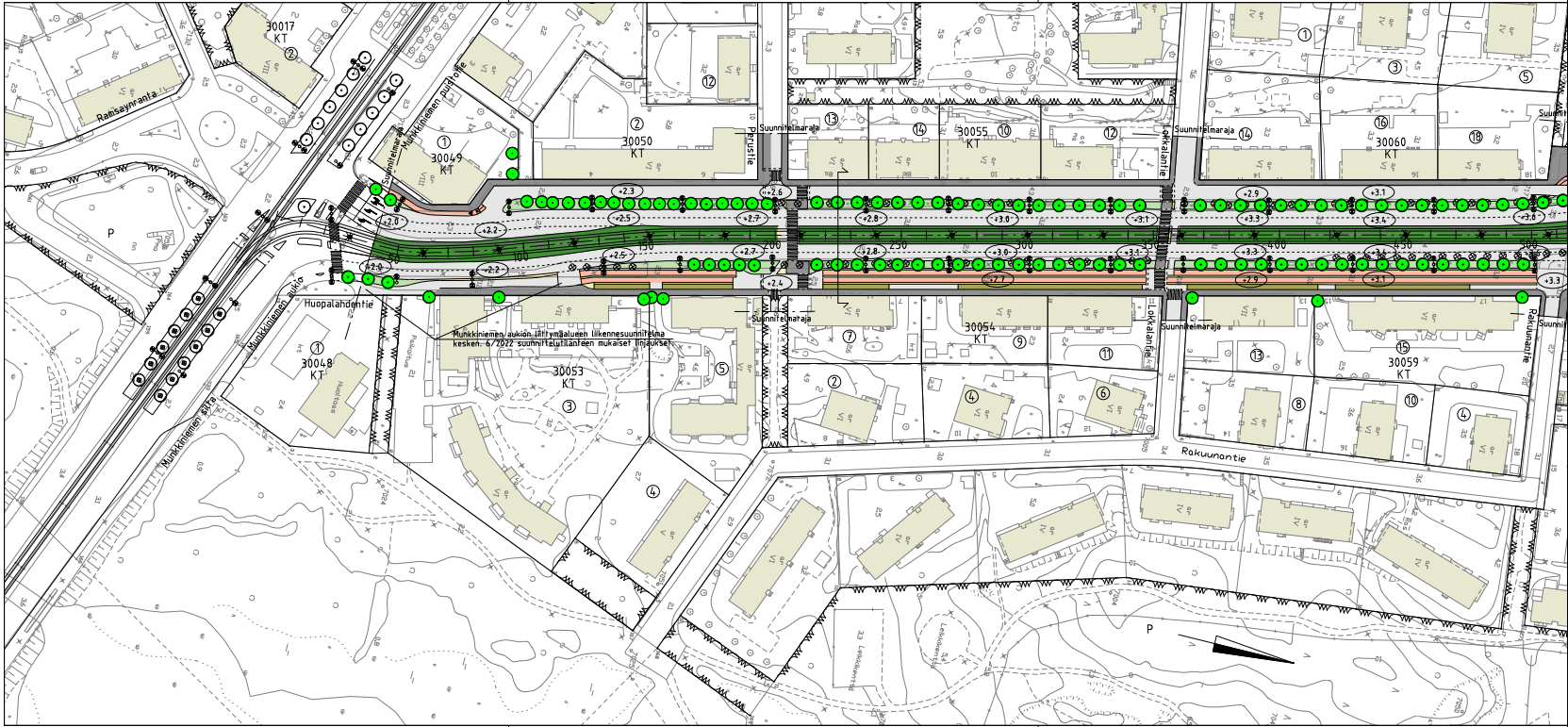
Tilaaja
Helsinki Kaupunkiympäristön toimiala
www.hel.fi
sähköposti: etunimi.sukunimi@hel.fi

TURUNVÄYLÄN ITÄPÄÄN TARKASTELU
 AFRY Finland Oy
PL 4 (Jaakonkatu 3)
01621 VANTAA
Puh. 010 3311

Piirtäjä	A. Latva
Suunnittelija	A. Latva
Tarkastaja	E. Suojala

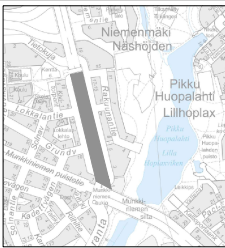
Tyyppipoikkileikkaus Turunväylä pl 1790 ja 1940
Piirustus 4
101013364-003

ETRS-GK25,
N2000
1:200
1.12.2022



PIIRUSTUSMERKINNÄT

- Ajorata, asfaltti
- Jalkakäytävä, asfaltti
- Pyörätie, asfaltti
- Kiveys
- Kadunvarsipysäköinti, luonnonkivi
- Nurmetus
- Viherraid
- Istutettava lehtipuu ja istutettava lehtipuu juuristorihällä
- Nykyinen lehtipuu
- Kadun liikikääräinen korkeusasema
- Reunatuki, luonnonkivi, harmaa
- Reunatuki, madallettu/luiskattu, luonnonkivi, harmaa
- Reunatuki, upotettu, luonnonkivi, harmaa
- Reunatuki, nykyinen
- Valaisinpylväs, sähköratapylväs



Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala
Teknistaaloudellinen suunnittelu

www.hel.fi
sähköposti: etunimi.sukunimi@hel.fi

KAUP. OSA, OSA-ALUE
30. Munkkiniemi, 301 Vanha Munkkiniemi

HUOPALAHDENTIEN KUNNALLISTEKNINEN
YLEISSUUNNITELMA
Huopalahdentie plv 0-510
Yleisaseamapiirustus

NK	LUFTTY	NRO	KHS
1:1000	KORVAA	1	KYLK
KORVATU	TASOKOORDINATIT: ETRS-GK25	HTV	
ASEMAKAAVA 2006, 3227, 4035	KORKEUSJÄRJESTELMÄ, N2000	TARK.	30.09.2022
LUKINEN.		PROJ.	30.09.2022
		HTV.	30.09.2022 E. Sujala
		TARK.	30.09.2022 A. Leislahti
		LAAT.	30.09.2022 A. Laiva

AFRY

AFRY FINLAND OY
PL 1, LAMINKATU 11
00101 VANTAA
Puh. 09 3311 fax 332 0000

PIIRUSTUSMERKINNÄT

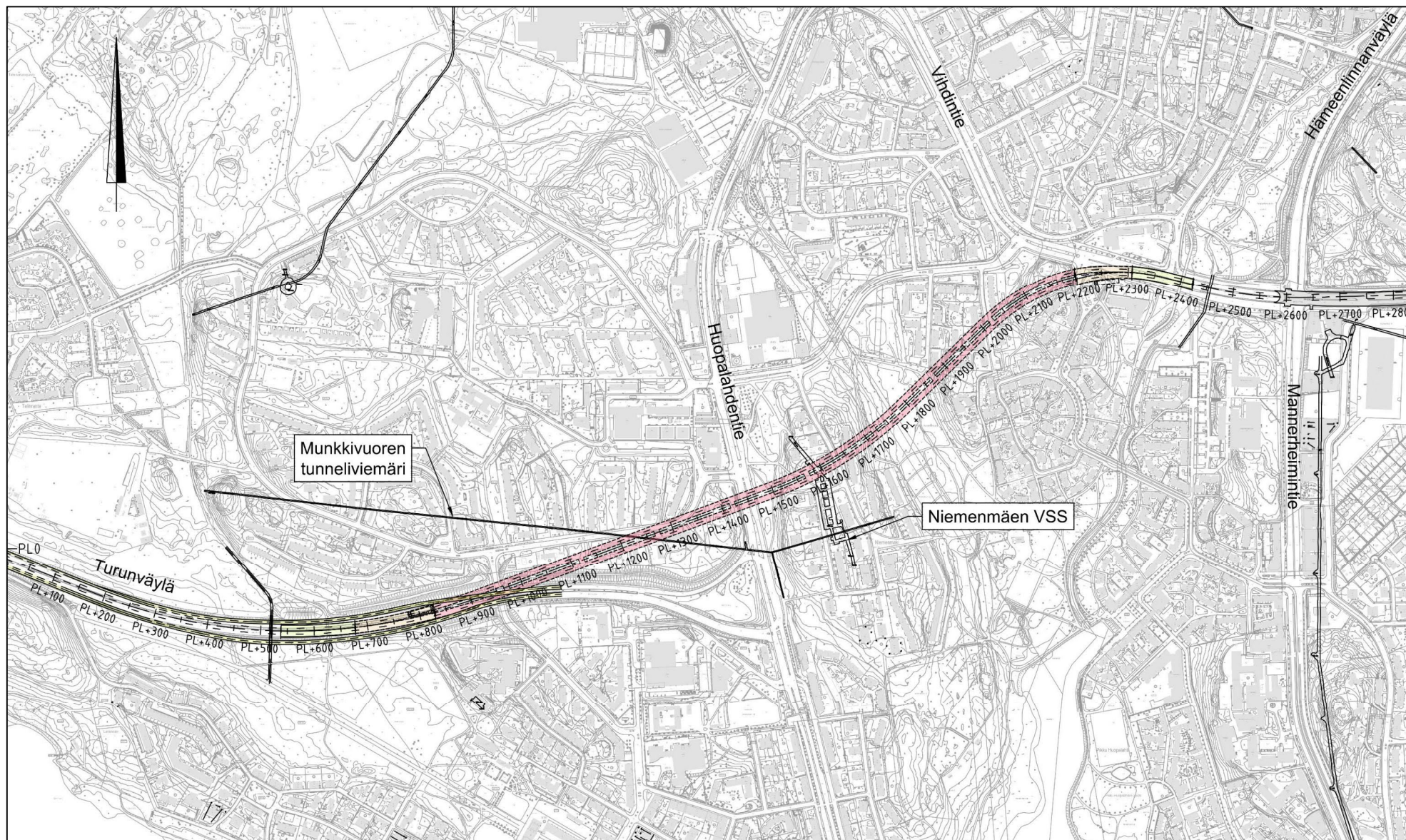
-
- Aforata, asfaltti
- Jakkakivitäyttö, asfaltti
- Pyörätie, asfaltti
- Bussipysäkki
- Kiveys
- Kadunvarusvyöhykintä, luonnekivi
- Nurmetus
- Vihertiede
- Kauppakeskuksen kiveys
- Uudet rakennukset
- Istutettava lehtipuu
- Istutettava lehtipuu juuriterähterillä
- Nykyinen lehtipuu
- 3.0
- Reunat liikennöintien korkeusaste
- Kadun, luonnekivi, harmas
- Reunat, maaleikkuri/luikkari, luonnekivi, harmas
- Reunat, uopolehti, luonnekivi, harmas
- Reunat, nykyinen
- Tukimuri
- Valaisinyölyvas, sahkoratapiivias

- 
 Istutettava lehtipuu ja
 istutettava lehtipuu juuristorin alla
 Nykyinen lehtipuu

- 30** Kadun liikikääräinen korkeusasema
 Reunatuki, luonnonkivi, harmaa

 Reunatuki, madallettu/tulskattu, luonnonkivi, harmaa
 Reunatuki, upotettu, luonnonkivi, harmaa
 Reunatuki, nykyinen
 Tukimuri
 Valaisinympälys, sähkökatapylväs

[illegible]



Kuva 4-3 Korppaan tunneli VE3 linjauksen yleiskartta.

Tiivistelmä

Helsingin kaupunkirakennetta tiivistetään uuden yleiskaavan mukaisesti Huopalahdentien ja Vihdintien ympäristössä. Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma antaa lähtökohdat uudelle kaupunkibulevardille ja raide-liikenteeseen perustuvalla joukkoliikennetkaisuella läntisessä Helsingissä. Suunnitelma sisältää Huopalahdentien ja Vihdintien kaupunkibulevardin ja pikaraitiotien uuden rataosuuden sekä läntisen kantakaupungin uudet raitiotieosuudet Fredrikinkadulla, Topeliuksenkadulla ja Nordenskiöldinkadulla. Uusien rataosuuksien yhteispituus on noin 8 kilometriä.

Vihdintien pikaraitiolinja on uusi säteittäinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka yhdistää rautatiet, kantakaupungin raitioverkon, Raide-Jokerin sekä useita asuin- ja työpaikka-alueita keskenään. Sen 10,5 kilometrin pituinen reitti kulkee Helsingin keskustasta Erottajalta Meilahden, Huopalahdentien, Vihdintien ja Lassilan kautta Kantelettarentielle Kannelmäkeen. Raitiotie sijoittuu lähes koko matkalla omalle kaistalleen. Linjaa liikennöidään kaksisuuntaisilla pikaraitiovaunuilla tiheimmillään 6 minuutin välein ja matka-aika päätepysäkkien välillä on noin 30 minuuttia. Raitiolinjan ennustettu vuorokautinen matkustajamäärä vuonna 2030 on noin 39 000 matkustajaa.

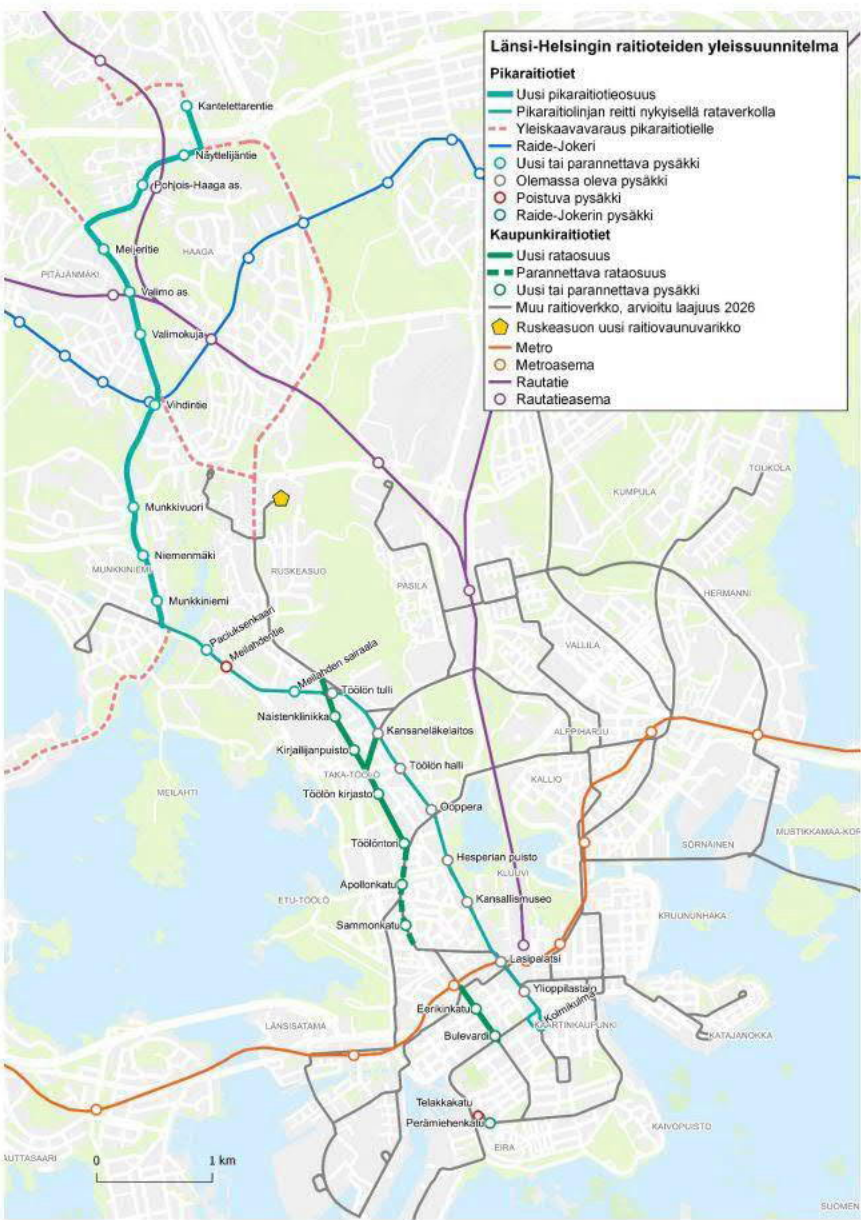
Huopalahdentie ja Vihdintie muutetaan bulevardikaduiksi, joilla on laadukas infrastruktuuri kaikille liikkumistavoille, runsaasti vihreyttä ja puitteet laajenevalle kantakaupunkiympäristölle. Haagan ympyrän liikennejärjestelyt mahdollistavat korttelirakenteen muodostamisen sen sisään ja ympärille. Haagan ympyrästä ja Valimon asemasta muodostetaan uudet joukkoliikenteen solmukohtat.

Läntisen kantakaupungin raitiotieosuudet täydentävät kantakaupungin raitioverkkoa ja mahdollistavat nykyisille kaupunkiraitiolinjoille uudet reitit, jotka tukevat pikaraitiolinjaa ja mahdollistavat keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen osittaisen korvaamisen raideliikenteellä. Raitioteiden yhteydessä toteutetaan laadukasta katu ympäristöä ja uusia pyöräliikenteen järjestelyjä.

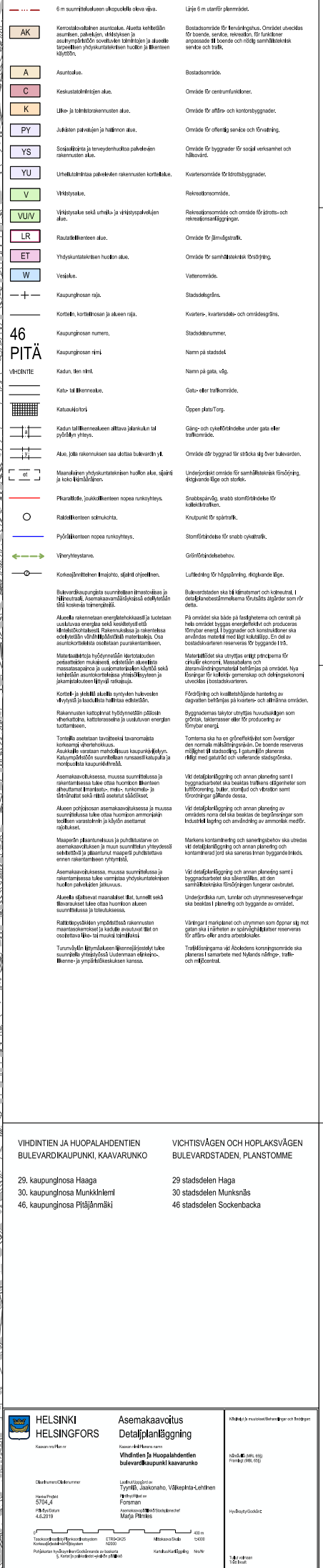
Raitiotiehankkeen kustannusarvio on 160 miljoonaa euroa. Joukkoliikenteen liikennöintikustannukset nousevat noin 2,0 miljoonaa euroa vuodessa. Liikennehankkeen yhteiskuntataloudellinen hyöty-kustannussuhde on arviolta 0,60. Lisäksi se tuottaa kaupunkitaloudellisia hyötyjä, jotka perustelevat raitioteiden toteuttamista.

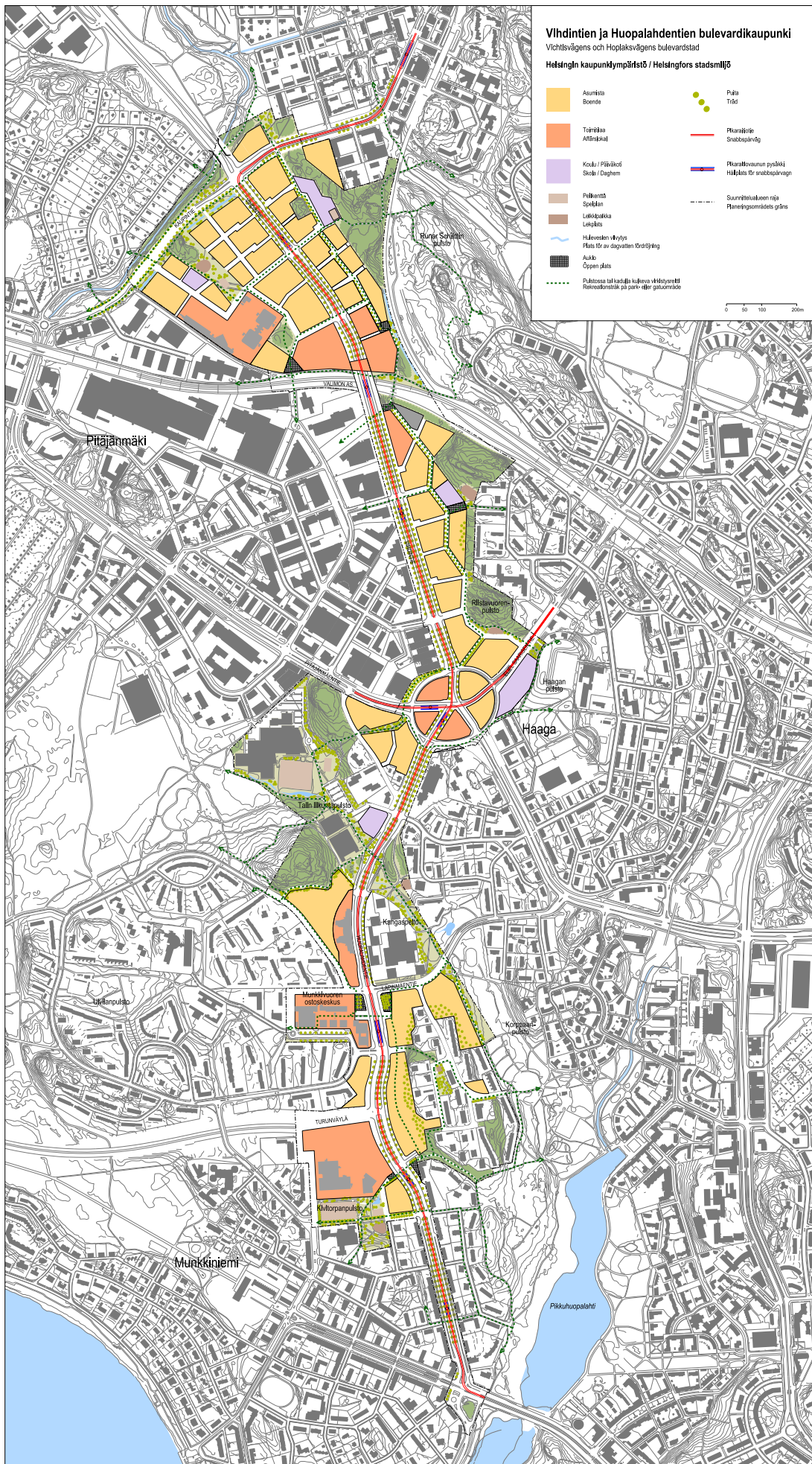
Taulukko 1. Hankkeen tärkeimmät tunnusluvut

Uusien rataosuuksien yhteispituus	8,0 km
Vihdintien pikaraitiolinjan pituus	10,5 km
Pikaraitiolinjan pysäkit (uudella osuudella)	21 (10)
Matka-aika päätepysäkkien välillä	30 min
Pikaraitiolinjan keskinopeus	20 km/h
Vuoroväli arkipäivisin	6-8 min
Liikennöinti aika arkisin	5:30 - 1:30
Pikaraitiovaunujen lukumäärä	15 kpl
Vaunujen pituus (varaus pidemmälle kalustolle)	35 m (45 m)



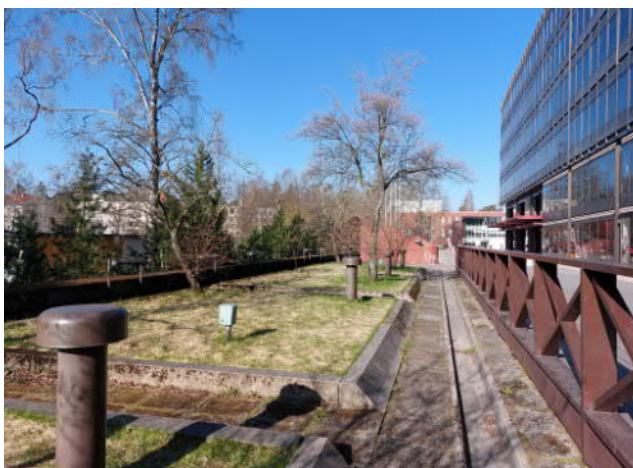
Kuva 1. Länsi-Helsingin raitioteiden yleiskartta





HUOPALAHDENTIEN KATUALUE YMPÄRISTÖINEEN

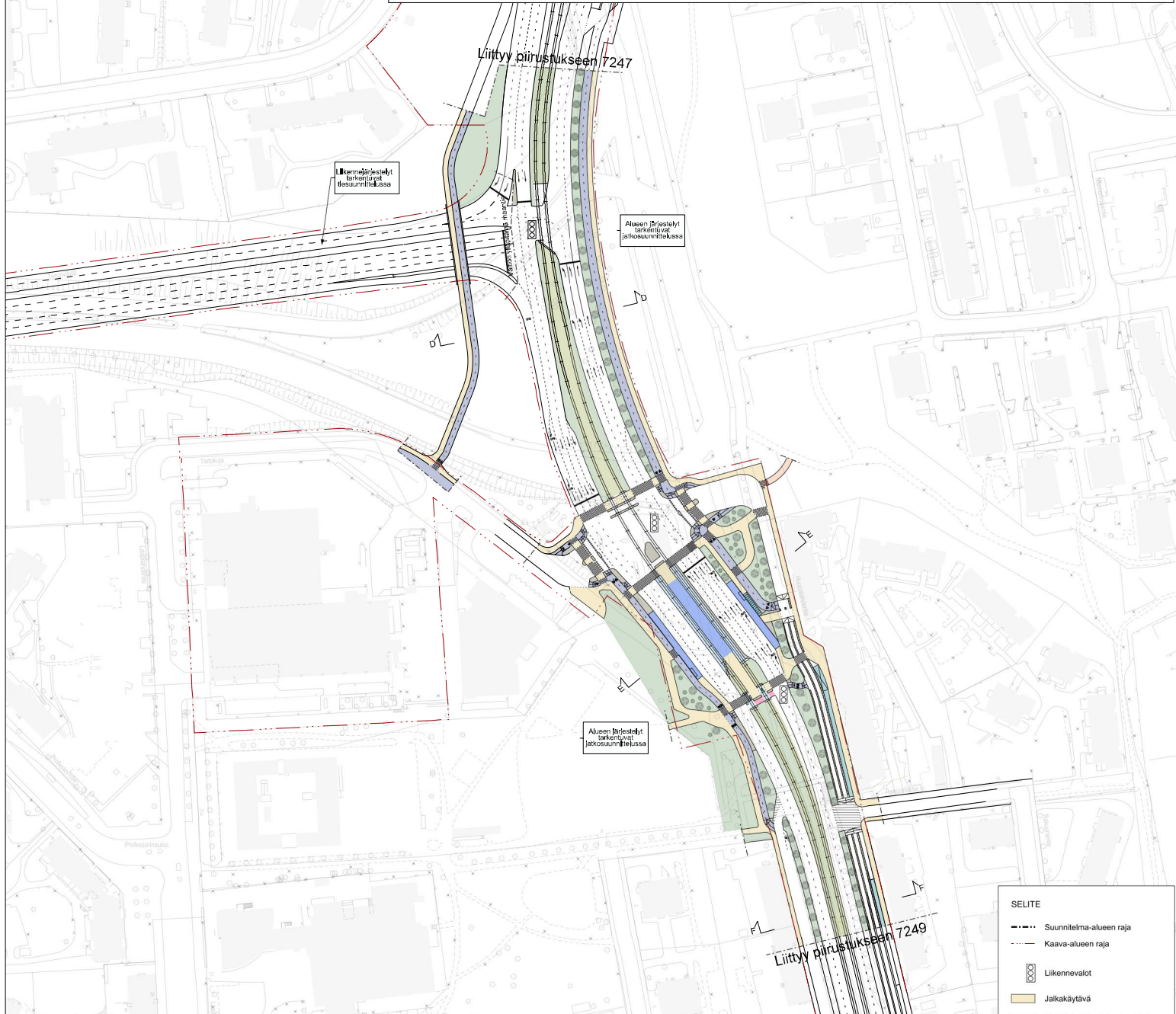
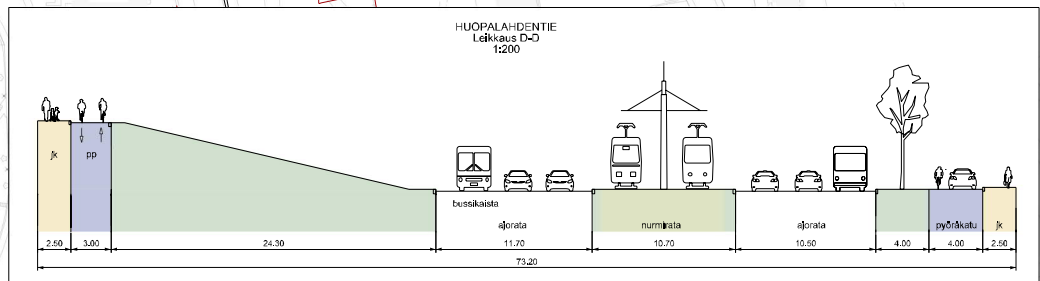
kuvaliite suojelukohteesta



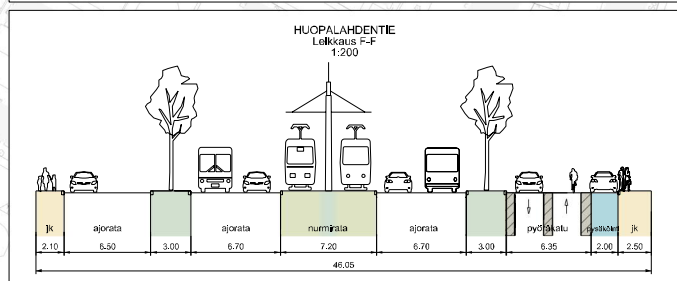
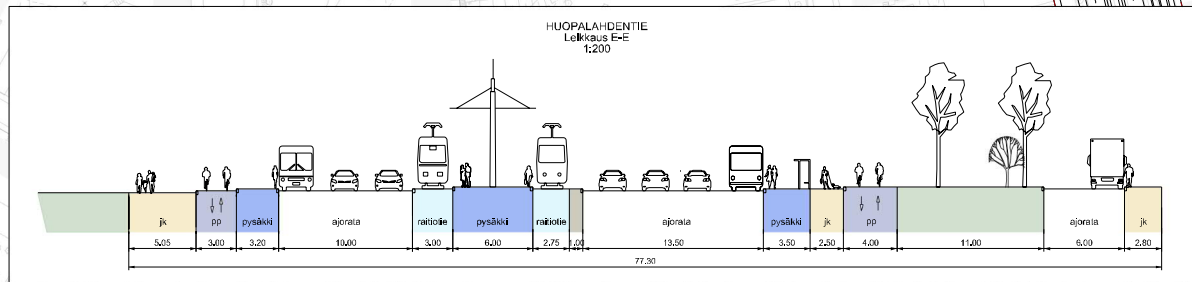
IBM:n toimitalo, tietokuja 2

Arkkitehtuuritoimisto Osmo Lappo /
professori Osmo Lappo ja arkkitehti Juhani Westerholm.
Alkuperäinen rakennus 1979, laajennusosa 1985.





- SELITE
- Suunnitelma-alueen raja
 - Kaava-alueen raja
 - Liikennevalot
 - Jalkakäytävä
 - Yhdistetty jalankulku ja pyörätie
 - Pyöräkaista
 - Pyörätie, 3-taso
 - Istutuskaisla
 - Koroke / erotuskaisla
 - Pysäkki
 - Nurmikata
 - Raitiotie
 - Pysäköinti
 - Ylisajettava koroke
 - Uusi istutettava puu



Helsinki		Kaupunkiympäristön toimisto		Liikenne- ja kalustusuunnittelu	
Kaupunkikeskus 30, Munkkiniemi					
HUOPALAHDENTIENTÄ- JA KESKIOSAN LIIKENNEJÄRJESTELYT 2/3					
Liikennesuunnitelma		Maastokuva	HEL 00004-000000	Piirustus	Päiväys
1:1000	Maasto	0000.0	7248	Maailtu p.m.	
Yhteistyö		00000	Tasokoordinaatio		Pyyhkeet
ETRS-GK25		26.3.2022	N2000		Jouko Korhonen
Kylä		Laskut		Markus Ahlman	

