

VIHDINTIEN JA HUOPALAHDENTIEN BULEVARDIKAUPUNKI

KAAVARUNGON SELOSTUS



VIHDINTIEN JA HUOPALAHDENTIEN BULEVARDIKAUPUNKI
KAAVARUNGON SELOSTUS

PÄIVÄTTY 4.6.2019

Alueen sijainti:

Suunnittelualue on Länsi-Helsingissä Munkkiniemen aukiolta Huopalahdentietä pitkin Haagan liikenneympyrään ja siitä Vihdintietä pitkin Valimon juna-asemalle ja edelleen Kaupintien risteykseen ulottuva, noin 4 km pituinen ja vaihtelevan levyinen vyöhyke.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 137 ha.

YHTEYSHENKILÖT KAAVARUNGON VALMISTELUSSA

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

Maankäytön suunnittelu ja kaavoitus: Suvi Tyynilä, tiimipäällikkö, Nina Välkepinta-Lehtinen, arkkitehti, Ulla Jaakonaho, arkkitehti, Tuomas Eskola, yksikön päällikkö

Kaavapiirtäminen: Jaana Forsman, suunnitteluavustaja

Liikenne- ja katusuunnittelu: Taneli Nissinen, tiimipäällikkö, Anton Silvo, liikenneinsinööri

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu: Anna Böhling, maisema-arkkitehti, Aino Leskinen, maisema-arkkitehti

Teknistaloudelliset asiat: Mikko Juvonen, projektipäällikkö, Anu Haahla, ympäristöasiantuntija, Kaarina Laakso, projektipäällikkö, Pekka Leivo, projektipäällikkö, Jarkko Nyman, insinööri, Tuula Pinen, diplomi-insinööri

Yleissuunnittelu: Anne Karlsson, tiimipäällikkö, Elina Luukkonen yleiskaavasuunnittelija, Mikko Jääskeläinen, erityisasiantuntija

Vuorovaikutus: Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutussuunnittelija, Annika Alén, vuorovaikutussuunnittelija

Rakennetun omaisuuden hallinta: Jarmo Raveala, yksikön päällikkö, Antti Saarnio, asiakaspäällikkö

Ympäristöpalvelut: Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL): Artturi Lähdetie, johtaja

Muut Helsingin kaupungin toimialat

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala: Carola Harju, Mia Kuokkanen, Mia Honkanen

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala: Hannu Airola, Harri Taponen

Sosiaali- ja terveystoimiala: Jaana Lunnela

Kaupunginkanslia: Ulla Loukkaanhuhta

Muut viranomaistahot

Helen Oy: Kyösti Oasmaa, Tero Korhonen

Helen Sähköverkko Oy: Mika Hinkkanen, Risto Seppänen

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY Vesihuolto: Saara Neiramo

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL): Sakari Metsälampi, Alexandra Arppe

Uudenmaan ELY-keskus: Tuomas Autere, Brita Dahlqvist-Solin, Larri Liikonen, Anna Puolamäki, Maija Stenvall

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ.....	5
NYKYTILANTEEN KUVAUS.....	8
KAAVARUNGON KUVAUS JA Ratkaisujen PERUSTELUT	13
Tavoitteet	13
Mitoitus.....	14
Kaavarungon maankäyttö	15
Virkistys- ja viherrakenne	27
Liikenne.....	30
Palvelut	35
Maisema ja luonnonympäristö.....	37
Ekologinen kestävyys.....	41
Suojelukohteet	42
Yhdyskuntatekninen huolto	44
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen	47
Ympäristöhäiriöt	49
TOTEUTUS.....	55
SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	55
SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET	59

LIITTEET

1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

2 Kuvat ja kartat

- Sijaintikartta
- Ilmakuva
- Kaavarunko
- Havainnekuva
- Ote Helsingin yleiskaavasta (2016)
- Ote Yleiskaava 2002:sta
- Ote ajantasa-asemakaavasta
- Maanomistuskartta
- Alustavat sähköverkon suunnitelmat, Helen Sähköverkko 29.4.2019
- Alustavat asemakaava-alueet ja aikataulut
- Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet, taustaa ja perusteluja Kylk 5.6.2018
- Ilmakuva ja ilmakuvasovitus Haagan liikenneympyrästä
- Ilmakuva ja ilmakuvasovitus Huopalahdentiestä

LUETTELO MUUSTA KAAVAA KOSKEVASTA MATERIAALISTA

- Vuorovaikutusraportti
 - Julkiset palvelut ja koulutontit -tarkastelu 29.4.2019
 - Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin liiketilat – alustava mitoitus ja keskeiset sijainnit. 25.4.2019
 - Vihdintien-Huopalahdentien viher-, virkistys- ja metsäverkostot (2019)
 - Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin liikennejärjestelmäselvitys (2019)
 - Vihdintien ja Huopalahdentien alustava kunnallistekninen yleissuunnitelma, Sitowise Oy, 18.4.2019
 - Vihdintien bulevardikaupungin hulevesisuunnitelma, Sito Oy, 31.1.2018
 - Elämää kaupunkilaisten bulevardilla – Huopalahdentien bulevard: analyysi. 2018.
 - Teknos Oy:n Pitäjänmäen tehtaan onnettomuuksien vaikutusten arviointi, Pöyry Oy, 7.12.2015
 - Pohjolan toimitalo Lapinmäentie 1, rakennushistoriaselvitys ja arkkitehtuurianalyysi, Arkkitehdit Mustonen Oy 2013.
 - Valion rakennushistoriallinen selvitys, Avanto-arkkitehdit
 - Turvallisuustarkastelu ammoniakikylmälaitoksen Kolikkokujan asuinalueelle muodostamasta vaarasta, 30.11.2013, Esko Rossi Oy
 - Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen hyväksymistä koskeva valitus, Korkeimman hallinto-oikeuden päätös 30.6.2005 n:0 05/0542/5
 - Munkkivuoren rakennusinventointi. Kaupunginmuseo 2005.
 - Ostari -lähiön sydän. Helsingin kaupunginmuseo 2/2004.
 - Munkkiniemi–Haaga -suunnitelma, Eliel Saarinen 1915.
-

TIIVISTELMÄ

Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin noin 4 km:n pituiselle suunnittelu alueelle on laadittu kaupunkiympäristölautakunnan kesällä 2018 hyväksymien suunnitteluperiaatteiden pohjalta kaavarunko. Alueelle on tavoitteena rakentaa asuntoja noin 14 000 helsinkiläiselle (noin 560 000 k-m²). Uudelle toimitilarakentamiselle on kaavarungossa esitetty varauksia noin 180 000 k-m².

Kaavarunko on asemakaavaa yleispiirteisempi ja yleiskaavaa yksityiskohtaisempi, ohjeellinen maankäyttösuunnitelma, jolla ei ole oikeusvaikutuksia. Kaavarunko toimii lähtökohtana alueelle 2020-luvun aikana vaihteittain laadittaville asemakaavoille ja asemakaavan muutoksille. Alueen toteuttamisen arvioidaan kestävän noin 10-15 vuotta.

Kaavarunkokartassa esitetään yleispiirteisesti alueen kortteli- ja viherrakenne, tärkeimmät liikennetkaisu- sekä palveluiden sijoittuminen. Kaavarungossa on lisäksi esitetty rakentamista koskevia yleisiä reunaehtoja ja laatutavoitteita.

Helsingin yleiskaava 2016 on tullut voimaan 5.12.2018. Kaavarunko toteuttaa yleiskaavan tavoitteita edistään raideliikenteeseen perustuvaa verkostokaupunkia. Samanaikaisesti kaavarungon kanssa laadittavassa Länsi-Helsingin raitiotienverkon suunnitelmassa on suunniteltu alueelle kantakaupungista tuleva pikaraitiotieyhteys, jonka linjaus on esitetty kaavarungossa. Esitetty uusi maankäyttö tukeutuu pikaraitiotiehen. Korttelien mitoitus on yleiskaavan mukainen; pääosalla bulevardikaupungin korttelialueita korttelitehokkuus on yli $e=1,8$.

Kaavarungon mukaiset asemakaavat ja asemakaavan muutokset mahdollistavat tehokkaan ja ilmastoviisaan täydennysrakentamisen Huopalahdentien ja Vihdintien varrella. Huopalahdentiestä pyritään luomaan Munkkiniemeä, Munkkivuorta ja Niemenmäkeä toisiinsa yhdistävä ”vetoketju”. Bulevardin varren keskeisten paikkojen väliset yhteydet muodostavat toimivan asuin- ja työpaikka-alueiden verkoston. Munkkiniemen ostoskeskuksen rooli alueen kaupallisena keskuksena vahvistuu. Huopalahdentien uusi linjaus sekä Turunväylän uusi liittymätkaisu vapauttavat tilaa täydennysrakentamiselle.

Haagan liikenneympyrän tilalle rakennetaan uusiin liikennejärjestelyihin perustuvaa korttelikaupunkia kahden risteävän pikaraitiotien solmukohtaan. Riistavuorenpuistossa Vihdintien puoleisessa reunassa nykyisiltä ilmajohdoilta vapautuvalle alueelle rakennetaan asuntopainotteista, tiivistä umpikorttelikaupunkia. Riistavuorenpuiston korkeimmat kalliometsäalueet jyrkänteineen säilytetään. Valimon aseman ympäristöön muodostetaan sujuva joukkoliikenteen vaihtopaikka pitkämatkaisten bussien, pikarai-

tiotien ja junan matkustajille. Aseman seudun luonne muuttuu aktiiviseksi kohtaamispaikaksi, keskustatoimintojen alueeksi, jossa maankäyttö on tehokasta. Valimon aseman pohjoispuolella Valion teollisuustoimintaan varattu alue muuttuu pääosin asumiseen. Kaupintien eteläpuolella ja Vihdintien bulevardin itäpuolella olevat alueet varataan pääosin asumiseen ja metsäiseksi viheralueeksi.

Alueen viher- ja virkistysrakenteen lähtökohtana on, että suunnittelualueen viheralueet muodostavat ympäröivien alueiden viheralueiden kanssa luontevan jatkumon ja toimivan verkoston. Kaavarunkoa suunniteltaessa on pyritty kiinnittämään huomiota myös ekologisten verkostojen jatkuvuuteen. Uusille rakentamisen myötä muodostuville puistoille kehitetään kunkin paikan ja maiseman identiteettiä korostava luonne.

Suunnittelun tavoitteena on mahdollistaa alueella autoriippumaton ja aikatauluista vapaa liikkuminen. Tämä varmistetaan tarjoamalla suoria, sujuvia joukkoliikenneyhteyksiä tihein vuorovälein niin kantakaupunkiin kuin ympäröiviin kaupungin alakeskuksiin. Huopalahdentien ja Vihdintien kautta kulkeva pikaraitiotie muodostaa uuden joukkoliikenteen runkoyhteyden, joka mahdollistaa liikkumisen bulevardikaupungin alueelta keskustaan ja kaupunkiraitioverkon kautta kaikkialle kantakaupunkiin. Jalankulkuverkosto on tiheä, jotta eri toimintojen lähisaavutettavuus kävellen on hyvä. Pitkämatkainen pyöräily kulkee pääkaduilla ja ratojen varsilla, paikallisia pyöräyhteyksiä on myös korttelirakenteen sisällä. Autoliikenteen pääkatuverkon muodostavat samat kadut kuin nykyään. Pääkatuverkon suunnittelun tavoitteena on säilyttää sen nykytilaa vastaava ajoneuvoliikenteen sujuvuus.

Uusia julkisten palvelujen tontteja on varattu Vihdintien ympäristössä neljälle uudelle päiväkodille. Kaksi näistä tonteista on mitoitettu siten, että niille on sijoitavissa myös uusi koulu. Huopalahdentien ympäristössä uudet julkiset palvelut sijoittuvat pääosin kaavarunkoalueen läheisyyteen. Tällä alueella on suunniteltu nykyisten koulu- ja päiväkotitonttien laajentamista. Mahdolliselle läntisen Helsingin sote-keskukselle varataan paikka Haagan liikenneympyrän yhteydestä. Alueen kaupalliset palvelut sijoittuvat raitieliikenteen solmukohtiin Valimoon ja Haagan liikenneympyrän alueelle, Munkkivuoren ostoskeskuksen ympäristöön sekä bulevardin varrelle rakennusten ensimmäisiin kerroksiin, raitiotiepysäkkien ympäristöön painottuen. Talin liikuntapuisto säilyy edelleen alueen tärkeimpänä liikuntapalveluiden alueena.

Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupunki tulee olemaan suunnannäyttävä ilmastoviisaan kaupunkisuunnittelun ja aluerakentamisen saralla. Alueelle laadittavissa asemakaavoissa tullaan edellyttämään tätä koskevia toimenpiteitä mm. uusituvan energian hyödyntämisen sekä rakentamisen energia-, materiaali- ja vihertehokkuuden osalta.

Kaavarungon valmistelun yhteydessä alueelle on laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma, jossa on tarkasteltu alustavasti mm. alueen rakennettavuutta, katujen tasausta, vesihuollon järjestämistä, hulevesien käsittelyä ja tulvanhallintaa. Kaavarunkotyön aikana on tehty Helen Sähköverkko Oy:n kanssa yhteistyötä ja laadittu alustavat periaatetasoiset suunnitelmat avojohtojen kaapeloinnista, sähköaseman siirrosta ja keskijänniteverkon muutoksista. Liikenteen ja teollisuuden ympäristöhäiriöiden sekä maaperän pilaantuneisuuden osalta tehdyt alustavat tarkastelut tarkentuvat asemakaavavaiheessa.

Kaavarungon toteuttaminen edellyttää kaupungilta merkittäviä etupainotteisia investointeja niin katuverkkoon kuin yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin. Uutta kerrosalaa kohden kustannuksia aiheutuu noin 400 € / k-m².

Kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavarunkoluonnos sekä muu valmisteluaineisto olivat esillä kaupungin verkkosivuilla sekä Kerro kantasi –verkkosivulla 27.2.–24.3.2019. Asukastilaisuudet pidettiin keskustakirjasto Oodissa 5.3.2019 ja Munkkivuoren ostoskeskuksessa 7.3.2019. Viranomaisille järjestettiin työneuvottelu 28.3.2019. Yhteenvedot mielipiteistä, asukastilaisuuksista, viranomaisten kannanotoista sekä kaavarunkoon tehdyt muutokset on esitetty vuorovaikutusraportissa. Saatu palaute on huomioitu kaavarunkotyössä mm. siten, että viheralueiden rajauksia on tarkistettu Riistavuorella, Munkkivuoren koillisosassa ja Valimon aseman koillispuolella.

NYKYTILANTEEN KUVAUS

Huopalahdentie

Huopalahdentie alkaa etelästä Vanhasta Munkkiniemestä, Munkkiniemen aukiolta. Eteläpäästään se on bulevardimainen puistokatu, jonka varrella on Vanhan Munkkiniemen tehokkaimmin toteutunutta rakentamista. Rakennukset ovat pääosin 1950-luvulla rakennettuja ja 6-7 -kerroksisia. Rakennuksin rajattu katu ympäristö päättyy Turunväylän liittymään, josta pohjoiseen Huopalahdentie jatkuu luonteeltaan liikenteen hallitsemana ja maisemaltaan avonaisempana. Huopalahdentie erottaa länsipuolellaan sijaitsevan Munkkivuoren itäpuolella sijaitsevasta Niemenmäestä.



Eteläpäästään Huopalahdentie on jo bulevardimainen puistokatu.

Munkkiniemen aukion ja Lapinmäentien välinen osuus Huopalahdentiestä on luokiteltu pääkaduksi, jolla autoliikenteen sujuvuus on ollut keskeinen suunnittelun lähtökohta. Tällä n. 1,2 km katuosuudella jalankulkija voi siirtyä kadun toiselle puolelle vain muutamassa kohdassa. Näistä kahdessa siirtyminen tapahtuu eri tasoissa: Munkkivuoren ostoskeskuksen kohdalla on alikulku ja Raununantien kohdalla jalankulkusilta.

Huopalahdentien itäpuolella sijaitsee mäen päälle pääosin 1960-luvulla rakentunut Niemenmäen asuinalue. Kaunis puustoinen kalliorinne sekä puoliavoin puistoalue erottaa alueen Huopalahdentiestä; Niemenmäen asuinrakennukset sijaitsevat noin 7–10 metriä Huopalahdentien katutasoa korkeammalla. Kalliorinteen ja katualueen väli on paikoin erittäin kapea.

Länneestä tuleva Valtatie 1 eli Turunväylä päättyy Huopalahdentien 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. Alue on valtion omistuksessa. Turunväylän keskimääräinen leveys Munkkiniemen kohdalla on noin 100 metriä, molemmin puolin väylää on laajat suoja-alueet maavalleineen. Voimassa olevissa yleiskaavoissa on tunnelivaraus Turunväylän itäpäähän ja Hakamäentien länsipään välillä (ns. Korppaan tunneli).

Turunväylän nykyisen liittymäalueen eteläpuolella sijaitsevat IBM:n ja Pfizerin pääkonttorit, joiden tiloissa toimii myös muita yrityksiä, sekä Hesburger-hampurilaisravintola. Toimistorakennusten eteläpuolella on Kivitorpanpuiston alue pelikenttineen ja leikkialueineen. Ylemmällä pelikentällä sijaitsee väliaikainen rakennus, joka toimii väistötilana koulu- ja päiväkotihankkeille alustavan arvon mukaan ainakin vuoteen 2023 saakka.

Munkkivuoren ostoskeskus on alueen keskeinen liike- ja palvelukeskittymä. Kulttuurihistoriallisesti ja arkkitehtonisesti merkittävä ostoskeskuskokonaisuus kaipaa kunnostusta ja uudistamista. Ostoskeskusyhtiö onkin hakenut kaavamutosta, joka mahdollistaisi mm. päivittäistavarakauppojen laajentumisen. Ostoskeskusta vastapäätä Ulvilantien toisella puolella sijaitsee Munkkivuoren rakennustaiteellisesti merkittävä kirkko.

Talin liikunta- ja ulkoilupuiston alue ulottuu Ulvilantien pohjoispuolelta Vanhalle Viertotielle. Alue on osa Helsingin ns. läntistä viherosomea, joka jatkuu Huopalahdentien itäpuolella Kangaspellonpuistoon ja Korppaanpuistoon. Liikuntahallien pysäköintialueet vievät nykyisellään paljon tilaa. Hallitoimijat ovat toivoneet mahdollisuuksia rakentaa alueelle lisää hallitiloja erityisesti mailapeleille.

Huopalahdentien alueelle on laadittu 2010-luvulla jo kaksi merkittävää asemakaavan muutosta. Lapinmäentie 1:n (ns. Pohjola-talo) asemakaavan muutos luo edellytykset n. 70 000 k-m² rakentamiselle (asuntoja n. 42 000 k-m²). Lisäksi Luuvanniementien ja Rakuunantien ympäristöön on mahdollista rakentaa n. 18 000 k-m² uutta asuinrakentamista. Nämä hankkeet mahdollistavat noin 1 500 uuden asukkaan muuttamisen alueelle. Molemmilla alueilla rakentaminen on käynnissä.

Huopalahdentien osuudella pääosa suunnittelualueesta on Helsingin kaupungin omistuksessa. Yksityistä tonttimaata ovat Menuetto-yrityspuiston, IBM:n ja Pfizerin toimistotontit, Lapinmäentie 1:n tontit sekä muutamat kerrostalotontit Niemenmäen alueella. Kaavarunkoratkaisussa yksityisten omistamien tonttien alueelle ei ole esitetty merkittäviä muutoksia. Valtio omistaa Turunväylän tie-

alueen liittymiseen. Alue on voimassa olevassa kaavassa osoitettu LT-merkinnällä (Kauttakulku- ja sisääntulotie suoja-alueineen).



Talin liikuntapuisto on osa Helsingin läntistä vihersormea. Ilmakuva Talin alueelta kaakon suuntaan, etualalla keilahallin kaareva katto.

Vihdintie

Haagan liikenneympyrän keskellä on puustoinen alue, jossa harva on käynyt, sinne ei ole pääsyä kolmekaistaisen ajoradan yli. Kaistat yhdistävät Vihdintien, Huopalahdentien, Pitäjänmäentien ja Eliel Saarisen tien, samalla laaja liikenneympyräalue erottaa Pitäjänmäen yritysalueen ja Talin alueen Etelä-Haagan korttelialueista. Alue toimii ensisijaisesti autoilijoiden ehdoilla, pyöräilijät ja kävelijät kiertävät ulkoreunoilla kulkevia raitteja pitkin, alikulkukäytävien kautta.

Liikenneympyrän länsipuolen pienen metsikön kautta kulkee kävelyreitti Pitäjänmäentien alikululta Vanhalle viertotielle ja edelleen Talin liikuntapuistoon. Vanhan viertotien varrella on kaksi liiketonttia, joilla toimivat huoltoasema ja pikaruokaravintola, sekä kaksi pientalotonttia, joilla sijaitsevat paikallishistoriallisesti arvokkaat asuinrakennukset.

Liikenneympyrän itäpuolella on Haaganpuisto, joka sijoittuu pääosin täytemaalle. Sen osana toimii koirapuisto. Etelään Vihdintien rinnakkaiskadulle johtaa katuyhteys Eliel Saarisen tieltä. Vihdintien, rantaradan, Etelä-Haagan Riistavuorenkujan kortteleiden ja Eliel Saarisen tien rajaamalla alueella on laajahko kallioinen metsäalue, Riistavuorenpuisto. Vihdintien puoleista reunaa pitkin kulkevat ilmajohdot ja niiden alla on puuton vyöhyke. Pääulkoilureitti kulkee etelästä pohjoiseen ja jatkuu rantaradan ali pohjoisemmalle metsäalueelle. Riistavuoren monipuolisen palvelukeskuksen piha-alueen toimintoihin liittyen puiston reunaan on rakennettu grillikota ja sen ympärille oleskelupaikka ja liikuntalaitteita.

Valimon juna-asema palvelee lähinnä Pitäjänmäen yritysalueita. Aseman lähiympäristö on vajaasti rakennettu, sen pohjoispuolella on Pitäjänmäen sähköasema, johon suuntautuu ilmajohtoja kolmesta suunnasta. Vihdintie kulkee sillalla junaradan yli ja radan vartta pitkin kulkee itä-länsisuuntainen kävely- ja pyörätie. Valimon pohjoispuolen työpaikka-alueella toimivat mm. Valion pääkonttori ja Pitäjänmäen mehutehdas. Kahdesta pyöreäkulmaisesta rakennusosasta ja juhlavasta keskusaulasta muodostuva pääkonttori on kaupunkikuvallisesti arvokas 1970-luvun lopun toimilarakennus ja Valion alueen maamerkki. Sen pohjoispuolella on pieni yksikerroksinen maitokaupparakennus ikään kuin porttirakennuksena ja länsipuolella on pitkänomainen 1980-luvun toimistorakennus. Mehutehdas ja muut rakennukset muodostavat tavanomaista teollista ympäristöä.

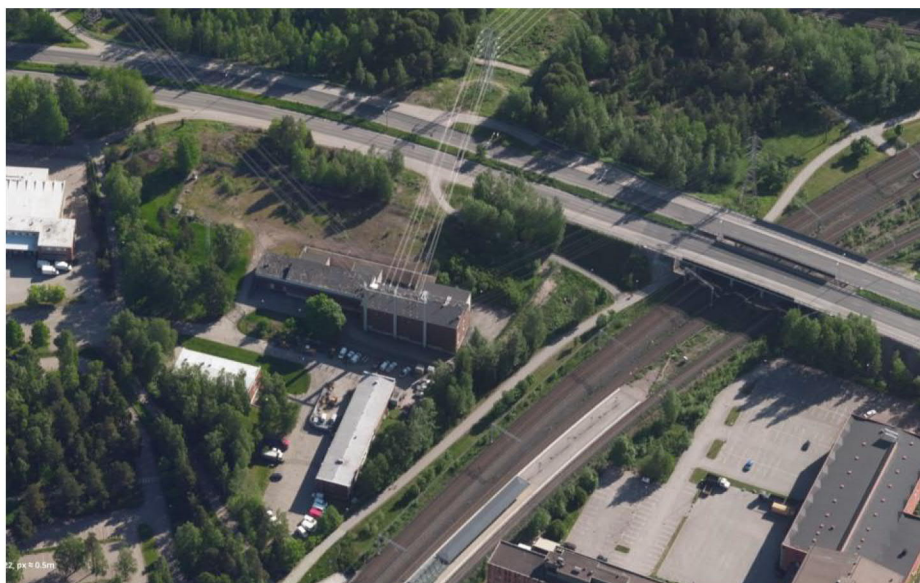
Vihdintien itäpuolella rantaradan, kehäradan ja Kaupintien rajaamalla alueella on osin iäkästä kuusivaltaista metsää. Kehärata on nostettu pilareille Pohjois-Haagan aseman eteläpuolella ja metsä virkistysreitteineen yhdistyy radan alitse sen itäpuolisiin laajoihin viheralueisiin, Runar Schildtin puistoon ja Aino Ackten puistoon.

Sentnerikujan eteläpuolella sijaitsee ensimmäisen maailmansodan aikaisen linnoituslaitteen jäänteet.

Kaupintien risteyksen pohjoispuolella Mätäjoki alittaa Vihdintien siltarummussa. Joen vartta myötäilevä kävelyreitti suuntautuu Vihdintien ja Kaupintien risteyksen liikennevalo-ohjatulle suojatielle. Kapea ja jyrkkärinteinen Mätäjoen varsi on osa ns. läntistä viher-sormeaa. Tällä hetkellä virkistysyhteys Lassilan viheralueiden ja Pitäjänmäen Strömbergin puiston välillä ei toimi riittävän hyvin.



Bulevardikaupunkiin kuuluu Vihdintien osuus Haagan liikenneympyrästä Kaupintielle.



Valimon juna-aseman pohjoispuolella toimii Pitäjänmäen sähköasema ilmajohtoineen.

KAAVARUNGON KUVAUS JA RATKAISUJEN PERUSTELUT

Tavoitteet

Huopalahdentien – Vihdintien bulevardikaupungin kaavarunkoalueen suunnittelun taustalla on monta Helsingin kaupungin ja pääkaupunkisudun kehittämistä koskevaa strategista tavoitetta.

Helsingin yleiskaava 2016 tuli voimaan 5.12.2018. Yleiskaavan liikennejärjestelmä perustuu laajaan, koko kaupungin kattavaan pikaraitiotieverkkoon, moottoritiemäisten sisääntuloväylien bulevardisointiin sekä kävelyn ja pyöräilyn priorisointiin. Helsingin kaupunkistrategiassa 2017–2021 todetaan, että yleiskaavan toteuttamisen suunnittelu aloitetaan Vihdintien bulevardista ja että alueen pikaratikan suunnittelu etenee päätösvaiheeseen valtuustokauden aikana.

Helsingin kaupunki toteuttaa valtion ja Helsingin seudun kuntien välistä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistä koskevaa ns. MAL-sopimusta (2016–2019). Sopimuksen tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että luodaan edellytyksiä tonttitarjonnan ja asuntotuotannon merkittävälle lisäämiselle. Sopijaosapuolet ovat sitoutuneet yhdessä edistämään sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamista.

Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille rakennettava, poikittaisen liikenteen palvelutasoa merkittävästi parantava Raide-Jokeri-pikaraitiotielinja on lähivuosien keskeinen seudullinen maankäytöllinen ja liikenteellinen investointihanke, jonka kustannuksiin valtio on MAL-sopimuksessa sitoutunut osallistumaan. Vihdintien pikaraitiotie risteää Raide-Jokerin kanssa Haagan nykyisessä liikenneympyrässä muodostaen tulevaisuudessa merkittävän pikaraitiotieliikenteen vaihtopaikan.

Helsingin kaupungin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma (ns. AM-ohjelma) vuodelta 2016 toteuttaa osaltaan em. MAL-sopimusta. Ohjelmassa edellytetään mm. että asuntotuotantoon asemakaavoitetaan vuosittain vähintään 600 000 k-m², josta 40 % toteutetaan täydennysrakentamisena. Lisäksi tavoitellaan mm. erilaisten kaupunginosien elinvoimaisuutta, asuntokannan energiatehokkuutta sekä monipuolista ja tasapainoista asukasrakennetta.

Helsingin tavoite olla hiilineutraali vuoteen 2035 (ns. HNH 2035 – ohjelma) edellyttää, että nyt suunnitteilla olevan kaupunkirakenteen tulee hyvin suurelta osin olla hiilineutraalia tai mahdollistaa hiilineutraalius. Uusiutuva energia ja energiatehokkuus pyritään

yhdistämään Helsingissä optimaalisella tavalla rakennuksissa ja alueellisesti ja arkiliikkuminen järjestämään kestävästi

Kaavarungon alueen suunnitteluperiaatteet on hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa kesällä 2018. Kaavarunko on valmisteltu näiden suunnittelutavoitteiden pohjalta.

Yleiskaavan merkittävän uuden rakentamispotentiaalin toteuttaminen alkaa Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin suunnittelusta. Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista siten, että kaavarungossa esitetyn uuden pikaraitiotien varrelle ja raideliikenteen solmukohtiin suunnitellaan hyvin toimivaa, monipuolista tiivistä kaupunkirakennetta, asumista ja toimitiloja. Alueesta tulee kestävää kasvua edustava hiilineutraali rakentamisalue ja elävää, omaleimaista ja turvallista kotiseutua Munkkiniemeläisille, Haagalaisille ja Pitäjänmäkeläisille. Alue tarjoaa mahdollisuudet sekä suurille toimitilahankkeille tai liikunnan ja vapaa-ajan hankkeille liikenteen solmukohdissa, että pienimuotoisemmalle liike- ja työtilarakentamiselle kaupunkibulevardin varressa.

Mitoitus

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 137 ha. Se käsittää noin 4 km pituisen vaihtelevan levyisen vyöhykkeen Huopalahdentien ja Vihdintien varressa. Aluerajauksen sisällä on yleiskaavan mukaisia virkistysalueita sekä myös jo rakennettuja korttelialueita.

Mitoitus noudattelee Helsingin yleiskaavaa, jonka mukaan pääosalla bulevardikaupungin korttelialueita korttelitehokkuuden tulee olla yli $e=1,8$.

Alueelle arvioidaan rakennettavaksi asuntoja 14 000 helsinkiläiselle, eli noin 560 000 k-m², ja työpaikkoja noin 180 000 k-m².

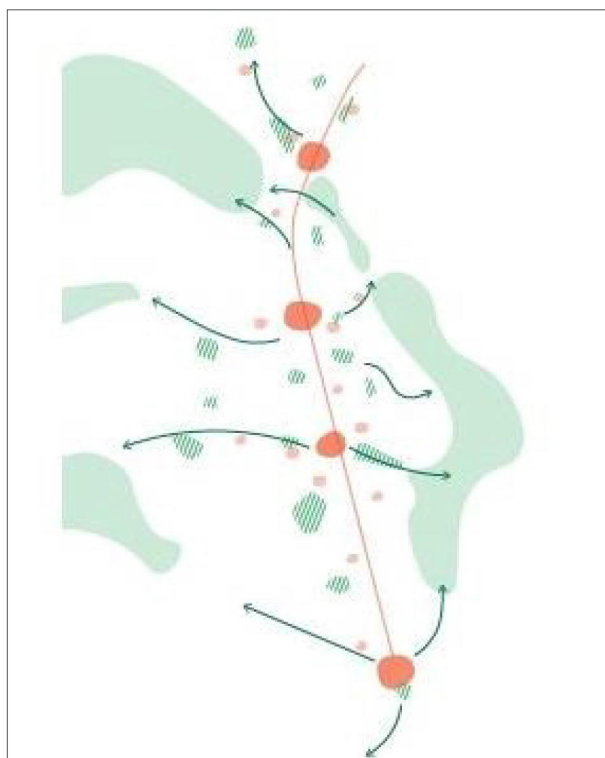
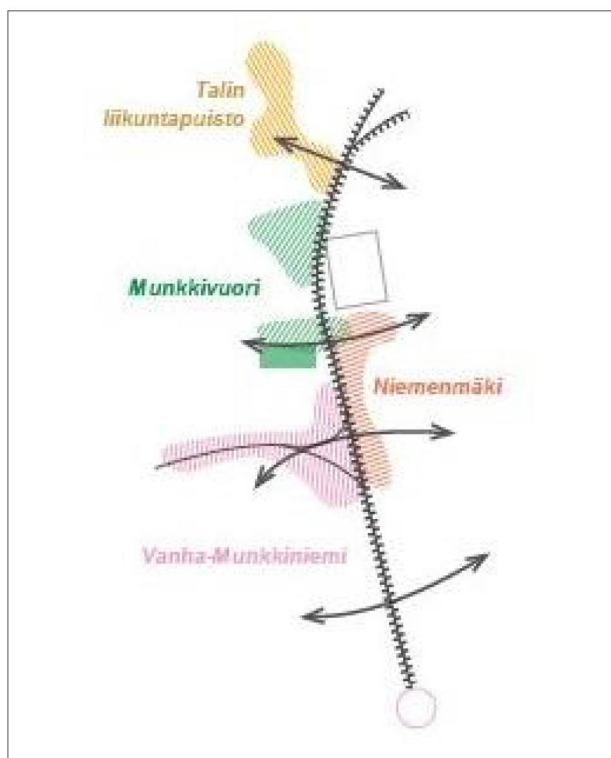
Kaavarungon maankäyttö

Huopalahdentie

Huopalahdentiestä tulevine pikaraitioteineen pyritään luomaan Munkkiniemeä, Munkkivuorta ja Niemenmäkeä toisiin yhdistävä ”vetoketju”, jossa bulevardin varren keskeisten paikkojen väliset yhteydet muodostavat toimivan asuin- ja työpaikka-alueiden verkoston. Rakennetuilta alueilta on useita reittejä ympäröiville virkistys- ja viheralueille.

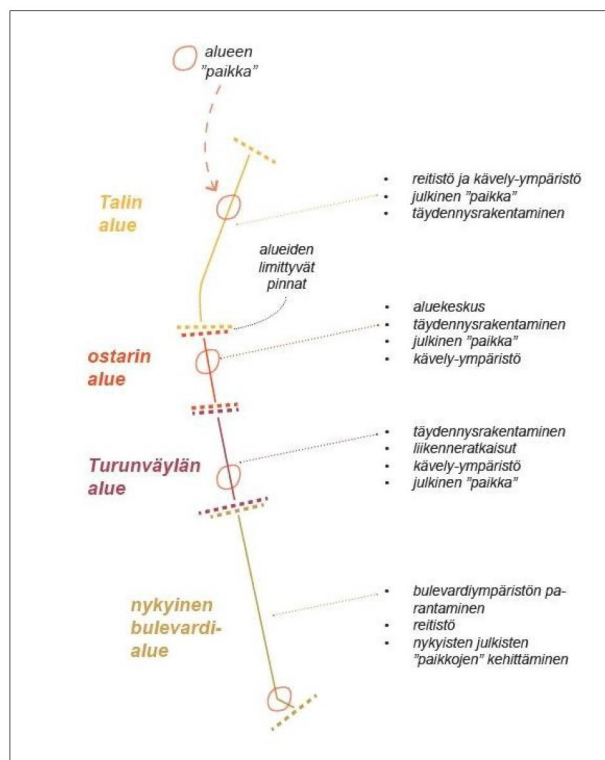
1900-luvun puolivälissä rakennettujen esikaupunkien joukkoliikenne suunniteltiin jo aikanaan hoidettavaksi pikaraitioteiden avulla. Huopalahdentien bulevardisointiin ja pikaraitiotiehen varauduttiin jo Munkkiniemen ensimmäisessä asemakaavassa vuodelta 1950.

Huopalahdentien ympäristö jakaantuu nykyisellään selkeisiin jaksoihin, joilla on paitsi yhteisiä, myös omia erillisiä ongelmia ja kehittämiskohteita. Kaavarunkosuunnittelussa ja tulevassa asemakaavasunnittelussa pyritään luomaan uuteen kaupunkirakenteeseen jaksottaista vaihtelua ja näin muodostamaan bulevardikaupungin eri osille monenlaisia identiteettejä.



Bulevardista pikaraitioteineen pyritään luomaan Munkkiniemeä, Munkkivuorta ja Niemenmäkeä toisiin yhdistävä vetoketju. Paikkojen väliset yhteydet muodostavat toimivan verkoston ja alueelta on hyvä reitistö ympäröiville virkistys- ja viheralueille. Kuvat: Lotta Aulamo, Elämää kaupunkilaisten bulevardilla – Huopalahdentien bulevardi: analyysi 2018.

Viereinen kuva: Huopalahdentien jakaantuminen nykyisiin jaksoihin. Jaksoajattelua tullaan hyödyntämään alueen suunnittelussa. Kuva: Lotta Aulamo, Elämää kaupunkilaisten bulevardilla – Huopalahdentien bulevardilla: analyysi 2018.

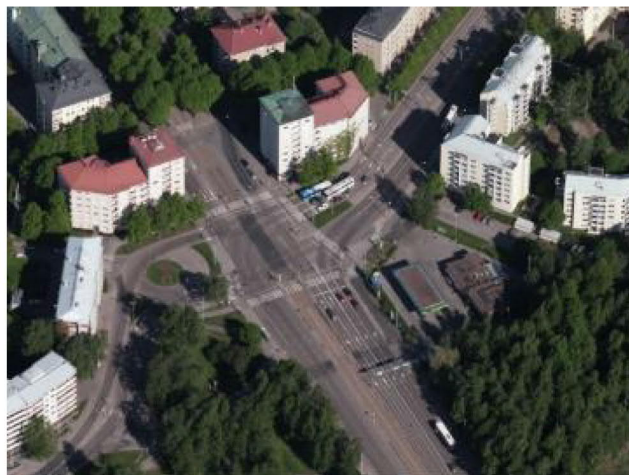
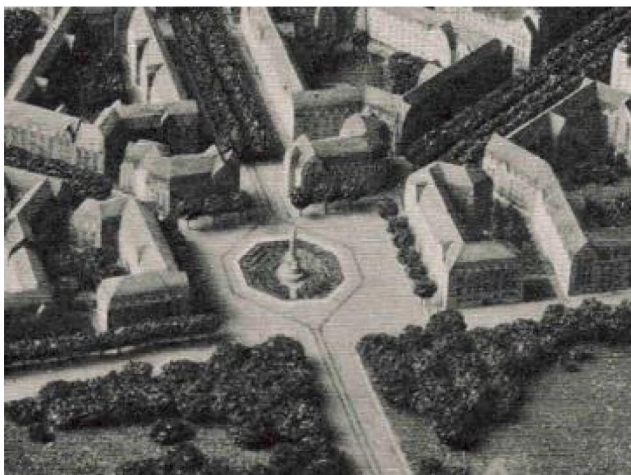


Munkkiniemen aukio

Munkkiniemen aukio on alueen keskeinen liikenteellinen solmu-kohta, kolme pääkadun ja yhden merkittävän kokoojakadun kohtaupaikka. Aukio on paitsi portti Munkkiniemen puistotien kautta Munkkiniemeen myös Huopalahdentien alkupiste.

Eliel Saarisen Munkkiniemi–Haaga-suunnitelmassa vuodelta 1915 aukio esiintyy nimellä "Munkkiniemen aukea – Munksnäsplatsen". Saarisen suunnitelman arkkitehtonisista elementeistä ovat toteutunut Munkkiniemen puistotien ns. porttirakennukset, osittain niiden edustalla sijaitsevat puurivit sekä Munkkiniemen puistotien lehmuksuja näkymälinjoineen. Suunnitelmassa säntillisesti aukiota sen pohjois- ja eteläreunalta rajaavat rakennukset ja puurivit ovat sen sijaan jääneet toteutumatta.

Kaavarunkoratkaisussa ei ole otettu kantaa Munkkiniemen aukion mahdolliseen täydennysrakentamiseen. Pikaraitiotien suunnittelun yhteydessä selvitetään mahdollisuudet selkeyttää ja kehittää aukion liikenne- ja viherrakentamisratkaisuja.



Munkkiniemen aukio. Vasen kuva Eliel Saarisen Munkkiniemi–Haaga-suunnitelman pienoismallista, oikealla nykytilanne.

Huopalahdentien eteläpää

Huopalahdentien eteläpää ns. Vanha-Munkkiniemessä on jo tällä hetkellä bulevardimainen puistokatu. Huopalahdentien eteläpäässä kadun varren ja sen lähialueiden rakentaminen on Vanha-Munkkiniemen tehokkainta. Huopalahdentien varrella sijaitsevat rakennukset ovat pääasiassa 6-7 -kerroksisia. Yleisimmin tonttitehokkuus on noin $e=1,5$.

Kaavarunkoratkaisussa Huopalahdentien eteläpään olemassa oleva kaupunkirakenne säilyy. Pikaraitiotie pysäkkeineen sijoitetaan nykyiselle katualueelle yhdessä ajokaistojen, pyöräilyväylien, jalkakäytävien sekä istutusalueiden kanssa. Osa olemassa olevista katupuista pyritään säilyttämään. Huopalahdentien eteläpäässä toimii jatkossakin rinnakkaiskatujärjestelmä mm. turvaamassa tonttien liittymien toimivuus ja liiketiloissa asiointi.

Rakennuksin rajattu katuympäristö päättyy nykyisin Turunväylän liittymään tultaessa. Huopalahdentien itäpuolella rakennetaan parhaillaan uusia kerrostaloja rakennusrivin jatkoksi Rakuunantien risteuksen pohjoispuolelle. Uudet rakennukset ovat 7-9 -kerroksisia.



Rakuunantien risteuksen pohjoispuolelle on rakentamassa uusia kerrostaloja olemassa olevan rakennusrivin jatkoksi. Kuva huhtikuulta 2019.



Turunväylän kolmiomainen liittymäalue on nykyisellään maantiemäinen ja tilaa vievä. Bulevardikaupungin rakentuminen Huopalahdentielle edellyttää kaupunkimaisempaa liittymäratkaisua ja katuymäristöä.

Huopalahdentien uusi linjaus ja Turunväylän T-liittymä

Turunväylän ja Huopalahdentien liittymäalue on nykyisellään maantiemäinen ja tilaa vievä. Ajouramppien etäisyys toisistaan on noin 160 metriä. Ramppien väliin jää laaja kolmiomainen viheralue, jonne ei voi rakentaa. Liittymän kohdalla on nykyisin rakennusmaata niukasti myös Huopalahdentien toisella puolella. Niemenmäen edustalla olevan kalliorinteen ja nykyisen Huopalahdentien väli on paikoitellen erittäin kapea ja hankalasti täydennysrakennettavissa.

Kaavarunkoratkaisussa Huopalahdentie on linjattu nykyisestä sijainnista kaarevasti länteen Rakuunantien liittymän ja Ulvilantien eteläisemmän liittymän välisellä osuudella. Näin on saatu bulevardin varteen merkittävästi uutta tonttimaata asuinrakentamiseen Niemenmäen länsireunalle. Samalla saadaan lisättyä mielenkiintoa nykyisin suoraan katulinjaukseen ja voidaan säilyttää Niemenmäen kaunis kalliorinne. Muuttamalla Turunväylän liittymä ns. T-liittymäksi on mahdollista muuttaa liikennealuetta tonttimaaksi erityisesti Turunväylän eteläpuolelta. Alue on kaavarungossa osoitettu toimitilarakentamiseen.

Kaavarunkoratkaisu ei aseta esteitä Turunväylän itäpäähän ja Hakamäentien länsipään väliselle tunnelivaraukselle (ns. Korppaantunneli). Alustavien tarkastelujen mukaan tunneli on jatkossa toteutettavissa T-liittymän yhteyteen. Suunnittelua jatketaan yhteistyössä liittymäalueen maanomistajan (valtio) edustajan, Uudenmaan ELY-keskuksen, kanssa.

Uutta toimitilaa nykyisten IBM:n ja Pfizerin toimistorakennusten yhteydessä on kaavarunkoratkaisussa noin 60 000 k-m². Uutta asuinrakentamista toimitila-alueen eteläpuolelle ja Turunväylän

pohjoispuolelle Huopalahdentien varressa on kaavarunkoratkaisussa yhteensä noin 20 000 k-m². Alueen pysäköintiratkaisut tulevat perustumaan maanalaisiin pysäköintitiloihin.

Kivitorpan puistossa sijaitseva väliaikainen väistötilarakennus tulee poistumaan arviolta 2020-luvun puoleen väliin mennessä, jolloin ylempi (suurempi) pelikenttä vapautuu takaisin julkiseen ulkoilu- ja urheilukäyttöön. Kaavarunkoratkaisussa alemman pelikentän alueesta noin kolmasosa jää edelleen puistoksi. Tälle alueelle voidaan sijoittaa esimerkiksi 1-2 pienempää pelikenttää.

Kaavarunkoratkaisussa on säilytetty olemassa oleva itä-länsisuuntainen puukuja Huopalahdentien nykyisen ylikulkusillan ja Laajalahdentien välillä. Itäpäästä puukuja on osa uutta katuyhteyttä, joka palvelee uutta asuinkorttelia sekä laajentuvaa toimitila-alueita Pfizerin ja IBM:n toimistorakennusten yhteydessä. Puukuja sekä Rakuunantie Huopalahdentien toisella puolella yhdistävät Kivitorpanpuiston Korppaanpuistoon. Myös Niemenmäen eteläpuolelta Huopalahdentielle suuntautuva viheryhteys jatkuu toimitila-alueen ja uuden asuinkorttelin välistä Kivitorpanpuistoon.

Niemenmäen täydennysrakentaminen

Kaavarunkoratkaisussa Huopalahdentien bulevardiosuuden merkittävin täydennysrakentamispotentiaali sijoittuu Niemenmäen olemassa olevan rakenteen länsi- ja pohjoispuolille.

Niemenmäen länsipuolelta tonttimaata on saatu lisää em. Huopalahdentien uuden linjauksen avulla. Alueelle on alustavien suunnitelmien mukaan sijoitettavissa noin 40 000 k-m² asuinrakentamista ja noin 2 000 k-m² liike- ja toimitilaa. Aluetta palvelevat sekä Munkkivuoren ostoskeskuksen pikaraitiotiepysäkki että toimitila-alueen pysäkki Niemenmäen eteläpäässä.

Niemenmäen pohjoisosaan Lapinmäentien eteläpuolelle on sijoitettu uutta asuinrakentamista Munkkivuoren ostoskeskuksen ja pikaraitiotien pysäkin välittömään läheisyyteen. Huopalahdentien ja Lapinmäentien risteuksen kaakkoiskulmaan on kaavarunkoratkaisussa jätetty aukiomainen rakentamaton alue, jossa pyritään säilyttämään nykyistä puustoa ja jonka kautta alikulun jalankulku- ja pyöräliikenne voidaan ohjata. Myös Korppaanpuiston länsireunaa on suunniteltu uutta asuinrakentamista voimalinjan kaapeloimisen jälkeen. Niemenmäen pohjoisosiin voidaan sijoittaa yhteensä arviolta noin 35 000 k-m² asumista ja noin 2 000 k-m² liike- ja toimitilaa.

Kaavarunkoratkaisussa tavoitteena on ollut jatkaa Huopalahdentien eteläpään rakennuksin rajattua katuympäristöä Lapinmäentielle saakka. Alustavissa suunnitelmissa katuja reunustavat rakennukset ovat eteläpään tapaan 6-7-kerroksisia ja rakennustyyppiltään lamellimaisia. Näiden rakennusten ja Niemenmäen olemassa

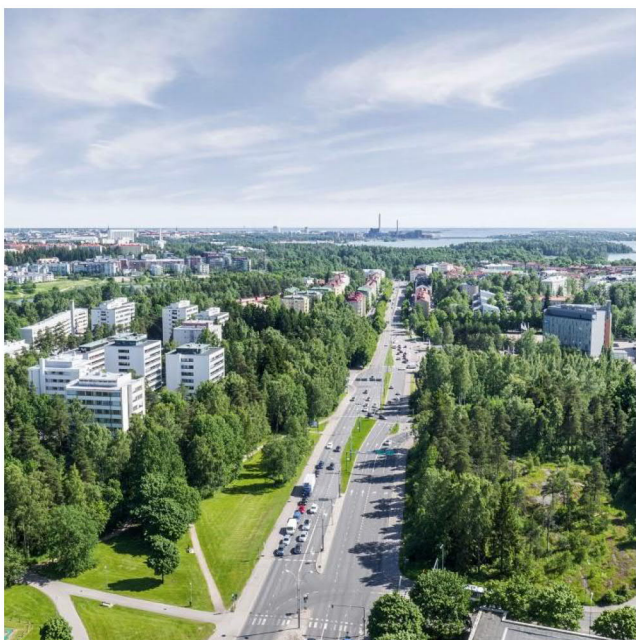
olevien pistetalojen väliin on suunniteltu 8-12 kerroksisia pistetaloja, jotka on pyritty sijoittamaan lomittain olemassa olevien pistetalojen kanssa niiden näkymien säilyttämiseksi.

Asuinkortteleiden pysäköinti on suunniteltu sijoitettavaksi pääosin pihakansien alle. Huopalahdentielle on alustavasti suunniteltu uudet liittymät Niemenmäen eteläpään sekä Ulvilantien eteläistä liittymää vastapäätä. Liittymät toimivat myös osana Niemenmäen ja Huopalahdentien välisiä virkistysyhteyksiä.

Työ- ja liiketilat sijoittuvat ensisijaisesti Munkkivuoren ostoskeskuksen ja katuliittymien tuntumaan siten, että tilat avautuvat pääasiassa Huopalahdentielle.

Munkkivuoren ostoskeskus

Munkkivuoren ostoskeskus on alueen keskeinen liike- ja palvelukeskittymä. Keskuksessa toimii tällä hetkellä mm. kaksi päivittäistavarakauppaa, Alko, sairaala-lääkärikeskus, apteekki, ravintoloita, kahviloita, erikoisliikkeitä, pankki- ja postipalveluja sekä seurakunnan ja musiikkikoulun tiloja. Neljä ostoskeskuskokonaisuuden rakennusta sekä rakennusten väliin jäävä sisäpiha on suojeltu voimassa olevassa asemakaavassa.



Ilmakuva nykytilanteesta ja ilmakuvasovitus kaavarungon mukaisesta rakentamisesta. Kuvapari näyttää, miten Huopalahdentien uusi linjaus vapauttaa rakennusmaata Niemenmäen länsipuolelta. Ilmakuva on otettu Munkkiniemen ostoskeskuksen kohdalta Huopalahdentietä pitkin etelään.

Alueen tuleva lisärakentaminen tulee vahvistamaan jo nykyisinkin laajan ja ostovoimaisen asiakaskunnan omaavan Munkkivuoren ostoskeskuksen elinvoimaa. Ostoskeskuksen ja lähialueiden asemakaavoissa on ollut tavoitteena, että alueen kaupalliset lähipalvelut keskittyvät jatkossakin Munkkivuoren ostoskeskuksen ja Lapinmäentien risteysympäristöön.

Ostoskeskuksen kehittäminen ei ole edennyt vuonna 2011 laadittun asemakaavan pohjalta. Jatkossa tutkitaan päivittäistavara-kauppojen sijoittamista uudistettavaan pohjoissiipeen ja selvitetään samalla mahdollisuuksia yhdistää uudisosaan myös asuamista. Sisäpihan kautta kulkeva kävely-yhteys Munkkivuoren kirkolle sekä visuaalinen näköyhteys kirkon torniin tullaan säilyttämään. Ostoskeskuksen ympäristön asemakaava tulee olemaan ensimmäisiä bulevardikaupungin laadittavia asemakaavoja.

Kaavarunkoratkaisussa on bulevardikaupungin pikaraitiotien Munkkivuoren pysäkki sijoitettu ostoskeskuksen edustalle. Pysäkin eteläpään Ulvilantien eteläisen liittymän yhteyteen on suunniteltu suojatieylitys. Alikulku ostoskeskuksen ja Niemenmäen välillä säilyy.

Munkkivuoren pohjoisosan täydennysrakentaminen

Munkkivuoren vehreä asuinaluesaa-areke on pääosin rakennettu 1950-luvulla. Alueen liikennejärjestelmä perustuu lenkkimäiseen Ulvilantiehen, jonka eteläisen ja pohjoisen liittymän välissä sijaitsee Munkkivuoren ostoskeskus. Ulvilantien lenkin sisäpuoleinen alue on rauhoitettu jalankulkijoille ja kevyelle liikenteelle.

Alueen rakentaminen koostuu useista suurilla tonteilla sijaitsevista yhtenäisistä rakennusryhmistä, joita erottaa toisistaan leveät viher-
vyöhykkeet. Rakennustyypit vaihtelevat 1-2 -kerroksisista rivitaloista 3-6 -kerroksisiin lamellitaloihin ja jopa 10-kerroksisiin pistetaloihin. Ulvilantien lenkin sisäpuolella rakentaminen on korkeampaa kuin sen ulkopuolella oleva rakentaminen; korkeimmat pistetalot sijaitsevat alueen pohjoisosassa. Alueen keskeltä on hahmotettavissa itä-länsisuuntainen julkisten rakennusten ja toimintojen vyöhyke, joka alkaa ostoskeskuksesta. Vyöhykkeellä sijaitsevat mm. Munkkivuoren kirkko ja seurakuntatalo, päiväkotia, Munkkivuoren ala-aste ja Helsingin ranskalais-suomalainen koulu sekä Ulvilanpuisto. Alueen koillisosaan, Huopalahdentien varteen on 2000-luvun alussa rakennettu ns. Menuetto-yrityspuisto. Ulvilantien ja Huopalahdentien risteyksessä on sijainnut huoltoasema jo 1960-luvulta lähtien.

Kaavarunkoratkaisussa Munkkivuoren asuinaluetta on täydennetty Menuetto-yrityspuiston länsipuolella. Alueelle on alustavasti ajateltu sijoitettavan noin 20 000 k-m² asumista. Uudisrakennukset voidaan sijoittaa yrityspuiston vieressä sijaitsevalle painannealueelle sekä viereisen kallioalueen rinteiden reunoihin huomioiden pitempien puustoisien näkymien säilyminen. Pysäköinnin sijoittamista pihakannen alle painannealuetta hyödyntäen tullaan tutki-
maan asemakaavavaiheessa.

Yhtenäinen kallioalue, joka osittain kuuluu Talin arvokkaisuun metsäkohteisiin (ns. Metso-kohteet) jää rakentamisen ulkopuolelle.

Nykyinen Ulvilantieltä Talin halleille johtava virkistysreitti jää osittain rakentamisalueelle, korvaava virkistysreitti voidaan luontevasti rakentaa em. kallioalueen ja täydennysrakentamisalueen väliin. Lähistöltä löytynyt liito-oravan ydinalue sijaitsee kallioalueen toisella puolella. Täydennysrakentamisaluetta supistettiin ja alueen rajausta tarkennettiin nähtävillä olleesta kaavarunkoluonnoksesta saadun palautteen pohjalta.

Talin liikuntapuisto

Talin liikunta- ja ulkoilupuiston alue ulottuu Huopalahdentien yhteydessä Ulvilantien pohjoispuolelta Vanhalle viertotielle. Alueella sijaitsevat mm. tennis-, squash-, sulkapallo- ja keilahallit, kuntosalilyritys sekä useita ulkopeliententtejä. Hallien pysäköintikentät vievät nykyisellään paljon tilaa. Alueen toimijat ovat esittäneet alueelle lisää liikuntahallitilojen rakentamista.

Talin liikunta- ja ulkoilupuiston on laaja ja monipuolinen viher- ja virkistysalue, joka toimii myös kaupunginosapuistona. Bulevardikaupungin rakentamisen myötä puiston käyttäjäkunta kasvaa entisestään, mikä osaltaan tuo paineita alueen kehittämiseksi ja kaikille avoimien ulkoalueiden säilyttämiselle.

Kaavarunkoratkaisussa on Huopalahdentien varteen osoitettu paikka mahdolliselle uudelle liikunta- ja virkistystoimintaan liittyvän rakennuksen rakentamiselle. Rakentaminen edellyttää pysäköintialueiden uudelleen järjestelyä. Alueen kehittämistä suunnitellaan yhteistyössä alueen toimijoiden sekä kulttuuri- ja vapaa-ajan toimialan kanssa.

Talin liikunta- ja ulkoilupuisto on osa Helsingin ns. läntistä vihersormeaa. Kaavarunkoratkaisun tavoitteena on vahvistaa virkistys- ja viheryhteyttä Talin ulkoilupuiston ja Korppaanpuiston välillä mm. alikulkuratkaisua, virkistysyhteyksiä ja pysäköintialueita kehittämällä. Tavoitteena on parantaa myös Talin halli- ja pysäköintialueiden kautta Pitäjänmäkeen suuntautuvan virkistysyhteyttä.

Vihdintie

Haagan ympyrän alue

Kaavarungon mukaan Haagan liikenneympyrä poistuu ja tilalle rakennetaan uudenvuorokorttelia perustuvaa korttelikaupunkia. Autoliikenne jaetaan risteäville ja kiertäville katuosuuksille siten, että alueet niiden välissä voidaan rakentaa työpaikoiksi ja asumiseen. Eliel Saarisen tieltä Pitäjänmäentielle kulkevan Raide-Jokerin ja Vihdintien pikaraitiotien pysäkit sijoitetaan keskelle lähekkäin, liikennevälineen vaihtaminen ja alueella asioiminen on sujuvaa. Rakennusten kivijalkakerros varataan pääosin liiketilaksi. Kolme läntisintä korttelia vilkkaimpien katuosuuksien varressa osoitetaan toimitilarakentamiseen Pitäjänmäen yritysalueeseen liittyen, kaksi itäisintä korttelia osoitetaan asumiseen. Pysäköinti sijoitetaan asuntojen ja toimitilojen vuorottaispysäköintiä korttelipihojen alle, ajo pysäköintiin tapahtuu alueen itäreunan vähäliikenteisiltä katuosuuksilta. Kävelyä ja pyöräilyä ei erotella muusta liikenteestä eritasoratkaisuiksi, järjestely on kantakaupunkimainen jalkakäytävien, pyöräkaistojen ja valo-ohjattuine suojateineineen. Eliel Saarisen tien jatkeeksi muodostuu katuosuus jolle ei ohjata autoliikennettä, ainoastaan kävelyä, pyöräilyä sekä raitiotie. Urbanin alueen kaupunkikuvalliseksi ja arkkitehtoniseksi ratkaisuksi on kaavailtu paikalla muuratusta tiilestä rakennettuja, noin kuusikerroksisia umpikortteleita.



Haagan liikenneympyrä nykytilassa, etelästä Huopalahdentien suunnasta katsottuna.



Kaavarungon mukaista tiivistä korttelikaupunkia ja uudet liikennejärjestelyt nykyisen Haagan liikenneympyrän kohdalla.

Vanhan viertotien alue

Alue varataan pääosin asumiseen. Korttelit on mahdollista suojata koillispuolelta umpinaisella rakenteella liikennemelulta ja avata ne suotuisaan ilmansuuntaan lounaaseen. Alueen kautta kulkeva ulkoilutie Taliin jää pääosin nykyiselle kohdalleen ja sen varrella säilytetään kaupunkikuvallisesti arvokkaita puita. Vanhat paikallis-historiallisesti arvokkaat huvilat säilyvät Vanhan viertotien varressa. Ympäristö muuttuu luonteeltaan rakennetuksi, korttelipihoilla pyritään säilyttämään joitakin nykyisen metsäalueen puuryhmiä. Pitäjänmäentien varren liiketontit muutetaan asumiseen siten, että rakennusten maantasokerros varataan liiketiloiksi.

Riistavuoren alue

Nykyisen Riistavuoren puiston Vihdintien puoleisessa reunassa olevat ilmajohtot kaapeloidaan bulevardin katualueelle ja alue tulee rakennettavaksi asutopainotteisina, tiiviinä umpikortteleina. Rakennusten maantasokerros bulevardin varressa osoitetaan liike- ja työtiloiksi. Kahden alueelle johtavan tonttikadun välille suunnitellaan bulevardin suuntainen rinnakkaiskatu, jolla myös asiointipysäköinti on mahdollista. Muut kortteleiden väliset poikkikatut tulevat olemaan huolto- ja kävelykujia, tasoeroista johtuen osin portaikkoina toteutettavia. Rakennusten kerrosluku vaihtelee 5-8 kerroksen välillä ja pääasiallisiksi julkisivumateriaaleiksi on

kaavailtu puuta ja tiiltä. Kaupunkikuvaan on ajateltu syntyvän myös isoja lasipintoja, kuten asuntoihin ja yhteistiloihin liittyviä kasvihuoneita, työ- ja liiketilojen terasseja, kävelykujia ja kattopihoja liikennemelulta suojaavia lasiseinämiä.

Bulevardin varren korttelit rajautuvat itäpuoleltaan polveilevaan tonttikatuun, joka suunnitellaan katupuiden, runsaan katuvihreän ja korttelien köynnösseinien avulla mahdollisimman puistomaisena, toiminnoiltaan monipuolisena pihakatuna. Pysäköinti järjestetään pääosin keskitetysti pysäköintitaloihin, jotka sijaitsevat lähellä bulevardilta johtavien poikkikatuja risteyskohtia. Kadun itäpuolen korttelit tulevat olemaan kapeampia ja pihat avoimia säilyvän puiston suuntaan. Yksi kalliomaastoon rajautuvista kortteleista varataan päiväkodille.

Riistavuoren puisto pienenee nykyiseen verrattuna, mutta virkistysalueina säilyvät arvokkaimmat kalliot mäntyvaltaisine puustoineen junaradan eteläpuolella ja Riistavuoren monipuolisen palvelukeskuksen eteläpuolella. Niitä yhdistää n. 30 metrin levyinen puustoinen vyöhyke. Alueen poikki Valimon asemalta Eliel Saarisen tielle voi kulkea pyöräillen joko bulevardin varren nopeaa pyörätietä tai tonttikadun rauhallisen pyöräilyn reittiä, kävellen voi valita joko bulevardin, vihreän tonttikadun tai säilyvällä viheralueella risteilevät polut.

Valimo

Valimon aseman ympäristöön suunnitellaan isoja muutoksia. Vihdintien junaradan yli menevän sillan ja junalaiturin välille muodostetaan sujuva joukkoliikenteen vaihtopaikka pitkämatkaisten bussien, pikaraitiotien ja junan matkustajille. Nykyisin melko hiljaisen aseman luonne muuttuu aktiiviseksi ja maankäytön tehokkuutta on tarkoituksenmukaista nostaa voimakkaasti tällä logistisesti keskeisellä paikalla. Nykytilanteessa maankäytön kehittymistä estävä Pitäjänmäen sähköasema siirretään aseman pohjoispuolelta uuteen sijaintiin bulevardin itäpuolelle, rantaradan eteläpuolelle. Valtiosa ilmajohdoista kaapeloidaan bulevardin katualueen alle. Vapautuva rakentamisalue on tarkoitus suunnitella siten, että liiketilojen, toimitilan, vapaa-ajantilojen ja pysäköinnin muodostaman jalustan päältä nousee korkeampia asuinrakennuksia, joiden pihat ja keskeiset aukiotilat olisivat viherkatoilla bulevardisillan tasolla ja toinen sisäänkäynti juna-aseman tasossa, kaksi kerrosta alempana.

Jatkosuunnittelussa tutkitaan Valimon asemalle myös mahdollisuuksia kumppanuuskaavoitukseen, mikäli kiinnostusta isommalle hankkeelle syntyy. Alueelle ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista sijoittaa isoa, perinteisellä tavalla sisäänpäin kääntynyttä kauppakeskusta. Alueelle soveliaita olisivat esimerkiksi liikunnan tai kulttuurin hankkeet tai pääkonttoritason toimitilahanke. Arkki-

tehtuuri voisi tässä logistisesti erinomaisessa sijainnissa olla persoonallista ja näyttävää, yllättävääkin. Kyseessä on suunnittelualueen korkein kohta, joka tarjoaa toisaalta mahdollisuuden kaupunkikuvallisen dominantin suunnitteluun, toisaalta myös komeita näköaloja ylimpien kerrosten asukkaille. Korkein rakentaminen alueella on ajateltu rajoittuvan alle 16-kerroksisiin rakennuksiin, varsinaista tornirakentamista alueelle ei kaavailla.

Valio

Valion omistama teollisuustoimintaan varattu alue Valimon aseman pohjoispuolella tulee yleiskaavan mukaisesti muuttamaan pääosin asumiseen. Tämä edellyttää Pitäjänmäen mehutehtaan toiminnan siirtämistä muualle tai oleellisia muutoksia sen toimintatapaan niin, että sen toiminnan aiheuttama ympäristöriski poistuu. Maanomistaja on ilmoittanut halukkuutensa alueen käyttötarkoituksen muutokseen, mutta tarkkaa aikataulua muutoksiin ei vielä ole. Kaupunkikuvallisesti arvokas Valion pääkonttori on tarkoitus suojella asemakaavalla ja se säilynee toimitilakäytössä. Myös sen vieressä sijaitseva 1980-luvun toimitilarakennuksen alue säilytetään kaavarungossa nykyisessä käytössä. Asuntokorttelit sijoittuvat Vihdintien bulevardin ja keskeisen tonttikadun varteen. Alueen keskelle muodostetaan puistoakseli ja sille avautuva tontti päiväkodille, ja alueen pohjoisreunaan Kaupintien eteläpuolelle järjestetään vyöhyke hulevesien hallintaa varten kaupunkitulvien estämiseksi. Pysäköinti järjestetään pysäköintitalossa.

Alue Kaupintien eteläpuolella ja Vihdintien bulevardin itäpuolella varataan pääosin asutopainotteiseen rakentamiseen ja metsäiseksi viheralueeksi. Alueelle sijoitetaan myös koulu- ja päiväkotitontti. Asuinkerrostalojen kerrosluku vaihtelee 5- 8- kerroksen välillä ja Vihdintien katualueen reunassa sijaitsevat maantasokerroksen tilat osoitetaan etenkin raitiotiepysäkin kohdalla liiketiloiksi. Alue on suunniteltu varattavaksi pääosin urbaaniin puurakentamiseen. Junarataa lähimmät korttelit on tarkoitus suunnitella tehokkaiksi toimitilan ja asumisen hybrideiksi, jossa rakentamisen kerrosluku nousee 15 kerrokseen. Pysäköinti on ajateltu sijoittaa joko pysäköintitaloon tai hybridikorttelin pihakannen alle.

Rantaradan pohjoispuolella Vihdintie on pääosin kaavoittamatonta aluetta. Sen nykyinen maantie-luokitus poistuu ja Vihdintie asemakaavoitetaan katualueena.

Alustava mitoitus Vihdintien varrella

Vihdintielle välille Haagan ympyrä-rantarata on arvioitu tulevan asunnot 4 800 asukkaalle ja liike- ja toimitilaa 46 000 k-m². Välille rantarata-Kaupintie arvioidaan syntyvän asuntorakentamista 6 000:lle asukkaalle ja liike- ja toimitilaa 70 000 k-m².

Virkistys- ja viherrakenne

Suunnittelualueen nykyiseen viherrakenteeseen sisältyy monipuolisesti sekä metsäalueita että rakennettuja puistoja. Suunnittelu- aluetta halkoo ns. läntinen vihersormi, joka kulkee Korppaanpuistosta Talin ulkoilupuistoon ja jatkuu edelleen Mätäjoen vartta Lassilaan. Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelmassa (VISTRA II, 2016) mainittuja kehittämiskohteita ovat vihersormeen liittyvien yhteyksien parantaminen erityisesti Kaupintien varressa Vihdintien länsipuolella sekä alikulun kehittäminen Talin ja Kangaspellonpuiston välillä.

Kaavarungon lähtökohtana on, että säilyvät viheralueet palvelevat hyvin nykyisiä ja tulevia asukkaita ja että viheralueet muodostavat ympäröivien alueiden viheralueiden kanssa luontevan jatkumon. Uusille rakentamisen myötä muodostuville puistoille kehitetään kunkin paikan ja maiseman identiteettiä korostava luonne. Viherrakenteen pääosat muodostuvat seuraavista puistoalueista etelästä pohjoiseen; Kivitorpanpuisto–Niemenmäen eteläosan puistot, Korppaanpuisto–Kangaspellonpuisto, Talin metsät ja liikunta- puistoalueet, Riistavuorenpuisto, Kehäradan varren metsäpuisto, Valion alueen puistot ja Mätäjoen varren ja Lassilan puistot. Lisäksi nykyisen Haaganpuiston rooli alueen keskeisenä laajempaan rakennettuna kaupunginosapuistona tulee korostumaan uusien asukkaiden myötä. Siksi mahdollisten laajojen uusien urheilukenttien sijoittaminen Haaganpuistoon ei ole toivottavaa, vaan aluetta tulisi kehittää ensisijaisesti oleskelun ja pienimuotoisen liikunnan näkökulmasta.



Riistavuoren korkeimmat kalliometsät säilytetään lähimetsinä, kun uudet korttelialueet rakennetaan Vihdintien varteen.

Kivitorpanpuistossa pyritään säilyttämään leikkipaikka ja palauttamaan ylempi pelikenttä ulkoilu- ja urheilukäyttöön väliaikaisen väistötilarakennuksen poistuttua puistosta. Lisäksi pyritään liittämään alue Huopalahdentien yli Niemenmäen eteläpuolen metsäalueeseen ja Korppaanpuiston suuntaan. Korppaanpuistoa ja Kangaspellonpuistoa on tarve jäsenellä uudelleen voimalinjan siirron, uuden reittitarpeen ja puustoisien yhteystarpeen myötä. Alikulkua Talin ja Kangaspellonpuiston välillä parannetaan Huopalahdentien pikaraitiotien rakentamisen yhteydessä. Talin metsästä valtaosa säilyy ja urheiluhallien pysäköintialueiden läpi kulkevaa virkistysyhteyttä kehitetään vehreämmäksi. Yhteydet Talin laajemmille viheralueille säilyvät.

Riistavuorenpuiston korkeimmat kalliometsäalueet jyrkänteineen säilytetään tavoitteinaan tarjota mahdollisimman luonnontilaista metsäpuistoympäristöä tiiviin kaupunkirakenteen vastapainoksi. Riistavuorenpuisto liitetään silta- tai tasoylitysratkaisulla Haaganpuistoon. Kehäradan varren metsäalueet kytkeytyvät yhteen molemmin puolin kehärataa tarjoten samalla hyvät yhteydet laajempaan viheralueverkostoon sekä Keskuspuiston suuntaan että pohjoiseen Mätäjoen varren viheralueille. Valimon aseman pohjoispuolelle perustetaan uusia puistoalueita sekä leikki- ja liikuntapaikkoja vastaamaan uusien asukkaiden tarpeisiin. Mätäjoen varren puistoalueiden virkistysreittejä pyritään parantamaan uudella Vihdintien alikululla ja Kaupintien varren kävely- ja pyöräily-yhteyksiä parantamalla sekä katupuuistutuksin. Voimalinjan siirto, uudet reittitarpeet ja puustoisien yhteyden tarpeet aiheuttavat puiston uudelleenjäsentelyn tarvetta Kaupintien ja Mätäjoen välillä Vihdintien itäpuolella.

Talin liikuntapuisto säilyy edelleen alueen tärkeimpänä urheilupalveluiden alueena. Virkistysyhteydet alueen eteläosassa säilyvät nykyisellään Pikku-Huopalahden ja Talin liikuntapuiston välillä. Vihdintien osuudella etelä-pohjoissuuntainen päävirkistysreitti Talin liikuntapuistosta Lassilan reunapuistoon on tulevaisuudessa osa asuinalueen läpi kulkevaa istutettua katutilaa. Latuyhteys tältä osin ei ole jatkossa enää mahdollinen. Latuyhteys Lassilan reunapuistosta Runar Schildtin puistoon voidaan jatkossakin säilyttää.



Virkistysyhteyttä Talin keilahallin ja pysäköintialueen välissä kehitetään puistomaisemmaksi.

Viherverkostossa on varattu tilaa tarvittaville hulevesien viivytysalueille Kaupintien eteläpuolella, Talin urheilupuistossa, Kangaspellonpuistossa ja Kivitorpanpuistossa sekä kehäradan varressa. Lisäksi Niemenmäen ympäristössä tutkitaan jatkossa mahdollisia hulevesirakenteita puisto- tai korttelialueilla. Hulevesiaiheet toteutetaan muuta kaupunkiympäristöä vastaavalla laatutasolla, kaupunkikuvaa rikastavalla tavalla.

Kaavarungolla on vaikutuksia nykyiseen virkistys- ja viherrakenteeseen. Alueen eteläosassa Niemenmäen ympäristön viheralueet muuttuvat pääosin asuinrakentamisalueiksi. Tätä kompensoi laajan Korppaanpuiston säilyminen alueen itäreunalla sekä hyvät yhteydet myös Munkkiniemen ja Talin viheralueille. Kivitorpanpuisto kapenee itäosastaan, mutta puiston virkistyspalvelut pyritään säilyttämään nykyisellään. Munkkivuoren ja Talin välinen metsäalue muuttuu osin asuinrakentamiseen. Suuri osa metsäalueesta jää edelleen ulkoiluun sopivaksi lähimetsäksi. Täydennysrakentamisalueelle jäävä virkistysreitti korvataan uudella kallioalueen ja täydennysrakentamisalueen väliin rakennettavalla reitillä. Haagan liikenneympyrästä pohjoiseen Vihdintien varressa nykyisin ulkoilumetsänä ja 110 kV ilmajohtojen johtokujana toimivat alueet muuttuvat osin asuinrakentamiseen. Osa alueen metsästä jää lähimetsäksi ulkoiluun ja samalla rakennetaan pienimuotoisia paikkoja myös leikkiin ja liikuntaan. Pääulkoilureitti kulkee tällöin osana rakennettua ja istutettua katumiljöötä.

Valimon aseman pohjoispuolen työpaikka-alue muuttuu pääosin asumiseen ja viheralueiden määrä kasvaa nykyisestä. Nykyisiä puustoisia alueita säilytetään ja lisäksi perustetaan uusia puistoja. Mätäjoen varren puistot säilyvät pääosin ennallaan ja virkistysreitit paranevat.



Niemenmäen viheralueille Huopalahdentien varressa on suunniteltu uutta rakentamista. Puustoinen kalliainen rinne nykyisten asuinrakennusten edessä on tavoitteena säilyttää rakentamattomana.

Jatkossa huomioitavaa:

- päävirkistysyhteyksien jatkuvuus tulee taata alueen rakentamisen kaikissa vaiheissa
- säilyvien metsäalueiden rakentamisen aikaiseen suojaamiseen sekä ennakoivaan puuston valmentamiseen ja kulunohjaukseen tulee kiinnittää erityistä huomiota
- myös suunnittelualueen ulkopuolisia olevia puistoja, kuten Haaganpuistoa, Kangaspellonpuistoa, Korppaanpuistoa ja Munkkivuoren alueen puistoja, on kehitettävä puistojen käyttöpaineen lisääntyessä

Liikenne

Joukkoliikenne

Vihdintien ja Huopalahdentien varren joukkoliikenne perustuu nykytilanteessa lähijuna- ja bussiyhteyksiin. Vihdintietä pitkin saapuu läntisen Vantaan, Pohjois-Espoon ja Nurmijärven bussilinjoja, jotka jatkavat Mannerheimintien kautta keskustaan. Huopalahden asema on nykytilanteessa juna- asemista merkittävin joukkoliikenteen vaihtopaikka, jossa on vaihto lähijunasta runkolinjaan 550 ja muihin busseihin. Väylävirasto on määritellyt Turunväylän keskeiseksi valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-autoliikenteen reitiksi.

Bulevardikaupungin joukkoliikenteen suunnittelun tavoitteena on mahdollistaa autoriippumaton ja aikatauluista vapaa liikkuminen. Tämä varmistetaan tarjoamalla suoraa, sujuvia joukkoliikennedyhteyksiä tihein vuorovälein niin kantakaupunkiin kuin ympäröiviin kaupungin alakeskuksiin. Huopalahdentien ja Vihdintien kautta

kulkeva pikaraitiotie muodostaa uuden joukkoliikenteen runkoyhteyden, joka mahdollistaa liikkumisen bulevardikaupungin alueelta keskustaan ja kaupunkiraitioverkon kautta kaikkialle kantakaupunkiin. Pikaraitiotien linjaus jatkuu Kaupintielle Pohjois-Haagan asemalle, mistä on yhteys kehärataa pitkin lentokentälle. Pikaraitiotien päätepysäkki voidaan sijoittaa Kannelmäen puolelle kaupakeskus Kaaren edustalle, mikä tuo sen kaupalliset palvelut paremmin joukkoliikenteellä saavutettavaksi. Bulevardikaupungin kaksi tärkeintä solmukohtaa ovat Haagan ympyrä sekä Valimon asema. Haagan ympyrässä Vihdintien pikaraitiotie risteää Raide-Jokerin kanssa. Valimon asemalle luodaan hyvät vaihtoyhteydet raitiotien, bussien ja lähijunien kesken. Turunväylä säilyy tulevaisuudessa keskeisenä pitkämatkaisen linja-autoliikenteen reittinä.

Jalankulku

Nykytilanteessa jalankulun reitit alueella ovat laadultaan ja yhteyksiltään vaihtelevat. Pääkatujen varsien jalankulkureitit ovat jatkuvia, mutta niiden viihtyisyyttä häiritsee ajoneuvoliikenteen aiheuttamat haitat. Jalankululle epämukavimmat paikat ovat suurten risteysten ylitykset Munkkiniemenaukiolla ja Turunväylän liittymässä. Munkkiniemen ja Etelä-Haagan alueilla jalankulkijoiden reitit kulkevat pääosin jalkakäytävillä ajoradan reunassa, kuten myös Pitäjänmäen teollisuusalueella. Munkkivuorella on modernismin periaatteiden mukainen ulkosyöttöinen katuverkko, jossa jalankulkijoiden reitit ovat suurelta osin puistomaisia. Sekä Munkkivuorta että Huopalahdentien vastapuolella sijaitsevaa Niemenmäkeä ympäröivät puistoalueet, joiden puistokäytävät liittyvät alueiden jalankulkuverkostoon. Lassilan katuverkosta suuri osa on vain jalankulun ja pyöräliikenteen käyttöön osoitettuja reittejä. Puistomaisia reittejä on paljon Talin alueella, Kangaspellolla ja Korppaanpuistossa. Metsäisiä reittejä kulkee Vihdintien itäpuolella Riistavuorenpuistossa ja Lassilan eteläpuolisella alueella.

Bulevardikaupungin jalankulusta suunnitellaan turvallista ja viihtyisää. Jalankulkuverkostosta tehdään tiheä, jotta lähisaavutettavuudesta muodostuu hyvä. Bulevardeilla keskeistä on jalankulku-ympäristön laatu sekä kadunylitysten turvallisuus ja tiheys. Korttialueiden tonttikaduista tehdään rauhallista liikenneympäristöä, jossa liikutaan jalankulkijan ehdoilla. Jalankulkijoiden viihtyisyyttä ja elämyksellistä ympäristöä kehitetään monipuolisilla reittivaihtoehdoilla, vaihtelevilla katutiloilla, katujen vehreydellä ja rakennusten aktiivisella katutasolla.

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 pyöräiteitä. Alueen muut pyörätiet ovat suurimmaksi

osaksi viheralueilla kulkevia virkistysreittejä, jotka toimivat myös pitkämatkaisen pyöräliikenteen verkoston osina. Eniten pyöräliikennettä on nykytilanteessa Vihdintiellä rantaradan pohjoispuolella, Pitäjänmäenbaanalla rantaradan vierellä, Eliel Saarisen tiellä sekä suunnittelualueen eteläosassa Pitäjänmäentieltä Korppaanpuiston läpi Pikku Huopalahteen kulkevalla reitillä.

Pyöräliikenteen suunnittelun tavoitteena on mahdollistaa pitkämatkaisen pyöräliikenteen nopeus ja sujuvuus, kaikkien osoitteiden turvallinen saavutettavuus sekä viihtyisät yhteydet lähialueille. Pitkämatkainen pyöräily kulkee pääkaduilla ja ratojen varilla. Pyöräliikenne erotellaan rakenteellisesti jalankulusta ja auto liikenteestä. Vihdintien suuntaiselle pyöräliikenteelle tarjotaan lisäksi kadun itäpuolelle jatkuva yhteys katua reunustavan korttelirivin taakse, jossa meluolosuhteet ja ilmanlaatu ovat suotuisimmat. Tonttikaduilla pyöräillään sekaliikenteessä autojen kanssa.

Autoliikenne

Vihdintie (St 120) on Helsingin Haagasta Vihdin Maikkalaan kulkeva seututie ja yksi Helsingin seitsemästä autoliikenteen sisääntuloväylästä. Vihdintie on Helsingin kaupungin katua Mannerheimintien ja rantaradan välisellä osuudella. Helsingin alueella rantaradan pohjoispuolella tie on valtion hallinnoima, osittain kaavoitettu tiealueeksi ja osittain kaavoittamatonta aluetta. 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 säätävän asetuksen mukaisen palvelutasoluokan I pääväylä. Vihdintien ja Turunväylän lisäksi muut alueen autoliikenteen pääyhteydet ovat pääkadut Huopalahdentie, Pitäjänmäentie, Paciuksenkatu ja Ramsaynranta. Vihdintie, Huopalahdentie ja Pitäjänmäentie ovat pääosin 2+2 -kaistaisia katuja, joiden nopeusrajoitus vaihtelee 40–60 km/h välillä. Pääkatujen liikennemäärät vaihtelevat välillä 25 000–40 000 ajon./vrk. Helsingin yleiskaavassa on varauduttu autoliikenteen pääverkon kehittämiseen Korppaan tunnelin avulla. Korppaan tunneli yhdistäisi Turunväylän Hakamäentiehen. Tunnelista on tehty 1990-luvun alussa suunnitelma, joka ei ole Hakamäentien valmistuttua sellaisenaan enää toteutettavissa Kivihaan tunnelin rakentamisessa tehtyjen ratkaisujen johdosta. Korppaan tunnelin suunnitelmaan sisältyi liittymä Huopalahdentielle.

Bulevardikaupungin autoliikenteen pääkatuverkon muodostavat samat kadut kuin nykyään. Pääkatuverkon suunnittelun tavoitteena on säilyttää sen nykytilaa vastaava sujuvuus. Huopalahdentiehen liittyvä Turunväylä on moottoritienä lännen suuntaan kulkeva pääväylä, jonka suunnittelua ohjaa liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta. Bulevardikaupungin alueet Haagan ympyrän

pohjoispuolella, Vihdintien varressa, vaativat uutta tonttikatuverkkoa. Tonttikatuverkko suunnitellaan jalankulkijoiden viihtyisyyttä painottaen, eikä autoliikenteen läpiajoa mahdollisteta. Alueiden pysäköintilaitokset ja muut autoliikennettä runsaasti tuottavat toiminnot sijoitetaan pääkatuverkon liittymien yhteyteen tonttikatujen liikennemäärän minimoimiseksi. Huolto- ja pelastusajo mahdollistetaan kaikille tonteille.

Pysäköinti

Tonttien pysäköintiratkaisuina käytetään sekä keskitettyjä että tonttikohtaisia järjestelyitä. Sekoittuneiden toimintojen alueilla hyödynnetään pysäköintipaikkojen yhteiskäyttöä. Keskitetyt pysäköintilaitokset sijoitetaan pää- ja kokoojakatuverkon liittymien läheisyyteen tonttikatujen ajoneuvoliikenteen määrän pienentämiseksi.

Liikennejärjestelmä

Bulevardikaupungin liikennejärjestelmän sisältöä, perusteluja ja vaikutuksia käsitellään laajemmin erillisessä liiteraportissa *Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin liikennejärjestelmäselvitys*.

Vihdintien käyttäjät tulevat nykyään ja tulevaisuudessa pääosin Helsingistä, Espoosta ja Vantaalta. Vihdintie on seudullisesti merkittävä yhteys, mutta pitkämatkaista liikennettä sillä kulkee vähän. Myös Huopalahdentien käyttäjät ovat suurimmaksi osaksi pääkaupunkiseudulta, mutta pitkämatkaisen liikenteen osuus on hieman suurempi kuin Vihdintiellä. Autoliikenteen määrät ja sujuvuus vuoden 2030 ennusteessa vastaavat pitkälti nykyisiä liikennemääriä ja sujuvuutta. Autoliikenteen määrän pienet muutokset johtuvat maankäytön muutoksista, joukkoliikenteen parantumisesta, kaislakapasiteetin vähentymisestä ja tiemaksusta. Joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvavat erityisesti juna- ja raitioliikenteessä. Valimosta muodostuu tärkeä vaihtopaikka bussin, junan ja pikaraitiotien välille. Vihdintiellä kulkevia bussilinjoja korvataan pikaraitiotiellä.

Autoliikenteen matka-aika kasvaa nykytilaan verrattuna Helsingin sisäisillä matkoilla, mutta muutos on absoluuttisessa matkajassa pieni. Helsingin ulkopuolelta saapuvilla matkoilla matka-aika lyhenee tai säilyy lähes nykyisellään. Joukkoliikenteen matka-ajat lyhenevät tai pysyvät nykyisellään. Matka-aikaan vaikuttaa suunnittelualueen muutoksien lisäksi MAL2019-työn mukaiset oletukset seudun maankäytöstä, liikennejärjestelmästä ja liikenteen hinnoittelusta. Jos liikenteen hinnoittelua ei ole, kasvavat autoliikenteen matka-ajat myös seudullisilla matkoilla nykytilanteeseen verrattuna. Toisaalta muutokset absoluuttisessa matkajassa ovat kuitenkin pieniä, enimmillään 5 minuuttia. Au-

toliikenteen kulkutapaosuus tulee pienenemään vuoteen 2030 nykytilanteesta sekä koko Helsingin osalta että eteläisessä ja läntisessä suurpiirissä. Vastaavasti joukkoliikenteen, pyöräliikenteen ja jalankulun kulkutapaosuudet kasvavat.

Saavutettavuuden muutokset ovat positiivisia alueelta lähteville ja alueelle saapuville, sekä autoliikenteellä että joukkoliikenteellä. Autoliikenteen saavutettavuus paranee huomattavasti joukkoliikenteen saavutettavuutta enemmän. Joukkoliikennesaavutettavuus paranee eniten Kehä I:n sisäpuolella uusien pikaraitioteiden myötä.

Jatkosuunnittelutarpeet

Kaavarungon pohjaksi laadittu liikennejärjestelmäselvitys käsittelee suunnittelualueen liikkumista kokonaisuutena. Kaavarungon jälkeen alueelle laaditaan asemakaavojen muutokset useammassa osassa. Asemakaavoituksen yhteydessä tehdään liikennejärjestelyjä tarkemmin kuvaavat liikenteen yleissuunnitelmat, joiden avulla määritellään katualueiden tilavaraukset.

Liikenteen yleissuunnitelmissa ratkaistaan tarkemmin mm. liittymäjärjestelyt ja selvitetään ratkaisuiden liikenteellinen toimivuus. Turunväylä on valtion maantie ja pääväyläasetuksen luokan I mukainen pääväylä. Turunväylän ja Huopalahdentien liittymäalueen jatkosuunnittelu tehdään yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Jatkosuunnittelussa laaditaan ensin aluevarausuunnitelma asemakaavoituksen pohjaksi. Seuraavassa vaiheessa laaditaan tiesuunnitelma, joka voidaan hyväksyä asemakaavan vahvistumisen jälkeen.

Länsi-Helsingin raitioteiden suunnittelu

Samanaikaisesti kaavarungon kanssa on laadittu Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmaa. Suunnitelma käsittää pikaraitiotien uuden rataosuuden Huopalahdentiellä, Vihdintiellä ja Kaupintiellä, sekä niin kutsutut läntisen kantakaupungin raitiotieosuudet Fredrikinkadulla, Topeliuksenkadulla ja Nordenskiöldinkadulla. Kantakaupungin uusien raitioteiden toteuttaminen mahdollistaa kaupunkiraitiolinjojen reitittämisen Töölön ja Kampin läpi, jolloin Mannerheimintien pikaraitiolinjan sujuvuus ja luotettavuus paranee ja rinnakkaista bussiliikennettä voidaan siirtää raiteille. Yleissuunnitelmassa esitetään hankkeen liikennejärjestelmätasoiset ratkaisut, alustava luonnos joukkoliikenteen linjastosta, vaikutusten arviointi, kustannusarvio sekä yleissuunnitelmapiirustukset uusien rataosuuksien katujärjestelyistä. Yleissuunnitelma etenee päätökseen keväällä 2020. Kaupunginvaltuuston hyväksyttyä hankkeen toteutuksen aloitetaan raitiotien tarkempi katu- ja rakentamissuunnittelu, liikennöinnin suunnittelu sekä kalustohankinnan valmistelu.

Pikaraitiolinjan olemassa olevaa rataosuutta Paciuksenkadulla, Tukholmankadulla ja Mannerheimintiellä parannetaan vuonna 2017 aloitetun raitioliikenteen kehittämisohjelman puitteissa. Nykyistä nopeammalle ja luotettavammalle liikennöinnille luodaan edellytykset parantamalla raitiotien geometriaa, pysäkkejä, erotte-lua muusta liikenteestä sekä liikennevalo-ohjausta.

Yleissuunnitelman hankearvioinnin alustavat tulokset tukevat suunnitteilla olevaa ratkaisua. Sekä pikaraitiotiellä että läntisen kantakaupungin raitiotiellä matkustajakysyntä on vahva ja raitio-tiehanke nostaa joukkoliikenteen matkamääriä. Läntisen kanta-kaupungin raitiotiet mahdollistavat raitioliikenteen liikennöintikus-tannusten kasvun kattamisen Töölössä kulkevaa bussiliikennettä vähentämällä.

Hankearvioinnin lisäksi Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitel-masta on käynnissä kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi. Alustavien tulosten mukaan yleissuunnitelman mukainen pikarai-tiotie, läntisen kantakaupungin raitiotieosuudet ja muut linjasto-muutokset parantavat joukkoliikennesaavutettavuutta pikarai-tiotien varrella sekä kaavarunkoalueella ja sen lähialueilla että kantakaupungissa. Saavutettavuuden paranemisen myötä vaiku-tusalueen vetovoima asuinpaikkana kasvaa, mikä kasvattaa asuntojen ja tonttien arvoja ja parantaa rakentamismahdollisuuksia. Alustavien arvioiden mukaan kaupungin tulot maaomaisuudesta kasvavat raitiotiehankeen myötä. Lisäksi yritysten välisen saavutettavuuden paraneminen todennäköisesti lisää vaikutusalueen yritysten tuottavuutta kasautumishyötyjen kautta. Pikarai-tiotiestä aiheutuvista investoinneista aiheutuu myös tuotanto- ja työllisyysvaikutuksia, joista kertyy verotuloja Helsinkiin ja muualle Suomeen.

Palvelut

Kaupalliset palvelut

Kaavarungon alueelle on laadittu alustava kaupallinen mitoitus ja kaupan sijaintitarkastelu, joka on tämän selostuksen liitteenä. Jat-kosuunnittelussa tarkennetaan liiketilojen suunnittelua, tarkempaa sijaintia sekä mitoitusta ja konsepteja korttelitasolla ja tehdään tarvittavat vaikutusten arvioinnit liiketilojen ratkaisujen osalta.

Suunnittelualueen suurin kaupallinen keskittymä on Munkkivuoren ostoskeskus. Alueen päivittäistavarakaupan tarjonta koostuu pää-asiassa pienistä ja keskisuurista myymälöistä. Pitäjänmäessä on jonkin verran outlet-myyvälöitä sekä tehtaanmyymälöitä. Suunnit-telualueen ulkopuolella sijaitsevat kauppakeskus Kaari Kannelmä-essä sekä kauppakeskus Ristikko Konalassa. Nämä sijaitsevat kuitenkin samalla laajemmalla kaupallisella vaikutusalueella ja alueelta asioidaan näissä kohteissa. Konalassa alueen pohjois-puolella on myös merkittävä määrä muuta kaupan tarjontaa ja se

on maakuntakaavassa sekä uudessa yleiskaavassa seudullisesti merkittävä tilaa vaativan kaupan alue.

Suunnittelun tavoitteena on kantakaupunkimainen tiivis kaupanrakenne kadunvarsitiloineen. Lähtökohtana on, että kaupalliset tilat ja kadunvarsitilat sijoitetaan hyvin saavutettaviin keskittyymiin, erityisesti suurimpiin asukas- ja työpaikkakeskittyymiin sekä ihmisvirtojen varrelle. Kaupan suunnittelun kannalta keskeistä tiheään palveluverkon saavuttamiseksi on riittävän asukasmäärän lisäksi myymälöiden yksikkökoko sekä alueelle tulevien kauppakeskusten kokoluokka. Kohtuullisen kokoiset myymälät ja kauppakeskukset mahdollistavat useampien toimijoiden sijoittumisen alueelle ja sitä kautta monipuolisemman ja tiheimmän tarjonnan.

Kaupallisina potentiaaleina keskeisimmät alueet ovat kehittyvä Munkkivuoren ostoskeskuksen alue sekä tulevien joukkoliikenneyhteyksien ja liikenteen solmukohtien kannalta merkittävät Haagan liikenneympyrän alue (Vihdintien pysäkki, jossa myös Raide-Jokerin pysäkki) sekä Valimon juna-aseman ja Vihdinbulevardin risteysalue, johon mahdollisesti tulisi joukkoliikenteen vaihtoterminaali. Valimon pysäkin ja Valimokujan ympäristö kehittyy myös yhdeksi alueensa suurimmista asukas- ja työpaikkakeskittymistä.

Julkiset palvelut - kasvatus ja koulutus

Kaavarungon alueelle on laadittu nykyisten julkisten palvelujen ja tulevien palvelutilatarpeiden osalta alustava selvitys. Selvityksessä on tarkasteltu uusien palvelutilatarpeiden lisäksi myös lähiympäristön nykyisten koulutonttien tilannetta, sekä rakennusten että tonttien laajennusmahdollisuuksia.

Suunnittelualue kuuluu nykyisin kolmeen esiopetusalueeseen, joissa toimii yhteensä 22 kaupungin päiväkotia. Bulevardikaupungin maankäytön toteutuessa kokonaisuudessaan kasvaisi lapsimäärä Huopalahdentien ympäristössä noin 150–240 päiväkotikäisellä lapsella ja Vihdintien ympäristössä noin 600:lla lapsella. Päiväkotien koosta riippuen tämä tarkoittaisi noin 4–7 uuden päiväkodin sijoittamista suunnittelualueelle tai sen läheisyyteen.

Ala-asteen koulujen osalta suunnittelualue kuuluu nykyisin kuuden eri ala-asteen koulun oppilaaksiottoalueeseen. Yläasteen koulujen osalta nykyisiä oppilaaksiottoalueita on neljä. Bulevardikaupungin maankäytön toteutuessa kokonaisuudessaan kasvaisi peruskouluikäisten lasten ja nuorten määrä Huopalahdentien ympäristössä noin 320–530:lla ja Vihdintien ympäristössä noin 1300:lla uudella oppilaalla. Koulujen koosta riippuen tämä tarkoittaisi noin kahden uuden koulun sijoittamista Vihdintien ympäristöön ja yhden uuden koulun sijoittamista Huopalahdentien ympäristöön.

Kaavarungossa on uusia PY-tontteja varattu Vihdintien ympäristössä neljälle uudelle päiväkodille. Kaksi näistä tonteista on mitoitettu siten, että niille on sijoitavissa myös uusi koulu. Nämä sijaitsevat Eliel Saarisen tien kaakkoispuolella ja sekä suunnittelualueen pohjoisosassa Sentnerinkujan eteläpuolella. Muut päiväkodit sijoittuisivat nykyiselle Valion alueelle sekä Riistavuoren alueelle. Metropolian nykyisen kiinteistön (Vanha viertotie) käyttö alueen uutena kouluna on myös mahdollista.

Huopalahdentien ympäristössä on tarkasteltu erityisesti lähistöllä olevien nykyisten päiväkotien ja koulujen laajennusmahdollisuuksia. Munkkiniemen ala-asteen koulun tonttia on mahdollisuus kasvattaa siten, että tarvittavat uudet koulutoiminnot ovat sijoitavissa nykyisen koulutontin länsipuoleiselle alueelle. Yhdessä läheisen Munkkiniemen yhteiskoulun kanssa voisivat muodostaa alueelle toimivan koulukampuksen. Päiväkotien laajennusmahdollisuuksia tutkitaan jatkossa Raumantiellä ja Kangaspellontiellä. Uudelle päiväkodille on mahdollista löytää paikka jatkosuunnittelussa myös nykyisen Kivitorpan kentän tuntumasta.

Muut julkiset palvelut

Nuorisopalvelut sijoittuisivat uusien koulujen yhteyteen. Kirjasto- sekä sosiaali- ja terveystyöpalvelut tukeutuisivat ympäröivään palveluverkkoon. Mahdolliselle läntiselle sote-keskukselle varataan paikka Haagan ympyrän yhteydestä.

Ulkoilu-, urheilu- ja leikkipaikkapalveluita on tarkasteltu tarkemmin Vihdintien–Huopalahdentien viher-, virkistys- ja metsäverkostot –selvityksessä.

Maisema ja luonnonympäristö

Maisema

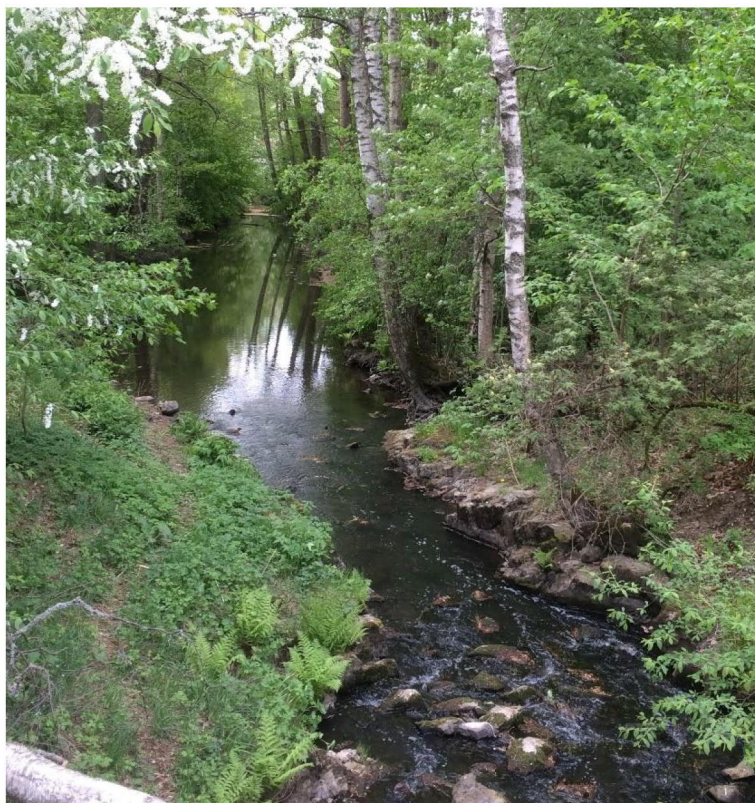
Suunnittelualueen maisemaa leimaa monimuotoisuus, alueelta löytyy sekä kallioisia selännemetsiä, alavia puistolaaksoja että 1900-luvun puolivälissä tai sen jälkeen rakentuneita kerrostalovaltaisia asuinalueita ja toimitila-alueita. Suunnittelualueen maisemakuvaa hallitsee liikenneympäristö Munkkiniemen aukiolta Turunväylän liittymään, Haagan liikenneympyrään ja aina Kaupintien risteykseen saakka. Alueen viheralueita halkoo myös voimalinja.

Suunnittelualue sijoittuu Mätäjoen ja Haaganpuron väliselle selännealueelle, jota alueen eteläosassa reunustavat lisäksi Korppaanjoja- ja Talinpurolaaksot. Alue on maaperältään pääosin kalliota ja kitkamaata. Pieniä savialueita on Kaupintien, Rantaradan, Talin ja Korppaanpuiston kohdilla.

Selänteiden rakentamattomat alueet ovat sekametsää, joissa on runsaasti avokallioalueita ja jonkin verran myös kalliojyrkänteitä.

Niiltä avautuu näkymiä lähinnä metsään ja nykyiselle Vihdintien liikennealueelle. Riistavuorenpuiston pohjoisosan kalliolaki on suunnittelualan maaston korkein kohta, +33 metriä merenpinnasta.

Alueen virtavesistöistä suurin on Kaupintien pohjoispuolella sijaitseva Mätäjoki, joka virtaa tällä kohtaa jyrkkärinteisessä ja metsäisessä uomassa. Mätäjoki on Helsingin toiseksi suurin virtavesiuoma Vantaanjoen jälkeen. Helsingin pienvesiohjelman (2007) mukaan Mätäjoen kehittämistavoitteena on mm. vedenlaadun parantaminen, tulvariskien minimointi sekä luontoarvojen säilyttäminen. Erityisen tulvariskin muodostaa suunnittelualan läheisyydessä oleva Mätäjoen Kaupintien ja rantaradan alitus.



Mätäjoki ympäristöineen on osa ns. läntistä vihersomea. Se säilytetään vehreänä luonnonalueena.

Muita alueen virtavesiä ovat osin putkitettu Talinpuro, jonka valuma-alueella sijoittuvat Talin urheilupuisto useine urheiluhalleineen ja pysäköintikenttineen. Korppaanoja laskee Pikku-Huopalahteen, ja sen varren puistolaaksoon kuuluva Kangaspellonpuisto tarjoaa pitkiä puistonäkymiä. Korppaanojan laaksossa on myös suunnittelualan alin maastokohta, reilu +2 metriä merenpinnasta.

Kaavarungon vaikutukset maisemakuvaan voidaan todeta pääosin eheyttäväksi. Vihdintien–Huopalahdentien liikenneympäristöt reuna-alueineen muuttuvat kaupunkimaisemmiksi ja kävely-ystävällisemmiksi. Vihdintielle ja Huopalahdentielle suunnitellut katu- ja puuistutukset parantavat jatkossa alueen kaupunkikuvaa. Pääosa

luonnonmaisemista jää korttelirakenteen taakse erotettuina katu-ympäristöstä.

Maisemarakenteen kannalta vaikutukset ovat merkittäviä. Olevia kallioalueita louhitaan ja tasataan merkittäviä määriä. Pintavesien kulku ja imeytyminen muuttuvat Riistavuorenpuiston suon häviämisen ja muun metsämaan vähenemisen myötä. Olevaa metsä-ekosysteemiä kasveineen ja eläimineen häviää.

Jatkossa huomioitavaa:

- rakennusten ja katujen sovittaminen maastonmuotoihin sekä louhintojen ja täyttöjen minimoiminen
- säilyvien viheralueiden maanpinnan korkotasojen luonteva liittyminen uusiin rakentamisalueisiin
- rakentamisalueiden louheen ja muiden maamassojen järkevä hyödyntäminen rakentamisessa alueella ja sen ulkopuolella
- monilajisiin ja -muotoisiin kasvillisuusalueisiin liittyvät korkeatasoiset hulevesien viivytysratkaisut kortteli- ja yleisillä alueilla
- rakennettavien metsäalueiden maakivien ja metsämaannoksen hyödyntämistä yleisten alueiden rakentamisessa tulee tutkia
- näkyviin jäävissä kallioleikkauksissa tulee tutkia tarkkuuslouhinnan käyttöä ja luonnonkivimuureilla täydentämistä
- uuden kaupunkiluonnon kehittäminen korttelipihojen, katujen ja puistojen kasvillisuusalueilla kaupunkimaiseen ympäristöön sopivalla tavalla, mm. kasvillisuuden monilajisuudella ja -kerroksellisuudella, erilaisilla elinympäristöillä, hulevesiä hyödyntämällä ja mahdollisimman paljon maavaraiseen maaperään tukeutumalla.

Luonnonympäristö

Suunnittelualueella on joitakin todettuja luontoarvoja, pääosin oleviin metsiin ja vesiin liittyen. Mätäjokilaaksossa on metsä- ja linnustollisia arvoja. Vihdintien itäpuolella Kaupintien eteläpuolella olevassa metsässä on metsäluontoon liittyviä arvoja ja se on myös osin liito-oravan ydinaluetta. Riistavuorenpuiston eteläosassa on pieni suoalue, joka on määritelty arvokkaaksi kasvikohteeksi. Talin urheilupuiston ja Ulvilantien välisellä metsäalueella on metsäluonnon arvoja ja alue on osin myös liito-oravan ydinaluetta. Liito-oravan ydinalueita on lisäksi Eliel Saarisen tien varressa Riistavuorenpuiston kaakkoisosassa sekä Niemenmäen eteläpuolisella metsäalueella.

Kaavarungon toteutuessa alueen todetut arvokkaat luontoarvot säilyvät lukuun ottamatta noin hehtaarin kokoista Riistavuorenpuiston suota. Suokaistale on jäännös Isonevasta, joka 1960-lu-

vulla muutettiin maankaatopaikaksi. Sen säilyttäminen rakentamisalueen läheisyydessä ei onnistu alueen vesiolosuhteiden muuttumisen vuoksi. Rakentaminen kuivattaa ympäristöään, ja suo on herkkä pinta- ja pohjavesien muutoksille. Yleisesti ottaen bulevardikaupungin alueella metsäekosysteemien pinta-ala vähe-
nee merkittävästi, erityisesti Vihdintien varressa.



Munkkivuoren ja Talin välinen arvokas kalliometsä säilyy uuden rakentamisen sijoituksessa Huopalahdentien varteen kalliometsän alarinteelle.

Kaavarunkoa suunniteltaessa on pyritty kiinnittämään huomiota myös ekologisten verkostojen jatkuvuuteen (ks. tarkemmin Vihdintien ja Huopalahdentien viher- ja virkistys ja metsäverkostot, 2019). Erityisen haastava kohta suunnittelussa on Haagan liikenneympyrän kohta, jonka kautta nykyinen Riistavuorenpuisto liittyy Talin kautta muihin laajempiin metsäalueisiin. Tämä ekologinen yhteys on merkitty kaavarunkoon viheryhteystarve-merkinnällä, jotta yhteys toimisi uudessakin kaupunkirakenteessa.

Jatkossa huomioitavaa:

- Asemakaavavaiheessa tulee tarkentaa liito-oravien ydinalueiden rajaukset ja selvittää niiden välisten tarpeellisten puustoitteiden yhteyksien turvaaminen kaikissa tilanteissa. Muidenkin luontoarvojen inventointitilanteen ajantasaisuus tulee tarkistaa.
- Rakentamisen aikaiseen säilytettävien metsäalueiden suojaamiseen, puuston valmentamiseen ja kulunohjaamiseen tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota.

Ekologinen kestävyys

Helsinki tavoittelee hiilineutraaliutta vuonna 2035. Jotta tavoitteen saavuttamiseen päästään, tulee uutta kaupunkikerrostumaa lähtökohtaisesti suunnitella hiilineutraaliksi. Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupunkia rakennetaan 2020-luvun puolivälistä lähtien ja alue tulee olemaan suunnannäyttävä ilmastoviisaan kaupunkisuunnittelun ja aluerakentamisen saralla. Alueen asemakaavamääräyksissä tullaan edellyttämään teemaa koskevia toimenpiteitä. Ilmastonmuutoksen pysäyttämiseksi tärkeitä ovat sekä välittömästi vaikuttavat toimenpiteet että pidemmän aikavälin vaikutukset.

Alueen rakentamisen aiheuttaman hiilipiikin on jäätävä tavanomaista alhaisemmaksi. Rakennusten on oltava energiatehokkaita ja niiden vaatimaa kiinteistösähköä ja lämmitysenergiaa vastaava määrä uusiutuvaa energiaa pyritään tuottamaan paikallisesti, sekä kiinteistökohtaisesti että keskitetysti. Tarkoitus on, että myös pysäköintitaloissa tuotetaan uusiutuvaa energiaa ja alueen kaikki pysäköintipaikat varustetaan sähköauton latauspisteellä. Kaksisuuntaisen latauspisteen avulla autot voivat toimia osana sähköjärjestelmää, sähkövarastoina ja kysynnän tasapainottajina. Rakennuksissa tutkitaan lisäksi digitalisaation mahdollistamia säätö- ja mittarointiratkaisuja energian säästämiseksi ja lämmön talteenottamiseksi ja kierrättämiseksi tehokkaasti.

Rakennuksissa ja rakenteissa pyritään käyttämään materiaaleja, joiden valmistus ja käyttäminen tuottavat tavanomaista vähemmän hiilidioksidia ilmakehään. Alueen rakentamiseen tullaan käyttämään runsaasti rakennusmateriaaleja joihin sitoutuu pitkäaikainen hiilivarasto, kuten puuta. Kiertotalous huomioidaan mm. tonttien esirakentamisessa pyrkimyksenä alueelliseen massatasapainoon, sekä kierrätysmateriaalien käytön painottamisena. Asuntorakentamisessa tullaan tutkimaan erilaisia jakamistaloutta edistäviä ratkaisuja.

Resilienssin turvaamiseksi tavoitellaan tonteilla korkeaa vihertehokkuutta. Rakennukset varustetaan pääosin viherkatoilla. Viherkattojen suunnittelussa pyritään huomioimaan rikas biodiversiteetti. Katuympäristöön istutetaan runsaasti katupuita ja muuta kaupunkivihreää riittäväillä kasvualustoilla. Mahdollisuutta kompensoida rakentamisen vuoksi kaadettavien puiden hiilinielua myös metsittämällä soveliaita alueita muualla kaupungissa selvitetään kaavoituksen aikana. Asukkaille osoitetaan kaupunkiviljelymahdollisuuksia, mm. rakentamalla kasvihuoneita korttelialueille. Hulevesiä viivytetään ja hyödynnetään korttelien sadepuutarhoissa, katujen istutusalueilla ja laajemmissa puistojen hulevesiaiheissa.

Suojelukohteet

Munkkivuoren ostoskeskus

Munkkivuoren ostoskeskus on Suomen ensimmäisiä ostoskeskuksia ja alueen keskeinen liike- ja palvelukeskittymä. Ostoskeskuksen arkkitehtikilpailu vuonna 1957 oli Suomessa ensimmäinen laatuaan. Ostoskeskuksen ovat suunnitelleet arkkitehdit A. Pernaja, J. Kivikoski, N-H. Sandell ja P. Pernaja. Ostoskeskus on rakennettu vuonna 1959 rakennettu ja laajennettu vuosina 1964 ja 1994.

Ostoskeskus on osa Munkkivuoren kulttuurihistoriallista ja arkkitehtonisesti merkittävää kokonaisuutta. Sisäpihoineen ja erillisine paviljonkeineen se on kaupunginmuseon luokittelussa osoitettu ylimpään arvoluokkaan 1, joka sisältää arkkitehtuuriltaan erittäin harkittuja ja viimeistelyjä, hyvin säilyneitä tai ympäristöarvoiltaan merkittäviä ostoskeskuksia. Munkkivuoren ostoskeskuksesta todetaan, että rakennuksen arkkitehtuuri yksityiskohtineen on erittäin harkittua ja viimeistelyä, että rakennus on osa arkkitehtonisesti merkittävää useamman rakennuksen kokonaisuutta ja että rakennus on säilynyt osin alkuperäisessä asussaan.

Voimassa olevassa asemakaavassa ostoskeskuksen läntinen rakennussiipi, eteläreunan kolme noppamaista rakennusta sekä rakennusten väliin jäävä piha-alue on suojeltu. Suojelumääräyksissä on edellytetty mm. läntisen rakennussiiven betonikasettikaton sekä koko ostoskeskuksen arkkitehtoniseen ilmeeseen voimakkaasti vaikuttavien katosrakenteiden säilyttämistä.



Erillisiä paviljonkirakennuksia yhdistävillä katoksilla on merkittävä rooli Munkkivuoren ostoskeskuksen arkkitehtuurissa.

Ostoskeskusta vastapäätä Ulvilantien toisella puolella (suunnitelualueen ulkopuolella) sijaitsee Munkkivuoren rakennustaiteellisesti merkittävä kirkko.

Pohjolan toimitalon A-torni

Osoitteessa Lapinmäentie 1 sijainnut Pohjolan toimitalo valmistui vuonna 1969. Sen pääarkkitehtina toimi Heikki Castren arkkitehti-toimisto Viljo Rewelliltä. Toimitalo oli aikansa kokonaistaideteos.

Vuonna 2016 voimaan tulleessa asemakaavassa kulttuurihistoriallisesti merkittävästä rakennuskokonaisuudesta on suojeltu sen arvokkaimmat osat: ns. A-torni jalustoineen sekä kirjapainosalirakennus. Lisäksi on suojeltu sisääntuloaukion graniittilaatoitus, vesialtaat, veistos sekä muut alkuperäiset elementit. Säilyvissä rakennusosissa on sallittu monia eri käyttötarkoituksia.

Matalammat rakennusosat ja ns. B-torni on purettu. Tilalle rakennetaan seitsemän uutta 8-16 -kerroksista tornimaista asuinkerrostaloa ja Huopalahdentien varteen kaksi torneja yhdistävää nelikerroksista lamellitaloa. Rakennustyöt ovat parhaillaan käynnissä.



Pohjolan entisen toimitalon kortteliin rakentuu seitsemän uutta asuintornia. Toimitalokokonaisuudesta säilyvät sen kulttuurihistoriallisesti arvokkaimmat osat: A-torni jalustoituneen sekä kirjapainosalirakennus. Kuva: SRV / Arkkitehtitoimisto JKMM.

Valion pääkonttori

Valion pääkonttori osoitteessa Meijeritie 6 (Matti K. Mäkinen ja Kaarina Löfström, 1978) on edustava esimerkki 1970-luvun lopun laadukkaasta ja näyttävästä pääkonttorirakentamisesta. Rakennus on tarkoitettu suojella rakennustaiteellisesti arvokkaana alueen asemakaavanmuutoksen yhteydessä. Rakennus on suunniteltu kokonaistaideteoksen periaatteella ja se on säilynyt erittäin hyvin alkuperäisessä asussaan. Rakennuksen edustapuiston säilynyt osa ja pieni maitokaupparakennus ovat kaupunkikuvallisesti arvokkaita osia kokonaisuudessa, joka tulee toimimaan kaavarungossa osoitetun puistoakselin päätteenä. Viereinen 1980-luvun toimitilarakennus on myös arvoltaan kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi. Muilla Valion alueen rakennuksilla on vähäisempiä, paikallisia arvoja tai ei erityisiä mainittavia arvoja.

Vanha viertotie 25 ja 27

Vanhan viertotien varrella on kaksi kaksikerroksista puista asuinrakennusta 1900-luvun alkupuolelta. Rakennukset on suojeltu asemakaavassa merkinnällä sr2 kaupunkikuvallisesti ja paikallishistoriallisesti arvokkaina.

Yhdyskuntatekninen huolto

Kaavarungon valmistelun yhteydessä alueelle on laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma (Sitowise Oy, 2019).

Kadut

Katujen korkeusasemat perustuvat alueen nykyiseen maanpintaan ja rakennetun ympäristön korkeustasoihin.

Tasausten suunnittelussa on käytetty minimikaltevuutena 0,7 % uusilla kaduilla ja katuosuuksilla. Nykyisten katujen kohdalla on paikoitellen pituuskaltevuuden minimiarvona käytetty 0,5 % säilyvän rakennuskannan vuoksi. Näillä osin katujen tasaus on pidetty lähellä nykyistä korkeusasemaansa. Vihdintien itäpuolisten uusien kokooja- ja tonttikatujen pituuskaltevuutena on käytetty eteläosassa 4 % ja pohjoisosassa 1 %. Tonttikadut laskevat Vihdintielle päin.

Katujen tasaustarkastelu on tehty pääsääntöisesti alustavan liikennesuunnitelman pohjalta: Tonttikatujen osalta tarkastelu on tehty 2.10.2018 päivätyn maankäyttöluonnoksen mukaan. Sekä maankäytön- että liikennesuunnittelu ovat edenneet katujen tasaustarkastelun jälkeen. Vihdintien linjaus on siirtynyt lännemmäksi ja pikaraitiotien pysäkki on siirtynyt ratasillalle. Nämä muutokset vaikuttavat Vihdintien tasaukseen ja tulee huomioida seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Vihdintie on itäistä rinnakkaiskatua huomattavasti alempana maaston korkeuserojen vuoksi. Tämän alueen tasaus ja kortteleiden liittyminen Vihdintiehen tulee tarkastella jatkotyön yhteydessä. Lisäksi jatkosuunnittelussa tulee varmistaa nykyisen Tietokuja 4:ssä olevan parkkihallin ajoyhteyden toimivuus.

Vesihuolto

Huopalahdentien vesihuoltoverkostot saneerataan. Saneerauksen yhteydessä sekaviemäröinti eriytetään hulevesiviemäreiksi ja sekaviemäriksi, joka lopputilanteessa tulee toimimaan jätevesiviemärinä, kun koko linjan valuma-alue on eriytetty. Maankäytön muutosten vuoksi nykyistä vesihuollon verkostoa poistetaan käytöstä ja korvataan uusilla vesihuoltolinjoilla erityisesti radan pohjoispuolella ja Vihdintien länsipuolella.

Alueen viemäröinnin toteuttamisesta on esitetty kaksi vaihtoehtoa. Vaihtoehdossa 1 jätevesien johtaminen perustuu painovoimaiseen viemäröintiin, jota täydennetään kahdella jätevedenpumpulla. Vaihtoehdossa 2 jätevesien johtaminen perustuu kokonaan painovoimaiseen viemäröintiin. Vesijohtoverkosto on suunniteltu kiertyyhteyksin, jotka parantavat vedenjakelun toimintavarmuutta. Uusi vesijohtoverkosto liittyy nykyiseen verkostoon Kauptiellä, Valimopolulla, Valimotiellä ja Haagan liikenneympyrässä.

Vesihuollon putket sijoitetaan pääosin katu- tai muille yleisille alueille.

Hulevedet

Suunnitelmassa hulevesiä on esitetty johdettavaksi Riistavuorenpuiston pohjoisista osista Rantaradan ali pohjoiseen kohti Mätäjokea. Rata-alueen kuivatuksen järjestelyt ja tulvareitit tulee selvittää tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Tulvanhallinta

Tulvareitit sijoittuvat pääasiassa katualueille. Vihdintien länsipuolella olevan ns. meijerin alueelta tulvivat hulevedet ohjautuvat Kaupintien yli Mätäjokeen. Vihdintien itäpuoliset tulvavedet ohjautuvat eteläosastaan Eliel Saarisenkadun nykyiselle tulvareitille ja pohjoisosasta rautatien eteläpuolella olevaan nykyiseen laskuojaan. Rautatien pohjoispuolella Vihdintien itäpuolen tulvivat hulevedet ohjautuvat eteläosastaan säilyvään laskuojaan ja pohjoisosastaan Kaupintien nykyiselle tulvareitille. Radan pohjoispuolella nykyinen tulvareitti (avo-oja) jää korttelialueelle, ja putkitettava osuus on tulvamitoitettava. Vihdintien länsipuolelle sijoittuva uusi hulevesiviemäri toimii sekä Vihdintien katualueen ja siihen rajoittuvien asuinalueiden tulvareittinä Vihdintien tasauksen muuttuessa.

Lämpöverkot

Vihdintiellä, Huopalahdentiellä ja Kaupintiellä säilyvät nykyiset kaukolämmön runkolinjat. Raitiotien kanssa risteävät johdot asennetaan suojaputkeen. Uusille kaava-alueille suunnitellaan uudet kaukolämpöjohdot myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.

Kaasuverkko

Kaavarunkoalueella ei ole nykyistä kaasuverkkoa.

Sähköverkon uudelleenjärjestelyt

Kaavarunkoalueella sijaitsee Pitäjänmäen kaksoisjakelusähköasema. Asemalta lähtevät kolme korkeajännitteistä 110 kV avojohtoyhteyttä (Pitäjänmäki–Kannelmäki, Pitäjänmäki–Viikinmäki ja Pitäjänmäki–Meilahti) sekä laajalti keskijänniteverkkoa. Kaavarunkon mukaisen maankäytön toteuttaminen edellyttää etupainotteisia muutoksia alueen sähkönjakeluverkkoon.

Kaavarunkotyön aikana on tehty Helen Sähköverkko Oy:n kanssa yhteistyötä ja laadittu alustavat periaatetasoiset suunnitelmat avojohtojen kaapeloimisesta, sähköaseman siirrosta ja keskijänniteverkon muutoksista. Suunnitelmakartat ovat selostuksen liitteenä.

Kaavarungossa on osoitettu 110 kV kytkinaseman ja kaksoisjakeluaseman sijaintipaikka Vihdintien itäpuolelta, rantaradan eteläpuolelta sekä Pitäjänmäentien eteläpuolelle kallioresurssi maanalaiselle jakeluasemalle.

Yhtenä vaihtoehtona avojohdoille yhteysväliillä Pitäjänmäki–Meilahti ja Pitäjänmäki–Kannelmäki on selvitetty osittaiskaapelointia ja portaalin sijoittamista nykyisen avojohtolinjan läheisyyteen. Tarkempi kaapelireitin suunnittelu tehdään yhdessä katuverkon ja muun yhdyskuntateknisen huollon verkoston suunnittelun yhteydessä. Lisäksi jatkossa tarkastellaan myös koko yhteysvälin kaapeloinnista. Pitäjänmäki–Viikinmäki yhteyden osalta on tarkasteltu johdon kääntämistä uudelle kytkinasemalle ja muutoksia olemassa oleviin pylväisiin.

Osa voimajohtojen kaapeloinneista kytkeytyy myös koko kaupunkitasoisen sähkönsäähkön runkoverkon vahvistamiseen ja tästä aiheutuu rajoitteita muutosten toteuttamisen aikatauluihin.

Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen

Lähtökohdat

Maaperän rakennettavuus

Suunnittelualueen eteläosa Huopalahdentien molemmin puolin sijoittuu pehmeikköalueelle. Huopalahdentien linjaus sijoittuu kokonaisuudessaan painanteeseen, jossa on paikoin savialueita. Myös akseli Korppaanpuisto–Talin tennishalli sijoittuu osittain pehmeikköalueelle. Muilta osin Huopalahdentien lähialueet ovat pääosin kallio- ja kitkamaa-alueella.

Pohjaveden pinnan korkeusasema Huopalahdentien alueella vaihtelee välillä noin 1-5 m maanpinnasta.

Pitäjänmäen kiertoliittymän koillisosa sijoittuu osittain pehmeikköalueelle, jonka päälle on tehty täyttöjä. Ohut savikerros kiertoliittymän alueelta on löytynyt vielä 2018 tehdyissä tutkimuksissa. Kiertoliittymän koillispuolella sijaitsee Eliel Saarisen tieltä Vihdintielle suuntautuva suoalue, josta suurin osa on jäänyt täyttömäen alle 1960-luvulla (Eliel Saarisen tien kaakkoispuolella oleva alue). Muilta osin Vihdintien itä puoli on pääosin kallio- ja kitkamaa-alueita Rantaradan ylittävään siltaan asti. Junaratojen risteyksestä luoteeseen päin suuntautuu savialue, joka laajenee Valion tehtaan kohdalla ja ulottuu aina Kaupintien luoteispuolelle asti sisältäen myös Vihdintien ja Kaupintien risteysalueen. Vihdintien itäpuoli on em. savialuetta lukuun ottamatta kallio- ja kitkamaa-alueita Kaupintien risteykseen saakka.

Pohjaveden pinnan korkeusasema Vihdintien alueella vaihtelee välillä noin 0 – 4 m maanpinnasta. Lähimpänä maanpintaa se on Vihdintien itäpuolella olevassa painanteessa, ilmajohtolinjan itäpuolella.

Maaperän pilaantuneisuus

Kaavarungon alue on ollut pitkään liikenteen kuormituksen piirissä. Kaavarungon alueella ja siihen rajautuvilla alueilla on toiminut polttonesteen jakeluasemia ja teollisuutta, joista voi aiheutua maaperän pilaantumista. Teollinen toiminta painottuu kaavarungon pohjoisosaan Pitäjänmäelle. Osa kaavarungon alueesta on edelleen teollisuusaluetta, joka on tavoitteena muuttaa asumiseen. Maaperän pilaantumista voivat toimintojen ohella aiheuttaa maaperän täytöt. Etelä-Haagassa sijaitsevasta Isonnevan täyttöalueesta osa kuuluu kaavarungon alueeseen.

Maaperän kunnostuksia ja tutkimuksia on tehty alueella ja siihen rajautuvissa kohteissa jo toteutettujen maankäytön muutosten myötä etenkin Pitäjänmäellä, kun entisiä teollisuustontteja on muutettu toimitiloiksi. Myös aiemmin öljyllä lämmitettyjen kiinteistöjen vuotovahingot ovat olleet kunnostustarpeen aiheuttajina.

Kaavarunko

Maaperän rakennettavuus

Kaavarungon rakentamisalueet Huopalahdentien alueella on sijoitettu siten, että rakennukset voidaan pääosin perustaa maan varaan tai massanvaihdon välityksellä maanvaraan. Turunväylän ja Huopalahdentien risteyksen eteläpuolisella savialueella rakennukset perustetaan paaluilla kantavan maakerroksen varaan.

Maanalaisessa yleiskaavassa on liikennetunnelivaraus Turunväylän jatkeelle (Korppaan tunneli). Turunväylän ja Huopalahdentien risteyksen itäpuolella sijaitsevan AK-korttelin jatkosuunnittelussa tulee huomioida em. tunnelin toteuttamisen edellytykset.

Rakentamisalueet Vihdintien alueella on sijoitettu siten, että ne hyödyntävät käytettävissä olevan maa-alueen tehokkaasti. Maaperäolosuhteet eivät rajoita kaavarungon mukaisen maankäytön toteuttamista Vihdintien alueella.

Vihdintien ja Kaupintien risteysalueella tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota alueelliseen stabiliteettiin Mätäjoen suuntaan, mikäli maanpinnan korkeusasemaan tehdään merkittäviä muutoksia esim. kevyen liikenteen alikulun mahdollistamiseksi.

Pikaraitiotie toteutetaan lähtökohtaisesti painumattomana rakenteena koko alueella. Pehmeikköalueilla tämä edellyttää joko paa-lulaattaa tai ohuiden pehmeikköjen osalta mahdollista massanvaihtoa. Mikäli pohjanvahvistustarve esiintyy kohdassa, missä raitiovaunun nopeus on hidas, voidaan jatkosuunnittelun yhteydessä harkita myös muita pohjanvahvistusvaihtoehtoja.

Kaavarunkoalueen geotekniikkaa on käsitelty Vihdintien ja Huopalahdentien alustavassa kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa (Sitowise Oy, 2019).

Maaperän pilaantuneisuus

Kaavarungon alueella on maaperän pilaantuneisuuden tutkimustarve etenkin asumiseen muutettavilla teollisuusalueilla ja kohteissa, joissa on merkittäviä täyttöjä. Tutkimukset tehdään viimeistään tarkentuvan maankäytön suunnittelun ja asemakaavoituksen yhteydessä.

Kaavarungossa on annettu maaperää koskeva määräys ”maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on kaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä selvitettävä ja pilaantunut maa puhdistettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.”

Ympäristöhäiriöt

Liikenteen haitat

Lähtökohdat

Nykytilanteessa kaavarungon alueelle aiheutuu liikennemelua etenkin Turunväylältä, Huopalahdentieltä, Vihdintieltä ja muilta vilkasliikenteisiltä kaduilta sekä pienemmissä määrin Rantaradan ja Kehäradan rautatieliikenteestä. Helsingin kaupungin meluselvityksen 2017 perusteella suunnittelualue on suurimmalta osalta melualueita, jolla ylittyy melutason ohjearvot ulkona.

Vilkkaimpien liikenneväylien läheisyydessä liikenneperäisten ilman epäpuhtauksien pitoisuudet voivat olla ajoittain korkeita esimerkiksi epäedullisissa sääolosuhteissa ja katupölykaudella. Huopalahdentie on jo tällä hetkellä bulevardimainen puistokatu, jonka on vielä vuonna 2016 arvioitu olevan aluetta, jolla typpidioksidin vuosiraja-arvo on vaarassa ylittyä. Typpidioksidipitoisuudet ovat kuitenkin viime vuosina olleet keskimäärin laskusuunnassa, eikä Huopalahdentiellä arvioida enää olevan ylitysriskiä. Ilmanlaadun raja-arvojen ei arvioida nykyisin ylittävän suunnittelualueella tai sen läheisyydessä. Typpidioksidin ja katupölyn eli hengitettävien hiukkasten pitoisuudet voivat kuitenkin ylittää vuorokausiohje-

von ja hengitettävien hiukkasten vuorokausiraja-arvotason liikennealueiden lähiympäristössä kuten muuallakin Helsingin vilkasliikenteisissä ympäristöissä.

Rantaradan ja Kehäradan läheisyydessä raideliikenteestä välittyvä maa- ja kallioperään värähtelyä, joka voi ilmetä rakennuksissa tärinä tai runkomeluna.

Vaikutusten arviointi

Jatkosuunnittelussa asemakaavoituksen yhteydessä selvitetään ja arvioidaan liikenteestä aiheutuvat ilmanlaatu- ja meluvaikutukset sekä otetaan huomioon ilmanlaadusta, melusta, runkomelusta ja tärinästä annetut raja-, ohje- ja suositusarvot. Arvioinneissa pyritään mahdollisuuksien mukaan ottamaan huomioon liikennemäärien ja ajoneuvojen päästöjen ennakoitu kehittyminen tulevaisuudessa, vaikka niiden ennustamiseen liittyy useita epävarmuustekijöitä. Laadittavien selvitysten pohjalta tarkastellaan tarvittavia torjuntatoimenpiteitä haittavaikutusten vähentämiseksi ja altistumisen minimoimiseksi. Vaikutusten arvioinnin lähtökohtana on varmistaa asuin- ja elinympäristön terveellisyys.

Liikenteen haittoja voidaan vähentää erityisesti päästöjä vähentämällä. Tähän tulisi pyrkiä etenkin liikennemääriä vähentämällä, liikenteen sujuvuuden parantamisella sekä ajoneuvokantaan ja rengasvalintoihin vaikuttamalla. Asemakaavatasolla haittojen ja altistumisen vähentämiseen tähtääviä keinoja on kuitenkin vain rajallisesti käytettävissä. Ne keskittyvät mm. korttelirakenteeseen, eri toimintojen sijoitteluun ja rakennusten massoitteeluun sekä teknisiin ratkaisuihin kuten koneelliseen ilmanvaihtoon ja julkisivujen ääneneristävyteen.

Ilmanlaatu

Suunnittelualue on nykyisellään Huopalahdentien eteläosaa lukuun ottamatta melko avointa ja tuulettuvaa. Suunniteltu kaupunkirakenne sulkee paikoin katutilaa muodostaen katukuilumaista ympäristöä, jossa ilmansaasteiden laimeneminen heikentyy. Kaavarunkoratkaisun mukainen tiivis pääkatuja reunustava rakentaminen on siten haaste ilmanlaadun kannalta. Ilman epäpuhtauksien pitoisuudet ovat katutilassa korkeampia kuin avoimessa ympäristössä tuulettuvuuden heikentyessä. Vaikka kadun varren rakentaminen heikentää katualueen tuulettuvuutta, se suojaa rakennusten taakse jääviä alueita ja ilmanlaatu rakennusten suojaisalla puolella on parempi kuin kadun puolella.

Alustavan tarkastelun perusteella haastavimmat alueet ilmanlaadun kannalta ovat Huopalahdentien ja Turunväylän liittymät alueet, joilla liikennemäärät ovat suurimmat ja toisaalta Haagan ympäröivä alue, jossa muodostuvat katukuilut ovat kapeita.

Pakokaasuperäiset päästöt todennäköisesti pienevät tulevaisuudessa, kun ajoneuvojen moottoritekniikka kehittyy ja päästörajotukset tiukkenevat. Typpidioksidipitoisuudet ovat jo viime vuosina olleet keskimäärin laskussa. Haastavimmilla alueilla tulee edelleen ottaa huomioon typpidioksidin vuosikeskiarvon ylittymisen riski. Typpidioksidin kansallinen vuorokausiohjearvo voi nykytiedon valossa ylittyä suunnittelualueen katujen varrella myös tulevaisuudessa.

Vaikka liikenteen suorat pienhiukkaspäästöt vähenevät tekniikan paranemisen myötä mm. kadun pinnan sekä renkaiden ja jarrujen kulumisen tuottamien pienhiukkasten pitoisuuksissa ei ole odotettavissa laskua. Pienhiukkasten vuosipitoisuudet jäänevät suunnittelualueella alle EU:n vuosiraja-arvon ja WHO:n ohjearvojen. Paikallisen liikenteen aiheuttama korotus pienhiukkaspitoisuuteen on kuitenkin merkittävä, vaikka kaukokulkeuma muodostaa huomattavan osan myös kaupunkiympäristön pienhiukkaspitoisuuksista. Pienhiukkasten pitoisuudelle ei ole turvallista alarajaa ja ne ovat suurin yksittäinen ympäristöterveyshaitta myös Suomessa.

Katupölyn eli hengitettävien hiukkasten pitoisuudet ovat Helsingissä pienentyneet viime vuosina kaupungin pitkäaikaisen katupölyn torjunnan kehittämisen ja tehokkaiden toimenpiteiden ansiosta. Päästöissä ei kuitenkaan ole odotettavissa merkittävää pienenemistä. Kaavarunkoalueelle on siis jatkossakin riski, että hengitettävien hiukkasten raja-arvo voi ylittyä vilkasliikenteisissä katu-kuiluissa etenkin, ellei pölyntorjuntaan kiinnitetä vuosittain voimakkaasti huomiota.

Asemakaavavaiheessa tutkitaan ja käytetään altistumista vähentäviä keinoja, joilla turvataan asumisen ja oleskelun terveellisyys. Pyöräilylle ja jalankululle tutkitaan mahdollisuuksien mukaan vaihtoehtoisia kulkureittejä. Koska epäpuhtauspitoisuudet mittausten mukaan hieman alenevat katukuilussa ylöspäin mentäessä, tulee alimpaan/alimpiin kerroksiin tutkia muuta kuin asumista. Ilman epäpuhtauspitoisuudet ovat pienempiä kattotasolla ja rakennusten takana sisäpihalla pitoisuudet ovat noin puolet kadun varren pitoisuuksista. Tästä syystä rakennusten tuloilman ottokohdalla voidaan vaikuttaa sisäilman laatuun. Jatkosuunnittelussa tulee myös tutkia suunnitteluratkaisuja, joilla ohjataan mm. oleskeluparvekkeiden ja asuntojen suuntaamista.

Melu

Kaavarungon vilkkaimpien katujen sekä rata-alueiden lähiympäristössä liikenteen aiheuttamat melutasot tulevat olemaan korkeita melulähteen puoleisilla julkisivuilla. Kaupunkimainen rakentaminen katujen varsille kuitenkin estää melun leviämistä laajemmalle,

jolloin kortteleiden sisäosiin ja virkistysalueille kohdistuva melu vähenee.

Raideliikenteen osalta on tarpeen tarkastella myös enimmäisäänitasoja, vaikka niitä koskien ei toistaiseksi ole ohjearvoa. Myös muut raideliikennemelun erityispiirteet otetaan huomioon tarpeellisessa määrin asemakaavavaiheen meluselvityksissä.

Asemakaavatasolla käytettävissä olevat keinot liikennemelun vähentämiseksi ovat rajallisia. Korttelirakenteella ja rakennusten massoittelulla voidaan kuitenkin vaikuttaa huomattavasti melun leviämiseen ja muodostaa rakennusten katveeseen melulta suojattuja piha-alueita ja kulkureittejä. Myös liikennemelun näkökulmasta tulee jatkosuunnittelussa tutkia suunnitteluratkaisuja, joilla ohjataan mm. oleskeluparvekkeiden ja asuntojen suuntaamista ja muita mahdollisia altistumista vähentäviä keinoja.

Muodostuvan katutilan ääniympäristöön voidaan jossain määrin vaikuttaa akustisen suunnittelun keinoin, joiden hyödyntämistä tulee myös jatkossa tutkia.

Runkomelu ja tärinä

Rantaradan ja Kehäradan rautatieliikenteestä sekä Vihdintien ja Raide-Jokerin pikaraitiotiestä aiheutuu maaperään värähtelyä, joka voi aiheuttaa runkoääni- tai tärinähaittoja asuinrakennuksissa tai muissa näille haitoilla herkissä kohteissa ilman torjuntatoimia.

Vihdintien pikaraitiotien värähtelyntorjunnan tarve ja ratkaisut tulee lähtökohtaisesti tehdä raitiotien suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä siten, ettei radan lähiympäristön nykyisiin tai tuleviin rakennuksiin kohdistuu tavoitearvoja ylittävää runkomelu- tai tärinähäiriötä.

Olemassa olevien rautateiden läheisyyteen sijoittuviin rakennuksiin kohdistuu maa- ja kallioperän kautta välittyvästä värähtelystä runkomelu- ja tärinäriske. Jatkosuunnittelussa asemakaavoituksen yhteydessä tehdään tarvittavat selvitykset näiden riskien kartoittamiseksi ja torjuntatarpeiden määrittelemiseksi, jotta tavoitteena pidettävät enimmäistasot rakennusten sisätiloissa saavutetaan.

Suomessa ei toistaiseksi ole virallisia raja- tai ohje-arvoja runkomelulle ja liikennetärinälle. Suunnittelun tavoitearvoina voidaan käyttää melko vakiintuneeseen tapaan VTT:n esittämiä suosituksia.

Teollisuus

Lähtökohdat

Kaavarungon alueella ja siihen rajautuen toimii teollisuutta, joiden vaikutus tulee erityisesti ottaa huomioon alueen maankäytön

suunnittelussa. Pitäjänmäen pohjoisosassa kaavarungon alueella toimii laitos, joka käyttää jäähdytykseen ammoniakkia. Ammoniakin varastomäärä ylittää 10 tonnia ja laitos on käyttömäärän perustella turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukesin valvonnassa. Laitokselle määrätty 0,5 km laajuinen konsultointivyöhyke, jolla riittävästä etäisyydestä herkkiin toimintoihin tulee erityisesti arvioida ja huolehtia. Pitäjänmäellä kaavarunkoalueen ulkopuolella sijaitsee luottimia käyttävä ja varastoiva maalitehdas, jonka 1 km laajuinen konsultointivyöhyke ulottuu kaavarungon pohjoisosaan.

Kaavarunko

Ammoniakkilaitoksen vaikutuksia on selvitetty riskitarkasteluin aiemmassa asemakaavahankkeessa (Rossi 2003). Toiminnot ovat ennallaan, joten riskitarkastelu itsessään on edelleen ajankautainen vielä toimivan laitoksen osalta. Aiemmin toiminut pienempi ammoniakkilaitos (pakastamo) on lopettanut toimintansa ja sen rakennukset on purettu. Raportissa esitetyt vähimmäisetäisyydet eivät kuitenkaan KHO:n 2006 päätöksen mukaisesti riitä täyttämään maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia terveellisuuden ja turvallisuuden vaatimuksia.

Ammoniakkilaitos rajoittaa merkittävästi kaavarungon pohjoisosaan maankäyttöä. Nykyinen Pitäjänmäen Valion alue ja Vihdintien itäpuolen alue on mahdollista ottaa asuinkäyttöön vasta, kun ammoniakin aiheuttamat riskit ovat poistuneet.

Yksittäisten hankkeiden riittäviä etäisyyksiä ammoniakkilaitoksesta ei voi määrittellä yksityiskohtaisesti kaavarungon suunnittelutarkkuudella, vaan ne tulee tutkia jatkosuunnittelussa. Mikäli ammoniakkilaitoksen konsultointivyöhykkeelle tai sen välittömään läheisyyteen tutkitaan hankkeita, ennen ammoniakkiriskin poistumista, tulee edellytykset tarkastella yksityiskohtaisesti.

Maalitehtaan vaikutusten ei aiemmin laadittujen tarkastelujen perustella arvioida merkittävästi vaikuttavan kaavarungon alueen maankäyttöön. Konsultointivyöhykkeellä tulee kuitenkin tarkastella vaikutukset kaavoituksessa ja jatkosuunnittelussa.

Konsultointivyöhykkeille suunniteltavista hankkeista tulee pyytää lausunnot Tukesilta ja pelastusviranomaiselta.

Koska ammoniakkilaitos ei nykyisellään mahdollista pohjoisosan kaavarungon mukaista maankäyttöä, on kaavarungossa annettu jatkosuunnittelua ohjaava määräys: ”Alueen pohjoisosan kaavoituksessa ja muussa suunnittelussa tulee ottaa huomioon ammoniakin teollisen varastoinnin ja käytön asettamat rajoitukset”.

Kaavatalous

Kaavarungon toteuttaminen edellyttää kaupungilta merkittäviä etupainotteisia investointeja niin katuverkkoon kuin yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin. Alustavasti kaavarungon mukaisesta maankäytön toteuttamisesta on arvioitu aiheutuvan kustannuksia seuraavasti (Alv 0%):

- Esirakentaminen ja ennakkoinvestoinnit	50 milj. euroa
- Kadut ja liikennealueet	80 milj. euroa
- Sillat ja alikulut	30 milj. euroa
- Puistot ja viheralueet	5 - 10 milj. euroa
- Julkiset palvelurakennukset	95 milj. euroa
Yhteensä	260 – 270 milj. euroa

Uutta kerrosalaa kohden kustannuksia aiheutuu noin 400 € / k-m². Esirakentamisinvestoinnit koostuvat kaupunkibulevardin ja raitiotien toteuttamisen edellyttämistä johtosiirroista, pohjanvahvistuksista sekä alueellisesta louhinnasta.

Katu- ja liikennealueiden kustannuksiin sisältyvät varsinainen kaupunkibulevardi raitioteineen, sekä kaavarunkoalueen muu uusi katuverkko.

Uusittavien siltojen ja alikulujen tarve täsmentyy jatkosuunnittelussa, mutta kustannusarviossa on varauduttu osan taitorakenteiden uusimiseen. Mätäjoen varrella Vihdintien alikuluyhteyden toteuttaminen edellyttää sekä sillan että alueen pohjanvahvistusrakenteiden uusimista.

Julkisten palvelurakennusten kustannusarvio pohjautuu alustavaan arvioon koulu- ja päiväkotirakennusten tarpeesta.

Edellä esitetyn lisäksi sähköverkon muutoksista aiheutuu kaupungille huomattavia ennakkoinvestointeja. Helen Sähköverkon laatiman alustavan kustannusarvion mukaan kytkinaseman siirrosta, avojohtojen kaapeloinnista portaaleille saakka, tarvittavista teknisistä muutoksista muilla asemilla ja keskijänniteverkon muutoksista aiheutuu kustannuksia noin 45-50 miljoonaa euroa. Lisäksi Pitäjänmäki–Kannelmäki -yhteyden kaapelointi edellyttää 400 kV kantaverkkoyhteyden rakentamista Länsimäestä Viikinmäkeen. Muutostöiden ja lisärakentamisen kustannusjakoa ja aikataulutusta on käsitelty erillisessä yhteistyöryhmässä ja näistä päätetään jatkosuunnittelun yhteydessä.

Vesihuoltoverkoston kustannuksiksi on alustavasti arvioitu noin 15 miljoonaa euroa.

Rakennusoikeuden arvoksi sekä mahdollisten maankäyttökorvausten määräksi on alustavasti arvioitu noin 360 miljoonaa euroa.

Edulliset perustamisolosuhteet sekä jatkosuunnittelussa määritettävät keskitetyt pysäköintiratkaisut luovat kaavarungon mukaisella maankäytöllä hyvät edellytykset monipuolisen hallinta- ja rahoitusmuotojakauman mukaiselle asuntotuotannolle AM-ohjelman mukaisesti.

TOTEUTUS

Alueen asemakaavat tullaan laatimaan osa-alueittain. Munkkivuoren ostoskeskuksen asemakaavamuutoksen on tarkoitus käynnistyä jo kuluvana vuonna ja Haagan liikennemyyrän ympäristön kaavamuutoksen vuonna 2020. Muiden kaavamuutosten aloittaminen ajoittuu arviolta vuosien 2020–2028 välille. Alustava asemakaava-aluejako ja aikataulut on esitetty liitteessä ”Vihdintien ja Huopalahdentien alustavat asemakaava-alueet ja aikataulut”.

Vaiheittain toteuttaminen ja kynnykset

Alueen maankäytön toteuttaminen edellyttää kaupungilta ennakoinvestointeja katuverkkoon, raiteisiin ja yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin. Sähköverkon muutostöiden suunnittelu ja vaiheistus määritetään jatkosuunnittelussa etupainotteisesti.

Rakentamiskelpoiseksi saattaminen

Kaavarungon mukainen maankäyttö edellyttää johtosiirtoja, pohjanvahvistuksia ja alueellista louhintaa.

Kaavarunkoalue kuuluu kaupunginkansliaan perustettuun toteuttamisprojektiin.

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

- luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle
 - luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen
 - suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä
 - edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta
-

- edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä
- merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa
- varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin
- ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja
- huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävästä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta
- luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä
- varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin
- Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys, tai riskit hallitaan muulla tavoin.

Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Maakuntakaava

Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on pääosin taajamatoimintojen aluetta. Munkkivuoren ostoskeskuksen alue on keskustatoimintojen aluetta. Suunnittelualueen halki kulkee rantarata. Vihdintie on merkitty seututieksi. Turunväylä liittyy tunneliyhteydellä Huopalahdentien liittymästä Hakamäentiehen. Pohjoisesta Mätäjoelta kulkee Vihdintien itäpuolella viheryhteystarve Haagan liikenneympyrän kautta Talin liikuntapuistoon ja sieltä edelleen Huopalahdentien poikki Korppaanpuistoon. 110 kV voimalinja kulkee Meilahdesta Korppaanmäen puiston kautta Huopalahdentien ja Vihdintien vieritse Pitäjänmäen kytkinasemalle, josta jatkuu 110 kV voimalinjat pohjoiseen ja itään.

Ympäristöministeriön 30.10.2014 vahvistamassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa Talin liikuntapuisto on taajamatoimintojen aluetta, jonka halki kulkee itä-länsisuuntainen viheryhteystarve. Suunnittelualue on Vanhaa Munkkiniemeä ja Munkkivuorta lukuun ottamatta tiivistettävää aluetta. Pitäjänmäentieltä Haagan liikenneympyrän kautta Huopalahdentien asemalle kulkee pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli (Raide-Jokeri). Haagan liikenneympyrän alueelle on merkitty joukkoliikenteen vaihtopaikka.

Maakuntavaltuuston 24.05.2017 hyväksymässä Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa Munkkivuori on osoitettu maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi.

Valmisteilla olevassa Uusimaa-kaava 2050 -kaavaehdotuksessa (Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotus) alue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä sekä pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä. Turunväylä sekä Huopalahdentie välillä Munkkiniemen aukio–Turunväylä on merkitty maakunnallisesti merkittävään tieksi, jonka linjaus on ohjeellinen. Munkkivuori on merkitty valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi. Lisäksi suunnittelualueelle on merkitty päärata sekä 110 kV voimajohto. Kaavarunko on tekeillä olevan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksen mukainen.

Yleiskaava

Helsingin yleiskaavan 2016 (tullut voimaan 5.12.2018) mukaan Huopalahdentiehen ja Vihdintiehen rajautuvat alueet ovat pääosin keskusta-alueita (Kantakaupunki C2), jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava kantakaupungille ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen sekä liike- ja toimitilojen riittävä määrä. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, ehdoilla. Kaupunkibulevardeihin rajautuvilla alueilla korttelitehokkuus tulee olla pääsääntöisesti yli 1,8.

Niemenmäki sekä osa Laajalahdentien varren alueesta on merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi A2, jota kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähialueiden käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Talin liikuntapuistossa osa suunnittelualueesta on asuntovaltaista aluetta A1, jota kehitetään asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8. Alueen keskeisten katujen varsilla rakennusten maantasokerroksiin tulee varata liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta vähintään 60 % on korttelimaata. Osa suunnittelualueesta on virkistys- ja viheraluetta, jota kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy seudulliseen viherverkostoon ja merelliseen virkistysvyöhykkeeseen. Virkistys- ja viheralueiden kehittämisessä huomioidaan yleiskaavan teemakartalla esitetty

metsäverkosto. Lähtökohtana on säilyttää verkoston metsäinen luonne.

Junarata halkaisee suunnittelualueen Pitäjänmäen yritysalueen pohjoisosassa, jossa Valimon aseman ympäristö on osoitettu toimitila-alueeksi, jota kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyskäyttöön. Meijeritien ympäristö on asuntovaltaista aluetta A1.

Mätäjokilaakso on merkitty viheryhteys-merkinnällä. Vihdintien itäpuolella Mätäjoen suunnasta kulkee viheryhteys Runar Schildtin puiston kautta ja edelleen junaradan poikki Riistavuorenpuistoon, josta yhteys jatkuu Haagan liikenneympyrän kautta Talin urheilupuistoon. Talin urheilupuisto ja Korppaanpuisto ovat yleiskäytössä virkistys- ja viheraluetta.

Huopalahdentie välillä Munkkiniemen aukio–Turunväylän liittymä on merkitty pääkaduksi. Huopalahdentie välillä Turunväylän liittymä–Haagan liikenneympyrä sekä Vihdintie on merkitty kaupunkibulevardeiksi. Huopalahdentielle ja Vihdintielle on osoitettu pikaraitiotie, joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna.

Huopalahdentielle Haagan liikenneympyrän kautta Eliel Saarisen tielle on osoitettu baanaverkko, pyöräliikenteen nopea runkoverkko. Lisäksi baanaverkko on merkitty kulkemaan itä-länsisuunnaisesti Valimon aseman pohjoispuolella.

Kaavarunko on Helsingin yleiskaavan (2016) mukainen.

Turunväylällä ja sen ympäristössä on voimassa Yleiskaava 2002, jossa Turunväylän länsipää on esitetty kulkemaan liikennetunnelissa Hakamäentielle, ja vapautuneelle maa-alalle on osoitettu kerrostalovaltaista aluetta asumista ja toimitiloja varten (tullut voimaan 19.1.2007). Kaavarunko ei estä liikennetunnelin rakentamista, joten kaavarunko on Yleiskaava 2002:n mukainen.

Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 11830 (tullut voimaan kokonaisuudessaan 18.11.2011) mukaan alue on Riistavuoren puistossa ja Haagan liikenneympyrän länsipuolella Vanhan viertotien alueella kallioresurssialuetta, joka soveltuu maanalaisten tilojen rakentamiseen. Lisäksi maanalaisessa yleiskaavassa on varaus Turunväylän jatkeen liikennetunnelia varten, varaus maanalaista tilaa varten Munkkivuoren pohjoispuolella sekä olemassa olevia teknisen huollon tunneleita. Nyt laadittu kaavaratkaisu on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

Asemakaavat

Suunnittelualueella on voimassa noin 50 asemakaavaa, jotka ovat vuosilta 1950–2017.

Haagan liikenneympyrän alueella ja siitä pohjoiseen ovat voimassa asemakaavat:

nro 3261, nro 3669, nro 3969, nro 4480, nro 4696, nro 6911, nro 6963, nro 7108, nro 7174, nro 7730, nro 8422, nro 8749, nro 9195, nro 9368, nro 9506, nro 9637, nro 10148, nro 10515, nro, nro 10975, nro 11526, nro 11938 ja nro 12400.

Haagan liikenneympyrästä etelään ovat voimassa asemakaavat: nro 2994, nro 3723, nro 4710, nro 4879, nro 4925, nro 5019, nro 5079, nro 5165, nro 5259, nro 5458, nro 5703, nro 7220, nro 7373, nro 7498, nro 7923, nro 8570, nro 9181, nro 9270, nro 9634, nro 9958, nro 10924, nro 11024, nro 11534, nro 11539, nro 11751, nro 11920, nro 12363 ja nro 12383.

Muut suunnitelmat ja päätökset

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi alueen suunnitteluperiaatteet 5.6.2018.

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa pääosan alueesta. Turunväylä liittymäalueineen sekä rata-alue on valtion omistuksessa. Huopalahdentien korttelit 30096, 30127, 30128 ja tontti 29003/1, Niemenmäen tontit 30120/4, 30121/2, 30122/1-2 sekä Meijeritien korttelit 46034 ja 46054 ovat yksityisomistuksessa.

SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET

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
 - Liikenneliikelaitos (HKL)
 - Liikennevirasto
 - Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)
 - Uudenmaan ELY-keskus
-

- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
- sosiaali- ja terveystoimiala
- kaupunginkanslia.

Viranomaisten työneuvottelu Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän (HSL), Helen Oy:n, Helsingin Seudun ympäristöpalvelut (HSY) Vesihuollon, Kaupunginkanslian sekä Kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan kanssa järjestettiin 28.3.2019.

Suunnitteluperiaatteiden nähtävilläolo

Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet olivat esillä 9.4.–30.4.2018.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman, kaavarunkoluonnoksen ja muun valmisteluaineiston nähtävilläolo

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

Vireilletulosta ja OAS:n, kaavarunkoluonnoksen sekä valmisteluaineiston nähtävilläolosta on ilmoitettu verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat sekä lähialueen kotitalouksiin jaetulla ilmoituksella.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavarunkoluonnos sekä muu valmisteluaineisto olivat esillä kaupungin verkkosivuilla 27.2.–24.3.2019. Lisäksi kaavarunkoluonnos valmisteluaineistoinen oli esillä Kerro kantasi –verkkosivulla 27.2.–24.3.2019.

Asukastilaisuudet pidettiin keskustakirjasto Oodissa 5.3.2019 ja Munkkivuoren ostoskeskuksessa 7.3.2019. Yhteenveto asukastilaisuuksista on vuorovaikutusraportin liitteenä.

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot kaavarunkoluonnoksesta ja valmisteluaineistosta kohdistuivat mm. ilmastotavoitteisiin sekä energiantuotantoon, vesihuoltoon, palveluihin, meluun, ilmanlaatuun, ympäristöriskeihin, julkisen liikenteen linjastoon ja liikenneratkaisuihin liittyviin kysymyksiin. Työneuvottelun 28.3.2019 muistio on vuorovaikutusraportin liitteenä.

Yhteenveto mielipiteistä

Kirjallisia mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin yhteensä noin 530 kpl. Näistä pääosa saatiin Kerro kantasi –kyselyn kautta (502 kpl). Lisäksi pa-

lautetta saatiin kirjeitse ja sähköpostilla sekä suullisesti asukastilaisuuksissa. Riistavuoren metsän säilyttämisen puolesta saatiin vetoamus, jossa oli 45 allekirjoittanutta.

Mielipiteet kohdistuivat mm. viheralueiden ja luontoarvojen säilymiseen, rakentamisen sijoittumiseen ja määrään, kaupunkikivaan, palveluiden riittävyteen, liikenteen sujuvuuteen sekä joukkoliikenne-, pyöräily ja kävely-yhteyksiin. Osa palautteen antajista vastusti liian suurisuuntaiseksi ja kalliiksi kokemaansa hanketta, osa ilmaisi olevansa tyytyväinen suunnitelmiin.

Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Esitellään lautakunnalle
Helsingissä, 4.6.2019
Marja Piimies

VIHDINTIE – HUOPALAHDENTIE BULEVARDIKAUPUNKI – KAAVARUNKO**OSALLISTUMINEN JA ARVIOINTI**

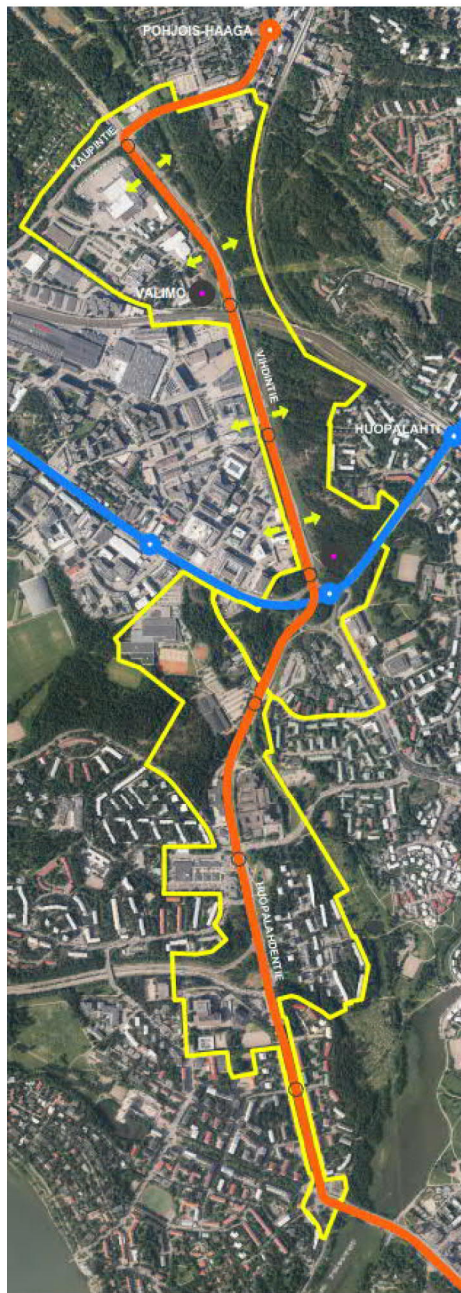
Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin suunnittelu etenee. Alueelle suunnitellaan ympäröiviä kaupunginosia täydentävää rakentamista noin 14 000 uudelle asukkaalle sekä tuhansille työpaikoille. Alueen suunnitteluperiaatteet hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 5.6.2018 ja nyt alueelle ollaan laatimassa kaavarunkoa. Kaavarungossa hahmotellaan merkittävimpiä suunnittelun linjauksia, kuten alustavaa kortteli- ja viherrakennetta sekä liikennejärjestelyjä, mm. pikaraitiotien sijoittumista katualueelle.

Kaavarunko määrittää lähtökohtia alueelle pääasiassa 2020-luvun aikana laadittaville osa-aluekohtaisille asemakaavoille. Kaavarunkoa valmistellaan yhdessä kaupunkilaisten kanssa. Maaliskuussa 2019 järjestetään kaksi kaikille avointa esittelytilaisuutta sekä kommentointimahdollisuus verkossa Kerro kantasi -palvelussa.

Suunnitelmia on mahdollista kommentoida verkossa osoitteessa: <https://kerrokantasi.hel.fi/bulevardikaupunkia>. Suunnittelijat ovat tavattavissa 5.3.2019 klo 15-19 Keskustakirjasto Oodin Bryggassa sekä 7.3.2019 klo 15-19 Munkkivuoren ostoskeskuksessa, Raumantie 1.

Kaavarunkoehdotus sekä osa-alueiden asemakaavoituksen alustava aikataulu on tarkoitus esitellä kaupunkiympäristölautakunnalle kesällä 2019.

Suunnittelualue



Suunnittelualue.

Kaavarunko on osa uuden yleiskaavan osoittaman Vihdintien ja Huopalahdentien boulevardikaupungin maankäytön muutosalueita. Nyt suunniteltavassa ensimmäisessä vaiheessa boulevardikaupungin kaavarunko käsittää Huopalahdentien sekä Vihdintien osuuden Haagan liikenneympyrästä Kaupintielle, yhteensä noin 4 km.

Osallistuminen ja aineistot

Suunnittelijat ovat tavattavissa 5.3.2019 klo 15-19 Keskustakirjasto Oodin Bryggassa sekä 7.3.2019 klo 15-19 Munkkivuoren ostoskeskuksessa, Raumantie 1.

Kaavarungon valmisteluaineistoa (mm. alueen maankäytön ja viherverkoston luonnos, liikenteen ja pikaraitiotien suunnitelmia) on esillä 27.2–24.3.2019 seuraavissa paikoissa:

- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.
- suunnitelmia on mahdollista kommentoida verkossa osoitteessa: <https://kerrokantasi.hel.fi/bulevardikaupunkia>

Suunnitteluun liittyvää aineistoa päivitetään Helsingin karttapalveluun karta.hel.fi/suunnitelmat.

Valmisteluaineistoa voi kommentoida verkkopalvelun lisäksi myös suoraan suunnittelijoille. Kaavarunkovaiheen kommentit pyydetään esittämään **viimeistään 29.3.2019**. Viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillisiä neuvotteluja.

Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset, seurakunnat ja yhdistykset
- asiantuntijaviranomaiset
 - Helen Oy
 - Helen Sähköverkko Oy
 - Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
 - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
 - Väylävirasto
 - Museovirasto
 - Turvatekniikan keskus (TUKES)
 - Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
 - Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL)
 - kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
 - kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
 - sosiaali- ja terveystoimiala

Vaikutusten arviointi

Kaupunkiympäristön toimiala ja tarvittaessa muut asiantuntijat arvioivat kaavarungon vaikutuksia mm. seuraaviin asioihin:

- yhdyskuntarakenteeseen
 - liikenteeseen
 - maisemaan ja kaupunkikuvaan ja rakennettuun ympäristöön
-

- luontoon ja luonnon monimuotoisuuteen
- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön sekä palveluihin
- teknisen huollon järjestämiseen
- yhdyskuntatalouteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Suunnittelun taustatietoa

Kaavarunkoalueen suunnitteluperiaatteet hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 5.6.2018. Suunnittelun taustoja on tässä yhteydessä yksityiskohtaisemmin kuvattu asiakirjassa: *Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet – Taustaa ja perusteluja, kaupunkiympäristölautakunta 5.6.2018.* <https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2018-003973/kylk-2018-16/>

Lisätiedot suunnittelijoilta

Maankäyttö

Suvi Tyynilä (Vihdintie) p. (09) 310 37264, suvi.tyynila@hel.fi
Nina Välkepinta-Lehtinen (Huopalahdentie) p. (09) 310 37024,
nina.valkepintalehtinen@hel.fi

Liikenne

Taneli Nissinen, p. (09) 310 37447, taneli.nissinen@hel.fi

Pikaraitiotien suunnittelu

Anton Silvo, p. (09) 310 37489, anton.silvo@hel.fi

Teknistoloudelliset asiat

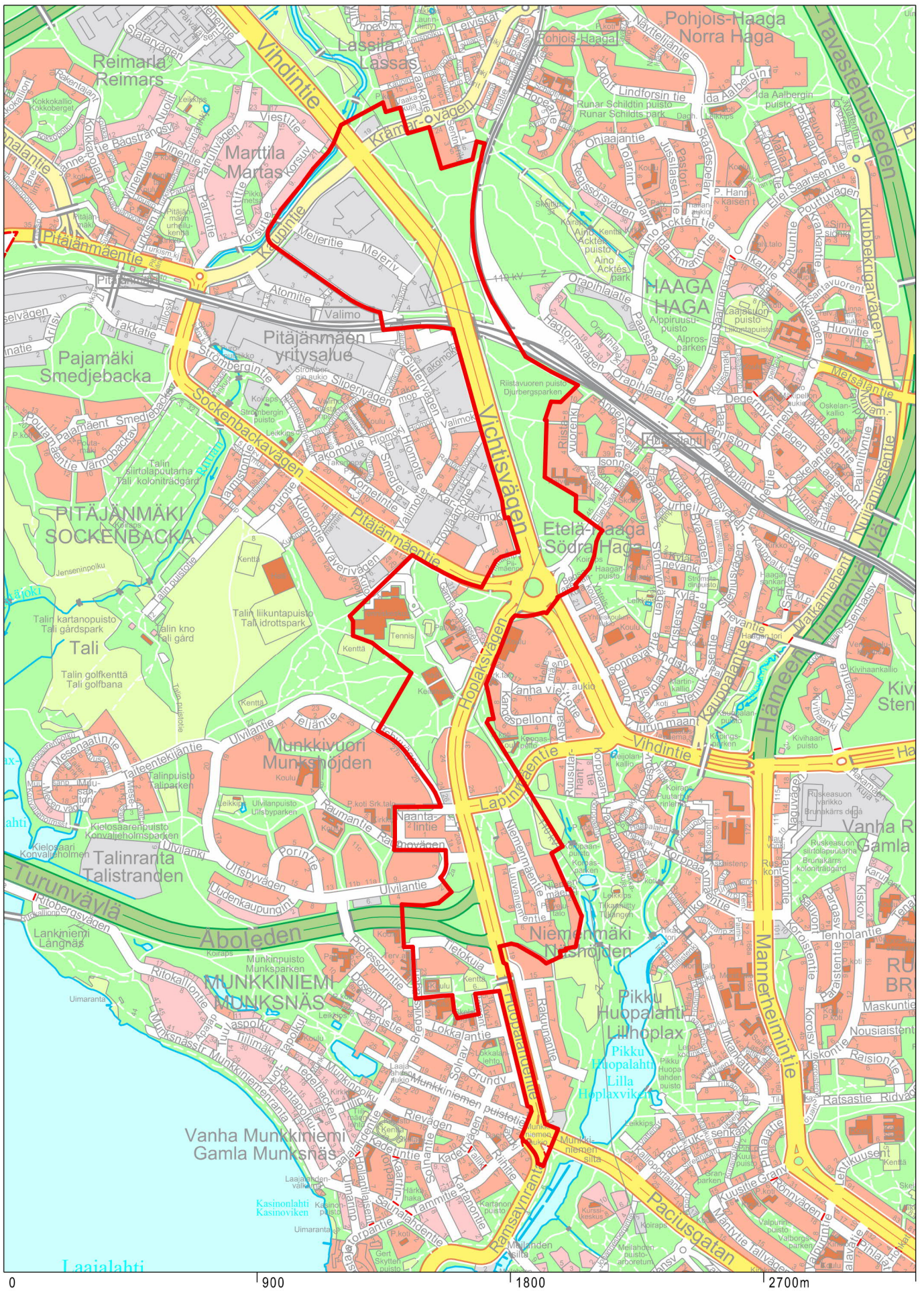
Mikko Juvonen, p. (09) 310 37252, mikko.juvonen@hel.fi

Julkiset ulkotilat, maisema, viherverkostot

Anna Böhling (Vihdintie) p. (09) 310 37211, anna.bohling@hel.fi
Aino Leskinen (Huopalahdentie) p. (09) 310 20825, aino.leskinen@hel.fi

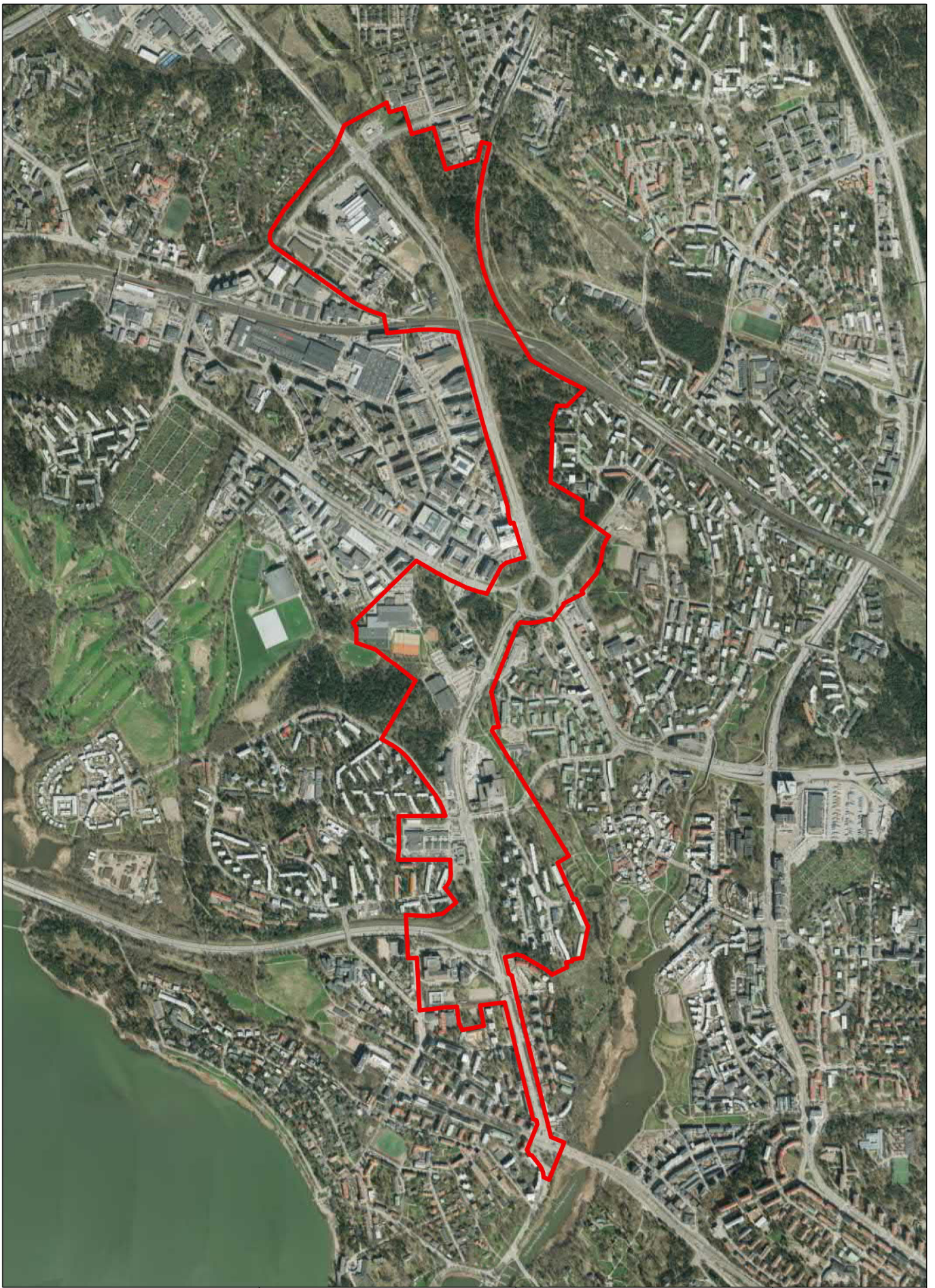


Kaupunkisuunnittelua voi seurata sosiaalisen median kanavissa (facebook.com/helsinkikaupunkiymparisto ja twitter.com/helsinki-kymp) sekä Suunnitelmavahti-palvelun avulla, jonka voit tilata osoitteesta www.hel.fi/suunnitelmavahti.



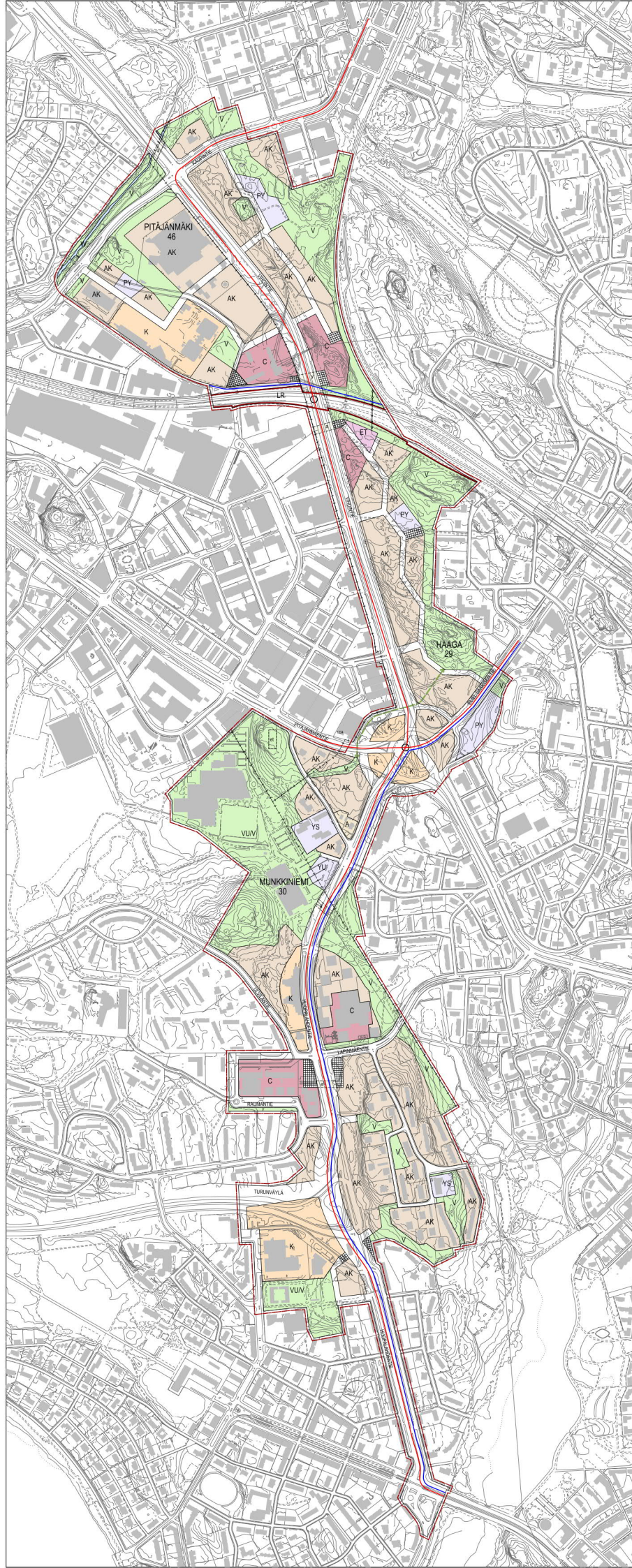
Sijaintikartta
 Vihdintie ja Huopalahdentie
 bulevardikaupunki
 kaavarunko

Helsingin kaupunki
 Asemakaavoitus / Läntinen
 alueyksikkö



Ilmakuva
Vihdintie ja Huopalahdentie bulevardikaupunki
kaavarunko

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus / Läntinen alueyksikkö





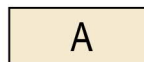
6 m suunnitteluelueen ulkopuolella oleva viiva.

Linje 6 m utanför planområdet.



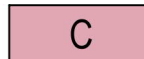
Kerrostalovaltainen asuntoalue. Aluetta kehitetään asumisen, palvelujen, virkistystyksen ja asuinympäristöön soveltuvien toimintojen ja alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.

Bostadsområde för flervåningshus. Området utvecklas för boende, service, rekreation, för funktioner anpassade till boende och nödig samhällsteknisk service och trafik.



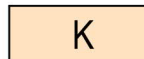
Asuntoalue.

Bostadsområde.



Keskustatoimintojen alue.

Område för centrumfunktioner.



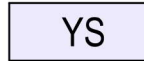
Liike- ja toimistorakennusten alue.

Område för affärs- och kontorsbyggnader.



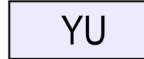
Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.

Område för offentlig service och förvaltning.



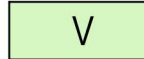
Sosiaalitoiminta ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten alue.

Område för byggnader för social verksamhet och hälsovård.



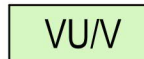
Urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.

Kvartersområde för idrottsbyggnader.



Virkistysalue.

Rekreatiomsområde.



Virkistysalue sekä urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.

Rekreatiomsområde och område för idrotts- och rekreatiionsanläggningar.



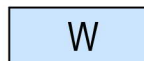
Rautatieliikenteen alue.

Område för järnvägstrafik.



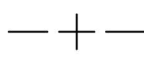
Yhdyskuntateknisen huollon alue.

Område för samhällsteknisk försörjning.



Vesialue.

Vattenområde.



Kaupunginosan raja.

Stadsdelsgräns.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

46
PITÄ

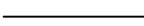
Kaupunginosan numero.

Stadsdelsnummer.

VIHDINTIE

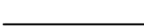
Kaupunginosan nimi.

Namn på stadsdel.



Kadun, tien nimi.

Namn på gata, väg.



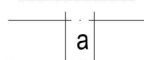
Katu- tai liikennealue.

Gatu- eller trafikområde.



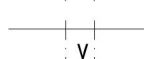
Katuaukio/tori.

Öppen plats/Torg.



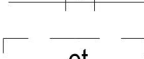
Kadun tai liikennealueen alittava jalankulun tai pyöräilyn yhteys.

Gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde.



Alue, jolla rakennuksen saa ulottaa bulevardin yli.

Område där byggnad får sträcka sig över bulevarden.



Maanalainen yhdyskuntateknisen huollon alue, sijainti ja koko likimääräinen.

Underjordiskt område för samhällsteknisk försörjning, riktgivande läge och storlek.



Pikaraitiotie, joukkoliikenteen nopea runkoyhteys.

Snabbspårväg, snabb stomförbindelse för kollektivtrafiken.



Raideliikenteen solmukohta.

Knutpunkt för spårtrafik.



Pyöräliikenteen nopea runkoyhteys.

Stomförbindelse för snabb cykeltrafik.



Viheryhteystarve.

Grönförbindelsebehov.



Korkeajännitteinen ilmajohto, sijainti ohjeellinen.

Luftledning för högspänning, riktgivande läge.

Bulevardikaupungista suunnitellaan ilmastoviisas ja hiilineutraali. Asemakaavamääräyksissä edellytetään tätä koskevia toimenpiteitä.

Alueella rakennetaan energiatehokkaasti ja tuotetaan uusiutuvaa energiaa sekä keskitetysti että kiinteistökohtaisesti. Rakennuksissa ja rakenteissa edellytetään vähähiilipäästöisiä materiaaleja. Osa asuntokortteleista osoitetaan puurakentamiseen.

Materiaalivirtoja hyödynnetään kiertotalouden periaatteiden mukaisesti, edistetään alueellista massatasapainoa ja uusiomateriaalien käyttöä sekä kehitetään asuntokortteleissa yhteisöllisyyteen ja jakamistalouteen liittyviä ratkaisuja.

Kortteli- ja yleisillä alueilla syntyvien hulevesien viivytystä ja laadullista hallintaa edistetään.

Rakennusten kattopinnat hyödynnetään pääosin viherkattoina, kattoterasseina ja uusiutuvan energian tuottamiseen.

Tonteilla asetetaan tavoitteeksi tavanomaista korkeampi vihertehokkuus. Asukkaille varataan mahdollisuus kaupunkiviljelyyn. Katuympäristöön suunnitellaan runsaasti katupuita ja monipuolista kaupunkivihreää.

Asemakaavoituksessa, muussa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon liikenteen aiheuttamat ilmanlaatu-, melu-, runkomelu- ja värinähaitat sekä niistä asetetut säädökset.

Alueen pohjoisosan asemakaavoituksessa ja muussa suunnittelussa tulee ottaa huomioon ammoniakkin teollisen varastoinnin ja käytön asettamat rajoitukset.

Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on asemakaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä selvitettävä ja pilaantunut maaperä puhdistettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.

Asemakaavoituksessa, muussa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee varmistaa yhdyskuntateknisen huollon palveluiden jatkuvuus.

Alueella sijaitsevat maanalaiset tilat, tunnelit sekä tilavaraukset tulee ottaa huomioon alueen suunnittelussa ja toteutuksessa.

Raitiotiepysäkkien ympäristössä rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava liike- tai muuksi toimitilaksi.

Turunväylän liittymäalueen liikennejärjestelyt tulee suunnitella yhteistyössä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa.

Bulevardstaden ska bli klimatsmart och kolneutral. I detaljplanebestämmelserna förutsätts åtgärder som rör detta.

På området ska både på fastigheterna och centralt på hela området byggas energieffektivt och produceras förnybar energi. I byggnader och konstruktioner ska användas material med lågt kolutsläpp. En del av bostadskvarteren reserveras för byggande i trä.

Materialflödet ska utnyttjas enligt principerna för cirkulär ekonomi. Massabalans och återanvändningsmaterial befrämjas på området. Nya lösningar för kollektiv gemenskap och delningsekonomi utvecklas i bostadskvarteren.

Fördröjning och kvalitetshöjande hantering av dagvatten befrämjas på kvarters- och allmänna områden.

Byggnadernas taktytor utnyttjas huvudsakligen som gröntak, takterrasser eller för produktion av förnybar energi.

Tomterna ska ha en gröneffektivitet som överstiger den normala målsättningsnivån. De boende reserveras möjlighet till stadsodling. I gatumiljön planeras rikligt med gatuträd och varierande stadsgrönka.

Vid detaljplanläggning och annan planering samt i byggnadsarbetet ska beaktas trafikens olägenheter som luftförorening, buller, stomljud och vibration samt förordningar gällande dessa.

Vid detaljplanläggning och annan planering av områdets norra del ska beaktas de begränsningar som industriell lagring och användning av ammoniak medför.

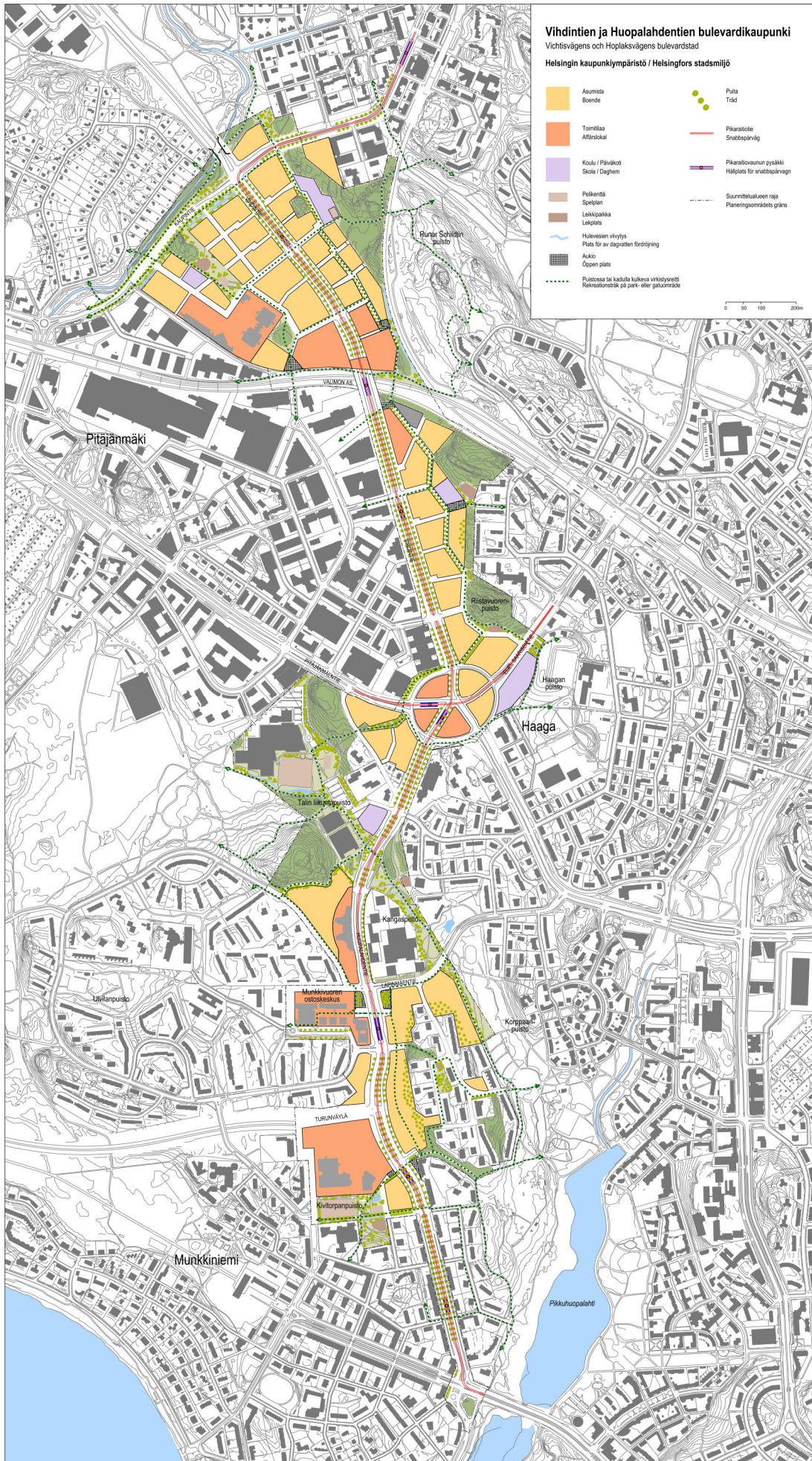
Markens kontaminerings- och saneringsbehov ska utredas vid detaljplanläggning och annan planering och kontaminerad jord ska saneras innan byggande inleds.

Vid detaljplanläggning och annan planering samt i byggnadsarbetet ska säkerställas, att den samhällstekniska försörjningen fungerar oavbrutet.

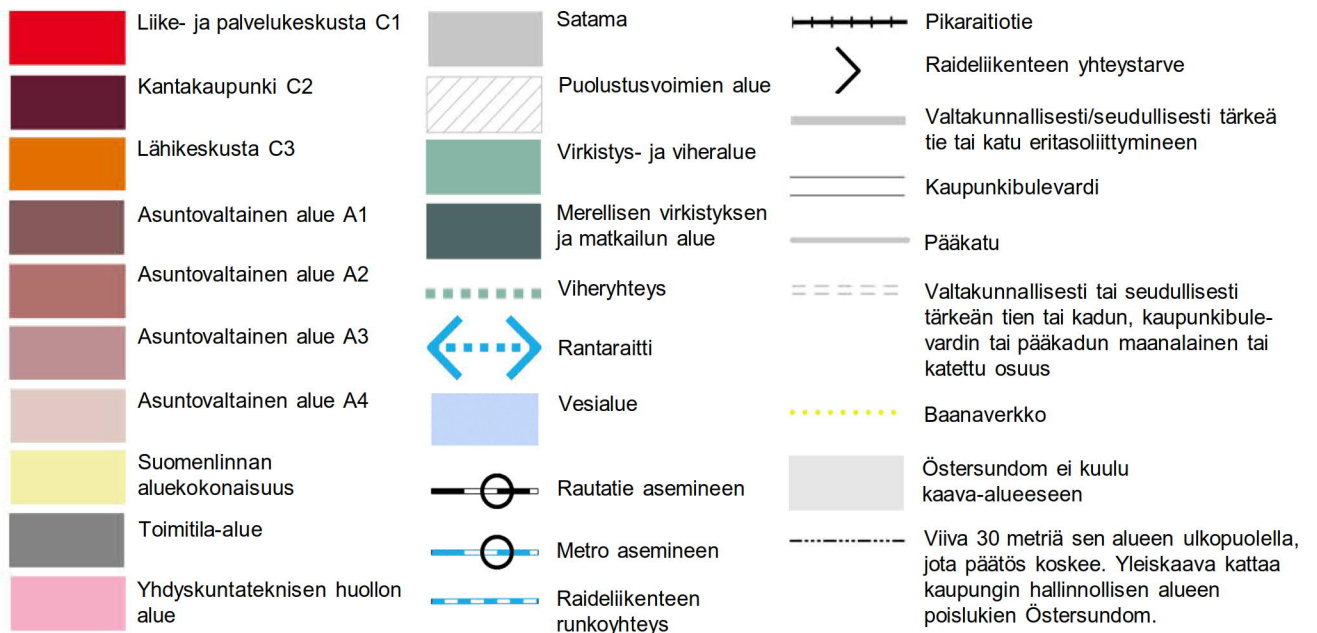
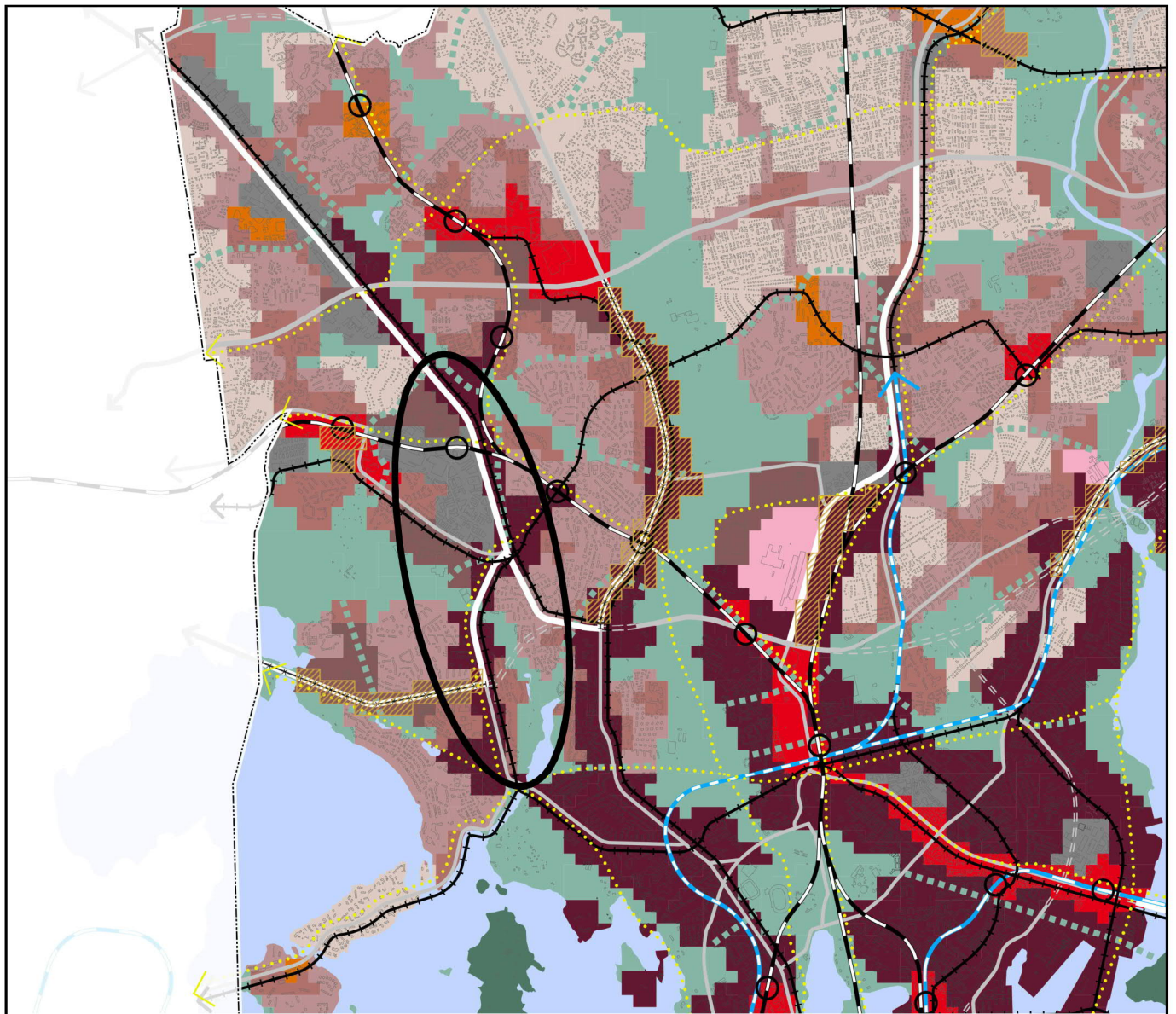
Underjordiska rum, tunnlar och utrymmesreserveringar ska beaktas i planering och byggande av området.

Våningar i markplanet och utrymmen som öppnar sig mot gatan ska i närheten av spårväghållplatser reserveras för affärs- eller andra arbetslokaler.

Trafiklösningarna vid Åboledens korsningsområde ska planeras i samarbete med Nylands närings-, trafik- och miljöcentral.

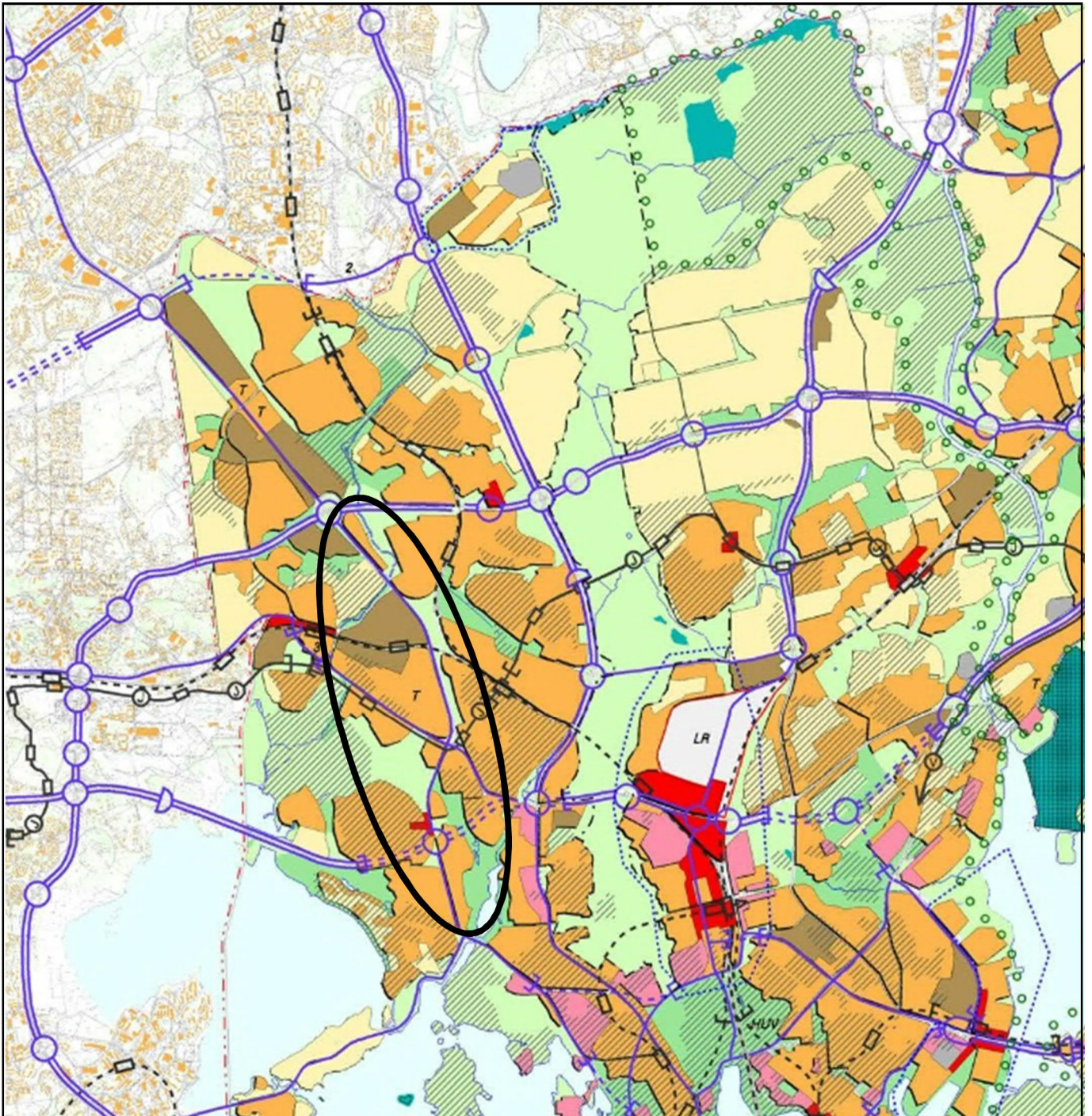


VIHDINTIEN JA HUOPALAHDENTIEN BULEVARDIKAUPUNKI, KAAVARUNGON HAVAINNEKUVA, KORTTELIT JA VIRKISTYSALUEET
 4.6.2019



Ote Helsingin yleiskaavasta (2016)

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Läntinen alueyksikkö



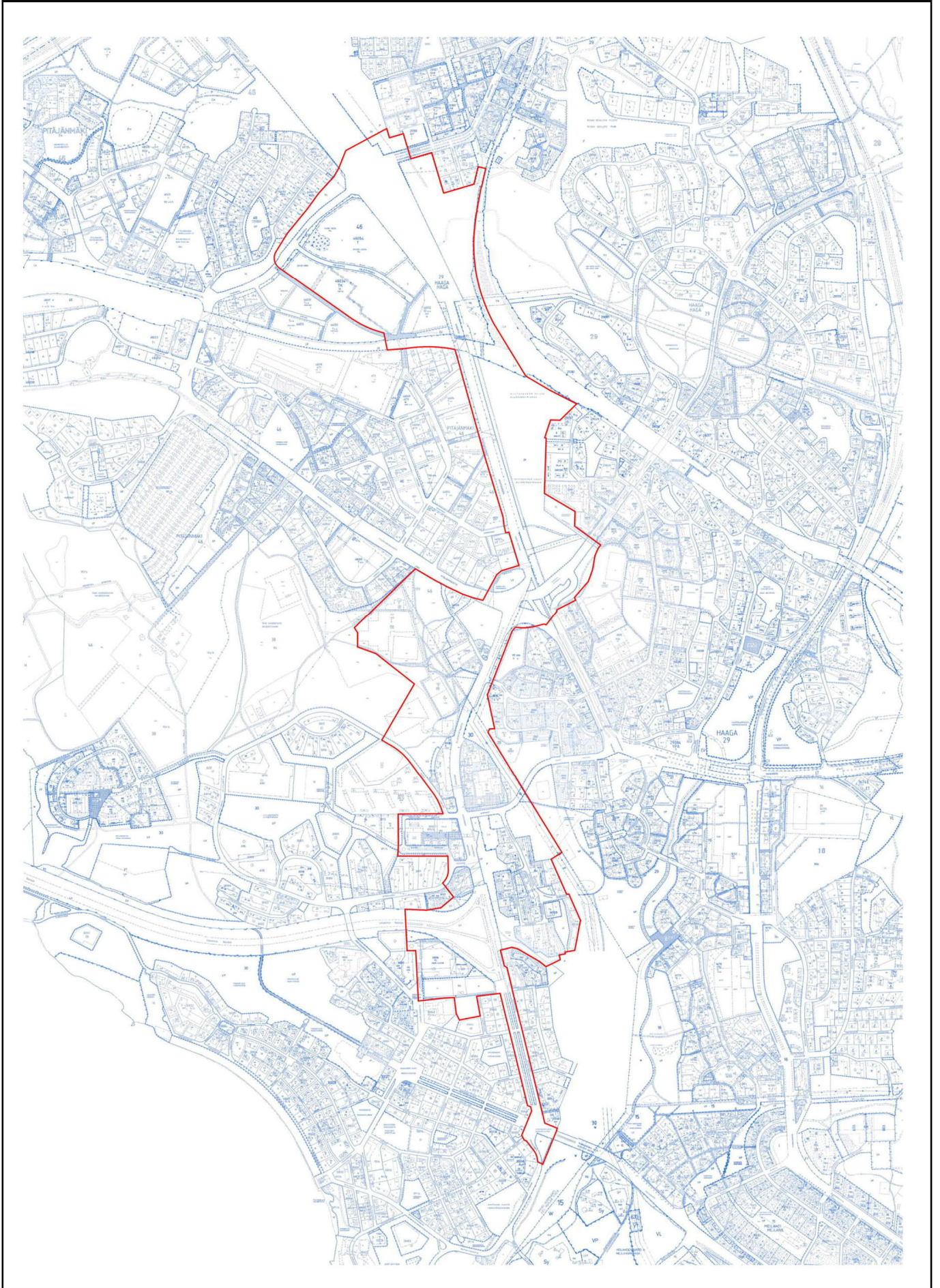
- KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE
- KERROSTALOVALTAINEN ALUE, ASUMINEN/TOIMITILA
- T* Toimittavaltaisena kehitettävä alue.
- PIENTALOVALTAINEN ALUE, ASUMINEN
- HALLINNON JA JULKISTEN PALVELUJEN ALUE
- TYÖPAIKKA-ALUE, TEOLLISUUS/TOIMISTO/SATAMA
- TEKNISEN HUOLLON ALUE
- KAUPUNKIPIIUSTO
- HUV EA* Ympäri- tai osittain työvoimalla kehitettävä alue. Ekoasumisen kokeilualue.

- VIRKISTYSALUE
- Helsinki-puistona kehitettävä alue.
- LIIKKENNEALUE
- SATAMA-ALUE
- SOTILASALUE
- (A)** Alue, joka muutetaan asunto- ja virkistys-alueeksi, jos yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy alueelta pois.
- LUONNONSUOJELUALUE
- KULTTUURIHISTORIALLISESTI, RAKENNUS- TAITTEELLISESTI JA MAISEMAKULTTUURIN KÄNNÄLTÄ MERKITTÄVÄ ALUE
- MAAILMANPERINTÖKOHDE

- VESIALUE
- KESKUSPUISTON ALUE
- SUUNNITTELUALUE
- SELVITYSALUE, JONKA MAANKÄYTTÖ RATKAISTAAN YLEISKAAVALLA TAI OSAYLEISKAAVALLA
- MOOTTORIKATU
- PÄÄKATU
- METRO TAI RAUTATIE ASEMIINEEN
- JOUKKOLIIKENTEEN KEHÄMÄINEN RUNKO-LINJA ASEMIINEEN (JOKERI, bussi tai raitiotie)
- PÄÄLIKENNEVERKON MAANALAINEN OSUUS
- VIIRA, NOPEAN RAITIOTIEN VARAUS
- KÄVELYKESKUSTA

Ote Yleiskaava 2002:sta

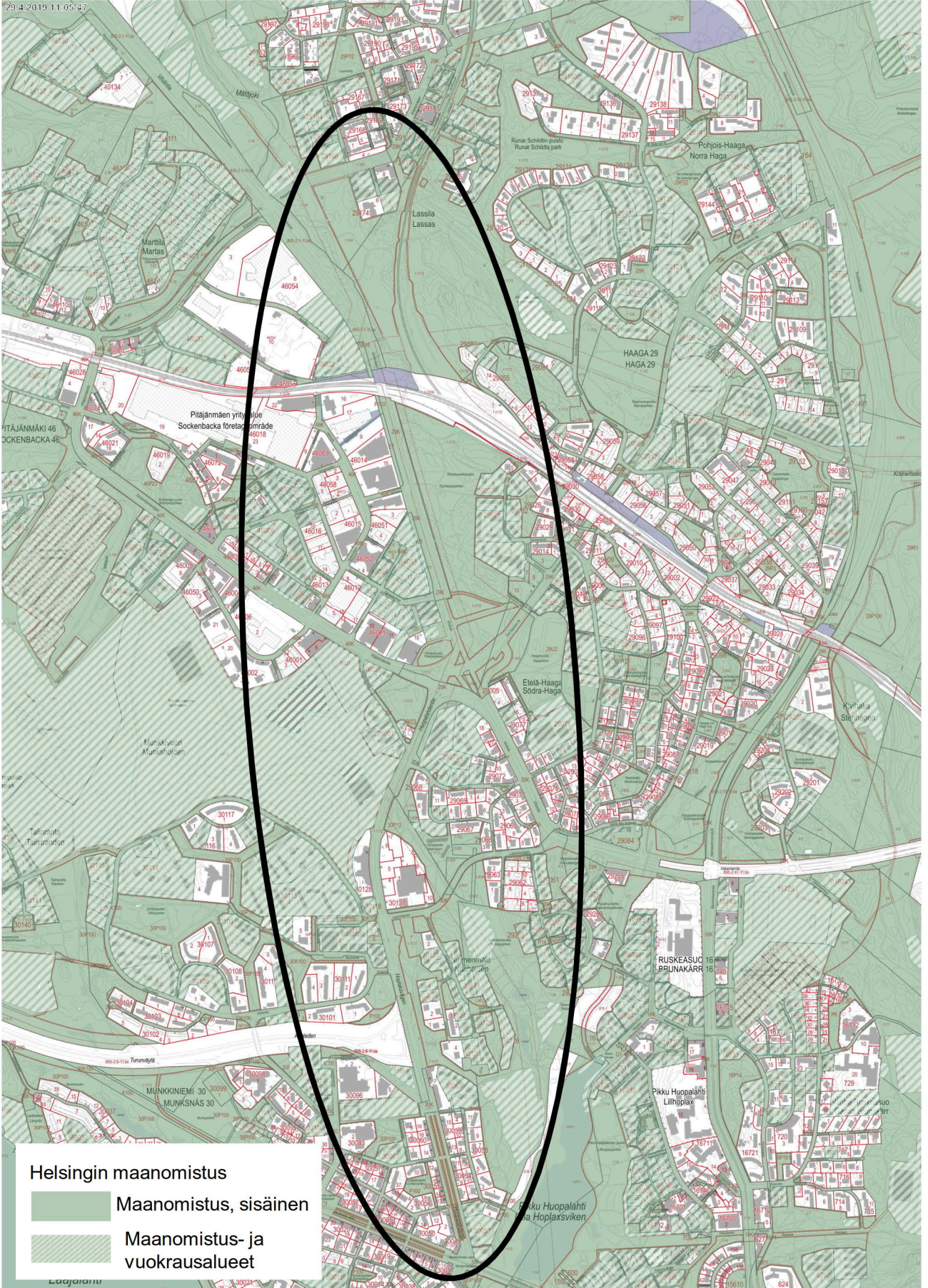
Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Läntinen alueyksikkö



Ote ajantasa-asemakaavasta

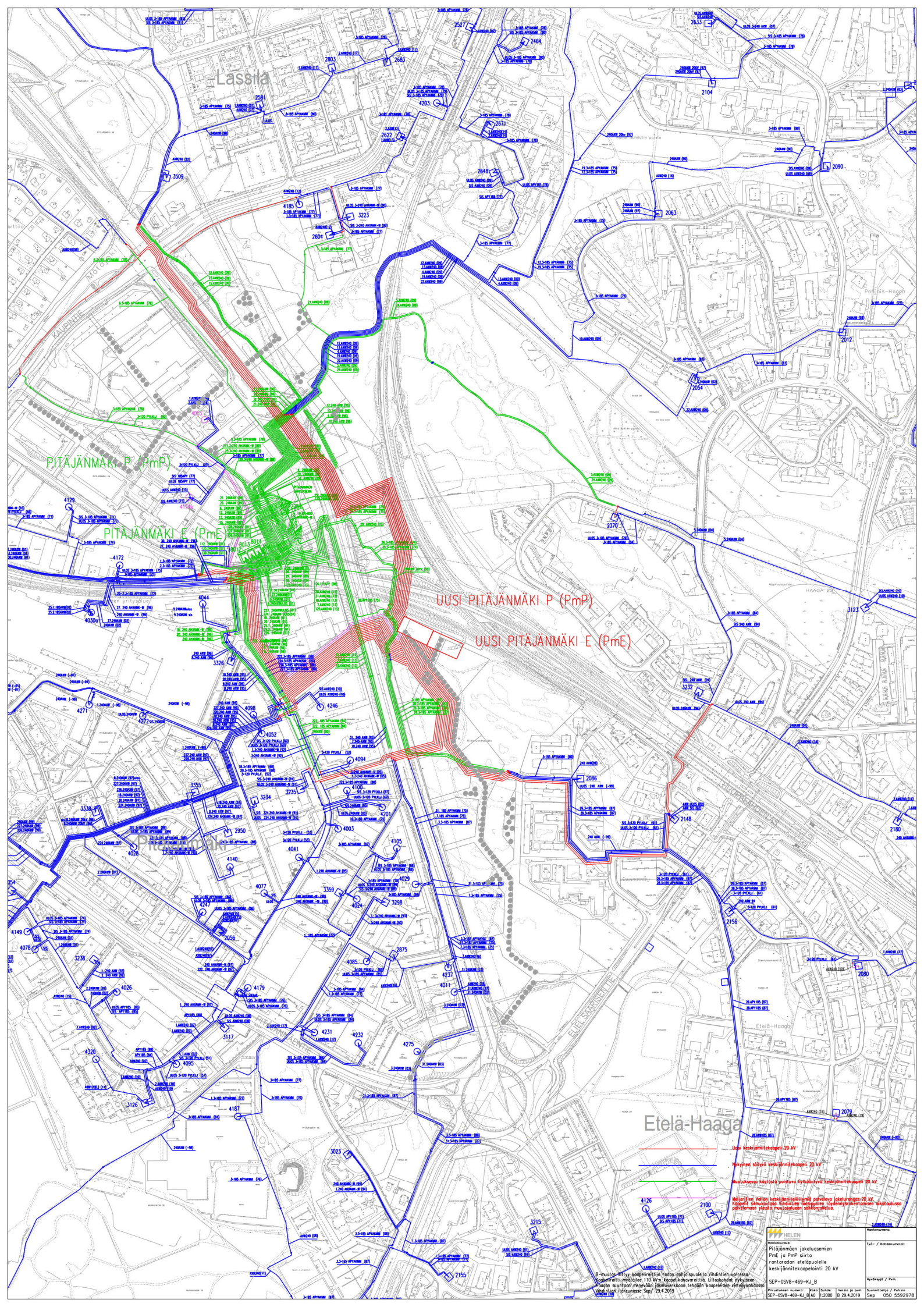
Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Läntinen alueyksikkö

29.4.2019 11:05:47



Ote maanomistuskartasta

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Läntinen alueyksikkö



Lassila

Etelä-Haaga

PITÄJÄNMAKI P (PmP)

PITÄJÄNMAKI E (PmE)

UUSI PITÄJÄNMAKI P (PmP)

UUSI PITÄJÄNMAKI E (PmE)

- 10 kV kaapelitehojohto 20 kV
- 10 kV:n alinen verkkojohto 20 kV
- Muutokseen käytössä oleva fyysinen verkkojohto 20 kV
- Muutokseen käytössä oleva fyysinen verkkojohto 20 kV

Maantietojen ja kaapelitehojohtojen pohiainen jakelualue 20 kV
 Kaapelitehojohtojen fyysinen verkkojohto ja kaapelitehojohtojen fyysinen verkkojohto
 Muutokseen käytössä oleva fyysinen verkkojohto 20 kV

HELEN

Pitäjänmäen jakeluosien
 PmE ja PmP siirto
 rantoradan eteläpuolelle
 kesäajonjakelualueille 20 kV

SEP-05/8-469-KJ_B

10/2020 B 28.2019

B-muutos on hyväksytty ja on voimassa alkaen 1.10.2019. Kaapelitehojohto on hyväksytty ja on voimassa alkaen 1.10.2019. Kaapelitehojohto on hyväksytty ja on voimassa alkaen 1.10.2019. Kaapelitehojohto on hyväksytty ja on voimassa alkaen 1.10.2019.

Jatkuu piirustuksissa nro SEP-OSV8-469-SJ-VE_1_E

Kaivannon periaatepoikkileikkaus ja mitat



HOPANMÄENTIE

LAPINMÄENTIE

Niemenmäki

Ilmajohdotaranne 110 kV puretaan

Teräsporttaali

Alue: 21,0 m x 8,5 m

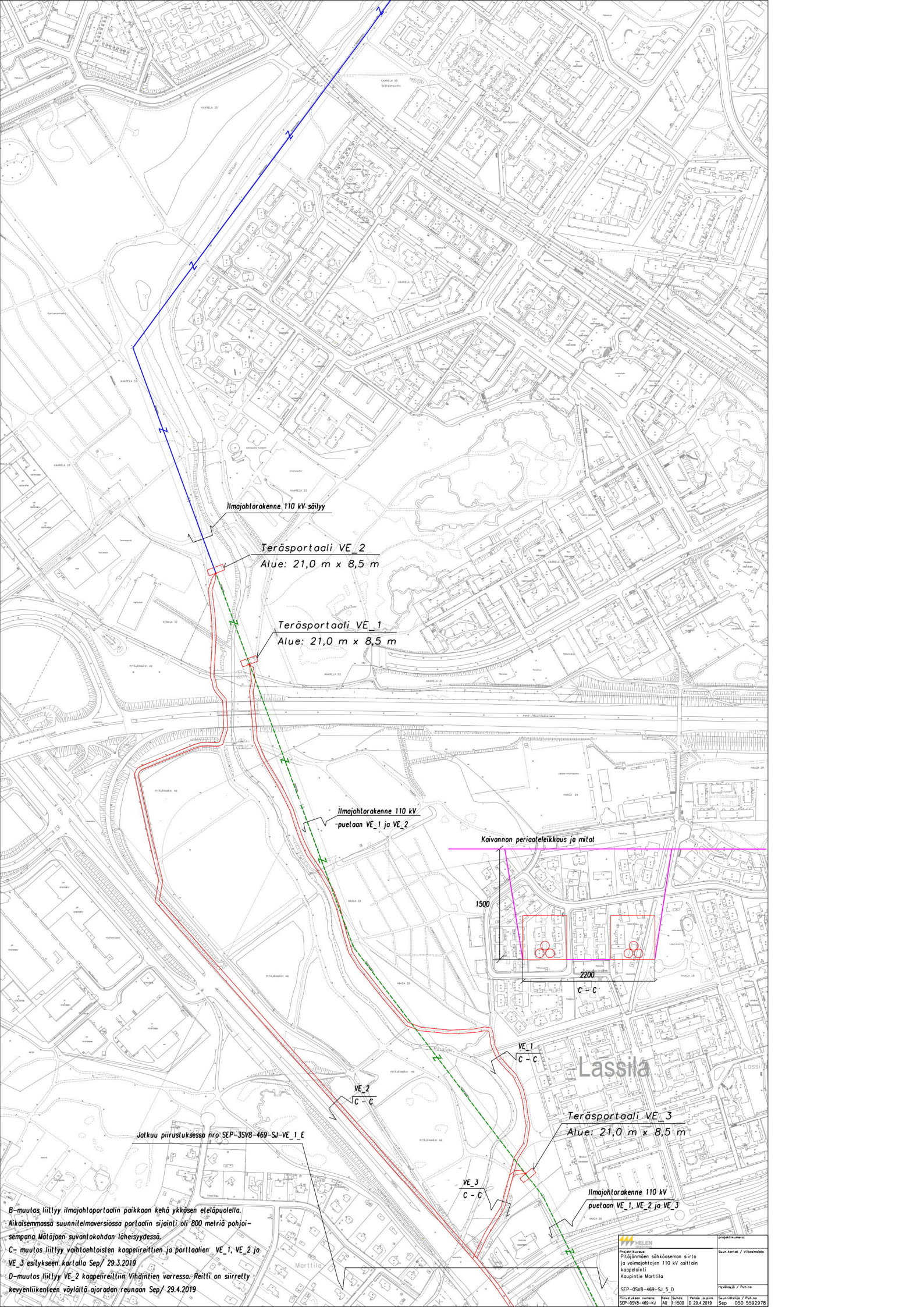
Korkeus: 20,0 m

Nykyinen ilmajohdotaranne 110 kV säilyy

TURUNVAYLA

B-muutos liittyy korppaanpuiston porttaalin sijaintiin ja kaapelireittiin porttaalille Niemenmäentien ja -kujan kautta.
 C-muutos liittyy maankäytösunnitelman lissömiseen taustakartaksi Sep/ 29.3.2019.

	Projektitunnus:
Pääkaupunkiseuran Piljänniemien sähköaseman siirto ja voimajohtojen 110 kV osittain korjauksiin Huopalahti - Niemenmäentie - Niemenmäentie - Niemenmäenkuja SEP-OSV8-469-SJ_4_C	Suunnitelma / Viite:
Suunnittelija: Kari Takala Iwida ja osat SEP-OSV8-469-K4 A0 I:1500 C 29.3.2019	Suunnittelija / Pääsuunnittelija: Sep OSO 5592978



Ilmajohtorakenne 110 kV säilyy

Teräsportaali VE_2
Alue: 21,0 m x 8,5 m

Teräsportaali VE_1
Alue: 21,0 m x 8,5 m

Ilmajohtorakenne 110 kV
puetaan VE_1 ja VE_2

Kaivannon periaateleikkaus ja mitat

1500

2200

C-C

VE_1
C-C

Lassia

Teräsportaali VE_3
Alue: 21,0 m x 8,5 m

VE_2
C-C

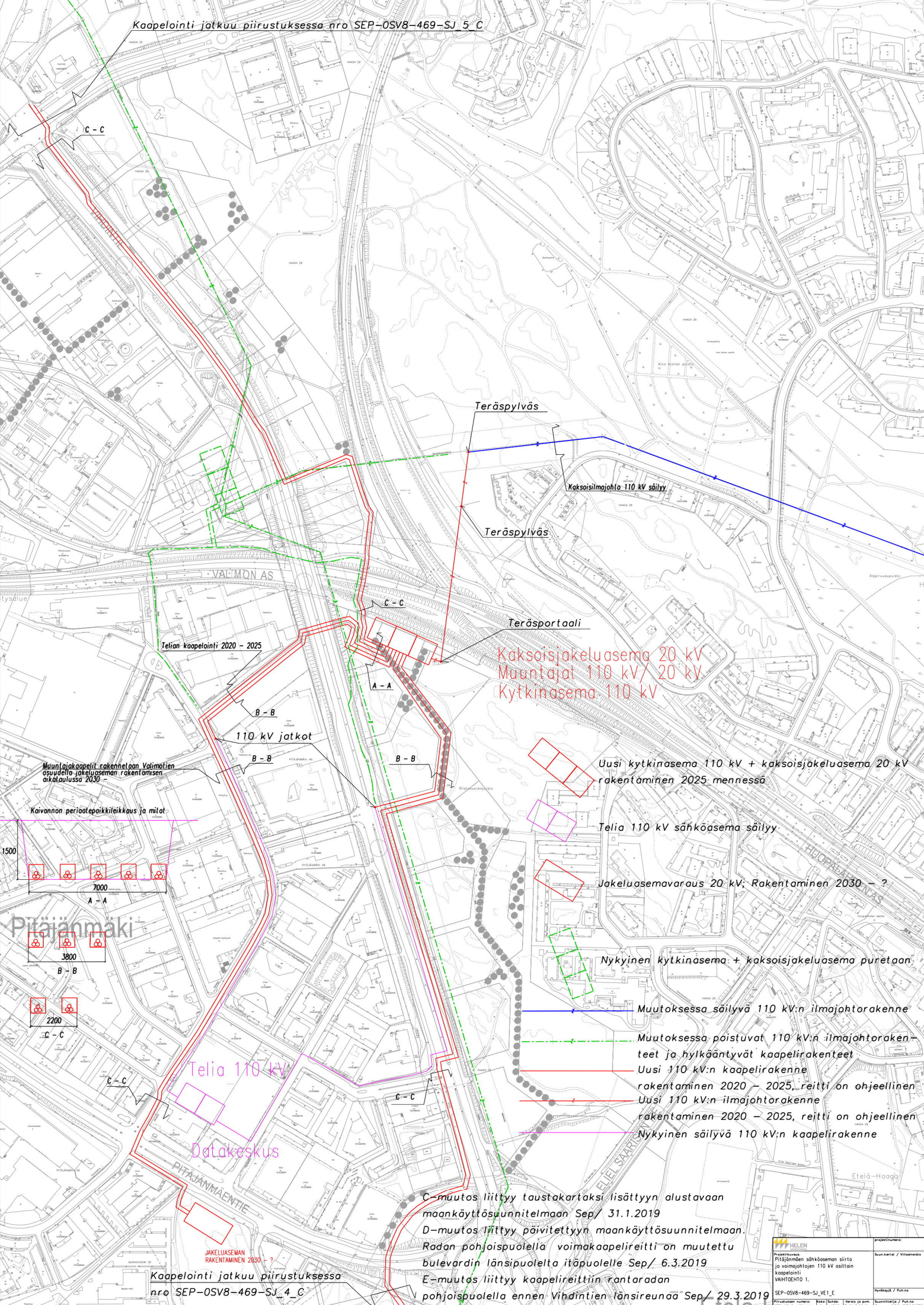
VE_3
C-C

Ilmajohtorakenne 110 kV
puetaan VE_1, VE_2 ja VE_3

Jatkuu piirustuksessa nro SEP-35V8-469-SJ-VE_1_E

B-muutos liittyy ilmajohtoportaan paikkaan kehä ykkösen eteläpuolella.
Aikaisemmassa suunnitelmaversiossa portaan sijainti oli 800 metriä pohjoisempana Mälajoen suvankohdan läheisyydessä.
C- muutos liittyy vaihtoisten kaapelireittien ja porttaiden VE_1, VE_2 ja VE_3 esitykseen kartalla Sep/ 29.3.2019
D-muutos liittyy VE_2 kaapelireittien vihäntien varressa. Reitti on siirretty kevyenliikenteen väylältä ajoradan reunan Sep/ 29.4.2019

		Piirustuksen Suunkartat / Viitearvot
Projektitunnus: SEP-OSV8-469-SJ_5_D		
Piirustuksen Pääsuunnittelija: Matti Mäkelä SEP-OSV8-469-K2 A0 1500 D 29.4.2019	Piirustuksen Suunkartat / Viitearvot Suunkartat / Viitearvot Sep OSO 5592978	Piirustuksen Suunkartat / Viitearvot



C - C

Teräspylväs

Kaksoisilmojohto 110 kV säilyy

Teräspylväs

Teräsportaali

Kaksoisjakeluasema 20 kV
Muuntajat 110 kV / 20 kV
Kytkinasema 110 kV

Telia kaapelointi 2020 - 2025

C - C

A - A

B - B

110 kV jatkot

B - B

B - B

Uusi kytkinasema 110 kV + kaksoisjakeluasema 20 kV rakentaminen 2025 mennessä

Telia 110 kV sähköasema säilyy

Jakeluasemavaraus 20 kV; Rakentaminen 2030 - ?

Nykyinen kytkinasema + kaksoisjakeluasema puretaan

Muutoksessa säilyvä 110 kV:n ilmojohtorakenne

Muutoksessa poistuvat 110 kV:n ilmojohtorakenteet ja hylkääntyvät kaapelirakenteet

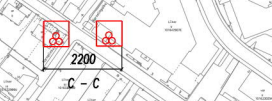
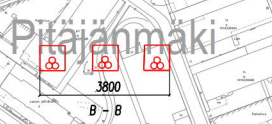
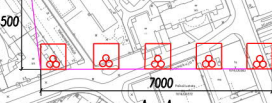
Uusi 110 kV:n kaapelirakenne rakentaminen 2020 - 2025, reitti on ohjeellinen

Uusi 110 kV:n ilmojohtorakenne rakentaminen 2020 - 2025, reitti on ohjeellinen

Nykyinen säilyvä 110 kV:n kaapelirakenne

Muuntajakaapeli rakennetaan Valimien osuudella jakeluaseman rakentamisen aikataulussa 2030

Kaivannon periaatepoikkeikkuus ja mitat:



Pitäjänmaki

Telia 110 kV

Datakeskus

C - C

C - C

C-muutos liittyy taustakartaksi lisättyyn alustavaan maankäytösuunnitelmaan Sep/ 31.1.2019
D-muutos liittyy päivitettyyn maankäytösuunnitelmaan. Radan pohjoispuolella voimakaapelireitti on muutettu bulevardin länsipuolelta itäpuolelle Sep/ 6.3.2019
E-muutos liittyy kaapelireittiin rantaradan pohjoispuolella ennen Vihdintien länsireunaa Sep/ 29.3.2019

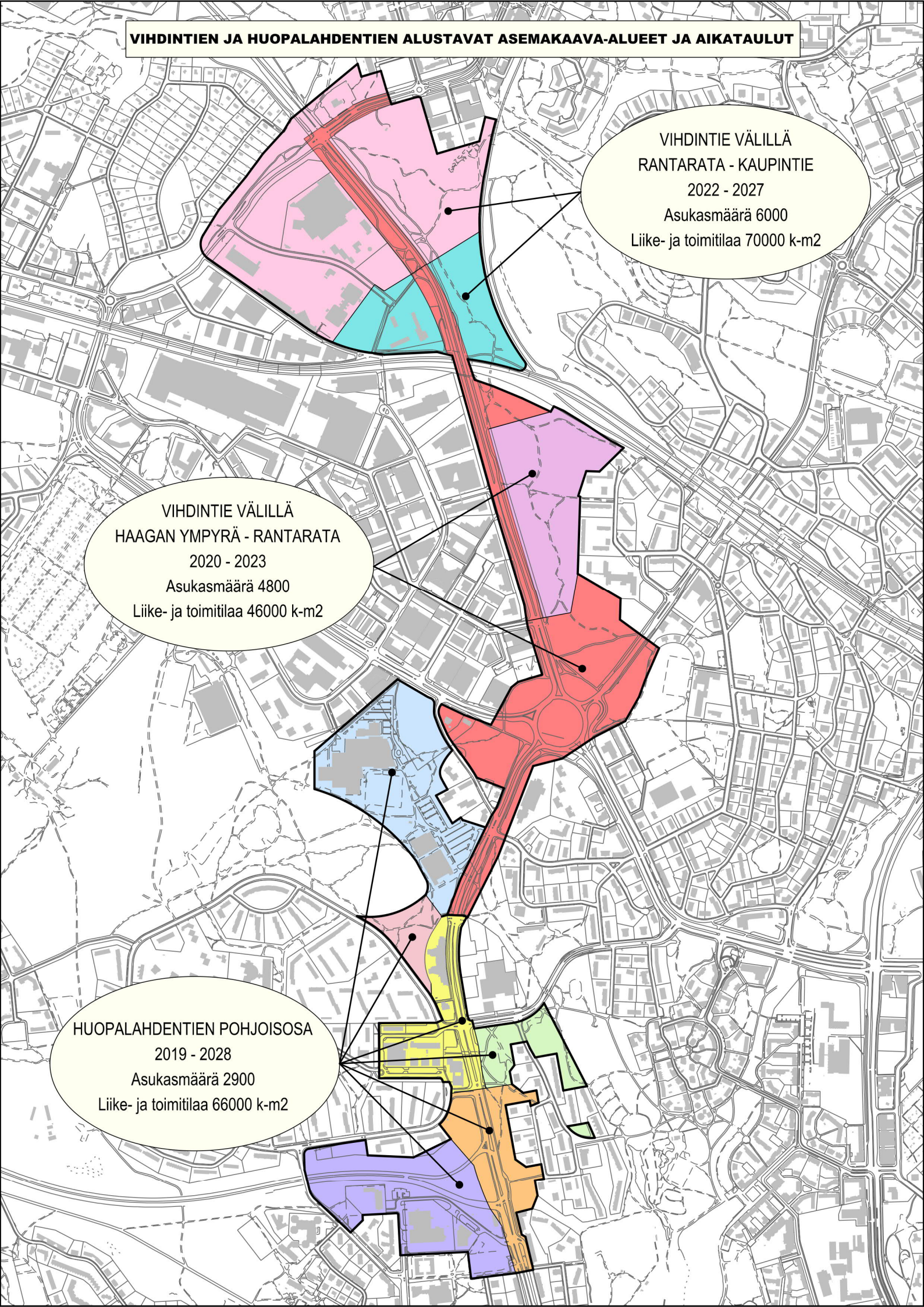
JAKELUASEMAN RAKENTAMINEN 2030 - ?
Kaapelointi jatkuu piirustuksessa nro SEP-OSV8-469-SJ_4_C

VIHDINTIEN JA HUOPALAHDENTIEN ALUSTAVAT ASEMAKAAVA-ALUEET JA AIKATAULUT

VIHDINTIE VÄLILLÄ
RANTARATA - KAUPINTIE
2022 - 2027
Asukasmäärä 6000
Liike- ja toimitilaa 70000 k-m²

VIHDINTIE VÄLILLÄ
HAAGAN YMPYRÄ - RANTARATA
2020 - 2023
Asukasmäärä 4800
Liike- ja toimitilaa 46000 k-m²

HUOPALAHDENTIEN POHJOISOSA
2019 - 2028
Asukasmäärä 2900
Liike- ja toimitilaa 66000 k-m²



VIHDINTIEN JA HUOPALAHDENTIEN BULEVARDIKAUPUNGIN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Taustaa ja perusteluja, Kylk 5.6.2018, liite 2

YLEISET PERIAATTEET

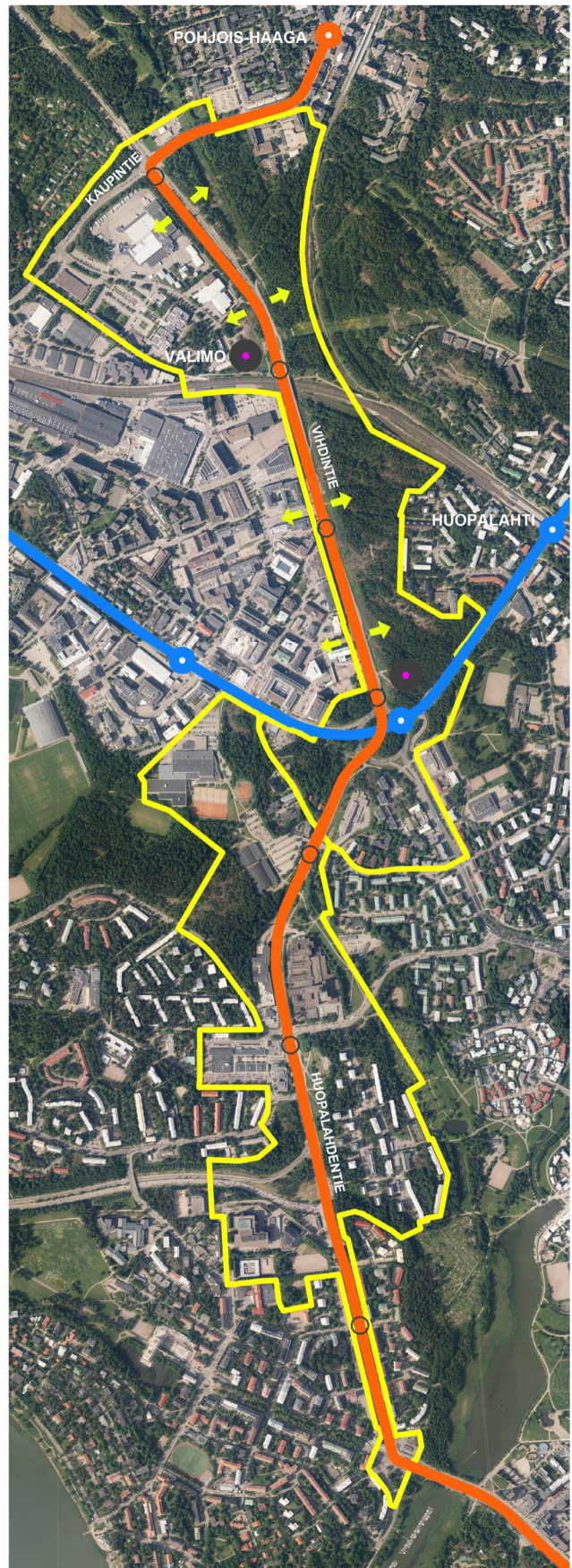
Vihdintien bulevardiksi kutsutaan Munkkiniemen au-
kiolta Kaupintielle johtavaa katulinjaa, joka käsittää
Huopalahdentien, Haagan liikenneympyrän sekä
Vihdintien osuuden liikenneympyrästä Kaupintielle.
Tälle reitille suunnitellaan pikaraitiotietä ja uusia ka-
tujärjestelyjä sekä uudistuksen mahdollistamaa teho-
kasta maankäyttöä; asumista, toimitilaa, liiketiloja ja
palveluita. Tarkastelualueen kokonaispituus on noin 4
km. Maankäytön suunnittelun painopiste on lähivuosi-
na Vihdintien osuudella. Pikaraitiotien suunnitteluun
liittyen tehdään myös Huopalahdentien ympäristön
maankäytön tarkasteluja, jotta voidaan varmistaa nyt
tehtävän raitiotie- ja liikennesuunnittelun sekä tulevan
asemakaavatasoisen suunnittelun yhteensopivuus.

Työnimi Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaup-
punki taas kertoo, että suunnittelun fokuksessa on
urbaani kaupunki ja sen erilaiset paikat ja elämisen
ympäristöt jotka tukeutuvat uusittuihin pääkatuihin ja
pikaraitiotiehen. Tavoitteena ei kuitenkaan ole muo-
dostaa erillistä pitkää ja kapeaa kaupunginosaa bu-
levardin varteen, vaan lopputuloksena syntyy lisää
Haagaa, Pitäjänmäkeä ja Munkkiniemeä, jotka näin
nivoutuvat entistä tiiviimmin yhteen. Kantakaupunki-
maisten korttelialueiden integrointi onnistuneesti ny-
kyisiin kaupunginosaan edellyttää paikallisten olosuh-
teiden huomioimista ja kaupunkikuvallista vaihtelua.

Liikenteellisten uudistusten lisäksi kaupunkibulevar-
dilla paneudutaan suunnittelemaan myös esteettistä
ja viihtyisyyttä lisäävää katu ympäristön laatua, kuten
katupuita ja muuta katuvihreää, rakennusten ja niiden
yksityiskohtien muodostamaa rytmiä sekä kadunvarsirakennusten alimpien kerrosten toiminnallisuutta, mm.
liiketiloja, työpaikkoja, asukkaiden kokoontumis- ja
harrastetiloja, pyöräverstaita ja muita työ- tai yhteistilo-
ja. Vilkkaan bulevardimiljöön vastapainona uudiskort-
telien väliin suunnitellaan rauhallista ja elämyksellistä
kävelypainotteista ympäristöä, polveilevia katuja, au-
kioita ja pieniä puistoja säilyvien luontoalueiden lisäk-
si. Asuinkortteleihin suunnitellaan ensisijaisesti koko
korttelin yhteispihoja puutarhoineen ja toimintoineen.

Suunnitteluperiaate 1.

Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupunki yhdistää ympäröivää kaupunkirakennetta osana nykyisiä kaupunginosa Munkkiniemeä, Haagaa ja Pitäjänmäkeä. Suunnitteluratkaisut vaihtelevat paikallisista olosuhteista riippuen. Yleisilmeestä tulee urbaani, bulevardikaupunki tarjoaa laadukasta asumista korttelipihoineen ja elämyksellistä työskentely- ja toimintaympäristöä aktiivisine maantakerroksineen, aukioineen ja lähipuistoineen.



Sijaintikartta.

Suunnitteluperiaate 2.

Vihdintiestä (osuus Haagan liikenneympyrästä Kaupintielle) sekä Huopalahdentiestä muodostetaan viihtyisiä ja vihreä kaupunkibulevardi varuamalla riittävästi tilaa kävelyille, katupuille ja toiminnalle kadunvarsirakennusten kivijalassa.

Ilmastoviisaus

Kaupunkistrategiassa 2017-2021 on linjattu Helsingin olevan edelläkävijä ilmastovastuussa ja hiilineutraaliudessa. Helsinki tähtää hiilineutraaliksi vuoteen 2035 mennessä. Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupunki suunnitellaan lähtökohtaisesti hiilineutraaliksi ja asemakaavoituksella edellytetään energiatehokasta ja vähäpäästöistä rakentamista ja edistetään uusiutuvan energian paikallista tuottamista.

Bulevardikaupungin suunnittelussa painotetaan resilienssiä edistäviä ratkaisuja. Rakennettujen alueiden vihertehokkuus ja hulevesien hallinta korostuvat osana ilmastomuutokseen sopeutumista. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen vihreän tai muutoin sadevettä läpäisevän pinnan määrää suhteessa koko alueen tai korttelin pinta-alaan. Vihertehokkaassa ympäristössä monipuolinen kasvillisuus vähentää tulvariskiä, sitoo hiilidioksidia, viilentää rakennetun ympäristön lämpösaarekkeita ja lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia. Samalle se mahdollistaa kaupunkiluonnon osana kaupunkitilaa. Vihertehokkuuden ohjaamista korttelialueilla viherkerroin-työkalan avulla tutkitaan jatkosuunnittelussa.

Vihdintien osuudelta on teetetty hulevesisuunnitelma, jonka suositukset otetaan lähtökohdaksi jatkosuunnitteluun. Hulevesien hallinta alueella tulevasa tilanteessa edellyttää sekä hulevesiviemäroinnin kapasiteetin lisäämistä ja uusia viivytys- ja biosuodatusrakenteita ympäröiville viheralueille sekä kortteli- ja katualueille. Hallintaa voidaan osin toteuttaa viherkattojen avulla. Huopalahdentien osalta tutkitaan tarve laatia vastaava hulevesisuunnitelma jatkosuunnittelun lähtökohdaksi.

Suunnitteluperiaate 3.

Bulevardikaupungista suunnitellaan Helsingin ilmastoviisain uusi rakentamisalue sekä ilmastomuutoksen hillinnän että resilienssin kannalta. Alueella edistetään vähäpäästöistä rakentamista, uusiutuvan energian tuotantoa ja energiatehokkuutta. Kaupunkitulvien ehkäisemiseksi hulevesiä hallitaan sekä korttelipihoilla että katu- ja puistoalueilla. Rakennukset ja kansirakenteet varustetaan pääosin viherkatoilla.



Viher- ja virkistysverkosto sekä kaupunkiluonto

Yleiskaavatyön yhteydessä laaditun viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelman (VISTRA, KSLK 8.11.2016) tavoitteena on johdonmukaisesti kehittää saavutettavaa, kestävää, jatkuvaa ja vetovoimaista viher- ja virkistysverkostoa. Siinä on myös määritelty kaupungin keskeisimmät laajat viheraluekokonaisuudet ja niiden kytkeytyneisyyttä takaavat alueet, eli vihersormet ja viherlinjat.

Vihdintie-Huopalahdentien bulevardi rakentuu läntisimmän vihersormen eli Länsipuiston läheisyyteen, osin lomittuen sen kanssa. Kaupintien ympäristössä kulkee lisäksi merkittävä poikittainen viheryhteys eli viherlinja. Tavoitteena on vahvistaa näitä verkoston osia rakentamisesta huolimatta ja samalla kompensoida vähenevää viherpinta-alaa ja heikentyviä ekologisia yhteyksiä.

Alueen arvokkaat luontokohteet kytkeytyvät pääosin vihersormen ja viherlinjan viheraluekokonaisuuksien yhteyteen. Alueella tai sen välittömässä läheisyydessä on kolme liito-orava-alueita (Helsingin liito-oravakartoitus 2016), sekä muita luontokohteita Mätäjoen varressa ja Munkkivuoren pohjoispuolella.

Virkistysreittejä ja kaupunkiluonnon yhteyksiä kehitetään erityisesti verkoston kriittisimmissä kohdissa, kuten Mätäjoen varressa, Korppaanpuiston ja Talin ulkoilupuiston välillä, sekä Lassilanpuiston ja Aino Acktén puiston välillä. Osa Riistavuorenpuistoon ja Haagan liikenneympyrän läheisyyteen sijoittuvasta viheryhteydestä toteutetaan osana rakennettua ympäristöä vehreinä puistokujanteina.

Länsipuiston viheryhteyden parantamista myös suunnittelualueen ulkopuolella Pitäjänmäen asemaseudulla tulisi tutkia jatkossa alueen kaavoitus- ja kiinteistönkehityshankkeiden yhteydessä, jotta verkosto saataisiin toimimaan tavoitteen mukaisena kokonaisuutena.

Alueelta turvataan hyvät yhteydet olemassa oleville laajemmille viheralueille ja kaupunginosapuistojen virkistyspalveluiden äärelle. Sen lisäksi uusille asuinalueille varataan ja rakennetaan uusien lähipuistojen verkosto, joka tarjoaa niin puistopalveluja kuin lähi- luontokokemuksiakin.

Suunnitteluperiaate 4.

Merkittävimmät luontoalueet ja ekologiset verkostot kuten liito-oravan ydinalueet yhteyksineen, arvokkaimmat kalliometsäalueet ja Mätäjoen ympäristö turvataan. Alueelle pyritään muodostamaan edellytyksiä uudelle kaupunkiluonnolle. Vihdintien ja Huopalahdentien varren uutta rakentamista kompensoidaan vahvistamalla Läntisen vihersormen virkistys- ja ekologista yhteyttä mm. tutkimalla Mätäjoen uutta Vihdintien alikulkua, parantamalla Kaupintien suuntaista virkistysreittiä, sekä vahvistamalla Korppaanpuiston ja Talin ulkoilupuiston välistä yhteyttä. Asukasmäärän kasvaessa turvataan riittävät viheraluepalvelut lähiympäristössä sekä viher- ja virkistysyhteydet laajemmille viheralueille. Suunnittelualueella tehdään metsäluonnon osalta jatkoselvitykset, joiden avulla keskeisten ekologisten yhteyksien tarkastelua laajennetaan ja täsmennetään.

Ilmanlaatu ja liikennemelukykyt bulevardin varrella

Sekä yleiskaavan että sen toteuttamisohjelman laatimisvaiheessa on tehty ilmanlaatuun ja liikennemeluun liittyviä selvityksiä: Kaupunkibulevardien ilmanlaatuselvitys, Asuinkorttelit kaupunkibulevardien varrella - Rakentamisen uusia konsepteja, LES-virtausmallitarkastelu kaupunkibulevardeilla ja Tavoitelähtöisiä keinoja ilmanlaadun varmistamiseksi kaupunkibulevardeilla. Suunnitteluperiaatevaiheessa pitäydytään jo tehdyissä selvityksissä ja olemassa olevassa tiedos-



sa. Suunnittelun tarkentuessa vaikutusten arviointia tarkennetaan ottaen huomioon liikenteen aiheuttamat melu- ja ilmanlaatuvaikutukset sekä raideliikenteestä aiheutuvat runkomelu- ja tärinähaitat.

Ulkoilman laadulle on asetuksilla säädetty terveysvaikutusperusteiset raja- ja ohjearvot. Jatkosuunnittelussa ilmanlaadun raja-arvojen alittuminen varmistetaan, ja tavoitellaan ilmanlaadun ohjearvojen alittumista.

Urbanin bulevardikaupungin luonteen vuoksi ilmanlaatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa. Tiivis kaupunkirakenne sulkee katutilaa, jolloin tuulettuminen heikkenee, mikä nostaa niin pakokaasuista tulevien ilman epäpuhtauksien kuin myös katupölyn pitoisuuksia. Nykyliikenteen päästöillä kaupunkibulevardilla on riski typpidioksidipitoisuuden (NO₂) vuosiraja-arvon ylittymiselle. Hengitettävien hiukkasten (PM₁₀) vuorokausipitoisuuden raja-arvon ylitysriskin välttämiseksi katupölyn torjuntaan tulee jatkossakin panostaa.

Hyvän ilmanlaadun varmistamiseksi tarvitaan toimenpiteitä laajalla rintamalla, joista tärkeimmät vaikuttavat liikennemäärään, raskaan liikenteen osuuteen, liikenteen sujuvuuteen sekä katutilan tuulettavuuteen. Korttelirakenteella on merkitystä bulevardien tuulettamiseen. Merkityksellisempää on kuitenkin vaikuttaa päästöihin mm. liikennemäärää vähentämällä.

Liikenteen aiheuttamat melutasot voivat nousta voimakkaiksi etenkin rakennusten julkisivuilla. Toisaalta uusi kaupunkirakenne voi estää melun leviämistä laajemmalle ympäristöön. Jatkosuunnittelussa varmistetaan riittävä meluntorjunta siten, että melutason ohjearvot asuinnoissa alitetaan ja virkistykseen ja oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla saavutetaan ohjearvot alittava hyvä ääniympäristö.

Raideliikenteestä aiheutuu myös värähtelyä, joka voi

aiheuttaa runkoääni- tai värinähaittoja asuinrakennuksissa. Suunniteltaessa uusia raitiotieyhteyksiä tulee niitä koskevissa suunnitelmissa varmistaa riittävä runkomelun- ja/tai värinätorjunta. Rantaradan läheisyydessä runkomelun ja värinän mahdollinen torjuntatarve huomioidaan jatkosuunnittelussa siten, että tavoitteena pidettävät enimmäistasot rakennusten sisätiloissa saavutetaan.

Suunnitteluperiaate 5.

Bulevardikaupungin suunnittelussa taataan asumiselle ja oleskelulle terveelliset ja turvalliset olosuhteet ilmanlaadun ja melun kannalta. Liikenteen haittavaikutuksia minimoidaan sekä liikennesuunnittelun että korttelisuunnittelun keinoin.

Ilmajohdot

Ilmajohdojen maakaapelointi erityisesti Vihdintien itäpuolella on välttämätön edellytys uuden yleiskaavan mukaiselle rakentamiselle. Pitäjänmäen kytkinaseman siirto taas avaisi mahdollisuuden Valimon aseman ympäristön kehittämiseksi.

Suunnittelualueella sijaitsee kolme 110 kV korkeajännitteistä ilmajohtoyhteyttä sekä Pitäjänmäen kytkinasema, jotka ovat osa Helen Sähköverkko Oy:n sähkösiirtoverkkoa. Korkeajännitteiset ilmajohdot kulkevat väleillä Salmisaari-Meilähti-Pitäjänmäki, Pitäjänmäki-Viikinmäki sekä Pitäjänmäki-Kannelmäki. Johtoalueiden aiheuttamat vähimmäisetäisyydet ja rakennuskieltoalueet rajoittavat merkittävästi alueiden rakentamiskäyttöön ottamista ja rakennusten sijoittelua. Mahdolliset muutokset siirtoverkkoon aiheuttavat myös rajoitteita bulevardikaupungin toteuttamisen aikataululle ja edellyttävät etupainotteisia investointitarpeita.

Yhteistyössä Helen Sähköverkko Oy:n kanssa on käynnistetty selvitystyö, jossa tutkitaan ilmajohdojen kaapelointimahdollisuuksia sekä mahdollisuutta osoittaa uusi sijoituspaikka Pitäjänmäen kytkinasmalle suunnittelualueelle tai sen läheisyyteen. Työssä selvitetään kokonaisuuden kannalta toteuttamiskelpoisimmat kaapelointivälit ja ratkaisut. Tavoitteena on arvioida eri vaihtoehtojen toteutettavuutta ja kustannuksia, määrittellä reunaehdot, rajoitteita ja suunnitella pääperiaatteet ilmajohdojen ja kytkinasemien sijoittumisesta.

Suunnitteluperiaate 6.

Nykyisten korkeajännitteisten ilmajohdojen osittaista ja vaiheittaista kaapelointia sekä Pitäjänmäen kytkinaseman siirtämistä pois Valimon asemalta tutkitaan.

LIIKENNE

Bulevardikaupungin joukkoliikenne

Yleiskaavan joukkoliikennejärjestelmä perustuu pikaraitiotieistä ja raskaista raideyhteyksistä muodostuvaan runkoverkkoon, joka mahdollistaa kasvavan asukasmäärän tehokkaan liikkumisen. Bulevardikaupungin joukkoliikennepalvelulla halutaan mahdollistaa autoriippumaton eläminen ja kantakaupunkimainen aikatauluista vapaa liikkuminen. Tämä varmistetaan tarjoamalla suoria, sujuvia yhteyksiä tihein vuorovälein useisiin suuntiin. Nämä lähtökohdat on otettu Vihdintien bulevardikaupungin joukkoliikennesuunnittelun tavoitteiksi, ja niiden toteuttamiseen on myös erittäin hyvät edellytykset.

Joukkoliikenteen järjestämisessä tukeudutaan olemassa oleviin junayhteyksiin, joita täydennetään uusilla runkoyhteyksillä. Bulevardikaupungin alueella ja lähiympäristössä on neljä juna-asemaa (Huopalahti, Valimo, Pitäjänmäki ja Pohjois-Haaga), jotka tekevät alueesta jo nykyään hyvin saavutettavan koko seudulta. Raide-Jokeri luo poikittaisen raideyhteyden ja Vihdintien pikaraitiotie täydentää kokonaisuuden säteittäisellä yhteyssuunnalla, jonka myötä kaikki alueen juna-asemat on sidottu toisiinsa paitsi rautatieyhteyksin, myös pikaraitiotieyhteyksin. Alueelle muodostuu poikkeuksellisen tiheä raideliikenneverkko, joka mahdollistaa helpon liikkumisen sekä kantakaupunkiin että muualle pääkaupunkiseudulle. Uusi pikaraitiotie luo linkin bulevardikaupungin alueelta kantakaupungin raitioverkkoon.

Joukkoliikenteen verkosta nousee bulevardikaupungin kaksi tärkeintä solmukohtaa: Haagan liikenneympyrä sekä Valimon asema. Niihin suunnitellaan hyvät vaihtoyhteydet Vihdintien pikaraitiotieltä Raide-Jokerille sekä rantaradan lähijuniin. Nykytilanteessa Valimossa ei ole lainkaan vaihtomahdollisuutta Vihdintien joukkoliikenteen ja lähijunaliikenteen välillä. Solmukohtien laatutasoon ja kävely-yhteyksiin kiinnitetään erityishuomiota ja ne muodostavat puitteet myös kaupunkirakenteen ja palveluiden tiheydelle. Suunnittelun yhteydessä ratkaistaan liityntäpysäköinnin järjestäminen pikaraitiotien sekä juna-asemien yhteyteen voimassa olevien periaatteiden mukaisesti.

Raideliikenteen runkoyhteydet mahdollistavat keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen vähentämisen, mikä parantaa joukkoliikenteen kustannustehokkuutta, mahdollistaa päästövähennyksiä ja toteuttaa kantakaupungin joukkoliikennejärjestelmän kehittämistavoitteita. Myös bussiliikennepalvelu säilyy alueella, mutta se saa oman roolinsa poikittaisien sekä täydentävien yhteyksien tarjoajana. Bussiliikenteen lopulliset ratkaisut tehdään HSL:n linjastosuunnittelussa sen jälkeen, kun runkoyhteydet on määritetty.

Pikaraitiotien sujuvuus ja korkea palvelutaso varmistetaan liikenne- ja katusuunnittelun keinoin. Raitiotie sijoitetaan bulevardin keskelle omalle, muusta liikenteestä erotellulle kaistalleen. Risteysjärjestelyt suunnitellaan siten, että pikaraitiovaunu saa sujuvan kulun pysäkiltä toiselle. Pysäkit sijoitetaan tärkeisiin risteyskohtiin siten, että pysäkkiväli mahdollistaa raitiotien korkean keskinopeuden, mutta pysäkit ovat kuitenkin jalan helposti saavutettavissa.

Suunnitteluperiaate 7.

Bulevardikaupungin joukkoliikenne järjestetään palvelutasoltaan niin korkeaksi, että se mahdollistaa autoriippumattoman asumisen ja liikkumisen. Joukkoliikenne tukeutuu nopeisiin ja kapasiteetillaan suuriin runkoyhteyksiin. Bussilinjastolla tarjotaan täydentäviä ja poikittaisia yhteyksiä. Varmistetaan edellytykset poikittaisen laadukkaan joukkoliikenneyhteyden rakentamiseen Metsäläntien suuntaan. Bulevardikaupungin alueelle muodostetaan laadukkaat joukkoliikenteen solmukohdat Haagan liikenneympyrän ja Valimon aseman ympärille.

Suunnitteluperiaate 8.

Bulevardin joukkoliikenteen runkoyhteys suunnitellaan pikaraitiotienä, joka kulkee keskustasta bulevardikaupungin halki Pohjois-Haagaan. Raitiotie kulkee omalla kaistallaan. Pysäkit sijoitetaan kävellen helposti saavutettaviin solmu- ja risteyskohtiin siten, että ne mahdollistavat sujuvan ja nopean liikennöinnin. Raitiotien suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota raitiovaunun liikkumisen sujuvuuteen siten, ettei raitiovaunu joudu hidastamaan tai pysähtymään muuten kuin pysäkkien kohdalla.



Liikenne Vihdintiellä ja Huopalahdentiellä

Vihdintie ja Huopalahdentie ovat pääosin 2+2 kaistaisia pääkatuja. Huopalahdentiellä on 3-kaistainen osuus etelän suuntaan Lapinmäentien ja Turunväylän välillä ja Vihdintiellä on 3-kaistainen osuus Haagan ympyrään saavuttaessa. Kadut liittyvät muuhun pääkatuverkkoon liikennevalo-ohjatuissa liittymissä lukuun ottamatta Vihdintien, Pitäjänmäentien ja Eliel Saarisen tien liittymää, joka on liikennevalo-ohjattu liikenneympyrä. Alueen tärkeimpien katujen keskimääriset arkivuorokauden liikennemäärät ovat: Huopalahdentie 23 000 – 36 000, Turunväylä 36 000, Vihdintie 25 000, Pitäjänmäentie 18 000, Lapinmäentie 17 000, Kaupintie 10 000 ja Eliel Saarisen tie 5000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nopeusrajoitus em. kaduilla vaihtelee 40 – 60 km/h välillä. Turunväylä kokonaisuudessaan ja Vihdintie Rantaradan pohjoispuolella ovat Uudenmaan ELY-keskuksen hallinnoimia väyliä.

Vihdintietä ja Huopalahdentieta reunustavat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden väylät osittain kaupunkimaisesti ajoradan vieressä ja osittain maantiemäisesti suojaviherkaistalla eroteltuna. Katujen ylityspaikat vaihtelevat yli- ja alikuluista kadun tasossa oleviin suojateihin joista osa on liikennevalo-ohjattuja ja osa ohjaamattomia.

Huopalahdentie ja Vihdintie toimivat jatkossa auto liikenteen pääkatuina, joilla korostuu ajo-neuvoliikenteen sujuvuus suhteessa alemman tason katuverkkoon. Sujuvuus saavutetaan riittävän pitkällä liittymävälillä ja liittymien kapasiteetilla. Pääkatujen nopeusrajoitus tulee olemaan 40 – 50 km/h. Pääkadut yhdistävät pitkämatkaisen liikenteen avulla kaupunginosia toisiinsa, mutta samalla ne liittävät myös katuja reunustavat alueet toisiinsa. Pääkadun yli tulee olla riittävät yhteys- ja ylitysmahdollisuudet. Katua reunustavien alueiden yhdistäminen toteutetaan rakentamalla kadun reunat ja sijoittamalla jalankulkijat ja pyöräilijät näkyväksi osaksi katutilan kokonaisuutta. Jalankulkijoiden suojatieylitykset ja pyörätieylitykset sijoitetaan liikennevalo-ohjattujen liittymien ja raitiotiepysäkkien yhteyteen. Maastonmuotoja hyödyntämällä lisätään kadun ylityspaikkoja yli- ja alikuluilla.

Suunnitteluperiaate 9.

Vihdintie ja Huopalahdentie ovat alueen auto liikenteen pääyhteyksiä. Kadut välittävät myös pitkämatkaista auto-, bussi- ja tavaraliikennettä, joiden sujuva kulku mahdollistetaan. Suunnitelmalla riittävä määrä turvallisia bulevardien ylityksiä yhdistetään niitä reunustavat alueet toisiinsa ja lievennetään väylien aiheuttamaa estevaikutusta.

Lähisaavutettavuus ja yhteydet ympäröivään maankäyttöön

Uusien alueiden sisäinen katuverkko muodostetaan ainoastaan tonttikaduista, eikä alueiden läpi johdeta uusia kokoojakatuja. Tonttikaduista suunnitellaan rauhallinen, jalankulkijoiden tarpeet ensisijaisesti huomioiva tiheä verkko. Joukkoliikennepysäkeille muodostetaan suoria yhteyksiä mahdollisimman monesta suunnasta. Katuverkko mahdollistaa monipuoliset yhteydet jalankulkijoille, pyöräilijöille ja autoilijoille. Ajoneuvoliikenteen yhteyksiä rajoitetaan kuitenkin rakenteellisesti siten, ettei tonttikaduille siirry läpiajavaa liikennettä pääkatuverkosta.

Bulevardikaupunkiin suunnitellaan erilaisia pysäköintiratkaisuja pysäköintitaloista kansi- ja kellaripysäköintiin kunkin osa-alueen tavoitteista ja mahdollisuuksista riippuen. Kadunvarsipysäköinti sijoitetaan tonttikaduille. Kiinteistöjen huolto ja tavaraliikenne hoidetaan tonttikatujen kautta. Paljon liikennettä tuottavat palvelukeskittymät sijoitetaan siten, että yhteydet pääkatuverkkoon ovat mahdollisimman lyhyet eivätkä aiheuta liikennehaittoja asuinalueille. Tonttikadut suunnitellaan siten, etteivät ne mahdollista suuria ajonopeuksia. Matalien ajonopeuksien johdosta autot ja pyörät voidaan sijoittaa samoille kaistoille.

Uudet alueet liitetään nykyiseen maankäyttöön yhdistämällä katuverkko nykyisiin katuihin. Katuverkon yhdistämisessä huomioidaan kuitenkin nykyisten asuinalueiden luonne ja estetään liikenteen aiheuttamien melu- ja päästöhaittojen leviäminen niille.

Suunnitteluperiaate 10.

Bulevardikaupunkiin suunnitellaan kaikki kulkumuodot huomioiden tiheä ja rauhallinen paikallinen katuverkko, joka luo hyvän lähisaavutettavuuden jalankulkijoille alueen palveluihin ja joukkoliikennepysäkeille. Katuverkko yhdistää uudet rakennettavat alueet nykyiseen maankäyttöön, mutta ei mahdollista sujuvaa autojen läpiajoa.

Pyöräliikenteen yhteydet

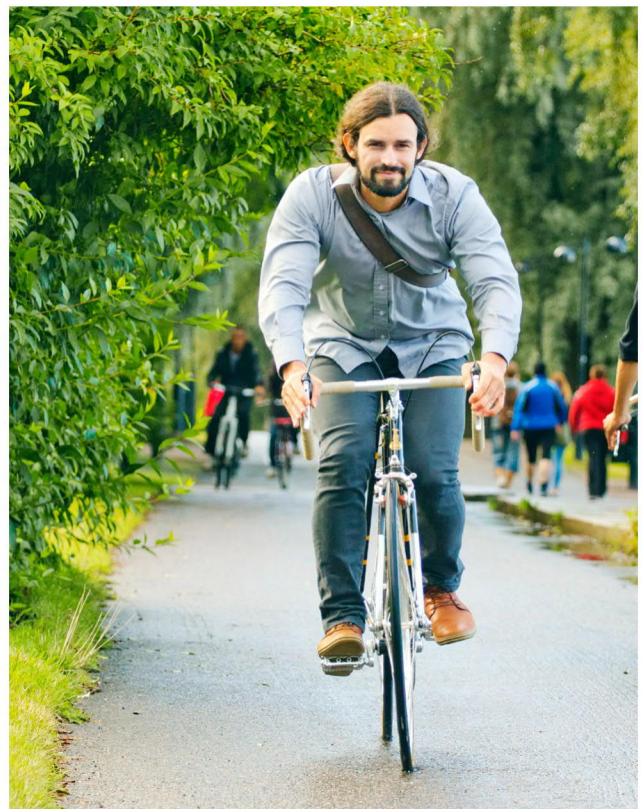
Pyöräliikenteen verkosto on nykytilanteessa melko kattava, eikä verkossa ole puuttuvia linkkejä. Pyöräteiden laatutasossa on sen sijaan parannettavaa. Osa nykyisistä pyöräteistä on yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä, joissa kulkumuotoja ei ole eroteltu. Erillisillä pyöräteillä erottelu on toteutettu ainoastaan maaliviivalla. Myös risteysjärjestelyitä tulee selkeyttää.

Bulevardikaupungin pyörätieverkosto muodostetaan yleiskaavan baanaverkon ja pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisesti. Erilliset pyörätiet rakennetaan ainoastaan suurimpien katujen varsille. Tonttikaduilla pyöräily sijoitetaan ajoradalle. Bulevardeilla liittymäväli on hieman pidempi kaupungin keskustan pääkatuihin verrattuna. Paremman lähisaavutettavuuden mahdollistamiseksi pyöräteistä suunnitellaan kaksisuuntaiset kadun molemmin puolin.

Bulevardikaupungin alueen läpäisee kolme rakennettavaa baanaa. Rantaradan pohjoispuolelle rakennetaan Pitäjänmäenbaana ja Kehäradan suuntaisesti Myyrmäenbaana. Huopalahden asemalta lounaaseen erkaantuu Haaganbaana, joka kulkee Eliel Saarisen tien ja Huopalahdentien rinnalla.

Suunnitteluperiaate 11.

Sujuva pitkämatkainen pyöräliikenne mahdollistetaan baanoilla ja bulevardien varsien kaksisuuntaisilla pyöräliikenteen järjestelyillä. Pyöräliikenteelle järjestetään turvallinen ja vaivaton lähisaavutettavuus koko alueelle.



VIHDINTIEN MAANKÄYTTÖ

Vihdintien bulevardiosuus alkaa Vanhan Viertotien liittymästä ja jatkuu Kaupintielle. Vihdintien osalta maankäytön muutosten tarkastelualueeseen kuuluvat Haagan liikenneympyrän laaja liikennealue lähiympäristöineen, Vihdintien itäpuoliset viheralueet Riistavuoren alueella ja rantaradan ja Kaupintien välillä, osa Mätäjokilaaksoa Kaupintien pohjoispuolella sekä Vihdintien länsipuoliset Valimon asemaseutu ja Valion alue.

Riistavuoren puisto on enimmäkseen kallioista metsäaluetta, jolla kulkee tärkeä ulkoilureitti etelästä pohjoiseen. Erityisesti kallioalue alueen eteläosassa Riistavuoren vanhusten palvelukeskuksen vieressä on aktiivisesti virkistyskäytössä ja puistoon on rakennettu grillikota. Kaupintien eteläpuolella kehäradan varressa on vanhan metsän alue ja ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoituksia.

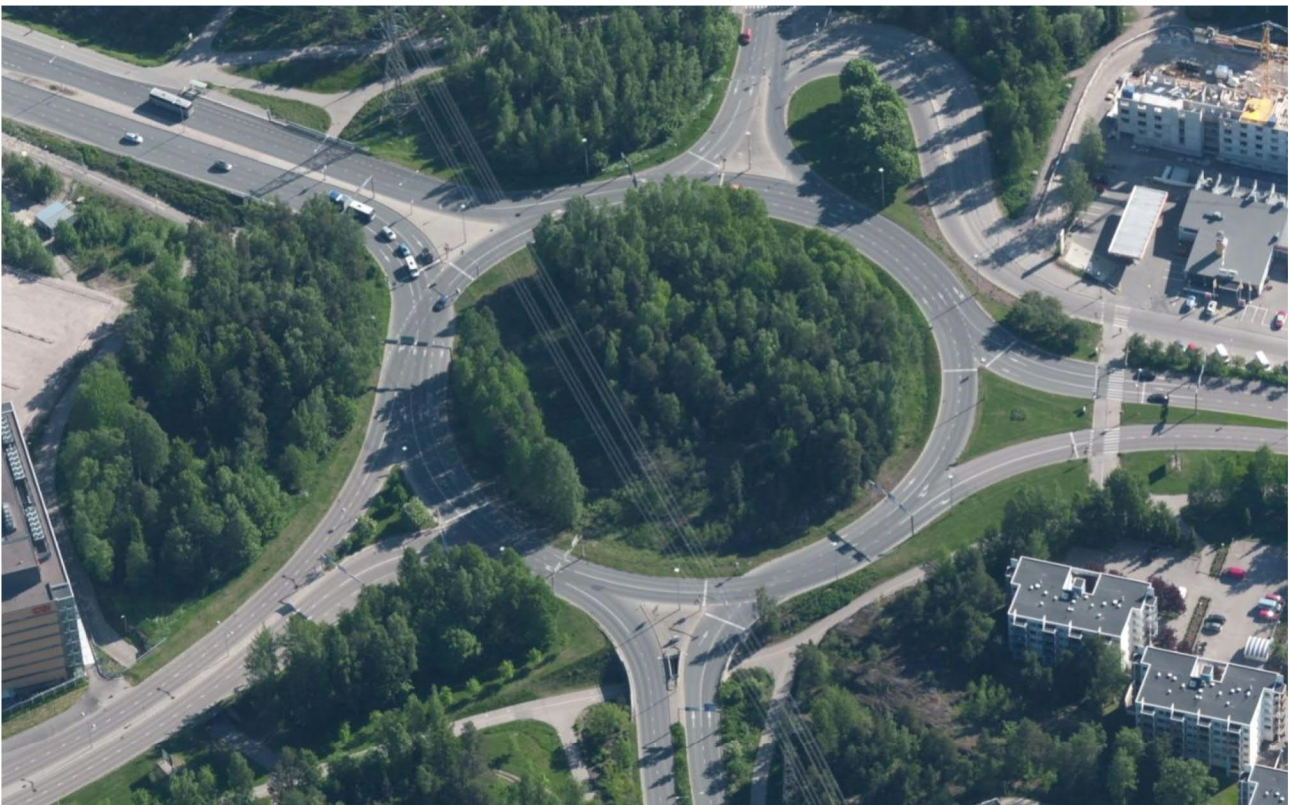
Vihdintien bulevardikaupunginosan potentiaalisimmat solmukohtat ja keskittymät kaupallisille palveluille löytyvät Valimon aseman ja Vihdintien risteyksestä ja Haagan liikenneympyrän alueelta, missä Vihdintie ja Raide-Jokeri risteävät. Haagan liikenneympyrän lähetyville voidaan tarvittaessa sijoittaa esimerkiksi mahdollinen läntisen Helsingin sote-keskus (terveys- ja hyvinvointikeskus sekä perhekeskus). Tämä toisi alueelle asiointeja myös omaa aluetta laajemmalla

alueelta ja lisäksi myös kaupallisten palvelujen potentiaalia alueella. Julkiset ja kaupalliset palvelut hyötyvät toistensa läheisyydestä. Kaupallisen toimivuuden kannalta myymälätilat kannattaa keskittää riittävän kokoisiksi alueellisiksi keskittymiksi, jotta ne voivat hyötyä toistensa läheisyydestä ja asiakasvirroista.

Kadunvarsiliiketilojen tulisi muodostaa kokonaisuuksia keskeisillä alueilla siellä, missä syntyy jalankulkuvirtoja. Olennaista on, että kadunvarsiliiketilat eivät katkea, vaan muodostavat jatkumon. Tämä on sekä kaupunkiympäristön, asioinnin sekä kaupallisen menestyksen kannalta tärkeää. On myös huomioitava, että kokonaisuuteen sisältyy ”ankkuri”, joka synnyttää suurimmat päivittäiset asiakasvirrat, kuten joukkoliikenteen asema, riittävän suuri päivittäistavarakauppa tai julkisia palveluita. Muut liiketilat hyötyvät ankkureiden tuottamasta asiakasvirroista.

Haagan liikenneympyrä

Haagan liikenneympyrän alueelle tutkitaan merkittäviä muutoksia. Nykyinen liikennejärjestely perustuu laajaa metsäsaarekettä kiertäviin ajo-kaistoihin sekä jalankulun ja pyöräilyn raittien eritasoratkaisuihin. Ympyrän keskellä oleva maa-alue on heikosti hyödynnettävissä rakentamiseen koska kaikki yhteydet olisi mahdollista järjestää



Haagan liikenneympyrä.



Valimo.

Valimo

vain ali- tai ylikulkuna. Tavoitteena on tutkia liikenteen järjestelyjä ja jakautumista siten, että alue voitaisiin rakentaa kaupunkimaisesti ja asuminen ja työpaikkojen korttelirakenne voisi jatkua ehjänä Riistavuoren alueelta Taliin päin sekä Pitäjänmäen yritysalueelta Etelä-Haagaan päin. Laaja liikenneympyrä vaikeuttaa myös sujuvan vaihtoyhteyden muodostamista alueelle risteäväksi suunniteltujen raitiolinjoiden välillä. Tavoitteena on muodostaa linjojen risteyskohtaan aukio tai katuysteys, jonka kautta matka pysäkiltä toiselle olisi mahdollisimman lyhyt.

Suunnitteluperiaate 12.

Haagan liikenneympyrän järjestelyjä tarkastelemalla pyritään vapauttamaan liikennealueelta asumiselle ja toimitilalle soveliaa rakentamisaluetta. Tavoite on muodostaa ympäröivään rakenteeseen kiinteästi yhdistyvä korttelirakenne ja katuverkko keskusaukioineen, joka mahdollistaa sujuvan vaihdon risteävien raitiolinjoiden välillä ja lieventää Haagan liikenneympyrän nykyistä estevaikutusta jalankululle ja pyöräilylle.

Valimon aseman seudulla on potentiaalia kasvaa merkittäväksi keskukseksi, jossa liikenteen solmu-kohtaan voidaan suunnitella tehokasta ja näyttävää asuntorakentamista, pääkonttoritasoista toimitilaa sekä kaupallisia palveluita ja kulttuurin ja vapaa-ajan toimintoja. Nykyisin Valimon asema on melko unelias paikka työmatkaliikenteen ruuhkahuippuja lukuunottamatta. Sujuva joukkoliikenteen vaihtoyhteys Vihdintien ja rautatien välillä tuo alueelle suuret kävijämäärät. Tavoitteena on, että tulevaisuudessa Valimo ei ole vain kauttakulkupaikka, vaan tarjoaa useita syitä sekä läheltä että kauempaa saapumiseen, asioimiseen ja ajanviettoon. Tavoiteltu kehitys vaatisi Pitäjänmäen kytkinaseman siirtymisen. Lisäksi tarvitaan panostusta rautatien estevaikutuksen vähentämiseen.

Pitäjänmäen yritysalue

Pitäjänmäen yritysalue on Helsingin suurin työpaikka-alue keskustan jälkeen. Pitäjänmäen yritysalueelle on laadittu maankäytön muutosperiaatteet (kslk 10.6.2014), jossa osoitetaan osa-alueiden kehityssuunnat. Valimotien alue Vihdintien länsipuolella (välillä Haagan ympyrästä Valimoon) tulee säilymään ja kehittymään työpaikka-alueena, jossa on toimitiloja ja teollisuutta.

Alue voi kehittyä tehokkaammaksi ja suuntautua nykyistä paremmin Vihdintien suuntaan jo nykyisin voimassa olevien, mutta vielä toteutumattomien asemakaavojen perusteella.

Valion alueella sijaitsee mm. yhtiön pääkonttori, tuotekehityksen tiloja sekä mehutehdas. Tavoitteena on Valion pääkonttorin ja joidenkin muiden keskeisten toimintojen säilyminen Pitäjänmäellä. Nykytilanteessa alueen teolliseen toimintaan liittyvä ympäristöriski estää asuinrakennusten ja muiden herkkien kohteiden rakentamisen tontin lähietäisyydelle. Vaikutus ulottuu osittain myös Vihdintien itäpuolelle. Mikäli tilanne muuttuu ja ympäristöhäiriö poistuu, voidaan Valion alueelle suunnitella sekä uutta asumista että työ- ja toimitiloja ja kaupallisia lähipalveluja.

Työpaikat ja toimitilarakentaminen keskittyvät mielellään toistensa läheisyyteen ja olemassa olevan keskittymän etuja kannattaa hyödyntää myös Vihdintien bulevardin kehittämisessä. Työpaikat lisäävät myös palvelujen kysyntää alueella.

Suunnitteluperiaate 13.

Valimon asemasta suunnitellaan alueelle vahva kaupan ja kulttuurin keskus yhdistettynä tehokkaaseen rakentamiseen. Kaupallisia palveluita ja työ- ja liiketiloja sijoitetaan myös Haagan liikenneympyrään sekä Vihdintien varrelle rakennusten ensimmäisen kerrokseen niin että tilat avautuvat Vihdintielle. Koulu- ja päivähoitopalvelut sijoitetaan niin, että niille järjestyy riittävät ulkotilat ja turvallinen ja miellyttävä kävely-yhteys säilytettävälle luontoalueelle.

Suunnitteluperiaate 14.

Pitäjänmäen yritysalueutta kehitetään jatkossakin pääosin työpaikka-alueena. Toimitilojen uudis- ja lisärakentamisen yhteydessä ohjataan toimintaa aktiivisemmaksi Vihdintien suuntaan. Valion aluetta voidaan kehittää monipuolisesti sekoittuneena alueena, jonne osoitetaan myös asumista, mikäli alueelle kohdistuvat teollisuuden ympäristöhäiriöt poistuvat.

Valion alue.





Huopalahdentie pohjoisesta.

HUOPALAHDENTIEN MAANKÄYTTÖ

Huopalahdentien bulevardiosuus alkaa Munkkiniemen aukiolta ja jatkuu pohjoisessa Vanhan Viertotien liittymään.

Huopalahdentien eteläpää Munkkiniemessä on jo tällä hetkellä bulevardimainen puistokatu. Rakennuksien rajattu katuympäristö päättyy nykyisin Turunväylän liittymään tultaessa. Liittymästä pohjoiseen Huopalahdentie jatkuu maisemaltaan avonaisempana.

Huopalahdentie osuus Munkkiniemen aukiolta Lapinmäentielle on suunniteltu pääkaduksi, jolla ajoneuvoliikenteen sujuvuus on määrittänyt suunnitteluratkaisuja. Tällä n. 1,2 km matkalla jalankulkija voi siirtyä kadun yli vain muutamassa kohdassa. Näistä ylityksistä kahdessa siirtyminen tapahtuu eri tasossa: ostoskeskuksen kohdalla on alikulku ja Rakuunatien kohdalla jalankulkusilta.

Pikaraitiotie on mahdollista rakentaa myös eteläiselle, jo kaupunkimaisesti rakennetulle, osuudelle. Pikaraitiotie kulkee kadun keskellä ja sitä reunustavat puurivit ja autokaistat. Suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota jalankulku- ja pyöräily-ympäristön toimivuuteen ja viihtyvyyteen. Kadun varrelle osoitetaan maankäyttöä asumiselle, toimitiloille, kaupoille, ravin-

toloille ja erilaisille muille yrityksille. Raitiotien pysäkkien lähialueet tulevat olemaan keskeisiä palveluiden ja asumisen tihentymiä.

Alueelle on laadittu 2010-luvulla jo kaksi merkittävämpää asemakaavan muutosta. Lapinmäentie 1:n (ns. Pohjola-talo) asemakaavan muutos luo edellytykset n. 70 000 k-m² rakentamiselle (asuntoja 42 000 k-m²). Lisäksi Luuvaniementien ja Rakuunatien ympäristöön on mahdollista rakentaa n. 18 000 k-m² uutta asuinrakentamista. Nämä hankkeet mahdollistavat noin 1 500 uutta asukasta alueelle. Hankkeiden rakentaminen on jo käynnissä. Lähitulevaisuudessa on myös tarkoitus selvittää Munkkivuoren ostoskeskuksen kehittämisen edellytyksiä yhdessä ostoskeskuksen toimijoiden kanssa. Tälle alueelle on laadittu asemakaavan muutos vuonna 2011, mutta alueen kehittäminen ei ole toistaiseksi käynnistynyt. Muu Huopalahdentien bulevardiosuuden asemakaavatasoinen maankäytön suunnittelu ajoittuu pääasiassa 2020-luvulle.

Suunnitteluperiaate 15.

Huopalahdentien eteläpään rakennuksien rajattua katuympäristöä jatketaan pohjoiseen kohti Munkkivuorta. Työ- ja liiketiloja sijoitetaan ensisijaisesti siten, että tilat avautuvat Huopalahdentielle.

Huopalahdentien linjaus ja Turunväylän liittymäalue

Huopalahdentien itäpuolella sijaitsee mäen päälle pääosin 1960-luvulla rakentunut Niemenmäen asuinalue. Kaunis puustoinen kalliorinne erottaa alueen Huopalahdentiestä; Niemenmäen asuinrakennukset sijaitsevat noin 7–10 metriä Huopalahdentien katutasoa korkeammalla. Kalliorinteen ja katualueen väli on nykyisellään paikoin erittäin kapea. Alue olisi hankalasti täydennysrakennettavissa. Maankäytön edellytysten parantamiseksi selvitetään bulevardi- ja raitiotiesuunnittelun yhteydessä mahdollisuudet muuttaa Huopalahdentien linjausta Rakuunantien liittymän ja Ulvilantien eteläisemmän liittymän välisellä osuudella.

Huopalahdentien ja Turunväylän liittymäalue on nykyisellään maantiemäinen ja tilaa vievä, tulo- ja menoramppien etäisyys toisistaan on noin 160 metriä. Ramppien väliin jää laaja kolmiomainen alue, jonne ei voi rakentaa. Turunväylän tiealueen keskimääräinen leveys Munkkiniemen kohdalla on noin 100 metriä, molemmin puolin väylää on laajat suoja-alueet maavalleineen. Bulevardisuunnittelun yhteydessä tutkitaan Turunväylän ja Huopalahdentien erilaisia liittymävaihtoehtoja. Tarkoitus on maanomistajan (valtio) kanssa selvittää voidaanko liittymäalueen maa-alaa vapauttaa esim. toimitilarakentamiseen ja muuttaa väylän itäpäättä nykyistä katumaisemmaksi ottaen huomioon myös nykyiset tunnelivaraukset.

Suunnitteluperiaate 16.

Selvitetään Turunväylän liittymäalueen ja Huopalahdentien nykyisen linjauksen muutosmahdollisuudet välillä Ulvilantie – Rakuunatie alueen maankäytön edellytysten parantamiseksi. Suunnittelussa otetaan huomioon alueella sijaitsevat tunnelivaraukset.

Suunnitteluperiaate 17.

Toimitilarakentamiselle luodaan uusia edellytyksiä Turunväylän liittymän ympäristöön.

Munkkivuoren ostoskeskuksen alue

Munkkivuoren ostoskeskus on Suomen ensimmäisiä ostoskeskuksia ja alueen keskeinen liike- ja palvelukeskittymä. Rakennuskokonaisuudessa on mm. kaksi päivittäistavarakauppaa, Alko, sairaala-lääkärikeskus, apteekki, ravintoloita, kahviloita, erikoisliikkeitä, pankki- ja postipalveluja sekä seurakunnan ja musiikkikoulun tiloja. Munkkivuoren ostoskeskus on osa Munkkivuoren kulttuurihistoriallista ja arkkitehtonisesti merkittävää kokonaisuutta. Ostoskeskus sisäpihoinen ja erillisine paviljonkeineen on kaupunginmuuseon luokittelussa osoitettu ylimpään arvoluokkaan



Turunväylän liittymä.



Munkkivuoren ostoskeskuksen alue.

1, joka sisältää arkkitehtuuriltaan erittäin harkittuja ja viimeistelyjä, hyvin säilyneitä tai ympäristöarvoiltaan merkittäviä ostoskeskuksia. Vuonna 1959 rakennettu ja vuosina 1964 ja 1994 laajennettu ostoskeskus kaipaa kunnostusta ja uudistamista. Päivittäistavara-kaupat suunnittelevat laajentumista. Ostoskeskusta vastapäätä Ulvilantien toisella puolella sijaitsee Munkkivuoren rakennustaiteellisesti merkittävä kirkko.

Huopalahdentien lähiympäristön tuleva lisärakentaminen tulee vahvistamaan jo nykyisinkin laajan ja ostovoimaisen asiakaskunnan omaavan Munkkivuoren ostoskeskuksen elinvoimaa. Huopalahdentien–Vihdintien bulevardi pikaraitiotieineen lisää ostoskeskuksen käyttäjämäärää entisestään ja laajentaa sen saavutettavuutta. Ostoskeskuksen säilyttäminen elinvoimaisena liike- ja palvelukeskittymänä on tärkeä lähtökohta Huopalahdentien täydennysrakentamisen suunnittelussa.

Suunnitteluperiaate 18.

Munkkivuoren ostoskeskuksen aluetta kehitetään sen nykyiset arvot huomioiden alueen keskeisenä liike- ja palvelukeskuksena, jonka palvelutarjonta vastaa alueen tulevan asukasmäärän tarpeita.

Edellä olevan lisäksi kaupunkiympäristölautakunta kiirehtii läntisen kantakaupungin raitiotieyhteyden suunnittelua, koska tuo yhteys sekä parantaa läntisen kantakaupungin, Munkkiniemen ja Munkkivuoren joukkoliikenteen palvelutasoa, mutta myös vaikuttaa myönteisesti käsittelyssä olevan bulevardikaupungin toimivuuteen ja kytkeytymiseen kaupunkirakenteeseen.

Talin ulkoilupuisto ja Korppaanpuisto

Talin liikunta- ja ulkoilupuiston alue Huopalahdentien yhteydessä ulottuu Ulvilantien pohjoispuolelta Vanhalle Viertotielle. Huopalahdentien varteen sijoittuvien alueiden täydennysrakentamisen mahdollisuuksia Canon:n toimistotalon ympäristössä tutkitaan. Lisäksi selvitetään liikuntahallien nykyisin paljon tilaa vievien pysäköintialueiden uudelleen järjestelyn edellytyksiä sekä mitä uusia toimintoja tälle alueelle olisi mahdollista sijoittaa. Tarkoituksena on myös vahvistaa virkistys- ja viheryhteyttä Talin ulkoilupuiston ja Korppaanpuiston välillä.

Suunnitteluperiaate 19.

Selvitetään mahdollisuudet järjestää Huopalahdentien varressa olevien Talin liikuntahallien nykyisiä pysäköintialueita uudelleen ja sijoittaa uusia erityisesti liikuntaan liittyviä toimintoja alueelle.



Näkymä Korppaanpuistoon.



Ilmakuva ja ilmakuvasovitus Haagan liikenneympyrästä



Ilmakuva ja ilmakuvasovitus Huopalahdentieltä