

VIHDINTIEN JA HUOPALAHDENTIEN BULEVARDIKAUPUNGIN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Taustaa ja perusteluja, Kylk 5.6.2018, liite 2

YLEISET PERIAATTEET

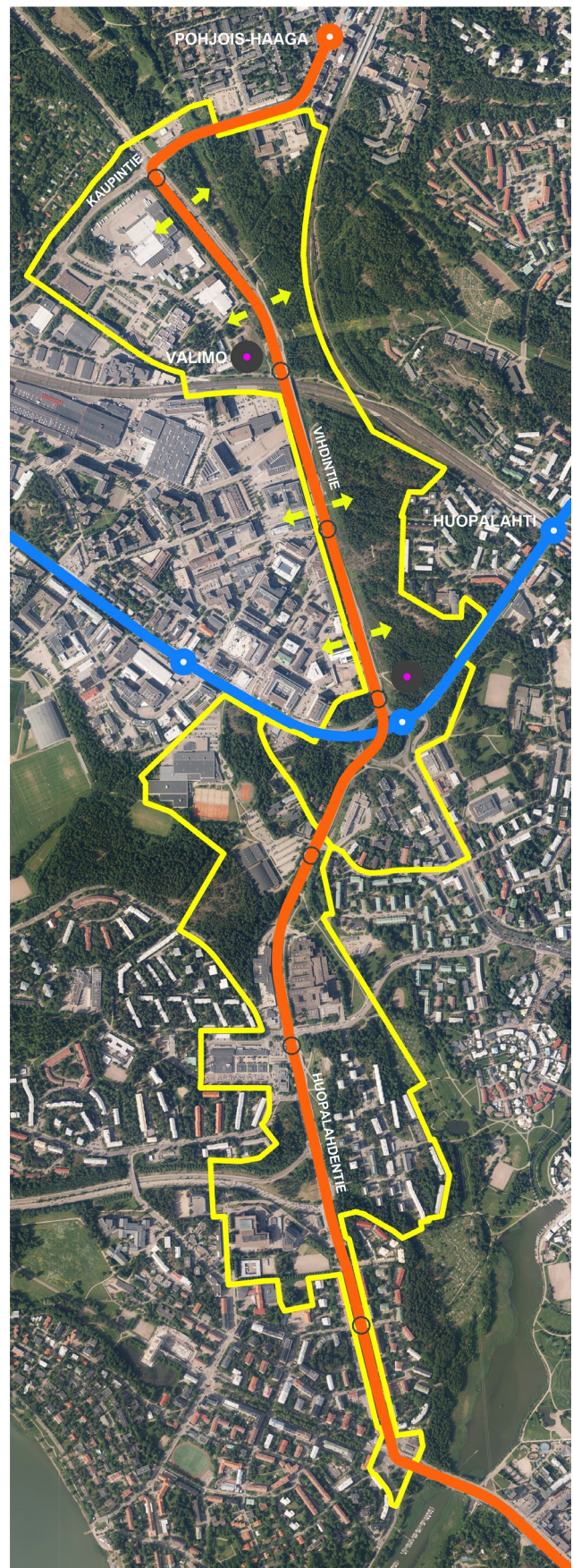
Vihdintien bulevardiksi kutsutaan Munkkiniemen aukiolta Kaupintielle johtavaa katulinjaa, joka käsittää Huopalahdentien, Haagan liikenneympyrän sekä Vihdintien osuuden liikenneympyrästä Kaupintielle. Tälle reitille suunnitellaan pikaraitiotietä ja uusia katu- ja järjestelyjä sekä uudistuksen mahdollistamaa tehokasta maankäyttöä; asumista, toimitilaa, liiketiloja ja palveluita. Tarkastelualueen kokonaispituus on noin 4 km. Maankäytön suunnittelun painopiste on lähivuosina 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 bulevardikaupunki 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 muodostaa erillistä pitkää ja kapeaa kaupunginosaa bulevardin varteen, vaan lopputuloksena syntyy lisää Haagaa, Pitäjänmäkeä ja Munkkiniemeä, jotka näin nivoutuvat entistä tiiviimmin yhteen. Kantakaupunkimaisten korttelialueiden integrointi onnistuneesti nykyisiin kaupunginosaan edellyttää paikallisten olosuhteiden huomioimista ja kaupunkikuvallista vaihtelua.

Liikenteellisten uudistusten lisäksi kaupunkibulevardilla paneudutaan suunnittelemaan myös esteettistä ja viihtyisyyttä lisäävää katu- ja 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 yhteistiloja. Vilkkaan bulevardimiljöön vastapainona uudiskorttelien väliin suunnitellaan rauhallista ja elämyksellistä kävelypainotteista ympäristöä, polveilevia katuja, aukioita ja pieniä puistoja säilyvien luontoalueiden lisäksi. Asuinkortteleihin suunnitellaan ensisijaisesti koko korttelin yhteispihoja puutarhoineen ja toimintoineen.

Suunnitteluperiaate 1.

Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupunki yhdistää ympäröivää kaupunkirakennetta osana nykyisiä kaupunginosia Munkkiniemeä, Haagaa ja Pitäjänmäkeä. Suunnitteluratkaisut vaihtelevat paikallisista olosuhteista riippuen. Yleisilmeestä tulee urbaani, bulevardikaupunki tarjoaa laadukasta asumista korttelipihoineen ja elämyksellistä työ- 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 lämpösaarekkeitä 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 bulevardia 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 boulevardin varrella

Sekä yleiskaavan että sen toteuttamisohjelman laativaiheessa 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 hättävää vaikutuksia 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 sähkön siirtoverkkoa. 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 ilmajohtojen 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 ilmajohtojen ja kytkinasemien sijoittumisesta.

Suunnitteluperiaate 6.

Nykyisten korkeajännitteisten ilmajohtojen 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 vuoroväleihin 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 laatutason 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 poikittaisen sekä täydentävien yhteyksien tarjoajana. Bussiliikenteen lopulliset ratkaisut tehdään HSL:n linjastosuunnittelussa sen jälkeen, kun runkoyhteydet on määritelty.

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 kapasiteetiaan 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 varrella 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 raitiolinjojen 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 raitiolinjojen 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 ruuhka-aiheita 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 Rakuunan tien liittymän ja Ulvilantien eteläisemmän liittymän välisellä osuudella.

Huopalahdentien ja Turunväylän liittymäalue on nykyisellään maantiemäinen ja tilaa vievä, tulo- ja menorampin etäisyys toisistaan on noin 160 metriä. Rampin 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.