

Vuorovaikutusraportti

Mäkelänkadun bulevardikaupungin kaavarunko

Päivätty 23.4.2024
Diaarinumero HEL 2022-013388
Hankenumero 5804_2

Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot Mäkelänkadun bulevardikaupungin hankkeen vuorovaikutuksesta ja kaavarungon valmisteluaikana saaduista kannanotoista ja kommentteista.

Liitteet

Yhteenvedo kerrokantasi -kyselyn kommentteista, 2024
Yhteenvedo työpajoista, 2024
Karttakyselyn tulokset, kooste 2019

YHTEENVETO MÄKELÄNKADUN BULEVARDIKAUPUNGIN SUUNNITTELUN AIKAISESTA VUOROVAIKUTUKSESTA, MIELIPITEISTÄ JA PALAUTTEISTA

Vuorovaikutus suunnitteluperiaatteiden valmisteluaikana (v. 2017–2018)

Yhteenveto suunnitteluperiaatteiden vuorovaikutuksesta ja palautteista

Helsingin kaupungin näyttely- ja infotila Laiturilla järjestettiin 8 kuukautta kestävä (23.11.2017–12.6.2018) Tuusulanväylän, Vihdintien ja Huopalahdentien sekä Laajasalontien kaupunkibulevardeja koskeva Bulevardikaupunkimessut. Tuolloin hanketta kutsuttiin vielä Tuusulanbulevardin nimellä. Näyttelyn yhteydessä järjestettiin infotilaisuuksia ja useita työpajoja erilaisille kohderyhmille, muun muassa asukkaille, opiskelijoille, nuorille ja Käpylän aseman yrittäjille. Työpajoissa suunnittelijat kertoivat bulevardihankkeista ja kaupunkilaiset saivat tuoda esiin näkemyksiään siitä, mitä suunnittelussa tulisi huomioida. Työpajojen tulokset olivat esillä täydentyvässä näyttelyssä. Tuusulanbulevardin suunnitteluperiaatteiden valmistelun etenemistä esiteltiin ja siitä keskusteltiin myös asukasseurojen tilaisuuksissa. Keväällä 2017 Metsälän toimitila-alueen yrittäjille järjestettiin kyselytutkimus alueen kehittämistoiveista. Tutkimuksen tulokset esiteltiin yrittäjille info- ja keskustelutilaisuudessa, joka järjestettiin suunnittelualueella.

Bulevardikaupunki-näyttelyn aikana ja sen jälkeen saatiin sekä myönteisesti että kielteisesti suhtautuvia mielipiteitä. Kielteisissä palautteissa korostui huoli ajoneuvoliikenteen sujuvuudesta. Palautteissa tuotiin myös esiin huoli ajoneuvoliikenteen aiheuttamasta melu- ja ilmanlaatuhaitoista erityisesti niillä bulevardin osuuksilla, joissa vapaa rakentamisalue on kapea. Palautteita hyödynnettiin suunnitteluperiaatteiden valmistelutyössä. Monet palautteiden aiheista koskivat jatkosuunnittelussa tutkittavia asioita.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 18.12.2018 Tuusulanbulevardin ja bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet jatkosuunnittelun pohjaksi.

Viranomaisyhteistyö suunnitteluperiaatteiden valmistelussa

Suunnitteluperiaatteiden valmistelun yhteydessä tehtiin yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi muun muassa seuraavien viranomaistahojen kanssa: Helen Oy Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) ja Uudenmaan ELY-keskus.

Karttakysely ennen kaavarunkotyön aloitusta 15.5.–23.6.2019

Suunnitteluperiaatteiden hyväksymisen jälkeen, ennen kaavarunkotyön käynnistämistä järjestettiin karttapohjainen verkkokysely ”Millainen Tuusulanbulevardi ja Käpylän asema” suunnitteluperiaateaineiston pohjalta. Kyselyä mainostettiin laajasti kaupungin verkkosivuilla ja muun muassa alueen ja sen ympäristön osallisille lähetetyillä postikorteilla. Kyselyssä kartoitettiin asukkaiden ja muiden osallisten näkemyksiä, kokemuksia ja toiveita suunnittelualueeseen ja suunnitelmiin liittyen. Kyselyyn saatiin valtava määrä vastauksia. Kyselyssä vierailijoita oli noin 23 400, karttapaikannusmerkintöjä tehtiin noin 18 940 ja avovastauksia noin 8 500.

Vastaajilla, jotka kulkivat Tuusulanväylää säännöllisesti autolla, suurin huoli kohdistui autoliikenteen sujuvuuteen. Avovastauksista käy myös ilmi, että alueen viheralueet ovat tärkeitä alueen asukkaille; vastaajat toivoivat, että viheralueet säilyisivät osana aluetta jatkossakin. Toisaalta viheralueilla nähtiin myös kehittämispotentiaalia, kuten toimintamahdollisuuksien lisäämistä.

Eniten uusia ehdotuksia tai kehittämissideoita merkittiin Käpylän asemanseudulle, Käskynhaltijantien risteykseen ja Tuusulanväylän alkuun. Ehdotukset olivat hyvin monipuolisia, mutta toistuvana teemana oli ihmisläheinen ja viihtyisä ympäristö. Metsälän toimitila-alueelle toivottiin uusien palveluiden lisäksi lisää vehreyttä, Käpylän asemalle helpotusta kulkuneuvon vaihtamiseen. Kyselyn tuloksia esiteltiin asukkaille Uutta Helsinkiä -tilaisuudessa ja laajaa aineistoa on hyödynnetty kaavarungon valmistelun aikana. Aineisto kaikkine vastauksineen oli myös pitkään avoimena datana verkossa kaikkien saatavilla ja tutkittavana. Kooste kyselyn tuloksista on kaavarunkoaineiston liitteenä.

Asukastilaisuudet ja tapaamiset sekä saadut palautteet Mäkelänkadun bulevardikaupungin kaavarungon valmistelun aikana

Kaavarungon valmistelun aikana hankkeen etenemistä on esitelty useassa asukastilaisuudessa ja korona-ajan alusta alkaen myös verkkotilaisuuksissa. Kaavan valmistelijat ovat vierailleet asukasseurojen tilaisuuksissa sekä järjestäneet suunnittelualueella tai kaupungin tiloissa pienimuotoisempia tapaamisia, joissa on keskusteltu osallisten kanssa erityisesti bulevardin reunoilla olevien pientaloalueiden reunojen täydennysrakentamisesta ja reuna-alueiden kiinteistöjen kehittämisestä. Valmistelun aikana on saatu myös kirjallisia palautteita. Myös Metsälän toimitila-alueen sekä Käpylän asemanseudun yrittäjien kanssa on käyty vuoropuhelua alueen kehittämiseen liittyvistä asioista ja hankkeen suunnittelua ja etenemistä on esitelty tai näistä on keskusteltu tapaamisissa, sähköpostitse tai puhelimitse.

Yleisissä asukastilaisuuksissa on esitetty huolia luontoalueille rakentamisesta, luontoarvojen huomioimisesta ja viheralueiden riittävydestä käyttäjämäärän lisääntyessä sekä pelkoja liikenteen ruuhkautumisesta, henkilöautoliikenteen hidastumisesta ja lisääntyvän liikenteen aiheuttamista haitoista. Osassa palautteista on toivottu lisää vuorovaikutusta ja keskustelua asukkaiden kanssa. Alueen palvelut ovat herättäneet kysymyksiä ja toiveita, ja myös nykyisten palveluiden toivottiin säilyvän.

Reuna-alueiden asukkaiden huolet ovat kohdistuneet liikenteen aiheuttamiin haittoihin, olemassa olevan rakentamisen viereen suunnitellun uuden rakentamisen sijaintiin, määrään ja rakennusten korkeuteen sekä uuden pääkadun linjaukseen Metsälän ja Oulunkylän kohdalla. Reuna-alueiden nykyisten kiinteistöjen kohtalosta ja kehittämismahdollisuuksista oltiin joko huolissaan tai kiinnostuneita. Metsälän toimitila-alueen yrittäjien huolet ovat kohdistuneet muun muassa siihen, miten alueen kehittämisen pitkä aikajänne vaikuttaa yritystoiminnan mahdollisuuksiin ja kiinteistöjen kunnossapitoon, vuokraukseen tai myyntiin.

Asukastilaisuuksiin on osallistunut kaupungilta laajasti eri osa-alueiden asiantuntijoita ja asukkaiden huolia on pyritty helpottamaan keskustelulla, jakamalla selkeää informaatiota suunnitelmista ja etenemistavoista sekä etenemisvaihtoehdoista. Asukkaille on kerrottu, että asemakaavat laaditaan alueella sijaitsevien kiinteistöjen omistajien hakemuksesta, yhteistyössä kiinteistönomistajien tai heidän edustajiensa kanssa.

Kaavarungon valmistelun aikana saatujen palautteiden huomioiminen

Kaavarunkotyön alussa järjestetyssä karttakyselyssä saatuja vastauksia ja muita palautteita on hyödynnetty ja huomioitu kaavarunkotyössä muun muassa siten, että viheralueiden rajauksia on tarkistettu esimerkiksi Louhenpuiston alueella, Taivaskallion reunalla sekä Patolan alueella ja puustoisia alueen osia on säästetty enemmän. Rakentamisen volyymia on vähennetty suunnitteluperiaatevaiheen jälkeen usealla osa-alueella. Reuna-alueiden kehittämisvaihtoehdoista on tehty havainnollistavia konseptimaisia skenaariotarkasteluja nähtävillä olleeseen kaavarungon luonnosaineistoon. Vuorovaikutuksen parantamiseksi tehtiin muun muassa kaavarungon hankkeesta kertova video, jossa selostetaan suunnittelun lähtökohtia, tavoitteita ja etenemistä, jotta kaupunkilaisten olisi helpompi hahmottaa kaavarunkoalueen laajaa kokonaisuutta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavarunkoluonnos ja muu valmisteluaineisto nähtävillä sekä Kerro kantasi -kysely 13.11.–1.12.2023

- Mäkelänkadun bulevardikaupungin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavarunkoluonnos sekä muu valmisteluaineisto olivat julkisesti nähtävillä kaupungin verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat 13.11.–1.12.2023.
- Aineistoon oli mahdollista tutustua ja jättää palautetta 13.11.–1.12.2023 myös **Kerro kantasi -verkkokyselyn** kautta <https://kerrokantasi.hel.fi/makelankadunbulevardikaupunki>
- Hankkeen **lähtökohtia ja tavoitteita esittelevä video** julkaistiin nähtävilläolon alussa kaupungin Youtube-kanavalla ja sosiaalisessa mediassa. Linkki videoon löytyy myös hankkeen internet-sivustolla.
- **Info- ja keskustelutilaisuus** pidettiin 15.11.2023 Kaupunkiympäristötalolla, osoitteessa Työpajankatu 8. Kaikille avoimilla messuilla oli mahdollisuus keskustella karttojen äärellä, tutustua suunnitelmaa ja hanketta esittelevään videoon ja diaesitykseen, sekä saada apua Kerro kantasi -kyselyyn vastaamiseen. Paikalla oli eri alojen asiantuntijoita ja suunnittelijoita vastaamassa kysymyksiin ja ottamassa vastaan palautetta. Myös maaomaisuuden kehittäminen ja tontit-palvelun edustajat olivat paikalla keskustelemassa ja vastaamassa kiinteistönomistajien kysymyksiin.
- Nähtävilläoloaikana marraskuussa 2023 järjestettiin myös 3 työpajaa aikuisille ja 9-luokkaisille koululaisille, yhteensä 8 ryhmää. Työpajoihin osallistui yhteensä noin 60 kaupunkilaista. Kaikki työpajoihin ilmoittautuneet mahtuivat mukaan.

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Helsingin yleiskaava 2016 on tullut voimaan 5.12.2018. Suuremmissa maankäyttöhankkeissa järjestetään yleis- ja asemakaavatasojen välissä olevien suunnitelmien (mm. kaavarunkojen) osalta työneuvotteluja viranomaisyhteistyön varmistamiseksi. Kaavarunko ei ole juridinen asiakirja, mutta luo pohjan jatkossa alueelle laadittaville asemakaavoille.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
 - Väylävirasto
 - Kaupunginmuseo
 - Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
 - Sosiaali- ja terveystoimiala
 - Senaatti-kiinteistöt
-

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat mm. seuraaviin asioihin:

HSL:n kannanotot kohdistuivat muun muassa:

- Käpylän asemanseudun kehittämisen tärkeyteen sekä asemanseudun katuverkon ja bussiterminaalien suunnitelmavaihtoehtoihin, terminaalin sijaintiin ja vaikutuksiin
- bussiliikenteen ja muun joukkoliikenteen kokonaistarkasteluun jatko-suunnittelussa, pikaraitiotien yleissuunnitelmaan ja suunnitteluyhteistyöhön jatkosuunnittelussa.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) kannanotot kohdistuivat muun muassa:

- liikennejärjestelmän muutokseen, liikenteen järjestelyihin ja toimivuuteen sekä Kehä I:n liittymän sujuvuuteen sekä Tuusulanväylän liikenteen sujuvuuteen Kehä I:n pohjoispuolella
- Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040 -selvityksen mukaisesti periaatteisiin väylän ja kadun vaihettumisvyöhykkeessä (siirtymäjakso moottoritieympäristöstä kaupunkiympäristöön)
- kantakaupungin valtakunnallisten terminaalien yhteyksien toimintavarmuuteen
- pikaraitiotien suunnitteluun ja ratkaisujen vaikutuksiin
- yhteistyöhön ja vuorovaikutukseen jatkosuunnittelussa

Väyläviraston kannanotot kohdistuivat muun muassa:

- radan päälle rakentamisen toteuttamiskelpoisuus ja kunnossapitoon sekä Väyläviraston ohjeeseen ”Maaväylien päällerrakentaminen – suunnitteluprosessin hallinta)
- melu-, runkomelu- ja tärinähaittojen huomioimiseen suunnittelussa ja kaavamääräyksissä sekä näiden torjunnan kustannuksiin
- kaupunkiraitiotien ja baanan sijaintiin rata-alueen reunalla
- Kehä I:n liittymän sujuvuuteen, väylän ja kadun vaihettumisvyöhykkeeseen (siirtymäjakso moottoritieympäristöstä kaupunkiympäristöön)
- suunnitteluyhteistyöhön jatkosuunnittelussa

Senaatin kannanotot kohdistuivat muun muassa:

- valtion maanomistukseen ja yhteistyöhön jatkosuunnittelussa

Sosiaali- ja terveystoimialan kannanotot kohdistuivat muun muassa:

- Kustaankartanon seniorikeskuksen täydennysrakentamismahdollisuuksien tutkimiseen osana tulevaa kaavatyötä
- erityisherän väestöryhmän asumisympäristön suunnitteluun
- Rakennuskiellon poistamiseen Kustaankartanon palvelukeskuksen alueen osalta

Kaupunginmuseon kannanotot kohdistuivat muun muassa:

- ratkaisun vaikutuksiin nykyisen Tuusulanväylän maisematilaan ja reunustavien alueiden luonteeseen, rakentamisen määrään ja mitta-kaavaan sekä kulttuuriympäristöarvojen ja ominaispiirteiden huomioimiseen
- alueella sijaitsevien muinaisjäännösten (linnoituslaitteiden jäännökset) laajuuden ja säilyneisyyden tarkistamiseen sekä niiden huomioimiseen jatkosuunnittelussa.

Mäkelänkadun bulevardikaupungin alueen suunnittelun aikana on järjestetty lisäksi useita työkokouksia ja tapaamisia useiden eri viranomaisten kanssa, muun muassa ELY-keskuksen, HSL:n, Väylän ja Senaatin, kaupunginmuseon, Helen Oy:n ja Helen Sähköverkon kanssa, sekä tehty valtion ja HSL:n kanssa yhteistyössä useita selvityksiä liittyen alueen suunnitteluun.

Kannanotoissa esitetyt asiat on huomioitu muun muassa siten, että kaavarunkoon on lisätty määräyksiä nykyiselle rata-alueelle, ja radan päälle rakentamisen reunaehtojen, sekä melu-, runko- ja värinähaittojen huomioimisesta jatkosuunnittelussa. Suunnitteluprosessin jatkuessa myös kulttuuriympäristön suojelun tavoitteita tarkennetaan; tähän aihekokonaisuuteen sisältyy myös alueella sijaitsevien muinaisjäännösten (linnoituslaitteiden jäännökset) laajuuden ja säilyneisyyden tarkistaminen. Uudisrakentamisen tapaa ja massoittelua tutkitaan tarkemmin asemakaavoitusvaiheessa. Kaavarunko on asemakaavoitusta ohjaava yleispiirteinen suunnitelma, jolla ei ole oikeusvaikutuksia. Useat viranomaisten kannanotot koskivat jatkosuunnitteluun liittyviä ja jatkosuunnittelussa ratkaistavia asioita. Viranomaisyhteistyötä jatketaan kaavarungon hyväksymisen jälkeen.

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Pikaraitiotie

Pikaraitiotien yleissuunnittelu käynnistyy kaavarungon hyväksymisen jälkeen yhteistyössä HSL:n kanssa. Kaavarungon suunnittelutaso on yleispiirteinen, ja toteutukseen tähtäävät liikennesuunnitelmat tehdään vasta asemakaavoituksen yhteydessä.

Joukkoliikenne

Bussilinjaston suunnittelun periaatteelliset ratkaisut tehdään yhteistyössä HSL:n kanssa ja varsinaisesta linjastosuunnittelusta vastaa HSL, hankkeen myöhemmässä vaiheessa lähempänä toteutusajankohtaa. Kaavarunkotyön jälkeen alueen joukkoliikenteen kokonaisratkaisua ja Mäkelänkadun pikaraitiotietä suunnitellaan tiiviissä yhteistyössä HSL:n kanssa. Joukkoliikenteen linjasto- ja terminaalin periaateratkaisut sekä pikaraition yleissuunnittelua tehdään ennen alueen asemakaavoittamista.

Kaavarungon suunnittelutaso on yleispiirteinen ja sen on tarkoitus tarkentaa yleiskaavassa tehtyjä suunnitelmia, ennen varsinaista tarkempaa asemakaavaprosessia. Toteutukseen tähtäävät suunnitelmat tehdään vasta asemakaavoituksen yhteydessä. Vaihtoehtoina on keskitetty terminaali Käpylän asemalla tai Pasilassa, sekä hajautetumpi malli bussilinjastossa.

Katuverkko ja liikenteen toimivuus

Alueen katuverkon ja liikennetarkaisujen suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota siihen, että Kehä I:n ja Tuusulanväylän liikenteen toimintavarmuus ja sujuvuus on varmistettu. Jatko-suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa.

Tehtyjen liikennemallinnusten perusteella autoliikenteen ohjaaminen Veturitien kautta ja uuden Mäkelänkadun autoliikenteen kapasiteetin pienentäminen johtavat siihen, että Mäkelänkadun liikennemäärät vähenevät nykyisestä etenkin kadun eteläosissa. Suunnittelualueen pohjoispäässä kaduksi muuttaminen pienentää todennäköisyyttä autoliikenteen kasvulle tulevaisuudessa. Mallinnusten perusteella Tuusulanväylän muuttamisella kaduksi ei ole laajempia seudullisia vaikutuksia liikenteeseen. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat Mäkelänkadun lisäksi Asesepäntiehen ja Veturitiehen. Aiemmin tehtyjen toimivuustarkastelujen perusteella Kehä I:n, eikä Tuusulanväylän liikenne häiriinny, keskustan suuntaan ensimmäisten liikennevalojen siirtyessä nykyistä pohjoisemmaksi.

Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040 -selvityksen katuverkkoluokituksen mukaan, uusi Mäkelänkatu sijoittuu luokkien neljä ja viisi alueelle. Tarkemman luokkakohtaisen kuvauksen mukaisesti, katujakson rooli voi olla tavoitetasoa kaupunkimaisempi, maankäytön kehityksen rinnalla. Mäkelänkadun uutta osaa on suunniteltu tämä luokitus huomioiden. Joukkoliikenteen edellytyksiin on kiinnitetty erityistä huomiota joukkoliikennekaistoin. Kaistoja voidaan jatkosuunnittelussa tutkia myös jakeluliikenteen käyttöön. Autoliikenteen ruuhkautuvuus ei selvitysten mukaan uhkaa valtakunnallisesti merkittäviä tiejaksoja suunnittelualueesta pohjoiseen.

Tavaraliikenne hyötyy kapasiteetin lisäämisestä reitillä Asesepäntie-Veturitie. Pitkämatkaiset tavaraliikenteen virrat pyritään ohjamaan reitille Asesepäntie-Veturitie-Hakamäentie. Tavaraliikenteen merkitys alueen katujen liikenteestä pienenee, kun Pohjois-Pasilan logistiikkatoiminnot vähenevät entisestään. Tuusulanväylä on edelleen reitti lentoaseman läheisyydessä olevilta logistiikka-alueilta etelään päin. Kehä I:n sisäpuolisen osuuden merkitys reittinä satamaan vähenee, jos Eteläsataman toimintoja siirryy suunnitellusti Länsisatamaan. Yhteys Länsisatamaan on

Kehä I:tä pitkin. Tavaraliikenteen toimivuus varmistetaan jatkosuunnittelussa.

Radan päälle rakentaminen

Kaavarunkoa varten laadituissa selvityksissä on tehty yhteistyötä Väyläviraston kanssa. Käpylän aseman kansirakenteiden toteuttavuutta arvioitu tarkemmin ja rakentamisen määrää ja sijain- teja tarkistettu. Suunnittelua jatketaan kaavarungon hyväksymi- sen jälkeen ja lopulliset ratkaisut suunnitellaan asemakaavavai- heessa. Kaavarungossa on määrätty erikseen nykyiselle rata- alueelle, ja sen päälle rakentamisen reunaehtojen huomioimi- sesta jatkosuunnittelussa.

Rata-alueen reuna-alueille rakentaminen

Kaavarunkoa varten laadittaessa selvityksissä on tehty yhteistyötä väy- läviraston kanssa. Kaavarungossa on määrätty nykyisen rata-alueen reunaehtojen huomioimisesta jatkosuunnittelussa.

Melu-, runkomelu- ja tärinähaitat

Kaavarunkoa laadittaessa on tunnistettu suunnittelualan sijoit- tuminen pääradan melualueelle ja se, että pääradan läheisyy- dessä junaliikenteestä välittyy maa- ja kallioperään värähtelyä, joka voi ilman torjuntatoimia ilmetä rakennuksissa tärinä tai runkomeluna. Alueelle on jo laadittu alustavia melu- ja värähtely- tarkasteluja kaavarunkotyön tueksi ja jatkosuunnittelua ohjaa- vien reunaehtojen tunnistamiseksi. Tarkemmat selvitykset melu-, runkomelu- ja tärinävaikutuksista ja niiden vähentämiseksi tarvit- tavista ratkaisuista laaditaan jatkosuunnittelussa asemakaavoit- tuksen yhteydessä. Kaavarungossa on määrätty melu-, runko- melu- ja tärinähaittojen selvittämisestä ja huomioimisesta jatko- suunnittelussa.

Maankäyttö ja maanomistus

Kaavarungon hyväksymisen jälkeen jatketaan yhteistyötä eri si- dosryhmien kanssa ja käydään tarvittavat neuvottelut muun mu- assa valtion maaomaisuuksiin liittyen. Asemakaavat laaditaan yhteistyössä maanomistajien tai heidän edustajiensa kanssa. Kustaankartanon seniorikeskuksen alue on rajattu kaavarunko- alueen ulkopuolelle, mutta täydennysrakentamismahdollisuuksia voidaan tutkia kaavarunkoalueen asemakaavoituksen yhtey- dessä, kun kyseisen osa-alueen kaavoitus tulee ajankohtaiseksi. Samalla tulee tarkasteltavaksi Kustaankartanon alueen mahdolli- nen suojelukysymys. Rakennuskieltoalueen rajauksia ja tarpeel- lisuutta eri osa-alueilla tarkistetaan keväällä 2025.

Kulttuuriympäristöarvojen huomioiminen

On selvää, että kaavarunkosuunnitelman mukainen rakentaminen tulee muuttamaan huomattavasti Tuusulanväylän ympäristöä. Bulevardin lähiympäristön arvokkaita kohteita on siksi suunnittelun aikana tarkasteltu myös vaalittavina aluekokonaisuuksina ja kulttuurimaisemakokonaisuuden osina, ei ainoastaan pistemäisinä suojelukohteina.

Kaavarungon laatimiseen kuuluva tarkastelu on edellyttänyt kulttuuriympäristön suojelun tavoitteiden suhteuttamista muihin maankäytön suunnittelun tavoitteisiin; sekä Maunulan, Käpylän että Oulunkylän lähiympäristössä tapahtuu merkittäviä näkyviä muutoksia, mutta niiden häiritsevää vaikutusta olemassa olevan rakennetun ympäristön ominaispiirteisiin on pyritty tasapainottamaan.

Muinaisjäänöksiä (linnoituslaitteiden jäännökset) on tarkasteltu aikaisemmissa vaiheissa yhdessä kaupunginmuseon kanssa. Suunnitteluprosessin jatkuessa osa-alueiden kulttuuriympäristön suojelun tavoitteita tarkennetaan; tähän aihekokonaisuuteen sisältyy myös alueella sijaitsevien muinaisjäänösten laajuuden ja säilyneisyyden tarkistaminen.

Kaavarungon suunnitelma ja kerrosalatavoitteet pohjautuvat yleiskaavaan. Yleiskaavassa kantakaupunkimerkinnällä (C2) ja asuntovaltainen alue -merkinnöillä (A1, A2) on osoitettu merkittävästi laajempia alueita kuin kaavarungossa on osoitettu kortteli-alueeksi. Lisäksi suunnitteluperiaatevaiheen jälkeen, kaavarungon laatimisen ja suunnittelun aikana rakentamisen volyyymia on vähennetty huomattavasti. Uudisrakentamisen tapaa ja massoitelua suunnitellaan tarkemmin asemakaavavaiheessa, jolloin rakentaminen voidaan myös tarkemmin sovittaa ympäristöönsä.

Viranomaisyhteistyö

Viranomaisneuvottelut ja suunnitteluyhteistyö jatkuvat, ja tarvittavia suunnittelu- ja yhteistyöpalavereita järjestetään suunnittelun edetessä eri osapuolien kesken.

Yhteenveto kommentteista

Kirjallisia kommentteja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin yhteensä noin 800 kpl. Näistä pääosa saatiin Kerro kantasi -kyselyn kautta (784 kpl). Lisäksi kommentteja saatiin kirjeitse ja sähköpostilla sekä suullisesti asukastilaisuuksissa ja työpajoissa.

Kirjallisia palautteita on saatu myös nähtävilläoloajan ulkopuolella, ennen ja jälkeen nähtävilläoloa palautejärjestelmän kautta sekä sähköpostitse, yhteensä 7 kappaletta.

Kommentit koskivat muun muassa:

- koko hanketta yleensä
- kaupunkirakennetta, rakentamisen sijoittumista, määrää ja korkeutta
- kaupunkikuvaa ja kaupunkiympäristön laatua
- tulevia asuntoja
- palveluiden riittävyttä ja monipuolisuutta, nykyisten palveluiden säilymistä
- koulujen sijaintia
- lasten ja nuorten tarpeiden ja turvallisuuden huomioimista
- viheralueiden säilymistä ja luontoarvojen turvaamista
- liikenteen aiheuttamia haittoja ja liikenneturvallisuutta
- uuden pääkadun leveyttä ja poikkileikkausta
- autoliikenteen reittejä ja sujuvuutta
- joukkoliikenteen sujuvia ja esteettömiä vaihtoyhteyksiä
- suoria joukkoliikenneyhteyksiä keskustaan
- pyöräliikenteen ja jalankulun yhteyksiä ja reittejä
- vuorovaikutusta

Osa palautteen antajista vastusti koko hanketta pitäen sitä muun muassa turhana, liian kalliina tai ylimitoitettuna, autoliikenteen ruuhkauttamisena tai luontoalueiden tuhoamisena, osa ilmaisi olevansa tyytyväinen suunnitelmiin ja pitävänsä uusia asuntoja ja liikennejärjestelmän muutoksia tärkeinä ja tervetulleina sekä suunnitelmissa esitettyä kaupunkiympäristöä miellyttävänä oloisena, toivoen nopeampaa toteuttamisaikataulua. Osa kommentoijista toivoi enemmän vuorovaikutusta kaupungin ja asukkaiden välille. Toisaalta on saatu kiitosta muun muassa vuorovaikutusvideon havainnollisuudesta, asukastilaisuuksien, työpajojen ja messujen järjestelyistä, ja tilaisuuksia on pidetty hyödyllisinä.

Kaavarunko on asemakaavoitusta ohjaava yleispiirteinen suunnitelma, jolla ei ole oikeusvaikutuksia. Monet saaduista kommentteista koskivat asioita, jotka ratkaistaan vasta jatkosuunnittelussa tai asemakaavavaiheessa. Tarkemmat liikenteen ja maankäytön suunnitelmat tehdään jatkosuunnittelussa ja asemakaavavaiheessa, ja esimerkiksi rakentamisen sijainnit, korkeudet ja arkkitehtuuri suunnitellaan tarkemmin vasta asemakaavoituksen yhteydessä sekä sen jälkeisessä toteutussuunnittelussa ja rakennuslupavaiheessa.

Vastineet kommentteihin

Maankäyttö

Kaupunkirakenne

Suunnitelmissa esitettyä tiivistä ja kaupunkimaista rakentamista-paa pidettiin liian massiivisena ja tavoiteltua asukasmäärää liian suurena. Osassa kommentteista toivottiin rakennusten olevan suunniteltua matalampia, korkeintaan esim. 3- tai 4-kerroksisia,

osassa taas toivottiin paikoin esitettyä korkeampaa ja tehokkaampaa rakentamista. Osa kommenteista vastusti koko hanketta ja toivoi että asunnot rakennetaan jonnekin muualle. Suunnitelmia pidettiin toisaalta myös kannatettavina ja moottoritien hukka-alueiden hyötykäyttönä. Käpylän asemanseudun kehittämistä kaupunkimaisemmaksi pidettiin pääosin hyvänä ja tarpeellisena ja alueelle toivottiin korkeita rakennuksia ja kivijalkaliikkeitä. Hyvänä pidettiin myös sitä, että uusi rakentaminen sijoittuu alueille, joissa ei ole merkittäviä luontoarvoja ja joissa voidaan tukeutua kestäviin liikkumismuotoihin. Bulevardia pidettiin liian leveänä, toisaalta toivottiin katualueelle lisää puita. Metsälän toimitila-alueelle toivottiin asuntorakentamista.

Vastine

Suunnittelun pohjana on voimassa oleva Helsingin yleiskaava 2016, joka mukaan alue on yksi kaupungin kasvun merkittävimmistä painopisteistä. Käpylän asemanseutu on alueen tärkein toiminnallinen ja liikenteellinen keskus. Alueen runkona on uusi pääkatu eli Mäkelänkadun jatke. Katu on merkitty yleiskaavaan kaupunkibulevardi -merkinnällä, jonka mukaisesti liikenneväylää kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistävässä kaupunkirakenteessa. Alueelle rakennettava pikaraitiotie on tärkeä osa yleiskaavassa hahmoteltua raideliikennekaupungin verkostoa. Alueella kasvatetaan kestävien kulkumuotojen osuutta kaupunkistrategian ja ilmastotavoitteiden mukaisesti. Suunnittelussa tasapainoillaan monen merkittävän ja monilta osin ristiriitaisen tavoitteen ja reunaehdon välillä; kaupunkirakenteen, mittakaavan, liikenteen, luontoarvojen ja muiden arvojen, rakentamisen määrän ja laajuuden sekä teknisten ja taloudellisten reunaehtoien välillä.

Kaavarungon valmistelun aikana rakentamisen määrää on vähennetty huomattavasti ja viheralueiden rajauksia on tarkistettu. Suunnitteluperiaatevaiheessa koko alueelle oli esitetty yhteensä noin 925 000 k-m² rakentamista. Kaavarungossa uutta rakentamista on suunniteltu noin 750 000 k-m². Tavoitteena on rakentaa Helsinkiin merkittävä määrä uusia asuntoja tukeutuen kestäviin liikkumismuotoihin. Kaavarungon ratkaisussa ja jatkosuunnittelussa pyritään mahdollisimman hyvään ja tasapainoiseen kompromissiin; kaupunkirakenteellisesti, kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti laadukkaaseen suunnitelmaan, joka on myös teknisesti ja taloudellisesti toteuttamiskelpoinen.

Pääkadun leveys ja poikkileikkaus vaihtelevat suunnittelualueen eri osissa. Kaistojen leveyksien suunnittelussa noudatetaan pääsääntöisesti suunnitteluohjeista tulevia suositusleveyksiä. Leveyteen vaikuttavat muun muassa puurivien määrä, kaistojen määrä ja eri kulkumuodoille varattujen kaistojen leveydet ja lukumäärät. Kadun poikkileikkauksen suunnittelussa pyritään varmistamaan

kaikille kulkumuodoille riittävät mitoitukset. Riittävä leveys edesauttaa viihtyisän katu ympäristön muodostumista, kun esimerkiksi katupuille ja jalkakäytävälle on varattu riittävästi tilaa. Autokaistojen määrään vaikuttaa tavoiteltu kapasiteetti ja liittymäalueilla mahdolliset ryhmittymiskaistat. Suunnittelualueen eteläosassa, Käpylän asemasta etelään, autoliikenteen kaistoja on vähemmän kuin pohjoisosassa. Sekä puiden istutuskaisat että liikennetekninen mitoitus suunnitellaan suunnitteluohjeiden pohjalta.

Metsälän toimitila-alue on yleiskaava 2016 merkinnän mukaan pääosin toimitila-alueita. Asuntorakentamisen sijoittaminen alueelle on haasteellista toimitila-alueelle luonteenomaisten meluja muiden häiriöiden vuoksi.

Kaupunkikuva ja kaupunkiympäristön laatu

Kommenteissa toivottiin, että rakennetaan laadukasta kaupunkiympäristöä. Osassa kommenteista epäiltiin tulevan rakentamisen olevan kallista ja rakentamisen laadun olevan huonoa. Suunnitelman visiokuvissa esitettyä rakennuksia ja kortteleita pidettiin pääosin miellyttävänä ja houkuttelevina ja toivottiin, että kuvien mukaiset suunnitelmat myös toteutuvat. Myös puurakentamista toivottiin. Korttelialueiden sisään toivottiin paljon puita sekä puistoalueita. Myös bulevardille toivottiin paljon puita.

Vastine

Tarkemmat katu-, kortteli- ja rakennussuunnitelmat tehdään asemakaava- ja rakennuslupavaiheessa. Kaavarungon laatimisen aikana tehdyssä julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmassa on visioitu alueelle laadukkaasti suunniteltua katu ympäristöä ja vehreitä julkisia aukioita. Aukioista on laadittu myös taskupuistojen konseptisuunnitelma, jossa mm. istutusten, taiteen ja valaistuksen avulla on tavoiteltu viihtyisää ja kaupunkikuvaltaan laadukasta kaupunkiympäristöä. Yleis- ja konseptisuunnitelma on laadittu asemakaavoituksen pohjaksi. Kaavarungon merkinnät ja määräykset ohjaavat pihojen vehreyteen, monimuotoisen kasvilisyyden istuttamiseen ja pihojen luontevaan liittymiseen kaava-alueen ulkopuolisiin metsäisiin alueisiin. Hulevesien hallinnasta ohjataan suosimaan luontopohjaisia ratkaisuja ja kiinnittämään huomiota myös huleveden laadulliseen parantamiseen. Bulevardille kuuluu jo sen määritelmän mukaan puurivit ja niiden istuttamisesta on määrätty kaavarungossa. Lisäksi pikaraitiotie on määräyksen mukaan toteutettava nurmiratana. Kaavarungossa määrätään katu ympäristön ja aukoiden vehreydestä. Määräysten mukaan pääsääntöisesti kaikilla katualueilla on pyrittävä mahdollistamaan puiden istutus tai muilla keinoin toteutettava katuvihreä. Tavoitteena on kaavoittaa bulevardikaupunkiin puurakentamisen alueita, joista on merkinnät myös kaavarunkokartassa.

Palvelut

Käpylän asemalle toivottiin kivijalkaliiketilaa, harrastustiloja, kirjastoa, tiloja erilaisille kulttuuritapahtumille, sekä elokuvateatteria. Bulevardikaupunkiin Maunulan alueelle toivottiin julkisia liikuntapaikkoja ja -mahdollisuuksia, muun muassa skeittipaikkaa sekä uusia nuoriso- ja yhteiskäyttötiloja. Suunnitellulle koululle toivottiin toista sijaintia lähempää Käpylän asemaa. Sosiaali- ja terveystalveluiden riittävydestä esitettiin myös huolia ja Käskynhaltijantien alueelle toivottiin terveyskeskusta. Metsälän toimitala-alueelle toivottiin lisää palveluja ja aktiviteetteja, ruoka-kauppaa, rautakauppaa ja puutarhamyymälää.

Vastine

Alueelle on tehty palveluverkkotarkastelu, jonka mukaan alueen julkisille palveluille on osoitettu alustavat tilavaraukset. Kaavarungon alueelle on varattu tilaa yhdelle uudelle koululle ja 5 uudelle päiväkodille. Kouluja tai päiväkoteja ei voida sijoittaa pääkadun varteen liikenteen aiheuttamien haittojen vuoksi. Nykyisten tavoitteiden mukaisille, riittävän suurille kouluille ja päiväkodeille on jatkuvasti vaikeampi löytää tiiviissä kaupunkirakenteessa sijainteja, jotka täyttävät näille toimintoille määritellyt vaatimukset terveellisestä ja turvallisesta ympäristöstä. Käpylän aseman läheisyydessä mahdolliset uudet rakentamisen alueet ovat kapeita ja sijaitsevat pääosin uuden pääkadun reunalla. Aseman läheisyydestä ei löydy riittävästi tilaa suurelle koulurakennukselle ja koulun vaatimille ulkotoiminnoille. Käpylän aseman ympäristössä varataan jatkosuunnittelussa ja asemakaavotuksessa tilaa muun muassa kirjastopalvelulle, harrastustoiminnalle sekä nuoriso-, kulttuuri- ja tapahtumatoiminnalle ja Käskynhaltijantien risteysalueen ympäristöön tilaa muun muassa nuorisotoimelle. Aseman läheisyyteen on kaavarungon suunnitelmassa esitetty myös tilaa muun muassa skeittipuistolle. Sote-palveluiden sijoittumisesta alueelle ei ole esitetty kaupungin sisällä tarpeita eikä niille sen vuoksi ole varattu kaavarungon alueella tilaa. Julkisten palveluiden tilanne ja tarve alueella tarkistetaan jatkosuunnittelussa ja suunnitellaan tarkemmin asemakaavavaiheessa.

Alueen kaupalliset palvelut keskitetään joukkoliikenteen solmu-kohtiin ja raideliikenteen pysäkkien ympäristöön. Koko alueella keskeisten katujen varsilla tulee edellyttää kivijalkaliiketilaa rakennusten ensimmäisiin kerroksiin. Kaupallisten palveluiden tarkempi sijoittuminen selvitetään jatkosuunnittelussa.

Viheralueet, reitit ja verkostot sekä virkistyspalvelut

Kommenteissa nykyisten viher- ja virkistysalueiden haluttiin säilyvän koskemattomina ja rakentamisalueet haluttiin sijoitettavaksi muualle tai jättää kokonaan rakentamatta, toisaalta osassa kommenteista taas pidettiin hyvänä sitä, että tärkeimmät viheralueet on säilytetty pääosin ennallaan, eikä niille ole osoitettu rakentamista. Osassa kommenteista pelättiin Pirttipolunpuiston ja Suursuonpuiston liiallista kaventumista. Kommenteissa oltiin myös huolissaan luontoarvojen huomioimisesta ja erityisesti liito-oravien reiteistä ja liito-oravien ydinalueiden turvaamisesta. Lisääntyvän käyttäjämäärän aiheuttama luontoalueiden kuluminen aiheutti myös huolta. Virkistyspalveluiden riittävydestä oltiin huolissaan. Suursuon palstaviljelyalueen toivottiin säilyvän edes osittain ja koirapuistoille toivottiin löytyvän tilaa lähialueelta.

Vastine

Kaavarungossa ja sen pohjana olleissa suunnitelmissa ja selvityksissä on tehty vaativaa yhteensovitusta mm. luontoarvojen säilyttämisen, ekologisten ja virkistysyhteyksien ja toisaalta asuntorakentamisen, toimivan ja toteuttamiskelpoisen kaupunkiympäristön kanssa. Kaavarungossa on määritelty tavoitteita ja reunaehtoja viher- ja virkistysalueiden toteutukselle. Näissä on huomioitu esimerkiksi luonnon monimuotoisuuden vahvistaminen ja hulevesien hallinnan osalta sen laadun parantaminen. Luontoympäristöä koskevia tavoitteita on määritelty sillä tarkkuudella, kun niitä kaavarungon tasoisessa suunnitelmassa on tarkoituksenmukaista esittää.

Kaavarungon suunnitelmassa on jätetty arvokkaimmat viheralueet ja uhanalaiset luontotyypit pääasiassa rakentamisalueiden ulkopuolelle. Suurin osa rakentamisesta on esitetty moottoritienvarren suojavyöhykkeinä toimiville alueille. Vihersuojakaistat ovat nimensä mukaan moottoritien haittavaikutuksien lieventämistä varten. Moottoritien poistuessa tällainen vihersuojakaista muuttuu tästä näkökulmasta tarpeettomaksi maankäyttömoodoksi. Esitetyn rakentamisen alle jäävät metsä- ja puustoiset alueet on kartoitettu monimuotoisuuden osalta painottuen lahopuun määrään. Rakentamista ei ole esitetty monimuotoisuudeltaan erityisen arvokkaille alueille. Rakentamisen tiivistämisellä bulevardin varteen, moottoritien suojaviheralueille voidaan säilyttää arvokkaampia metsä- ja luontoalueita myös muualla kaupungissa kaupungin asukasmäärän kasvaessa. Louhenpuistosta rakentamiselle kaavoitettava alue sijoittuu suurelta osin nurmialueelle, jossa on tällä hetkellä koira-aitaus ja Tuusulanväylän reunavallien puustoa ja pensaikkoa. Rakentamisen vaikutus Louhenpuiston pitkänomaiseen kokonaisuuteen on vähäinen. Arvok-

kaimmat alueet pyritään säilyttämään ja metsän pohjan kulumista vähennetään rakentamalla pitkospuureitit nykyisin jo hyvin kuluneelle alueelle.

Liito-oravaverkoston tavoitteiden mukaan verkoston yhteyksiä parannetaan uuden Mäkelänkadun ja Pakilantien yli, sillä nykyisellään liito-oravan yhteydet Keskuspuiston ja Patolan metsän välillä eivät ole toimivat. Ennakoivilla istutuksilla aikaan saadaan uusi puustoinen yhteys Maunulanpuiston ja Patolan metsän välillä. Tämä on mahdollisuus, joka kannattaa hyödyntää, vaikka puuston kasvu vie aikaa eikä voida olla varmoja siitä, mitä reittejä liito-oravat tulevat käyttämään. Samalla muodostuu myös ihmisten virkistykseen ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas tulvapuisto. Katuja ylittävät liito-oravayhteydet toteutettaisiin alkuun hyppypuun ja myöhemmin isoiksi kasvavien katupuiden avulla. Kustaankartanon kohdalla Tuusulanväylän varren meluvallin viereisestä metsiköstä osa on esitetty rakentamisalueeksi. Tällä alueella olevat liito-oravan ydinalue ja arvokas kääpäkohde tarkistetaan uudelleen siinä vaiheessa, kun alueelle ryhdytään aikanaan laatimaan asemakaavaa. Sama koskee muita liito-oravan ydinalueita Patolan metsän ja Louhenpuiston reuna-alueilla sekä Suursuonpuistoon suunnitellun pelikentän kohdalla.

Kaavarungossa esitetään kehittämistoimenpiteitä osalle säilyvistä viheralueista. Pirttipolunpuiston ja Suursuonpuiston alueelle suunnitellaan metsityksen ja tulva-alueiden muodostama tulvapuisto. Pyrkimyksenä on monipuolistaa Pirttipolunpuiston ja Suursuonpuiston vanhoja peltoalueita ja nykyisin suoraa oja- maista Maunulanpuron linjaa. Uudesta tulvapuistosta on mahdollista muodostua luonnon monimuotoisuudeltaan rikas ja kaupunkipuistona ainutlaatuinen kohde.

Puiston istutuksilla voidaan vahvistaa metsä- ja puustoinen verkoston tärkeää ekologista yhteyttä ja yleiskaavaan merkittyä sijainniltaan ohjeellista viheryhteyttä Keskuspuiston ja Patolan metsän välillä. Jatkosuunnittelussa tämä edellyttää puistoa suunnittelevilta hyvää luonnontuntemusta.

Viheryhteyden leveys Pakilantien ympäristössä on alueen rakentamisen jälkeen suurin piirtein saman levyinen kuin moottoritien suojametsän länsipuolelle jäävä avoin niitty ja viljelypalsta-alue. Viheryhteyden monipuolistamiseksi alueen länsireunaan on tarkoitus tehdä monilajinen metsitys. Tällä hetkellä pohjois-eteläsuuntainen viheryhteys katkeaa Pakilantien ja siihen liittyvien ajoramppien vuoksi. Pakilantie myös nousee puistoja korkeammalle Tuusulanväylän ylittävän sillan takia. Ilmakuvaista katsottuna nykyinen viheryhteys näyttää yhtenäisemmältä kuin se todellisuudessa on. Kaavarungossa viheryhteyden katkaiseva Pakilantie säilyy nykyisellä paikallaan, mutta nykyisten ajoramppien

kohdalle tulee asuinrakentamista, pihvoja ja vehreitä katuja. Kaa-varungossa esitetystä ratkaisusta nykyisen alikulun yhteyteen on tarkoitus istuttaa lisää puustoa ja Pakilantien alikulkua on tarkoitus leventää, jotta kulkuyhteys Pirttipolunpuiston ja Suursuonpuiston välillä olisi toimivampi ja viihtyisämpi. Ratkaisu on yleiskaavaan merkityn viheryhteyden määritelmän mukainen.

Kun alueen asukasmäärä täydennysrakentamisen myötä kasvaa, nykyisten viheralueiden säilyttäminen täysin ennallaan ei ole mahdollista. Selvityksissä on tunnistettu lisääntyvän käyttäjämäärän aiheuttama luontoalueiden kuluminen ja alueella tuleva tarve opastuksen parantamiselle sekä kulun ohjaamiselle etenkin aroilla metsäisillä virkistysalueilla. Viher- ja virkistyspalveluverkostoselvityksessä havaittiin myös tarpeita viheralueille sijoitettaville virkistyspalveluille kuten pelikentälle, leikkipaikoille ja lähiliikuntapaikoille, joille pyritään varaamaan jatkosuunnittelussa tilaa.

Suunnittelualueella, Pakilantien pohjoispuolella, on yhdistyksen hallinnoima Suursuon viljelypalsta-alue Helsingin kaupungilta vuokratulla alueella. Alue on yleiskaavassa pääosin asuntovaltaista A1-aluetta, jossa korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8, länsireunaltaan A3-aluetta (korttelitehokkuus 0,4–1,2). Kaa-varunkotyön aikana on selvitetty mahdollisuutta säilyttää palstaviljelyalue tai osa siitä. Palstaviljelylle ei suunnitelman mukaisessa tilanteessa jää riittävästi tilaa ja siksi sitä ei voida esittää säilytettäväksi kaavarungossa. Tulevaisuudessa alue on kahden pikaraitiotien risteyskohta, johon on perusteltua sijoittaa tehosta rakentamista, palveluita ja asumista, jotka voivat tukeutua kestäviin liikkumismuotoihin. Yleiskaavaan on myös merkitty sijainniltaan ohjeellinen viheryhteys, viherakseli tai puistojen sarja tälle alueelle. Metsä- ja puustoisien verkosto -oppaassa (2019) tämän yleiskaavan merkityn viheryhteyden tavoitteeksi tarkennettu 'kehitettävä alueellinen yhteys' ja toimenpiteenä on 'Maunulanpuron rannan metsitys'. Suunnitelmissa on tästä syystä esitetty monimuotoisen puuston istuttamista myös viljelypalstojen kohdalle. Puustoisien yhteyden istuttamisen lisäksi Maunulanpuron tulvaniittyjä ja hulevesialtaita varten on varttava alueelta tilaa. Puron ja hulevesialtaiden osalta on huomioitava riittävät suojavyöhykkeet viljelypalstojen suuntaan. Muutos on välttämätön, jotta luontoarvot ja ekologiset yhteydet Keskuspuiston ja Patolan metsän välillä säilyvät.

Koira-aitauksia pyritään ylläpitämään Helsingissä voimassa olevan koirapalvelulinjauksen mukaisesti. Koirapalvelulinjauksen tavoitteena on edistää koirien hyvinvointia, yleisten alueiden turvallisuutta, siisteyttä ja viihtyisyyttä sekä koirien, koiranomistajien ja koirattomien asukkaiden yhteiseloja. Koirapalvelulinjauksen mukaisesti kotoa koirapuistoon tulisi olla korkeintaan kolmen kilometrin matka. Koira-aitausten sijoittamisessa tulee huomioida

mm. meluhaitan takia riittävä etäisyys asuinrakentamiseen, soveltuvuus maastoon sekä kulkuyhteydet. Koirapalvelujen riittävyyttä Mäkelänkadun bulevardikaupungin suunnittelualueella on arvioitu osana viher- ja virkistyspalveluverkostoselvitystä. Selvityksessä otettiin lähtökohdaksi koira-palvelulinjausta lyhyempi tarkasteluetäisyys (2 km) asunnoilta koira-aitauksille. Kaavarunkotyöhön liittyvässä viher- ja virkistyspalveluverkostoselvityksessä on ehdotettu uutta koira-aitausta Metsälän toimitila-alueen reunalle. Kun huomioidaan bulevardikaupungin rakentamisen myötä poistuvat kaksi nykyistä koira-aitausta, bulevardikaupungin aluetta palvelee kolme koira-aitausta alle 2 km etäisyydellä uusista asunnoista.

Liikenne

Liikennejärjestelmän muutos ja katuverkko

Liikennejärjestelmän muutokseen liittyvissä kommentteissa pelättiin liikenteen ruuhkautumista ja autoliikenteen hankaloitumista, kun väylä muutetaan kaduksi. Osassa kommentteista esitettiin huoli yhteyksien heikkenemisestä sekä keskustaan että lentokentälle. Joidenkin vastaajien mielestä kaupunkibulevardin katualue on liian leveä ja autoille on annettu liikaa tilaa. Leveän pääkadun ylittämistä pidettiin myös turvattomana ja asuinalueiden pelättiin muuttuvan turvattomiksi liikenteen lisääntyessä.

Asesepäntien kautta Veturitielle ohjattavaa autoliikenteen reittiä pidettiin huonona ratkaisuna ja liikenteen haittavaikutuksia vieriselle asuinalueelle ja uusille asuinkortteleille liian suurina. Toisaalta samaa ratkaisua pidettiin hyvänä siksi, että pientaloalueen reunan ja uuden Asesepäntien väliin saataisiin uusi melulta suojaava kortteli.

Pikaraitiotietä pidettiin toisaalta turhana tai liian kalliina, toisaalta erinomaisena, joukkoliikenneverkostoa parantavana hankkeena, ja loistavana keinona yhdistää pohjoiset alueet osaksi kantakaupunkia.

Vastine

Mäkelänkadun pääkadun jatkaminen mahdollistaa sellaisen katu-tilan suunnittelun, jolla liikkuu jatkossa useita kulkumuotoja. Autoliikenteen riittävästä toimivuudesta huolehditaan, vaikka moottoritie muuttuukin kaduksi. Erityistä huomiota on kiinnitetty siihen, että Kehä I:n ja Tuusulanväylän autoliikenne ei häiriinny, vaikka ensimmäiset liikennevalot sijaitsisivat nykyistä pohjoisempaan. Mäkelänkatu ja Veturitie ovat jatkossakin kaupungin tärkeitä sisääntuloväyliä eikä katumaisen ympäristön jatkaminen pohjoisemmaksi tuo tähän muutosta.

Jatkossa monipuolisempi ja kattavampi kulkumuotojen tarjonta, mahdollistaa asukkaille kullekin sopivan liikkumismuodon valittamisen. Moottoritien muuttuminen kaduksi muuttaa alueen ympäristöä ja vähentää merkittävästi liikenneväylän muodostamaa estevaikutusta ja parantaa liikkumismahdollisuuksia.

Katualueen leveys muodostuu pääkaduilla sekä kulkumuotojen määrän, että niiden vaatiman tilantarpeen mukaan. Pääkadun keskelle suunnitellaan pikaraitiotie ja sen reunoille jalkakäytävät ja laadukkaat pyörätiet. Myös pääkadulle tavoitellut, viihtyisyyttä lisäävät puurivit vaativat oman tilansa, jotta riittävä kasvualusta puille varmistetaan. Tämän lisäksi katualueella varataan tiloja esimerkiksi liikenteenohjauslaitteille ja lumitilalle. Katujen riittävä leveys mahdollistaa katu ympäristön viihtyisyyden lisäämisen, mutta toisaalta pyritään mahdollisimman kompaktiin katutilaan, jotta pääkatu muodostaa tarkoituksenmukaista ympäristöä. Mäkelänkatu on jatkossakin pääkatu, jolla on merkittävästi autoliikennettä, mutta sen lisäksi mahdollistetaan myös muiden kulkumuotojen sekä puiden vaatimat tilatarpeet, jotka yhdessä muodostavat pääkadun leveyden.

Käpylän asemanseudulla katuverkko ja maankäyttö, sekä viher yhteydet on suunniteltu siten, että aseman ympäristö muodostuu toimivaksi kokonaisuudeksi. Työn aikana on tutkittu katujen sijainneiksi useita erilaisia vaihtoehtoja, ja vaihtoehtojen edellytyksiä ja vaikutuksia. Kaavarungon suunnitelmissa esitetyt sijainnit ovat tämän suunnittelutyön tulos. Kadun ja läpiajon siirtäminen pääradan varteen vaatisi tunneliratkaisun ja toisaalta ohjaisi pääliikennevirran lähelle Käpylän aseman ydinaluetta. Ydinaluetta on haluttu rahoittaa autoliikenteeltä ja toisaalta suunnittelussa on pyritty välttämään massiivisia tunneli- ja taitorakenteita. Tunneliratkaisu on tutkittu jo edellisissä suunnitteluvaiheissa, jolloin se on todettu sekä toiminnallisesti että taloudellisesti ratkaisuksi, jota ei ole syytä pitää jatkosuunnittelussa mukana. Suunnitelmassa esitetty raitiotien sijainti radan varressa mahdollistaa Asesepäntien autoliikenteen sujuvuuden Veturitien liittymässä, jossa ei suunnitellulla ratkaisulla tarvitse varautua joukkoliikenne-etuuksiin.

Asemakaavoituksen yhteydessä arvioidaan myös kaavarunkoalueen lähiympäristöön kohdistuvia vaikutuksia. Postipuiston alueen suunnittelussa on pyritty huomioimaan alueen sijainti ratapihan ja vilkkaiden katujen vaikutusalueella. Postipuistosta on suunniteltu pääradan reunustaa pitkin jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys, joka ei risteä Veturitien kanssa vaan kulkee sen ali. Alikulku on toteutumassa 2020-luvun loppupuolella. Lisäksi Metsäläntien liittymässä on valo-ohjattu suojatie ja alikulku. Kaavarungossa on suunniteltu myös Pohjois-Pasilan raitiotietä, joka kulkisi pääradan vartta Käpylän asemalta Postipuistoon ja siitä

etelään. Näiden hankkeiden toteutuminen parantaisi merkittävästi yhteyksiä Postipuiston ja Käpylän aseman välillä. Veturitiellä ei ole tällä hetkellä bussilinjoja, eikä bussipysäkkejä. Mäkelänkadun bulevardikaupungin jatkosuunnittelussa on mahdollista, että Veturitielle suunnitellaan bussilinjoja ja tässä yhteydessä tulee harkittavaksi myös Veturitien pohjoisosan pysäkkiverkon suunnittelu. Linjasto on kytköksissä tulevan terminaalin sijaintiin ja linjastosuunnittelutyötä tekee HSL, Helsingin kaupungin kanssa hyvässä yhteistyössä.

Jalankulku ja pyöräliikenne

Jalankulkijoille toivottiin viihtyisiä ja turvallisia reittejä, erityisesti lapset, nuoret ja vanhukset huomioiden. Jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikkoihin toivottiin selkeitä opasteita ja alikulkuihin riittävää valaistusta sekä seinämaalauksia. Jalkakäytävistä toivottiin leveämpiä. Rakentamisen aikaiseen turvallisuuteen toivottiin myös kiinnitettävän huomiota. Postipuiston ja Metsälän toimitila-alueen välille toivottiin parempia ja viihtyisiä jalankulun reittejä, jotka eivät kulkisi vilkkaan autoliikenteen vierellä.

Vastine

Moottoritien muuttaminen kaduksi ja Mäkelänkadun jatkaminen pohjoiseen, mahdollistaa sen, että uudella yhteydellä voi kulkea turvallisesti nykyistä monipuolisemmin. Tämä on suunnittelutyön keskeisiä tavoitteita. Myös ajonopeudet pienenevät, mikä vähentää muun muassa liikennemelua. Jatkossa myös jalankulku ja pyöräliikenne on mahdollista kadunvarsilla. Kadunvarsilla varataan riittävät tilat jalankulkijoille ja viihtyisyyttä pyritään lisäämään katupuilla ja muulla katuvihreällä. Ylityspaikkojen suojatiet ja suunnitellaan valo-ohjatuiksi ja turvallisiksi. Suunnittelussa huolehditaan siitä, että yhteydet ympäröivään kaupunkiin säilyvät ja monipuolistuvat. Mäkelänkadun itäreunaan Käpylän asemasta pohjoiseen, on suunniteltu pyöräliikenteen baana. Metsälänbaana on suunniteltu kulkemaan pääradan pohjoisreunaa Käpylän asemalta Postipuistoon ja sieltä Pitäjänmäenbaanalle.

Vilkaasti liikennöityyn ympäristöön kaavaillut muutokset vaativat huolellista suunnittelua ja tämä työ aloitetaan hyvissä ajoin, jotta rakentamisen aikaiset haitat olisivat mahdollisimman vähäisiä.

Joukkoliikenne

Suurin osa joukkoliikenteeseen liittyvistä kommentteista koski raitioliikennettä, vaihtoyhteyksiä tai matka-aikojen pitenemistä. Pikaraitiotietä pidettiin joko hienona ja tarpeellisena asiana tai liian kalliina ja turhana hankkeena. Pikaraitiotien aiheuttamista pakol-

lisistä vaihdoista tai matka-aikojen pidentymisestä esitettiin huolestuneita kommentteja. Pikaraitotien pysäkkivälejä pidettiin liian pitkinä. Kommenteissa toivottiin, että Maunulasta, Pakilasta, Pohjois-Helsingistä ja Vantaalta säilytetään suorat joukkoliikenneyhteydet keskustaan.

Vastine

Joukkoliikenteen linjastosuunnittelua jatketaan kaavarunkotyön jälkeen. Keskeinen suunnittelukysymys ratkaistavaksi on bussiterminaalin sijoittuminen. Lisäksi tulee arvioida tavoitetilanteen bussilinjasto ja raitiotieverkon jatko alueen pohjoisosassa, kun kaksi uutta raitiolinjaa suunnitellaan alueelle. Suunnittelussa otetaan huomioon matkustajien tarpeet ja työtä tehdään tiiviissä yhteistyössä HSL:n kanssa.

Bussiliikenteen muutokset johtuvat tarpeesta päättää bussilinjoja kattavammin Helsingin keskustan sijaan myös muualle kanta-kaupungin alueella. Mahdollisten vaihdollisten yhteyksien suunnittelussa panostetaan vaihtopaikkojen sujuvuuteen ja viihtyisyyteen.

Autoliikenne

Kommenteissa esitettiin huolta autoliikenteen määrän kasvusta ja siitä aiheutuvista haitoista. Autoliikenteen pelättiin ruuhkautuvan nykyistä enemmän uudella Mäkelänkadulla tai käyvän kokonaan mahdottomaksi. Lentokenttäyhteyden huonontumisesta esitettiin myös huolia ja bulevardin pelättiin näivettävän keskustaa. Osassa kommentteista pelättiin myös sisääntuloväylän häviämistä kokonaan tai muuttamista pyörätieksi. Autoliikenteen ohjautumisesta asutusalueille ja tämän aiheuttamista haitoista oltiin huolissaan erityisesti pientaloalueilla. Osassa kommentteista esitettiin myös huoli autoliikenteen ohjautumisesta muille sisääntuloväylille.

Vastine

Liikenneverkon suunnittelussa ei katsota vain muutettavaa katujaksoa, vaan suunnittelua tehdään kokonaisuus huomioiden. Mäkelänkatu on suunniteltu jatkossakin välittämään autoliikennettä, kuten pääkadut yleensä. Suurin muutos nykyiseen tilanteeseen on pohjoisimman liikennevalo-ohjatun liittymän siirtäminen nykyistä pohjoisemmaksi ja liikkumismahdollisuuksien monipuolistuminen.

Kaupungin ensimmäiset liikennevalot aiheuttavat nykyisinkin jonoutumista ruuhka-aikaan moottoritien päättyessä ja kaupunkialueelle saavuttuaan autoilija etenee liikennevalojen ohjauk-

sessä. Kaavarungossa on esitetty tilanne ensimmäisen valoliittymän sijainnin osalta nykyistä pohjoisempaan, mutta muuten katu välittää liikennettä kuten muutkin pääkadut kaupungissa. Liikkumismahdollisuuksien monipuolistuessa alueella liikkuvat pystyvät valitsemaan itselleen sopivan kulkumuodon nykyistä laajemmin. Kulkumuodot eivät siis vähene, vaan niitä monipuolistetaan, mikä voi myös vähentää autoliikennettä.

Autoliikennevirtojen ohjautumista vaihtoehtoisille reiteille pystytään vähentämään liikennesuunnittelun keinoin tekemällä vaihtoehtoisista reiteistä vähemmän houkuttelevia. Täysin autoliikenteen uudelleen ohjautumista verkolla ei pystytä kuitenkaan välttämään. Pääliikennevirrat kulkevat silti jatkossakin pääkatuja pitkin.

Vuorovaikutus

Osa kommentoijista ja palautteen antajista toivoi lisää vuorovaikutusta kaupungin ja asukkaiden välille, sekä selkeää tiedottamista asukkaiden suuntaan, erityisesti Metsälän ja Oulunkylän pientaloalueiden osalta. Toisaalta myös useista vuorovaikutusmahdollisuuksista ja asukastilaisuuksien, työpajojen ja messujen järjestelyistä on saatu kiitosta ja tilaisuuksia on pidetty hyödyllisinä.

Vastine

Suunnittelun aikana on toteutettu laajasti ja pitkäaikaisesti vuorovaikutusta hankkeeseen, sen eri vaiheisiin ja osa-alueisiin liittyen. Kaupunki on järjestänyt useita kaikille avoimia info- ja/tai asukastilaisuuksia, ja kaupungin asiantuntijat ovat käyneet myös asukkaiden kutsumana suunnittelualueella järjestetyissä tilaisuuksissa esittelemässä suunnitelmia ja keskustelemassa muun muassa reuna-alueiden tonttien kehittämismahdollisuuksista. Tilaisuuksissa on pyritty avaamaan laajan ja monimutkaisen kokonaisuuden suunnitteluprosessia, suunnittelun lähtökohtia ja tavoitteita, suunnitteluratkaisujen vaikutuksia ja etenemisvaihtoehtoja. Lisäksi kaupunki on järjestänyt suunnittelun eri vaiheissa useita työpajoja erilaisille kohderyhmille. Kaavarungon nähtävilläolon aikana, marraskuussa 2023 järjestettyihin avoimiin työpajoihin mahtuivat mukaan kaikki niihin ilmoittautuneet kaupunkilaiset. Vuorovaikutusmahdollisuuksista ja -tilaisuuksista ja on selostettu tarkemmin tämän vuorovaikutusraportin alussa.

Kaavarungon hyväksymisen jälkeen alkavassa asemakaavoituksessa jokaisen osa-alueen asemakaavassa on oma vuorovaikutusprosessinsa. Kaavarunko on yleispiirteinen suunnitelma, joka ei ole oikeusvaikutteinen. Kaavarungossa ei päätetä tarkoista liikenteen tai maankäytön suunnitelmista eikä kortteli- tai tonttikohdaisista ratkaisuista. Kaavarungon suunnittelualueen ja sen

reuna-alueiden lisä- ja täydennysrakentamisen mahdollisuudet ja tarkemmat reunaehdot määritellään kiinteistökohtaisesti asemakaavamuutosten yhteydessä. Kaavarungon hyväksymisen jälkeen järjestetään tapaamisia niiden osallisten kanssa, joiden kiinteistöjä tulevat muutokset koskevat ja asemakaavat laaditaan yhteistyössä kiinteistönomistajien tai heidän edustajansa kanssa.

Mäkelänkadun bulevardikaupunki
Kerrokantasi-kysely 13.11.-1.12.2023

Yhteenveto kerrokantasi-kyselyn kommenteista

Helsinki

31.1.2024



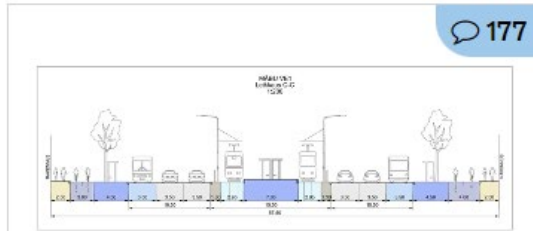
Kerrokantasi –kyselyn toteutus

- Kysely oli avoinna 13.11.-1.12.2023
- Kommentteja saatiin 784.
- Kaikki yksittäiset kommentit ovat nähtävissä Helsingin kaupungin sivuilla kerrokantasi.hel.fi/makelankadunbulevardikaupunki
- Kysely oli jaettu kymmeneen alaosiioon. Osioissa esiteltiin lyhyesti bulevardikaupungin eri osa-alueet ja esitettiin kysymyksiä, joihin toivottiin ideoita, toiveita tai kommentteja. Lisäksi kysyttiin, missä roolissa vastasi kysymyksiin.
- Vastaaja sai vastata kaikkiin osa-alueisiin ja teemoihin tai vain joihinkin, joten vastausmäärät vaihtelivat suuresti osioittain.
- Kirjautuneilla käyttäjillä oli mahdollisuus myös peukuttaa aiempia kommentteja tai vastata niihin.
- Kyselyssä kartoitettiin kaupunkilaisten ideoita ja toiveita alueen suunnittelusta. Saatu palaute ja kommentit huomioidaan jatkosuunnittelussa.

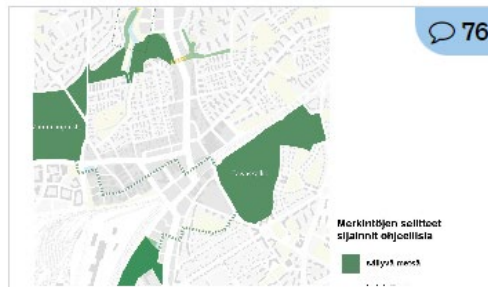
Kyselyn alaosiot ja niiden kommenttimäärät



ALAOSIO 1/10
Kaavarunko



ALAOSIO 2/10
Liikenne



ALAOSIO 3/10
Viheralueet ja julkiset ulkotilat



ALAOSIO 4/10
Luoteis-Käpylä



ALAOSIO 5/10
Käpylän asemanseltu



ALAOSIO 6/10
Metsälän toimitila-alue



ALAOSIO 7/10
Metsälän ja Oulunkylän alue



ALAOSIO 8/10
Käskeynhaltijantien ja Pakilantien risteysalue



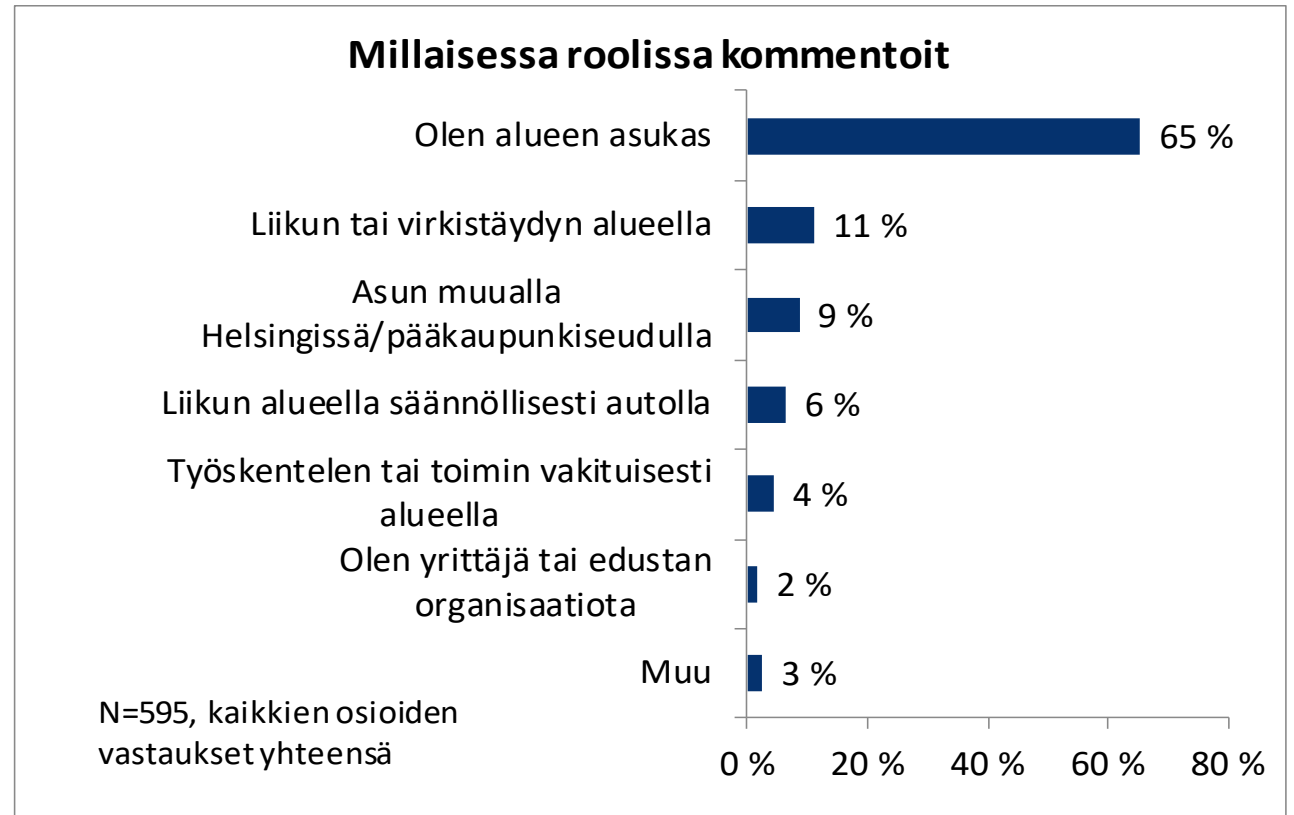
ALAOSIO 9/10
Maunula-Patola, eteläinen



ALAOSIO 10/10
Maunula-Patola, pohjoinen

Kommentoijan rooli

- Kunkin osion alussa vastaajaa pyydettiin valitsemaan roolinsa annetuista vaihtoehdoista (oheinen kuva).
- Ohessa on kaikkien osioiden yhteenlaskettujen rooli-vastausten jakauma, jossa alueen asukkaiden osuus on 65 %. Kun tähän lisätään muualla Helsingissä tai pääkaupunkiseudulla asuvat, asukkaiden osuus on 74 %.
- Kaikissa osioissa pääosa kommentoijista oli alueen asukkaita. Alueen asukkaiden osuus korostui muissa alueellisissa osioissa (71-79 %), mutta Luoteis-Käpylässä se oli vain puolet 51 %. Luoteis-Käpylää kommentoivat muita alueita enemmän alueella liikkuvat (16 %) tai alueella autoilevat (14 %).
- Muualla Helsingissä tai pääkaupunkiseudulla asuvat kommentoivat eniten kaavarunko-osiota (23 %).
- Alueella liikkumisen tai virkistymisen rooli painottui viheralue-osiossa (23 %) ja kaavarunko-osiossa (14 %).
- Liikenne-osiossa taas toiselle sijalle nousi alueella työskentely tai vakituinen toiminta (11 %).



Kommenttien luokittelu

- Kommenttien luokittelussa käytettiin aineistolähtöistä sisällönanalyysia.
- Teemoittelussa kunkin osion kommentteista poimittiin keskeisimmät aiheet, jotka toistuivat kommentoijien teksteissä muodossa tai toisessa. Teemoja pyrittiin yksinkertaistamaan ja yleistämään muutama sanaan. Lisäksi teemat nimettiin siten, että teemaa käsittelevä kommentointi voi olla myönteinen, kielteinen tai neutraali.
 - Yksi kommentti voi sisältää yhden tai useampia teemoja. Siksi kaaviokuvissa kuvattujen teemojen lukumäärät ovat suurempia kuin kommenttien määrät.
- Kuhunkin kommenttiin liitettiin sen sisältämien teemojen lisäksi arvio siitä, suhtautuiko kommentoija esitettyyn suunnitelmaan myönteisesti, neutraalisti vai kielteisesti.
 - Myönteisissä kommentteissa mm. kiiteltiin suunnitelmaa, kerrottiin sen hyvistä ominaisuuksista tai odotettiin sen toteutumista.
 - Neutraaleissa kommentteissa mm. korostettiin jonkin alueen, asian tai yksityiskohdan merkitystä, esitettiin huomioon otettavia asioita tai esimerkkejä muualta.
 - Kielteisissä kommentteissa mm. kritisoitiin suunnitelmaa, kerrottiin sen elinoloja heikentävistä vaikutuksista, epäiltiin suunnitelmassa esitettyjä tietoja tai toivottiin, ettei suunnitelmaa toteuteta.
- Lisäksi joka osion kommentteista poimittiin suunnitelmassa hyvänä pidettyjä ja tärkeänä korostettuja asioita sekä esitettyjä huolia ja toiveita. Puhekupliin kopioitiin pari esimerkkikommenttia.

1 Kaavarunko

Suunnitelmassa hyvää

- Täydennysrakentaminen hyvien kulkuyhteyksien äärelle
- Tehokasta rakentamista alueille, joissa ei ole luontoarvoja

Tärkeänä korostettiin

- Viheralueiden ja lähiluonnon säilyminen
- Uuden rakentamisen sopivuus nykyiseen rakennuskantaan

Huolia

- Metsien, viheralueiden ja luonnon monimuotoisuuden tuhoutuminen
- Liikenteen sujuvuus ja -määrä
- Rakentamisen tiiviys ja tehokkuus
 - korkeat rakennukset toimivat meluesteenä, mutta halutaanko niissä asua?
 - enää ei tarvita lisää pieniä, hintavia asuntoja
- Alueen suunnitelmat ylimitoitettuja
- Taloudellinen kestävyys

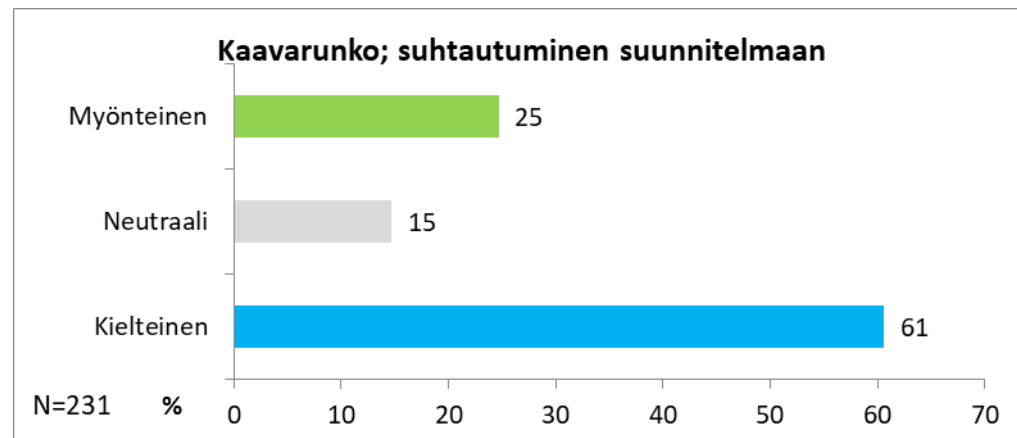
Toiveita

- Rakennetaan kestävästi ja kauniisti
- Olemassa olevien palvelujen parantaminen
- Asukkaat toivovat voivansa osallistua suunnitteluun
- Sujuvat ja vaihdottomat joukkoliikenneyhteydet keskustaan

Kannatettava suunnitelma sekä kokonaisuudessaan että monien tarkempien ratkaisujen osalta.

Tarvetta asunnoille Helsingissä on kovasti, vaikka tällä hetkellä asuntokauppa olisikin hetkellisesti jäissä. On erittäin kannatettavaa, että rakentamista suunnataan tällaisille alueille, joissa liikkumisessa voidaan tukeutua kestäviin liikkumismuotoihin ja rakentamisen alle jää hyvin vähän viheralueita.

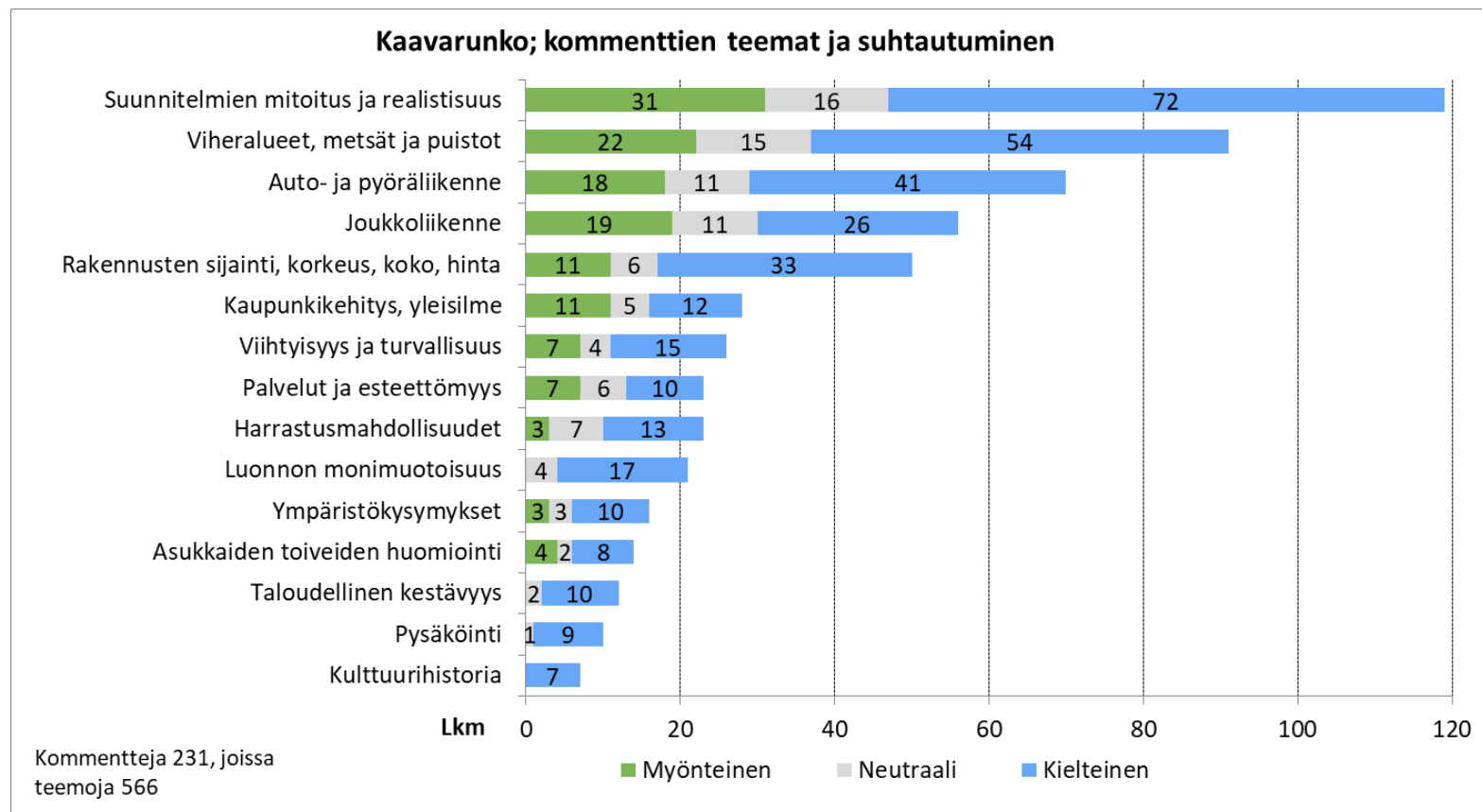
Kaava on huolestuttava suhteessa siinä näkyviin viheralueisiin. Lisäksi vaikuttaa epärealistiselta survoa valtava määrä asuntoja täysin keskelle jo valmiiksi tiivistä aluetta ja vilkasta aluetta, hanke vaikuttaa rasittavan massiiviselta, joka tulee aiheuttamaan hajanaisuutta alueen arkeen tuleviksi vuosiksi. Myös asujien kannalta kyseinen alue ei varmaankaan tule olemaan melunsa puolesta houkutteleva. On lisäksi myös järjetöntä kaataa yhtään lisää puuta Helsingissä. Keskuspuisto, kaikki sen notkelmat ja kurottumat ovat elintärkeitä Helsingille, sen maineelle ja arvolle. Metsä on kaupunkimme keuhkot. Missä määrin tällaiset hankkeet noudattavat yhtään mitään kestävyysajattelua?



1 Kaavarunko: Teemat

- **Suunnitelmien mitoitus ja realistisuus**; liikaa tilaa autoille, liikaa asuntoja, aikataulu, toteutuminen, suunnitelmat kokonaisuudessaan/yleisesti, ajankohtaisuus
- **Viheralueet ja metsät**; ml. puistot, nykyisten merkitys ja säilytys
- **Auto- ja pyöräliikenne**; turvallisuus, sujuvuus, ruuhkat, ajonopeudet, määrä, reitit
- **Joukkoliikenne**; ratikka, juna, liikennevälineistä vaihdot, raitiovaunujen ruuhkat
- **Rakennusten sijainti ja sopivuus**; kerroskorkeudet, asuntojen koko, hinta
- **Kaupunkikehitys ja yleisilme**; katupuut
- **Viihtyisyys ja turvallisuus**; melu, terassit, lumen auraus/putoaminen
- **Palvelut ja esteettömyys**; terveyskeskuksen, koulun, nuorisotilojen ja päiväkodin sijainti ja tarve, esteettömät kulkuyhteydet/reitit, palvelujen saavutettavuus ja riittävyys
- **Harrastusmahdollisuudet**; urheilukentät, maastopyöräily, hiihto, lenkkeily/ulkoilu, skeittipuisto, palstaviljely, koirapuisto
- **Luonnon monimuotoisuus**; liito-oravat, luontokato
- **Ympäristökysymykset**; rakennusmateriaalit, saasteet, pienhiukkaset, hiilitavoitteet

Helsinki



- **Asukkaiden toiveiden huomiointi**; tiedotusta ja osallistamista, kuuleminen
- **Taloudellinen kestävyys**; rahat tarvitaan muualle
- **Pysäköinti**; riittävyys ja tarve
- **Kulttuurihistoria**; arkkitehtuuri

2 Liikenne

Suunnitelmassa hyvää

- Ajoradan sekä jalankulun- ja pyöräväylien erottelu viherkaistalla

Tärkeänä korostettiin

- Nopeat ja suorat joukkoliikennedyteydet keskustaan

Huolia

- Liikenteen ruuhkautuminen
- Joukkoliikenteen hankaloituminen
- Matka-ajan pidentyminen julkisella liikenteellä vaihtojen lisääntyessä ja ratikan ruuhkautuessa

Toiveita

- Ensisijaisesti parannettava nykyisiä kulkuyhteyksiä keskustaan ja lentokentälle
- Metro ratikan sijaan tai helpompi yhteys metrolle
- Turvallinen kävely-yhteys Postipuistosta Käpylän asemalle
- Toimiva yhteys Triplaan

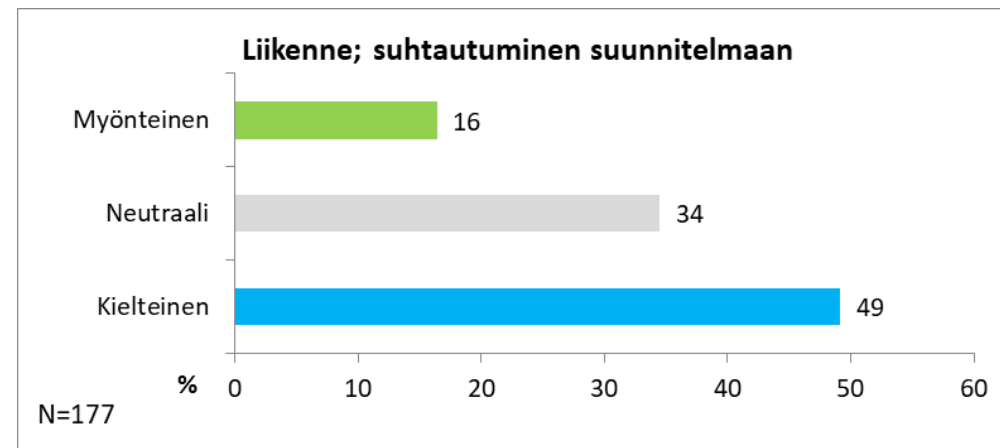
Mäkelänkadun bulevardisointi ja autoliikenteen vähentäminen/hajauttaminen tasaisemmin muille teille on erittäin kannatettava, kestävän kehityksen mukainen suunnitelma. Kannatan lämpimästi tätä ja olen tyytyväinen kaupungin liikennestrategiaan: ensin kävelijät ja pyöräilijät, sitten joukkoliikenne, loput voivat jonotella & maksaa kalliita pysäköintimaksuja.

Moottoritien kaltaiset läpiajoväylät, kuten Mäkelänkatu ja Koskelantie, pitäisi poistaa hengenvaarallisina kaupunkialueelta mahdollisimman nopeasti. Ajonopeudet voisi pudottaa jo nyt max 40 km/h ja lisätä hidasteita suojaiteiden kohdille + nopeusnäyttötäulut.

Bulevardi ei vähennä liikennettä, mutta jakaa sen uudella tavalla. Seurauksena voi kuitenkin olla liikenteellinen katastrofi ellei huolehdita riittävästä välityskapasiteetista Tuusulanväylän ja Veturitien välillä. Kärsijöinä ovat sekä nykyiset radan pohjoisenpuolen kaupunginosien että uudet bulevardin asukkaat.

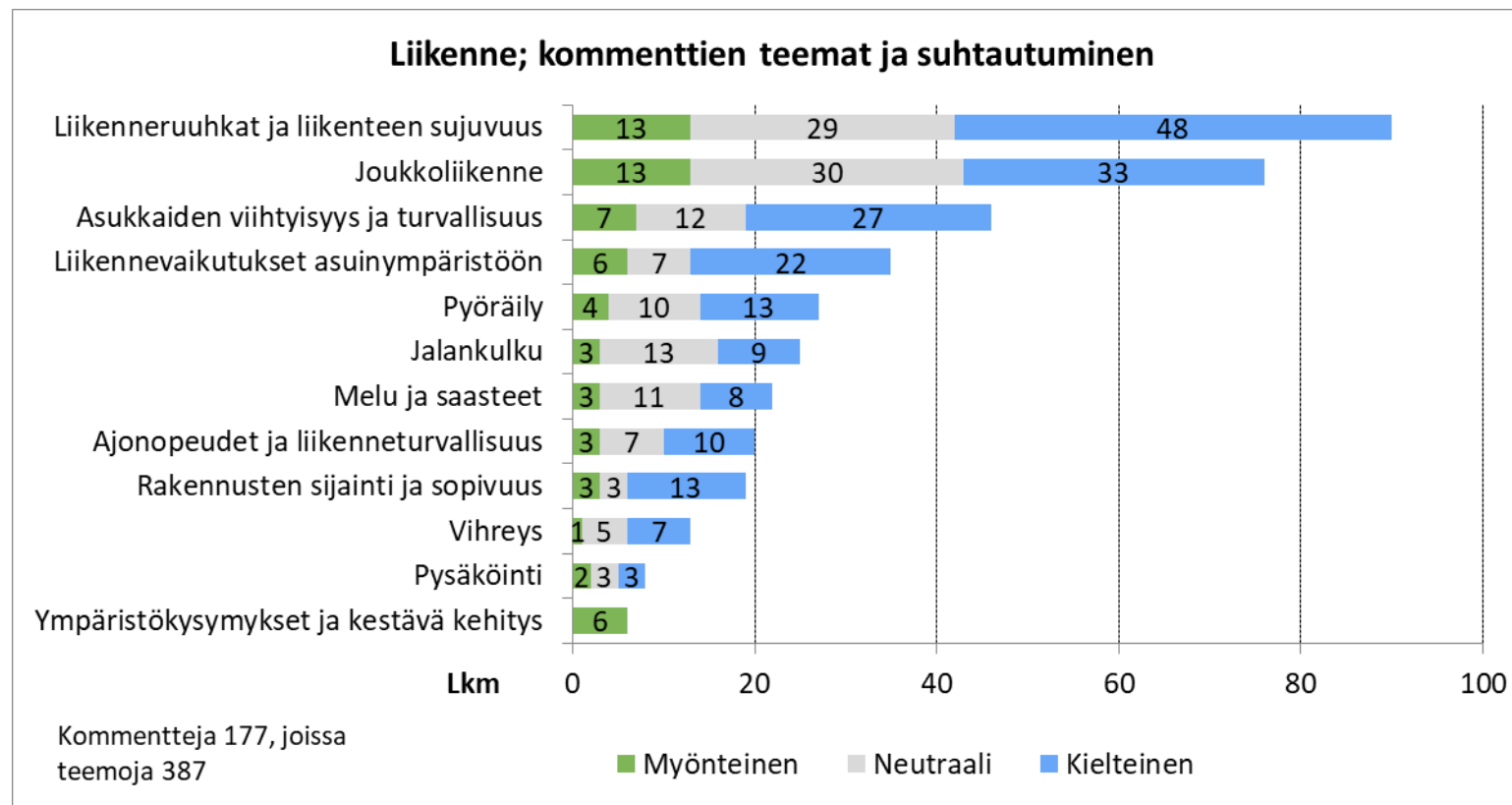
Pohjoisen bussiliikenteen poistaminen Mäkelänkadulta on radikaali huononnuks joukkoliikenteeseen koko Mäkelänkadun ja Hämeentien osalta.

Näin toimien Hämeentiestä tulisi joukkoliikennekatu ilman joukkoliikennettä joka tulee pääosin pohjoisesta Mäkelänkatua pitkin. Suorien bussiyhteyksien poistaminen ei myöskään kannusta julkiseen liikenteeseen siirtymistä.



2 Liikenne: Teemat

- **Liikeneruuhkat ja liikenteen sujuvuus;** huolia liikenteen tukkeutumisesta ja katujen välityskyvyn riittävydestä, keskusta näivetty kun sinne ei enää ruuhkien takia haluta mennä
- **Joukkoliikenne;** ehdotukset pysäkeistä ja laitureista, toiveita vaihdottomuudesta, ruuhkat, nopeus, luotettavuus, reitit, kaistat, toiveita junasta ja metrosta
- **Asukkaiden viihtyisyys ja turvallisuus;** turvatonta ylittää valtavan leveä tie, asukkaat kärsivät autoista, asuinalueet muuttuvat turvattomiksi liikenteen lisääntyessä, pyydetään huomioimaan erityisesti lasten ja vanhusten turvallisuus, havainnekuvien vaikutelmat
- **Liikennevaikutukset asuinympäristöön;** kaistojen määrä/tarve, autojen reitit siirtyvät asuinalueille, liikennejärjestelyehdotukset
- **Pyöräily;** pyöräteiden sijoittelusta ehdotuksia, pyöräilyn suosion lisääntyminen tulevaisuudessa, pyöräteiden auaaminen, pyörien suosiminen liikennevaloissa
- **Jalankulku;** ehdotuksia jalkakäytävien sijoittelusta, saavutettavuudesta, alikulkutunneleista, jalankulun reittien viihtyisyys ja turvallisuus
- **Melu ja saasteet;** pakokaasu, katupöly, liikennemelu
- **Ajonopeudet ja liikenneturvallisuus;** ehdotuksia nopeusrajoituksista ja suojateistä sekä hidasteiden sijainneista
- **Rakennusten sijainti ja sopivuus;** koulun ja päiväkodin sijainti lisää liikennettä, mielipiteitä rakennusten tiiviistä sijoittelusta, mielipiteet rakennusten suunnittelusta



- **Vihreys;** puurivi jakamassa tien käyttäjiä, vihreyttä katualueelle
- **Pysäköinti;** paikkojen riittävyys/tarve, liityntäpysäköinti, kadunvarsipysäköinti, huolto/asiointipaikat
- **Ympäristökysymykset ja kestävä kehitys;** kestävä kehityksen huomioiminen suunnitelmissa, tuusulalaisille omat liityntäparkit (jotta eivät saastuta Helsinkiä), kommentteja tulevaisuuden liikkumismuodoista

3 Viheralueet ja julkiset ulkotilat

Suunnitelmassa hyvää

- Havainnekuvat vaikuttavat viihtyisiltä
- Hulevesien huomioiminen ja katupuiden lisääminen

Tärkeänä korostettiin

- Luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen
- Viheralueiden riittävyys sekä merkittävyys ihmisille ja eläimille
- Virkistysalueiden käytännöllisyys, monipuolisuus ja helppo saavutettavuus
- Tasapaino liikennemelun ja viheralueiden välillä

Huolia

- Massiivinen rakentaminen ja sen alta tuhoutuva monimuotoinen ja arvokas luonto
- Viheralueiden kulumisen käyttäjämäärän lisääntyessä

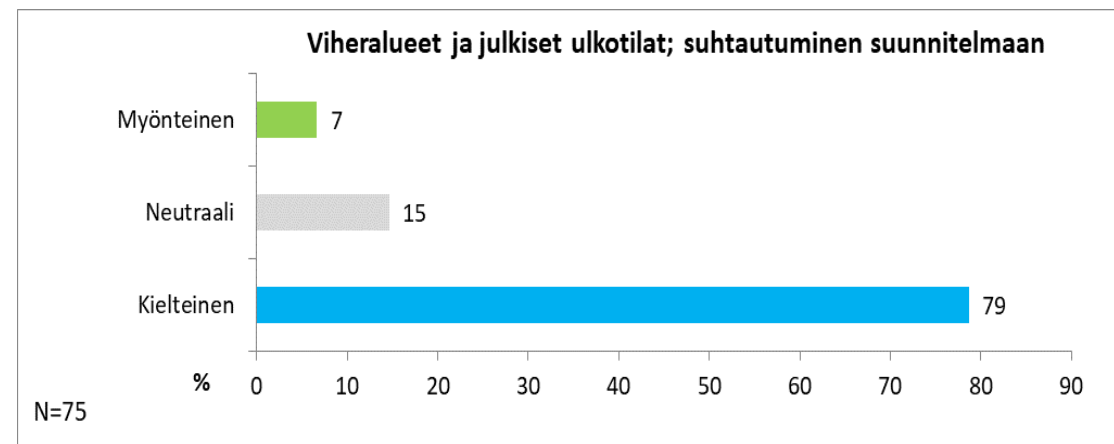
Toiveita

- Viheralueiden suunnittelu luonto ja eläimet huomioiden
- Viheralueiden lisääminen parantamaan mikroilmastoa korkeiden rakennusten ympärille
- Palstaviljelyn säilyttäminen
- Väljempi rakentaminen

Vaikka visiokuvat näyttävät viihtyisiltä, toivoisin, ettei Helsingistä poistuisi enää yhtään luonnontilaisuuteen pohjaavia viheralueita ja niitä korvattaisi millään keinotekoisilla puistoilla. Teettehän näin toteuttaessanne tätä, kiitos!

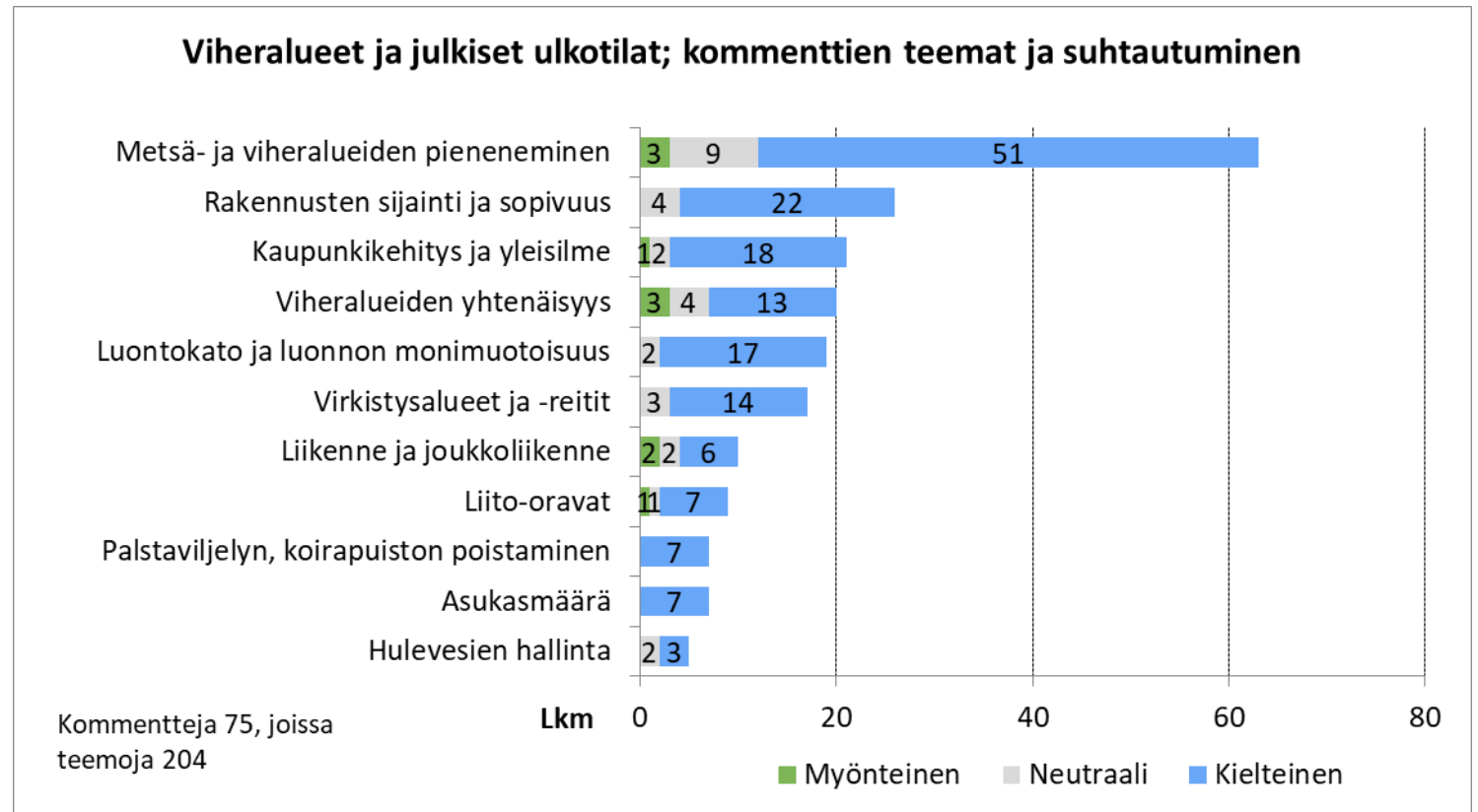
Alueen väkimäärän kasvaessa luonto/virkistysalueiden määrä asukasta kohti joka tapauksessa pienenee. Vaikka suunnitelmassa on kyllä pyritty viheralueita säilyttämään, on niitä mahdollista säilyttää enemmän, kuten monissa kommentoissa onkin tuotu esiin.

Lisäksi monia luonnontilaisia alueita ollaan muuttamassa rakennetuiksi puistoiksi. Tällaista biodiversiteetin nakertamista ei pitäisi tehdä.



3 Viheralueet ja julkiset ulkotilat: Teemat

- **Metsä- ja viheralueiden pieneneminen;** suurten yhtenäisten metsäalueiden katoaminen, viheralueiden lisääntyvä tarve
- **Rakennusten sijainti ja sopivuus;** luonnon/metsän kustannuksella rakentaminen, Louhenpuistoon rakentaminen, rakentaminen kulttuurihistoriallisen luonteen mukaan, rakennukset sinne missä ei ole luontoa, rakennusten arkkitehtuuri
- **Kaupunkikehitys ja yleisilme;** alueen muutos, suunnitelmat ja niiden havainnekuvat, alueen yleisilme tulevaisuudessa, istutusten tuoma silmänilo, rakennettujen puistojen viihtyisyys ja mielipiteet Oulunkylän keskustasuunnitelmasta
- **Viheralueiden yhtenäisyys;** vihersormet, eläinten kulkureitit, puron reunaa keskuspuistoon, selkeä jatkuvuus
- **Luontokato ja luonnon monimuotoisuus;** monimuotoisuuden edistäminen/turvaaminen
- **Virkistysalueet ja -reitit;** lenkkeily, lenkkipolkujen vaikutus ihmisten arkeen ja kesällä viileämpää, lähiulkoilualueita jo nyt liian vähän Helsingissä, virkistysalueet huonosti hoidettuja, oleskeluun (mm. penkkejä) lisää mahdollisuuksia
- **Liikenne ja joukkoliikenne;** liikennerruuhkat, sujuvuus, nopeus, vaihdottomuutta korostetaan sillä julkisissa kulkevat lapset ja vanhuksat
- **Liito-oravat;** reitit, elinolot, ydinalueet



- **Palstaviljelyn, koirapuiston poistaminen;** surullisia ja vihaisia kommentteja, kertomuksia hyödyistä ja perinteistä, palstat tuovat iloa ja elämää alueelle, ihmettelyä missä uusien asukkaiden koirat ulkoilutetaan
- **Asukasmäärä;** viheralueiden määrä riittämätön suunnitellulle asukasmäärälle, suuri asukasmäärä kuluttaa luontoa ja puistoja, kasvu luo tarpeen mm. isommille puistoille ja metsille,
- **Hulevesien hallinta;** ajokaistojen kaventaminen/vähentäminen vähentää hulevesien aiheuttamaa haittaa, rakennusten sijainti lisää hulevesistä koituvaa haittaa, muistutuksia että tulee kiinnittää huomiota, huoli hulevesien tuomien suolojen vaikutuksesta puroon ja sen eläimiin

4 Luoteis-Käpylä

Suunnitelmassa hyvää

- Aasukkaat arvostavat pyrkimystä säilyttää viheralueita
- Suunnitelmaa pidetään pääosin viihtyisänä ja kaupunkikuvaan sopivana

Tärkeänä korostettiin

- Luontoarvojen säilyttäminen, erityisesti Louhenpuistossa
- Puistoalueiden säilyttäminen
- Alueen historiallisen ja arkkitehtonisen ilmeen huomioiminen uudisrakentamisessa

Huolia

- Liikenneuhkat
- Liian kapeat jalkakäytävät etenkin lasten ja koirien kanssa liikuttaessa/ulkoiltaessa
- Autojen latauspaikat
- Lentokenttäyhteyksien huonontuminen
- Asiakirjoissa oli virhe koulun pihan pienentymisestä. Koulun piha ei pienene.

Toiveita

- Toimiva liityntäpysäköinti
- Koirapuisto
- Ettei kallioita louhita
- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tarpeiden huomiointi

Talojen korkeus pitäisi olla korkeampia aina vähintään 5-6 krs. Vähemmän viheristutuksia ja puita. Voisi ottaa mallia Lontoosta tai Frankfurtista eli autolla ajaminen pitää myös olla sujuvaa.

Helsingissä vieraileville lentokentältä tulijoille se on käyntikortti eli pitäisi olla näyttävää rakentamista. Valkoinen väri pitäisi kieltää kokonaan taloissa. Mallia Tukholmasta voimakkaita punaisia, okra väriä ym. Jos katsotte 15-25 vuotta vanhoja valkoisia taloja ne ovat kaikki todella ruman näköisiä ja niitä löytyy Helsingissä paljon.

Vau-efektiä ja elämää ja ihmisiä enemmän pitäisi saada.

Louhenpuiston osalta esitetty rajaus rakentamiselle/viheralueelle on kelvollinen, ainakin virkistyksellisesti parhaat alueet on säilytetty. Rakentamisen alle jäisi alue joka on eniten teiden ja radan puristuksessa.

Hei, toivon, että suunnittelussa tosiaan jätetään tilaa esimerkiksi puille katujen varsilla. Usein ne ovat suunnitelmissa havainnekuviissa, mutta todellisuudessa ne aina jäävät pois käytännön toteutuksesta. Syynä aina tilanpuute tai viemärit jne. Nyt kun suunnittelette aluetta alusta saakka, huomioikaa tämä heti alusta saakka. Sen lisäksi että puut talojen edessä ja katujen varsilla ovat merkittävin viihtyvyyden tekijä, suojaavat ne taloja auringolta ja sään ääri-ilmiöiltä, jotka lisääntyvät tulevaisuudessa. Lisäksi jokainen yksittäinenkin puu lisää monimuotoisuutta ja hiilinielua.

4 Luoteis-Käpylä: Teemat ja suhtautuminen

Kaupunkikehitys ja yleisilme

- suunnitelmat, suunnitelmiin vaikuttaminen, SR-määritykset, asukkaiden osallistaminen suunnitteluun, kulttuurihistoria

Liikenne ja joukkoliikenne

- pyöräily ja kävely, pysäköinti, liikennesuunnittelu, lataus, liikenneväylät, sujuvuus, liikennemäärä

Vihreys ja luonto

- virkistysarvot, liito-oravat, eläimet, vihreys havainnekuvin, viljelypalstat

Rakennusten sijainti ja sopivuus

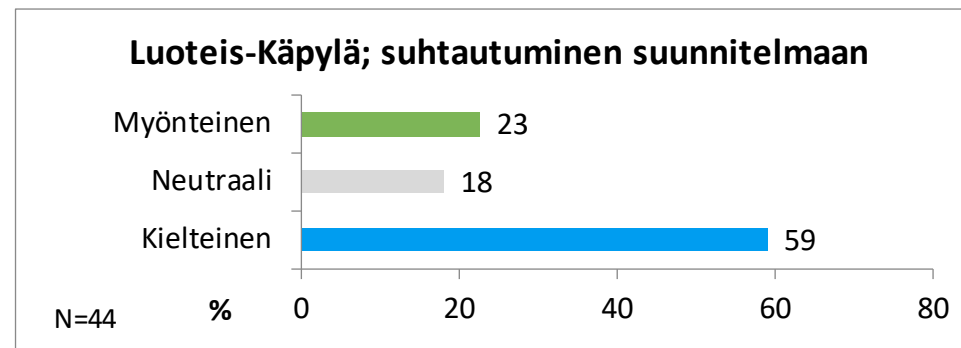
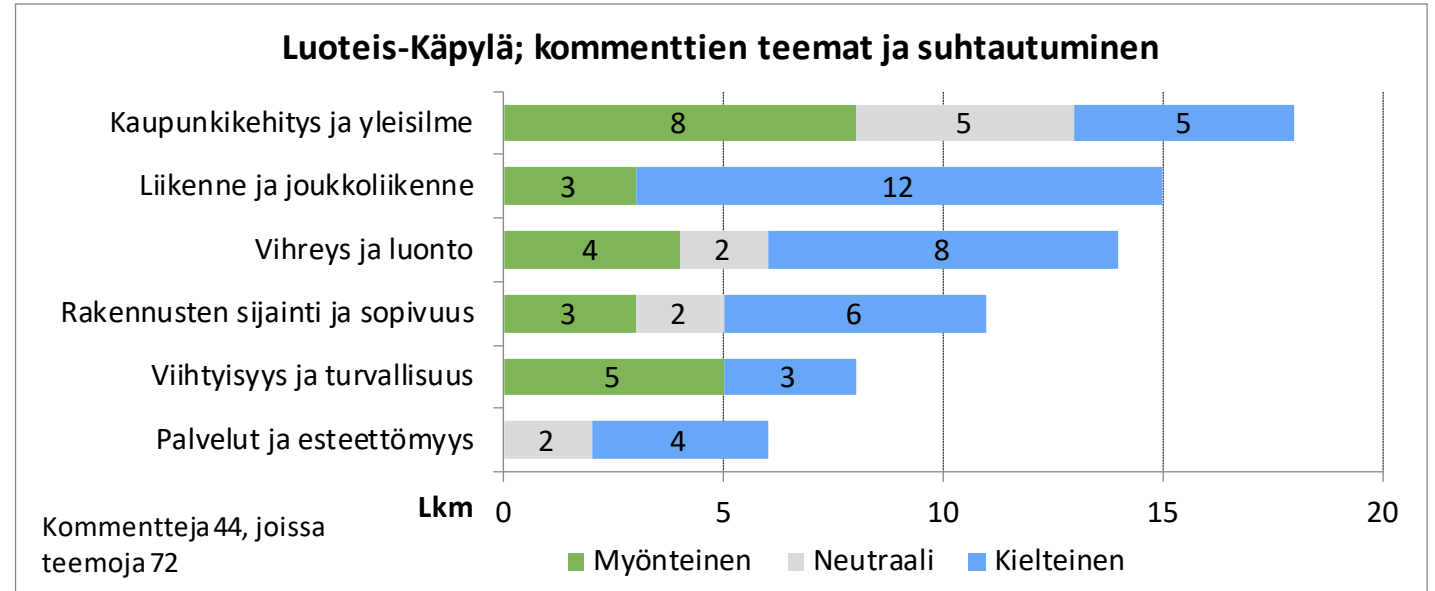
- alueen luonne, rakennustyyli, arkkitehtuuri, tilan puute/tarve

Viihtyisyys ja turvallisuus

- myös rakennusaikana, alueen tunnelma, slummiutuminen, melu

Palvelut ja esteettömyys

- koirapuisto, koulut, päiväkotit, huoltoaseman tarve, saavutettavuus, kauppa



5 Käpylän asemanseutu

Suunnitelmassa hyvää

- Asema-alueen tiivistäminen ja muuttaminen keskustamaisemmaksi ja miellyttävämmäksi kävellä.
- Käpylän aseman uudistus on erittäin tervetullut

Tärkeänä korostettiin

- Jalkakäytävien ja pyöriteiden selkeys, esteettisyys ja sujuvuus
- Katettu pysäkki ja toivotaan vältettävän kauppakeskusmaista vaihtopysäkkivaihtoehtoa.
- Aseman alueelle korkeita rakennuksia, joihin kivijalkaliikkeitä
- Sujuvat joukkoliikenneyhteydet

Huolia

- Liian massiivista rakentamista
- Käpylän historiallisen ilmeen katoaminen

Toiveita

- Lisää palveluita; harrastustiloja, elokuvateatteri ja kivijalkaliikkeitä
- Tiloja erilaisille kulttuuritapahtumille
- Alueen omaleimaisuuden huomioon ottaminen suunnitelmissa

Hyvässä vaihtoterminaalissa autoliikenne täytyy siirtää jonnekin muualle. Huonoja esimerkkejä autoliikenteen ehdoilla tehdyistä vaihtoterminaaaleista ovat mm. Tapiolan, Leppävaaran ja Pukinmäen bussiterminaalit. Bussin odottamisen tulisi olla miellyttävää eikä pelkkää pakkopullaa kuten näissä kolmessa meluisassa terminaalissa.

Bulevardisointi ja Käpylän aseman uudistus ovat erittäin tervetulleita. Ympäristössä on nyt paljon ns. epäkaupunkia, epämiellyttävää ja kuollutta tilaa. Uudistuksessa on tärkeää huomioida tasoeroista aiheutuvat liikkumisen esteet pyöräilylle ja kävelyllä. Vältäköön niitä virheitä, mitä Itä-Pasilassa on tehty.

Toivon, että alueesta rakennettaisiin ympäröiviä pientaloalueita kunnioittava ja huomioonottava kaupunkimainen keskus, jonka suunnittelua ei ohjaisi rakennusten korkeus vaan rakennusten ja katutason viihtyisyys. Massiiviset korkeat rakennukset eivät sovi ympäristöön eivätkä ne tuo aitoa kaupunkimaista tunnelmaa, jos sitä sillä "korkeatasoisuudella" tavoitellaan.

5 Käpylän asemanseutu: Teemat ja suhtautuminen

Kaupunkikehitys ja yleisilme

- suunnitelmat, suunnitelmiin vaikuttaminen, SR-määritykset, asukkaiden osallistaminen suunnitteluun, kulttuurihistoria

Liikenne ja joukkoliikenne

- pyöräily ja kävely, pysäköinti, liikennesuunnittelu, lataus, liikenneväylät, sujuvuus, liikennemäärä

Vihreys ja luonto

- virkistysarvot, liito-oravat, eläimet, vihreys havainnekuvissa, viljelypalstat

Rakennusten sijainti ja sopivuus

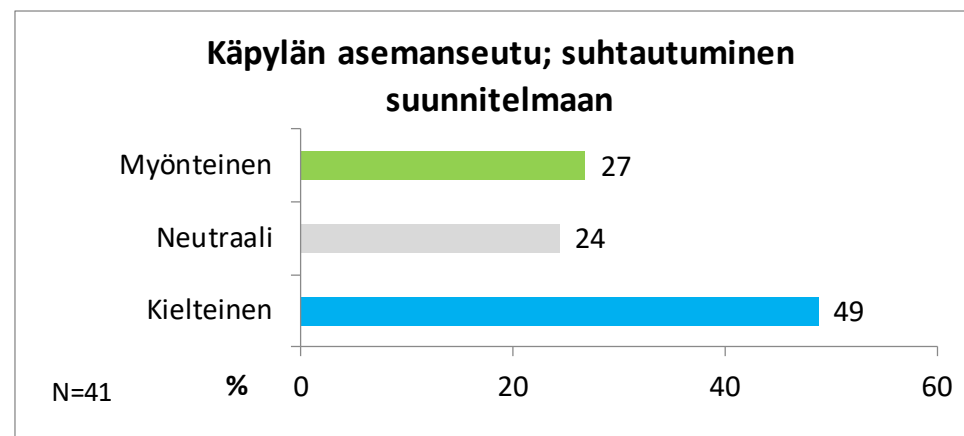
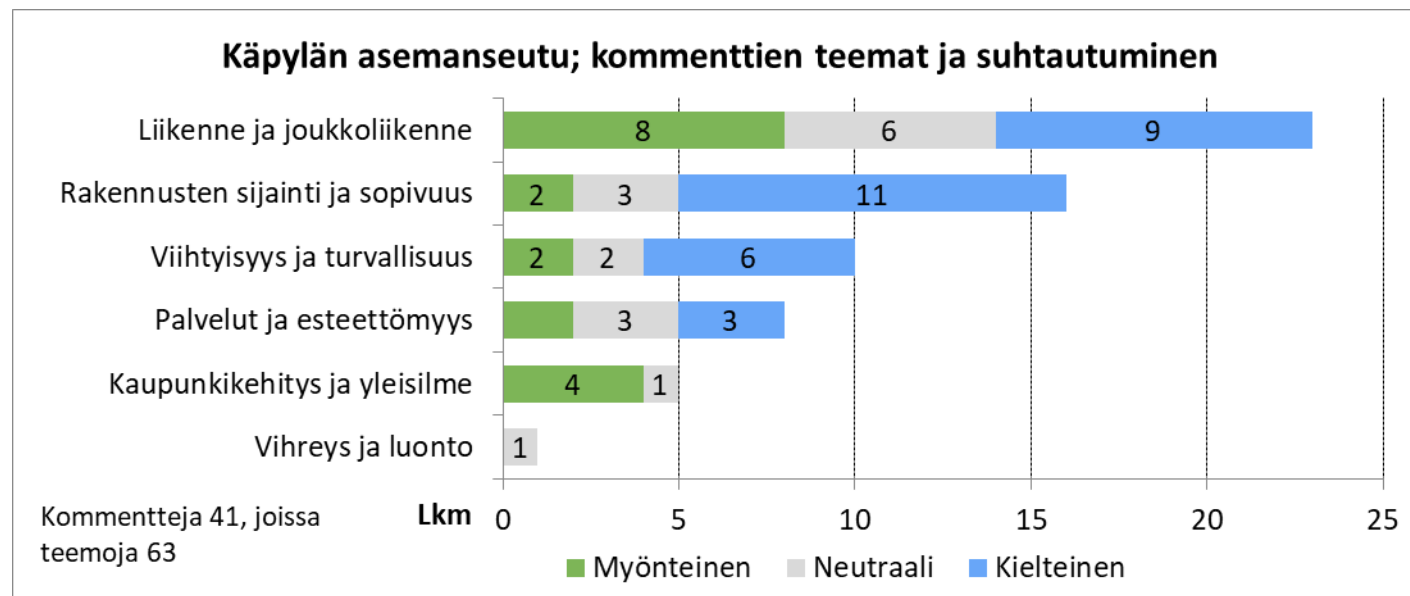
- alueen luonne, rakennustyyli, arkkitehtuuri, tilan puute/tarve

Viihtyisyys ja turvallisuus

- myös rakennusaikana, alueen tunnelma, slummiutuminen, melu

Palvelut ja esteettömyys

- koirapuisto, koulut, päiväkotit, huoltoaseman tarve, saavutettavuus, kauppa



6 Metsälän toimitila-alue

Suunnitelmassa hyvää

- Alueen kehitys on tervetullutta
- Ilahduttavaa, että alueen rakennuksia pyritään säästämään
- Alueen läpi kulkeva raitiotie on mahtava uudistus
- Asuntojen rakentaminen alueelle on toivottua

Tärkeänä korostettiin

- Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä Käpylän asemalle
- Reittiä Postipuistosta Käpylän asemalle toivotaan parannettavan ja reitin kulkevan muualla kuin moottoriliikenteen vierellä
- Pysäköintipaikkojen riittävyys

Huolia

- Liikenneuhkat ja –melu
- Nykyinen toimitila-alue koetaan epämiellyttäväksi ja jopa vaaralliseksi

Toiveita

- Lisää palveluja ja aktiviteetteja; iso ruokakauppa, rautakauppa ja puutarhamyymälä
- Pienteollisuusalue asuinalueeksi
- Alueen kehittäminen tasapainoisesti ja kaupunkikuvallisesti kauniiksi

Ilahduttavaa, että alueen rakennuksia pyritään säästämään! Alue on sympaattinen ja luonteikas, mutta parkkikaaos olisi tosiaan tärkeä ratkaista. Alueella sijaitsee myös Maunulaa palvelevia yrityksiä (lounasravintolat, autohuolto, maalikauppa), joita ei löydy lähempää. Näitä ja erityisesti iltajan palveluita/aktiviteetteja sopisi mielellään tulla lisää.

Asun Postipuistossa ja kulkeminen alueen läpi Käpylän asemalle tulisi tehdä nykyistä helpommaksi ja viihtyisämmäksi kevyelle liikenteelle.

Toimitila-alueen säilyminen nykyisen kaltaisena pienteollisuusalueena on pettymys, sillä se tuntuu irralliselta ja epäviihtyisältä asuinalueiden välissä. Toivottavasti alueelle saadaan hieman enemmän palveluja ihmisillekin varastojen yms. sijaan, vaikka Käpylään tulee varsinaisesti palvelukeskittymä.

Ei tarvitse missään nimessä olla korkeampaa tai massiivista, sillä se jos mikä lisää alueen epäviihtyisyyttä. Korkeasti rakennettu teollisuusalue ei todellakaan ole miellyttävä kulkea iltaisin tai öisin. Eihän Vallilan teollisuusalueellakaan ole juuri jalankulkijoiden ruuhkaa ilta-aikaan.

6 Metsälän toimitila-alue: Teemat ja suhtautuminen

Kaupunkikehitys ja yleisilme

- suunnitelmat, suunnitelmiin vaikuttaminen, SR-määritykset, asukkaiden osallistaminen suunnitteluun, kulttuurihistoria

Liikenne ja joukkoliikenne

- pyöräily ja kävely, pysäköinti, liikennesuunnittelu, lataus, liikenneväylät, sujuvuus, liikennemäärä

Vihreys ja luonto

- virkistysarvot, liito-oravat, eläimet, vihreys havainnekuviissa, viljelypalstat

Rakennusten sijainti ja sopivuus

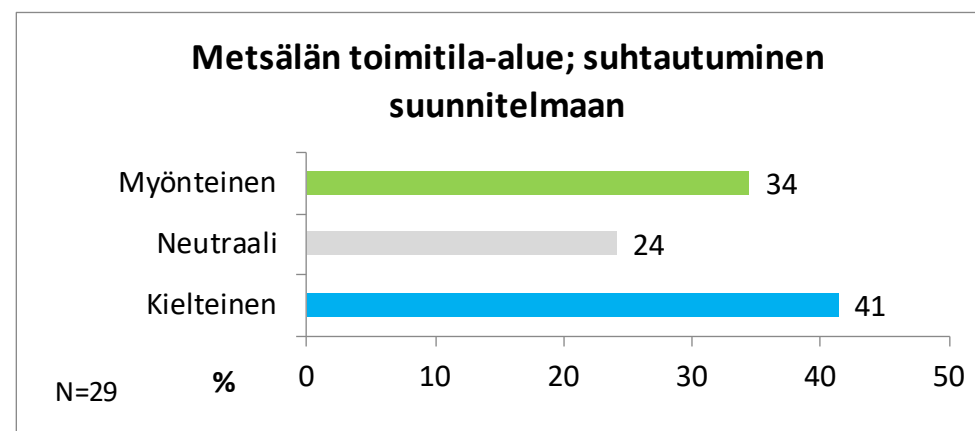
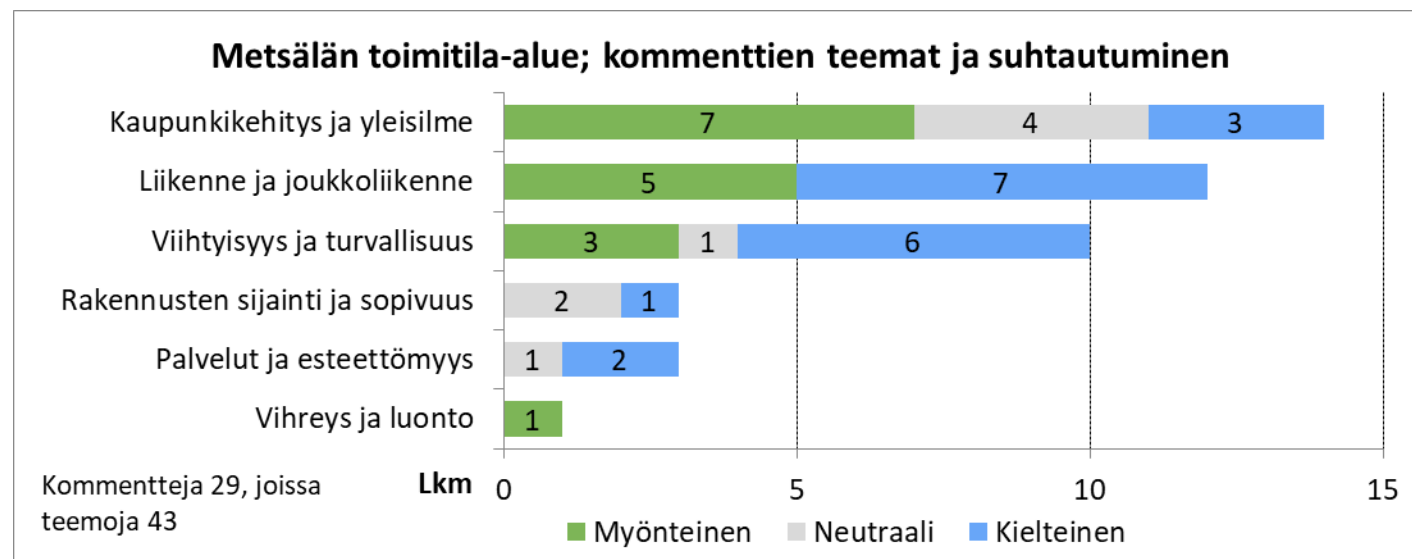
- alueen luonne, rakennustyyli, arkkitehtuuri, tilan puute/tarve

Viihtyisyys ja turvallisuus

- myös rakennusaikana, alueen tunnelma, slummiutuminen, melu

Palvelut ja esteettömyys

- koirapuisto, koulut, päiväkotit, huoltoaseman tarve, saavutettavuus, kauppa



7 Metsälän ja Oulunkylän alue

Suunnitelmassa hyvää

- Suunnitelma vaikuttaa tasapainoiselta ja mielenkiintoiselta, jossa laadukasta ja kaupunkirakenteeseen sopivaa rakentamista
- Alueen kehitys on tervetullutta ja kaupunkirakenteen tiivistämistä kannatetaan
- Vanhojen korttelirakenteiden laajentaminen ja uusien kerrostalojen hyödyntämien äänimuurina katumelulle

Tärkeänä korostettiin

- Asukkaiden mahdollisuus osallistua päätöksentekoon sekä asukkaille tiedottaminen
- Viheralueiden säilyttäminen ja kaavoituksen sovittaminen nykyisen rakennuskannan kanssa ovat tärkeitä huomioon otettavia asioita.

Huolia

- Liian korkeat rakennukset
- Uusien asukkaiden tuottama liikenne ja -ruuhkat

Toiveita

- Enemmän pien- ja rivitaloja
- Avoin keskusteluyhteys kaupungin kanssa alueen suunnittelusta ja selkeä viestintä asukkaiden suuntaan

Bulevardin niveltyminen Metsälään riippuu paljon rakennettavien kerrostalojen korkeudesta. Jos 2-kerroksisten talojen viereen kohoaa yli 4-kerroksisia kerrostaloja on turha puhua enää niveltymisestä. Myös Käpylän asemalle suunnitellut 16-kerroksiset talot tuntuvat aika hurjalta.

Asesepäntien uusi linjaus kauempaa etelästä on toivottavaa, jos liikenteen ohjaus Veturitielle on tarkoitus sitä kautta toteuttaa. Olemassa olevia viheralueita haluaisin säästettävän hieman enemmän. Näillä rajauksilla suunnitelma tuntuu hyväksyttävältä.

Esitetyt rakennukset ja niiden muodot vaikuttavat sopivan alueella hyvin, hyvä jos kerroskorkeudet laskeutuvat varsinkin Metsälän pientaloalueelle päin.

Toivon että alueelle ei rakennetta liian korkeasti ja tiiviisti. Viheralueet tulee säilyttää ja ei avokonttori jättipäiväkoteja ja kouluja kumimatto/asfalttipihoilla, vaan pienimuotoisempaa hyvin suunniteltua ja rakennettua. Liian massiivinen suunnitelma alueelle.

7 Metsälän ja Oulunkylän alue: Teemat ja suhtautuminen

Kaupunkikehitys ja yleisilme

- suunnitelmat, suunnitelmiin vaikuttaminen, SR-määritykset, asukkaiden osallistaminen suunnitteluun, kulttuurihistoria

Liikenne ja joukkoliikenne

- pyöräily ja kävely, pysäköinti, liikennesuunnittelu, lataus, liikenneväylät, sujuvuus, liikennemäärä

Vihreys ja luonto

- virkistysarvot, liito-oravat, eläimet, vihreys havainnekuvin, viljelypalstat

Rakennusten sijainti ja sopivuus

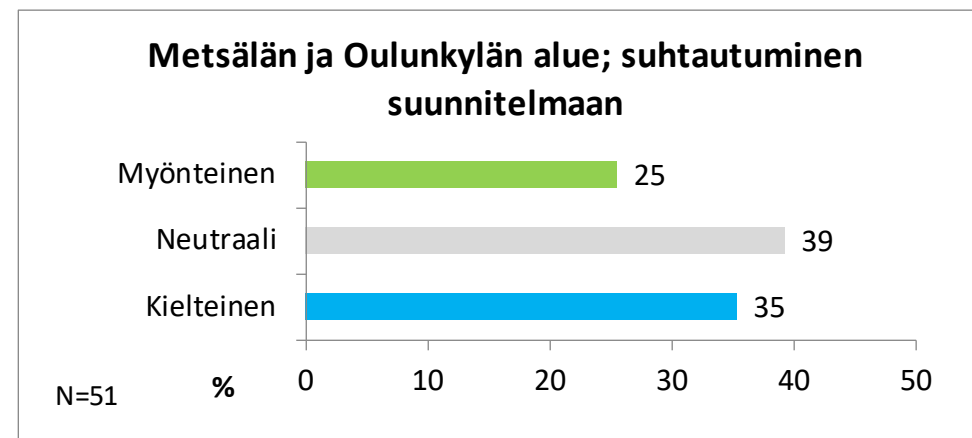
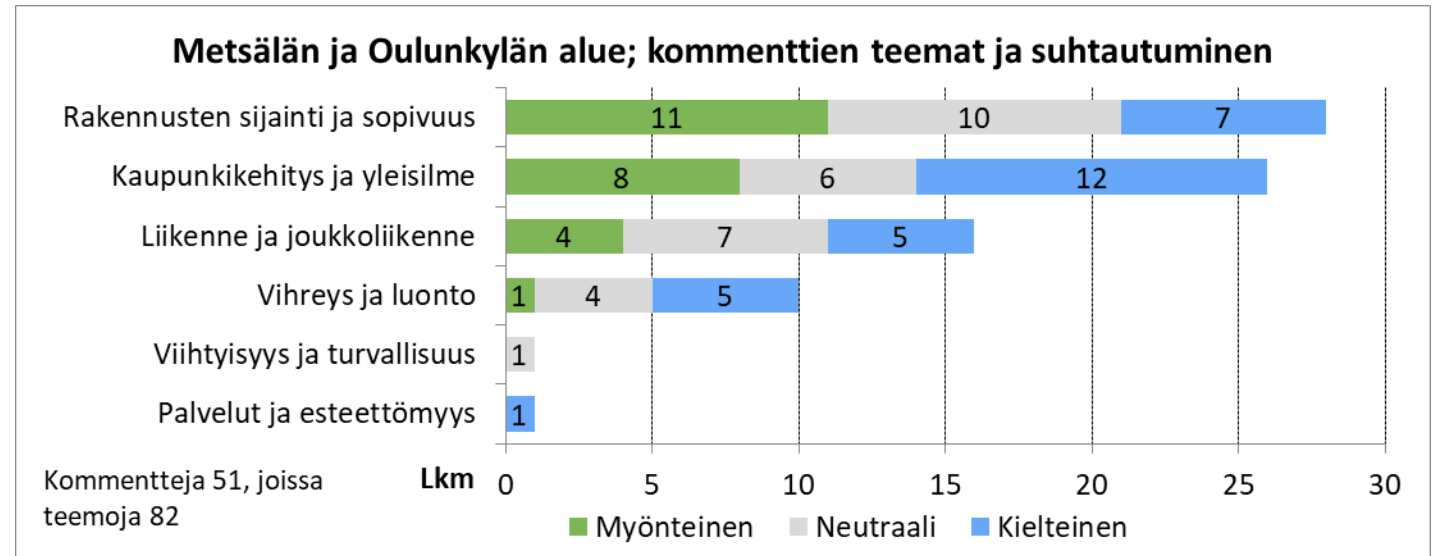
- alueen luonne, rakennustyylit, arkkitehtuuri, tilan puute/tarve

Viihtyisyys ja turvallisuus

- myös rakennusaikana, alueen tunnelma, slummiutuminen, melu

Palvelut ja esteettömyys

- koirapuisto, koulut, päiväkotit, huoltoaseman tarve, saavutettavuus, kauppa



8 Käskynhaltijantien risteysalue

Suunnitelmassa hyvää

- Kaupunkitilan parantaminen on tervetullutta
- Esitetyt kerroskorkeudet vaikuttavat hyviltä
- Havainnekuvat näyttävät hienoilta

Tärkeänä korostettiin

- Kiinnitetään huomiota helppoihin, esteettömiin, sujuviin ja selkeisiin kulkureitteihin
- Pysäkkijärjestelyissä otetaan huomioon kulkuneuvon vaihdot, eli sillan pysäkiltä suorat portaat ja hissi alemmalle tasolle

Huolia

- Tuusulanväylän muutokset ja sen vaikutus alueen houkuttelevuuteen
- Kaupunkiluonnon tuhoutuminen ja suunnittelun lyhytnäköisyys
- Eritasoliittymien vaikutukset ja tarve huomioida esteettömät kulkureitit
- Viheralueiden pieneminen

Toiveita

- Kohtuuhintaisia perheasuntoja
- Monipuoliset palvelut; terveyskeskus, kirjasto, leikkipuisto, kaupat
- Perinteisempää arkkitehtuuria ja kaupunkisuunnittelua
- Viheralueiden säilyttäminen

Uusien rakennusten korkeus tulisi olla maltillinen, max. 4 kerrosta, jotta ne sulautuisivat jo olemassaolevaan viereiseen rakennuskantaan, omakoti- ja rivitaloihin. Nyt näyttäisi siltä, että niistä rakennetaan aluetta rajaavat massiiviset blokit, jotka dominoisivat horisonttia. Alueen omaleimaisuus tulisi ottaa huomioon ja kunnioittaa sitä, eli esim. etelässä Pirttipolun ym. osittain suojeltu 50-lukulainen rivitalomiljö ja pohjoisemmassa viljelypalstat ja uudempi kirjava pientaloalue. Toivottavasti uusien talojen kivijalkoihin perustettaisiin kahviloita, ravintoloita, leipomoita ja muita pieniä yrityksiä eikä laatikkomyymälöitä, jotka löytyvät läheltä Tammistosta. Ehkä Työväenopiston tai yksityisten tahojen harrastustiloja sopisi sinne myös?

Arkkitehti Ekelundin suunnittelema Sahamäen aluekokonaisuus on asemakaavahistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja puutarhakulttuurin kannalta arvokas kulttuurihistoriallinen kokonaisuus joka säilytettävä 50-l mukaisena kokonaisuutena kuten v 2010 asemakaavamuutoksella (2010:12025) pyritty varmistamaan. Toinen rivi kerrostaloja Pirttipolun kohdalla pitää jättää rakentamatta, jotta katu- ja pihamiljö säilyy alkuperäisen mukaisena Maunulan 50-l aluekokonaisuuden osana

Hyvä suunnitelma. Hienon näköistä kaupunkia ainakin havainnekuivissa. Muutos tulee olemaan suuri mutta sanoisin että hyvin positiivinen.

8 Käskynhaltijantie risteysalue

Teemat ja suhtautuminen

Kaupunkikehitys ja yleisilme

- suunnitelmat, suunnitelmiin vaikuttaminen, SR-määritykset, asukkaiden osallistaminen suunnitteluun, kulttuurihistoria

Liikenne ja joukkoliikenne

- pyöräily ja kävely, pysäköinti, liikennesuunnittelu, lataus, liikenneväylät, sujuvuus, liikennemäärä

Vihreys ja luonto

- virkistysarvot, liito-oravat, eläimet, vihreys havainnekuvissa, viljelypalstat

Rakennusten sijainti ja sopivuus

- alueen luonne, rakennustyyli, arkkitehtuuri, tilan puute/tarve

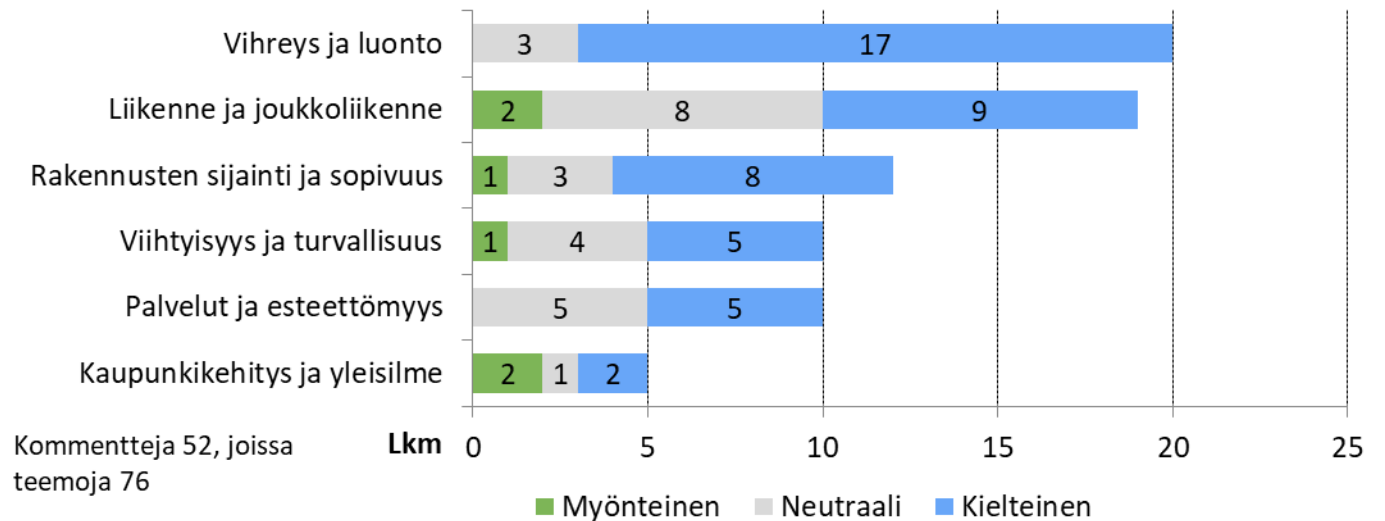
Viihtyisyys ja turvallisuus

- myös rakennusaikana, alueen tunnelma, slummiutuminen, melu

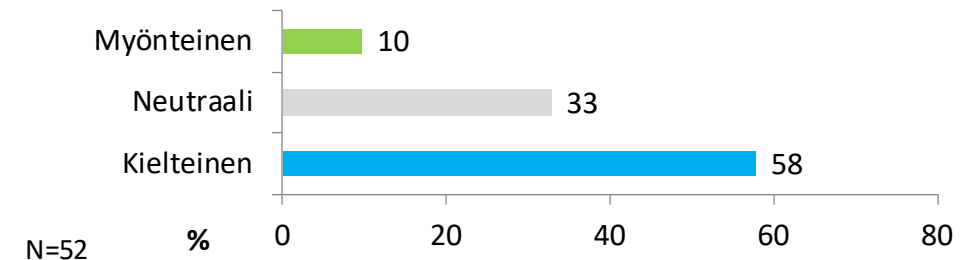
Palvelut ja esteettömyys

- koirapuisto, koulut, päiväkotit, huoltoaseman tarve, saavutettavuus, kauppa

Käskynhaltijantien ja Pakilantien risteysalue; kommenttien teemat ja suhtautuminen



Käskynhaltijantien ja Pakilantien risteysalue; suhtautuminen suunnitelmaan



9 Maunula-Patola, eteläinen

Suunnitelmassa hyvää

- Puron säilyttäminen ja nostaminen keskeiseksi viheralueen osaksi
- Erilaisten asumismahdollisuuksien luominen ja Maunulan alueen kehittäminen

Tärkeänä korostettiin

- Turvattava suora joukkoliikenneyhteys keskustaan
- Säilytettävä alueen omaleimaisuus ja luonnonmukainen ilme
- Nykyisen rakennuskannan huomioiminen

Huolia

- Massiivinen rakentaminen
- Liikennemelu
- Liikkumisen hankaluus (kulkuvälineiden vaihdot, esteettömyys, pitkät siirtymät pysäkeille ja pois)

Toiveita

- Perustetaan luonto-/metsäkoulu ja –päiväkoti
- Terveysasema ja palstaviljely säilytettävä
- Pelikenttä ja sinne puistojumppaa yms. aktiviteetteja
- Luonnontilaisia viheralueita ja puita, puro
- Kasvillisuuden monipuolistaminen

Toivon, että alueen niittyaukea säilytetään ja että alue säilyy muutenkin puistomaisena. Kaavailuista kerrostalokortteleista pitäisi jättää ainakin puolet rakentamatta. Toivon myös, että alueen eteläosan viljelypalsta-alue säilytetään.

Asun Suursuontielle ja jään usein työpäivän jälkeen kotimatalla bussista pois Tuusulanväylän pysäkillä, jotta voin kävellä kotiin palstan viereistä kapeaa polkua pitkin. Se on lempireittini, koska pieni hetki vehreän palstan varrella rauhoittaa mielen ja ilahduttaa joka kerta. Tällaiset paikat ovat ihmisille tärkeitä. Keskustan uusilta alueilta, kuten Kalasatamasta tai Jätkäsaaresta ne puuttuvat, mutta älkää poistako vuosikymmeniä vanhoja viljelyalueita uuden rakentamisen tieltä. Se olisi suuri virhe, koska tällaiset paikat tekevät alueesta arvokkaan ja omaleimaisen.

On tärkeää, että nykyiseen Suursuonpuistoon, Käskynhaltijantien pohjoispuolelle sekä Käskynhaltijantien eteläpuolelle rakennettavat asuinkorttelit eivät ole liian korkeita. Viherreittiä rajaava korttelin korkeus enintään neljä kerrosta. Alueen asukasmäärä lisääntyy niin paljon, että alueelle tarvitaan muitakin liikuntamahdollisuuksia kuin kevyen liikenteen reitti. Käskynhaltijantien pohjoispuolelle tulee sijoittaa puistojumppaan soveltuva nurmialue ja pelikenttä. Talviaikana pelikenttä toimisi luistelukenttänä.

9 Maunula-Patola, eteläinen: Teemat ja suhtautuminen

Kaupunkikehitys ja yleisilme

- suunnitelmat, suunnitelmiin vaikuttaminen, SR-määritykset, asukkaiden osallistaminen suunnitteluun, kulttuurihistoria

Liikenne ja joukkoliikenne

- pyöräily ja kävely, pysäköinti, liikennesuunnittelu, lataus, liikenneväylät, sujuvuus, liikennemäärä

Vihreys ja luonto

- virkistysarvot, liito-oravat, eläimet, vihreys havainnekuvissa, viljelypalstat

Rakennusten sijainti ja sopivuus

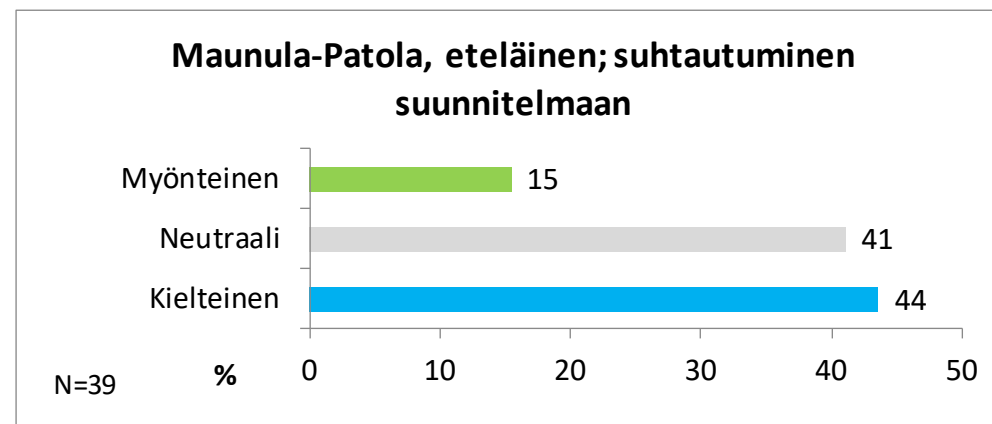
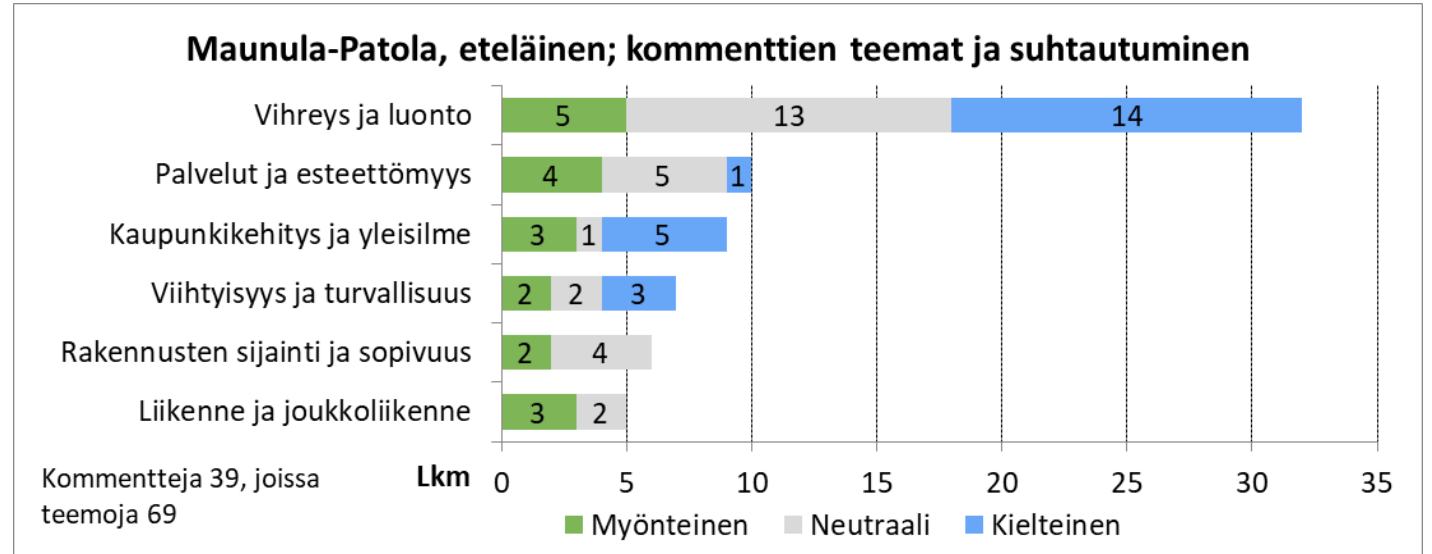
- alueen luonne, rakennustyyli, arkkitehtuuri, tilan puute/tarve

Viihtyisyys ja turvallisuus

- myös rakennusaikana, alueen tunnelma, slummiutuminen, melu

Palvelut ja esteettömyys

- koirapuisto, koulut, päiväkotit, huoltoaseman tarve, saavutettavuus, kauppa



10 Maunula-Patola, pohjoinen

Suunnitelmassa hyvää

- Tiivis rakentaminen pysäkin ympäristöön
- Puurakentaminen sopii hyvin alueen ilmeeseen
- Lumenkaatopaikan poistuminen
- Uusi päiväkotikoti
- Moottoritien melun väheneminen, parantaa alueen viihtyisyyttä

Tärkeänä korostettiin

- Vältetään rakentamista viheralueiden ja luontomaiseman kustannuksella
- Säilytetään Patolan metsä ja viheralueet
- Rakennetaan laadukasta kaupunkiympäristöä

Huolia

- Liikenneuhkat
- Palveluiden riittävyys
- Huoli luontokadosta ja ilmastonmuutoksesta

Toiveita

- Lisää lähipalveluita esim. elintarvikekauppa
- Uusien rakennusten arkkitehtuuri olisi perinteistä ja kerrostaloja olisi vähemmän
- Värikkäitä taloja
- Koirapuistoa ei siirretä liian kauas

Suunnitelmat vaikuttavat ihan hyviltä ja moottoritien melun väheneminen parantaa alueen viihtyisyyttä. Pari kommenttia suunnitelmiin. Toivottavasti olemassa olevien Pakilan pientaloalueiden reunoilla (Jakokunnantien ja Saarnaajantien varret) rakentaminen sopeutetaan lähiympäristön mittakaavaan ja ominaispiirteisiin ja korkeampi rakentaminen toteutetaan tulevan bulevardin varteen. Lisäksi tärkeää varmistaa että viherkäytävä Patolan metsän ja Suursuonpuiston välillä pysyy riittävän leveänä ja vaikutukset Patolan metsäalueeseen pyritään minimoimaan.

Vastustan bulevardihankkeen jatkamista näin pitkälle pohjoiseen. Kerrostaloja ei tule rakentaa kyseiselle alueelle tai sen vehreyttä tuhota yhtään enempää. Liian tiivis rakentaminen tuhoaa ihmisten hyvinvoinnin. Myös lumenkeräyspaikalle on varmasti käyttöä tulevaisuudessakin vai aiotteko kipata kaiken mereen?

Lähiviheralueita ei saa hävittää. Pakilan, Maunulan ja Patolan välinen alue on säilytettävä ulkoilu- ja virkistysalueena. Se palvelee koko alueen lapsiperheitä lähipuistona, leikkipuistona, urheilukenttänä ja koirien ulkoilutusalueena. Tämän alueen tiheä rakentaminen hävittäisi alueen tärkeimmän lähiulkoilualueen. Tämä lisäisi autoliikennettä lapsiperheiden siirtyessä ulkoilemaan Pirkkolaan tai Paloheinän metsiin.

Hyvä, että pysäkin ympäristö rakennetaan tehokkaasti. Puurakentamisen sopii paikkaan hyvin ja nostaa sijainnin arvostusta.

10 Maunula-Patola, pohjoinen: Teemat ja suhtautuminen

Kaupunkikehitys ja yleisilme

- suunnitelmat, suunnitelmiin vaikuttaminen, SR-määritykset, asukkaiden osallistaminen suunnitteluun, kulttuurihistoria

Liikenne ja joukkoliikenne

- pyöräily ja kävely, pysäköinti, liikennesuunnittelu, lataus, liikenneväylät, sujuvuus, liikennemäärä

Vihreys ja luonto

- virkestysarvot, liito-oravat, eläimet, vihreys havainnekuvin, viljelypalstat

Rakennusten sijainti ja sopivuus

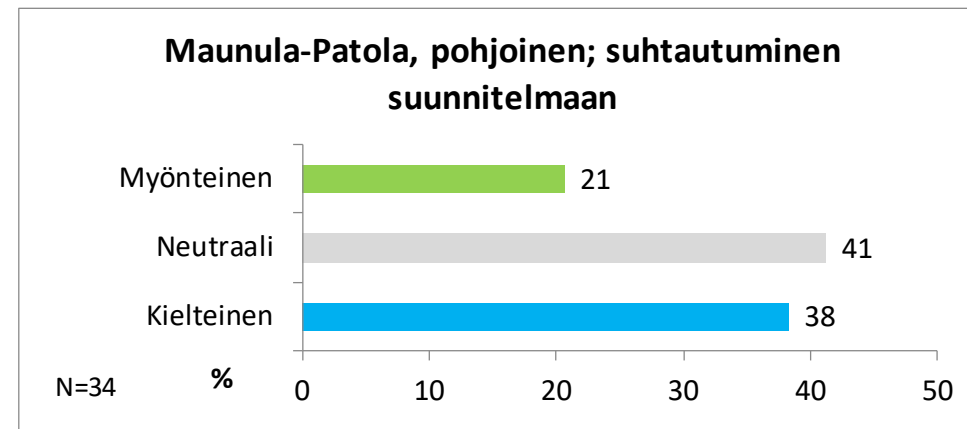
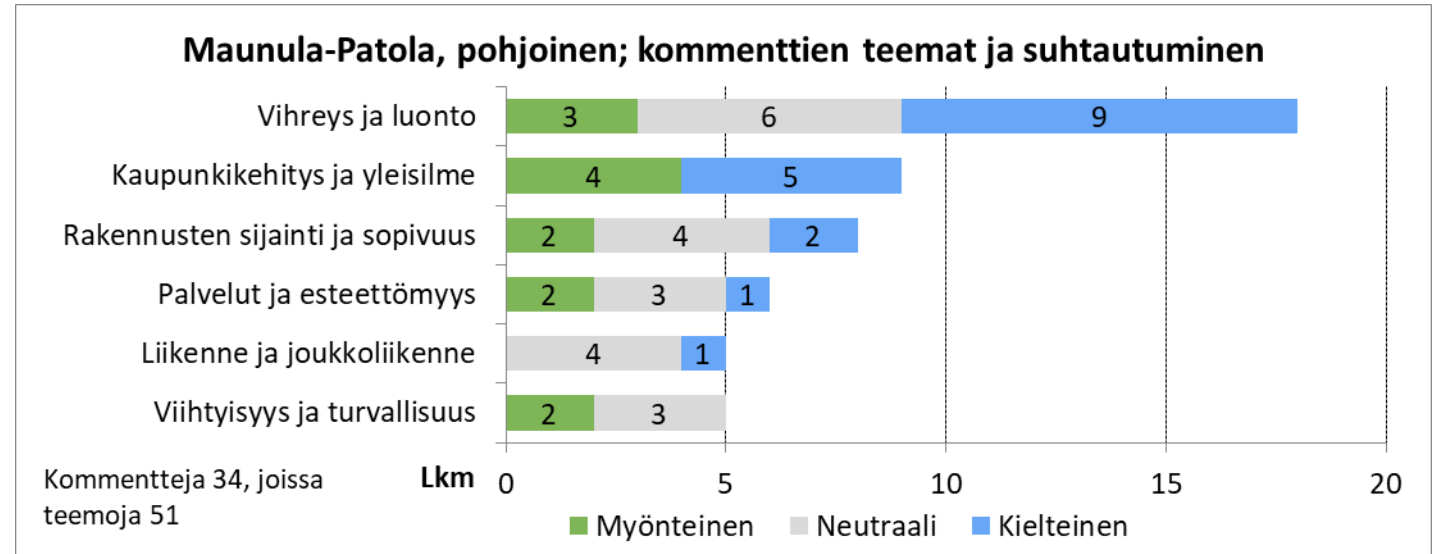
- alueen luonne, rakennustyyli, arkkitehtuuri, tilan puute/tarve

Viihtyisyys ja turvallisuus

- myös rakennusaikana, alueen tunnelma, slummiutuminen, melu

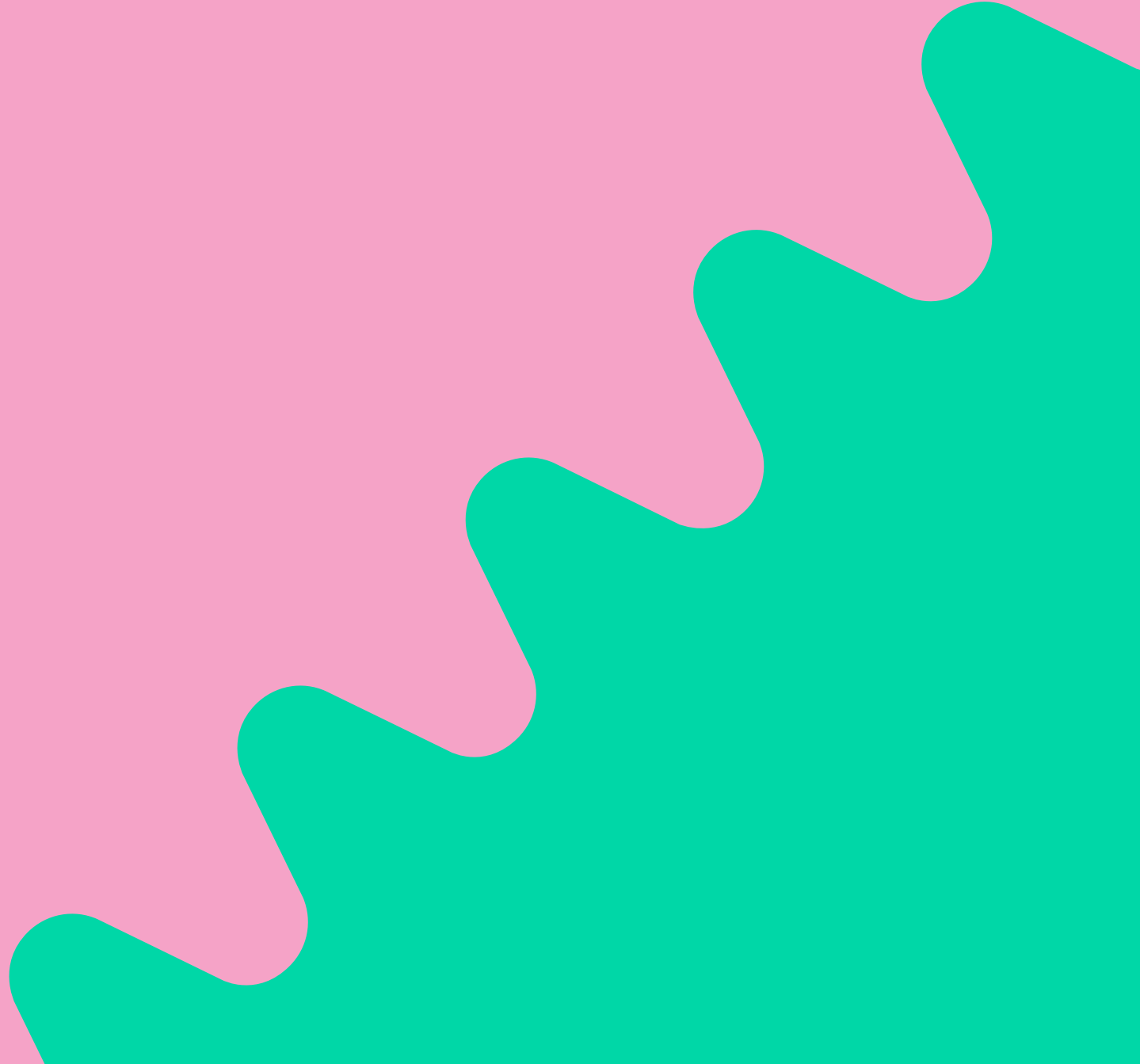
Palvelut ja esteettömyys

- koirapuisto, koulut, päiväkotit, huoltoaseman tarve, saavutettavuus, kauppa



Aineistot, joihin kommenteissa on viitattu

- Aiempi käpyläläisten kannanotto luontoarvoista:
https://kaupunginosat.fi/kapula/wp-content/uploads/sites/25/2022/05/LouhiKantaMay.pdf?fbclid=IwAR37uEjSXoqqhJ--WMmidgm_PouNNvlf1LC20cYpAvxeqEMQfzXfCkxIADI
- Louhenpuiston alueen biodiversiteetti:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1618866719304121>
- Helsingin kääpäselvitys, sivu 61
<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-03-21.pdf>
- Asesepäntien linjaus suhteessa muinaismuistokohteeseen:
https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_d et.aspx?KOHDE_ID=1000030783
- Kaupunkiympäristölautakunnan päätöskirjaus 36/18.12.2018, jossa Louhenpuiston virkistys- ja luontoarvot turvataan rakentamiselta
- MAL-sopimus
- Käpylän alueen SR-määräykset
- Maunulan alueen suojelukaava (Kaava 12025, merkintä AK-1/s)
- Mäkelänkadun bulevardikaupungin liikennejärjestelmäselvitys
https://www.hel.fi/static/ksv/2023_kaava/5804_2_liite6_liikennej%C3%A4rjestelm%C3%A4selvitys_LUONNOS.pdf



Helsinki

Mäkelänkadun bulevardikaupunki
Työpajat, marraskuu 2023

Yhteenveto työpajoista

Helsinki

31.1.2024



Työpajojen tavoitteet ja tarkoitus

- tiedottaa suunnittelun etenemisestä
- kerätä osallistujilta suunnittelualueeseen liittyvää paikallistuntemusta
- kerätä osallistujilta suunnittelualueeseen liittyviä ideoita
- sitouttaa alueen asukkaita ja muita toimijoita suunnitelmaan ja herättää kiinnostusta mahdollisissa tulevissa toimijoissa
- hakea yhteistä visiota alueen tulevaisuudesta

Työpajojen tiedotus ja toteutus

- Työpajat pidettiin KYMP-talolla
 - Avoin työpaja 27.11.2023 klo 17.00-20.00
 - Nuoret; Maunulan yhteiskoulun 9. luokka 28.11. klo 8.30-10.30
 - Nuoret; Käpylän peruskoulun 9. luokka 29.11. klo 8.30-10.30
- Avoimesta työpajasta tiedotettiin kerrokantasi.hel.fi/makelankadunbulevardikaupunki -sivulla. Työpajaan ilmoitettiin internet-lomakkeella.
- Avoimeen työpajaan ilmoittautui 31 henkilöä. Henkilöt jaettiin työpajassa neljään eri pienryhmään, jolla kullakin oli oma teema. Osallistujat olivat saaneet ilmoittautumisen yhteydessä toivoa, minkä teeman parissa he halusivat työskennellä illan ajan. Koululaiset jaettiin työpajassa kahteen eri pienryhmään, jolla kullakin oli oma teema.
- Teemat
 - Sosiaalinen ja kestävä asuminen
 - Tulevaisuuden asuminen
 - Vihreä ja ekologinen asuminen
 - Urbaani ja tiivis asuminen

Työpajojen ohjelma

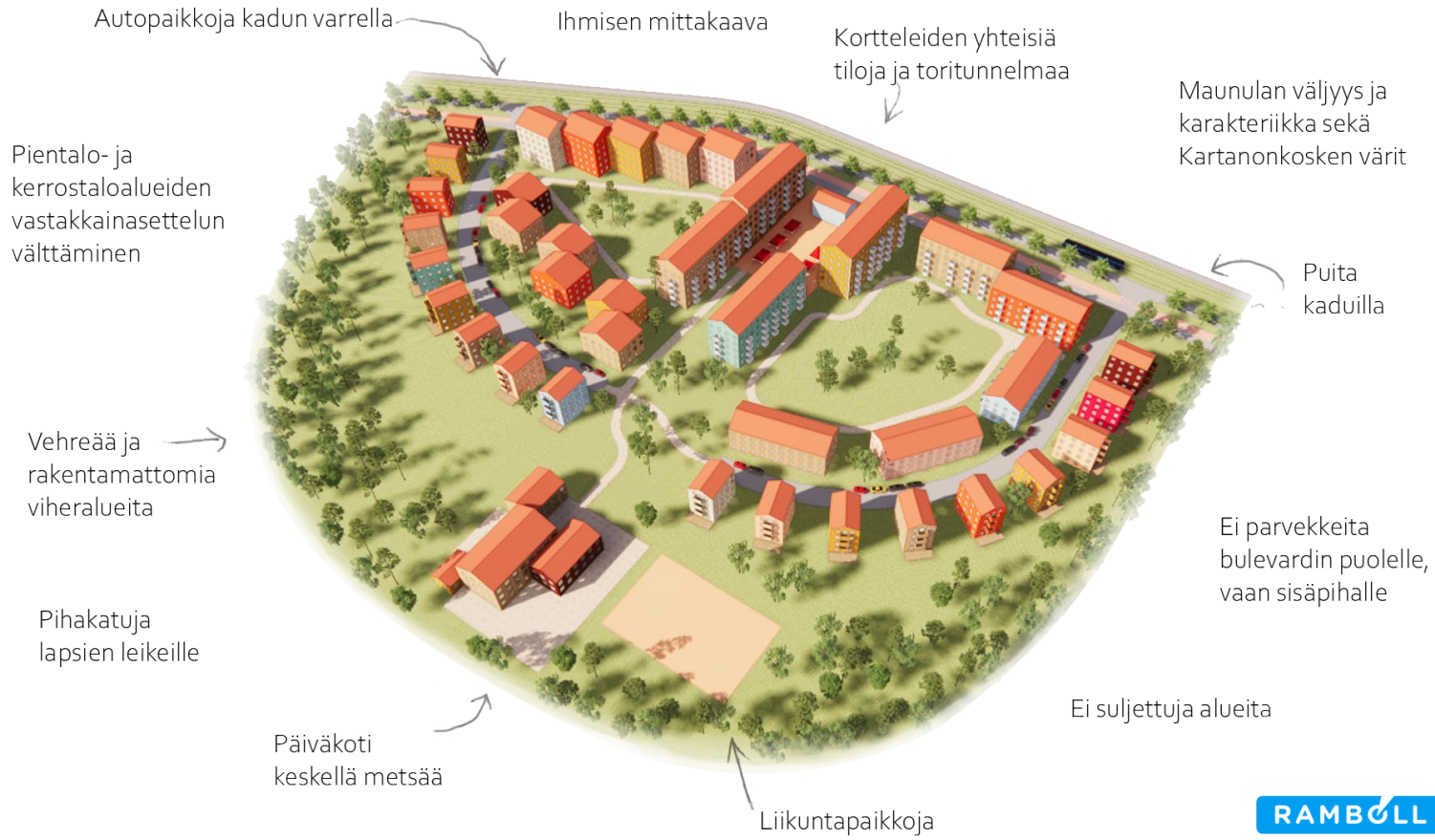
- Tervetuloa, projektin ja työpajatyöskentelyn esittely
 - Tervetuloa, järjestäjien esittäytymiskierros, Sofia de Vocht, Helsingin kaupunki
 - **Kaavarunkoluonnoksen esittely**, Eeva Pirhonen, Helsingin kaupunki
 - Illan ohjelma ja työpajatyöskentely, Meri Lampinen, Ramboll Finland Oy
- Työskentelyä pienryhmissä
 - Ryhmäläisten esittäytyminen
 - **Tehtävä 1; Ryhmän teeman tarkoitus sekä miten se näkyy tai voisi näkyä suunnitelmassa?**
 - **Tehtävä 2; Ajatuksia suunnitteluun: Millainen olisi ihannekorttelien alue?**
 - **Tehtävä 3; Suunnitelman toimivuus ja toiveet roolihenkilön näkökulmasta**
(tämä tehtävä ei sisältynyt nuorten työpajoihin)
 - **Tehtävä 4; Parhaiten ihannealuetta kuvaavat mielikuvakortit**
 - **Tehtävä 5; Tiivistelmä ryhmän näkemyksistä**
- Ryhmätuotosten esittelyt ja loppukeskustelu
- Loppusanat

Sosiaaalinen ja kestävä asuminen

Avoimen työpajan pienryhmän osallistajat olivat pääasiassa lähialueiden (Metsälä, Suursuo, Pakila, Käpylä) asukkaita.

Nuorten työpajan osallistajat olivat Maunulan yhteiskoulun 9.-luokkalaisia.

Sosiaalinen ja kestävä asuminen -ryhmän visio – avoin työpaja (aikuiset)



Ihmisen kokoinen bulevardikaupunki

Uusi kohtaa vanhan saumattomasti

- Nivoutuu yhteen jo olemassa olevien alueiden kanssa
 - > palvelut
 - > arkkitehtuuri
 - > yhteisö

Toimiva ja ketterä joukkoliikenne

- Ei turhia vaihtoja
- Pysäkkiväli ihmisen kokoinen

Vihreä!

- Vehreyttä
- Väljää, eri luontotyyppejä
- Ulkoilureitit ja -paikat
- Avoimet pihat

RAMBOLL

Mielikuvat sosiaalinen ja kestävä asuminen aikuiset

Osallistujien valitsevat mielikuvakortit, jotka edustavat parhaiten sosiaalinen ja kestävä asuminen -teemaa.



Kaupunginosan jokaiselta pihalta on pääsy ulkoilureiteille ja laduille

Erilaiset luontotyytit



Pientaloalueet tulee säilyttää pientaloalueina. Pientaloasumiselle on alueella tilaa



Omaleimainen, iloinen ja värikäs, asukkaita puhutteleva arkkitehtuuri vuoropuhelussa vanhan kanssa, Kartanonkosken tyyliä häpeämättä



Toritunnelmaa, kaupunkimaisuutta



Ihmismittakaavaisuus



Sosiaalinen ja kestävä asuminen -ryhmän visio – nuoret



Jaurila – unelmien asuinpaikka

Ryhmän mielestä Bulevardikaupungin paikoille tarvitaan uusia nimiä. Jaurila on ryhmän ehdotus uudeksi paikannimeksi.

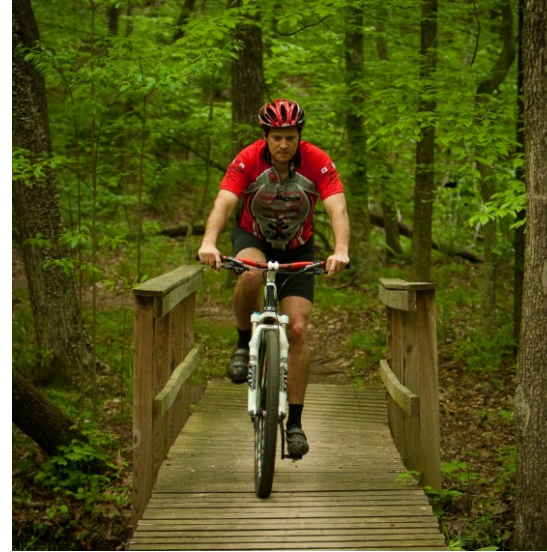
- **Tasapainoisuus:** luonto ja kaupunkiympäristö
- **Luonnon läheisyys**
 - Mahdollisimman paljon luontoa ja metsiä
 - Maastopyöräily-, kävely-, lenkkeily- ja suunnistumahdollisuudet
 - Ekologisuus, kaunis ulkonäkö
 - Asuinalueilla säästettäisiin kasvillisuutta ja vanhoja rakennuksia
- **Kotoisuus:** siisti ympäristö
- **Liikunta ja urheilu:** Hyvät yhteydet hyviin liikuntapaikkoihin
 - Aidattuja pieniä futiskenttiä talojen katoille ja väliin, esim. koulun katolle
- **Ympäristö toimii**
 - Hyvät kulkuyhteydet
 - Hyvät palvelut

Mielikuvat sosiaalinen ja kestävä asuminen

nuoret

Osallistujien valitsemat mielikuvakortit, jotka edustavat parhaiten sosiaalinen ja kestävä asuminen -teemaa.

Autot eivät näy katukuvassa eli autoja ei pysäköidä kadun varteen



Luonto säilyy, mahdollisuus liikkua poluilla keskellä luontoa



Leikkipuisto, jossa on monenlaisia muotoja -> luova ympäristö lapselle

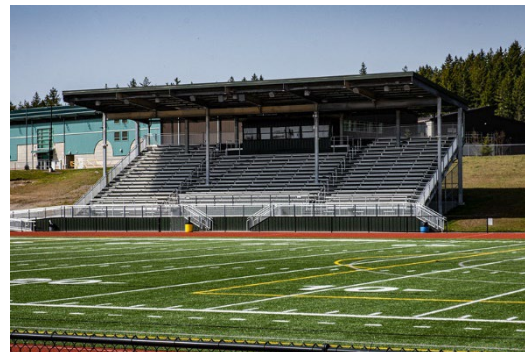


Asuinalueella kasvillisuutta sekä vanhoja rakennuksia säästetty

Liikuntamahdollisuuksia



Helppo liikkumisvaihtoehto



Ison maailman juttuja



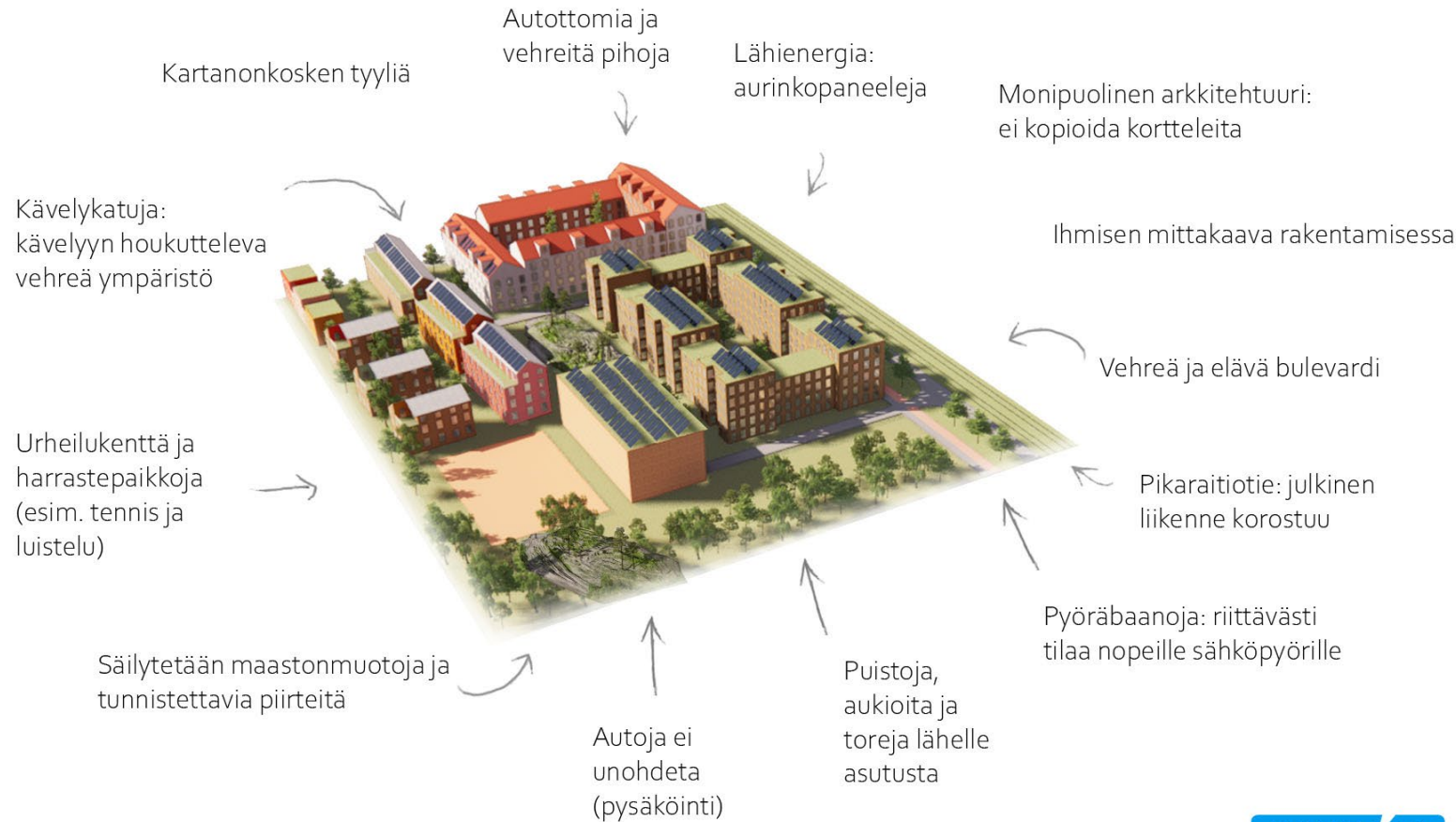
Viihtyisän näköinen ympäristö

Tulevaisuuden asuminen

Avoimen työpajan pienryhmän osallistajat olivat alueen nykyisiä tai entisiä asukkaita, kiinteistökehittäjiä, eläkeläisiä sekä opiskelijoita.

Nuorten työpajan osallistajat olivat Maunulan yhteiskoulun 9.-luokkalaisia.

Tulevaisuuden asuminen -ryhmän visio – Avoin työpaja (aikuiset)



Elämyksellisyys ja yhteisöllisyys

Kaupunki kaikille

- Nuoresta senioriin
- Sekoittunut asukasrakenne
- Koettu turvallisuus; valaistus, elävyys ja yhteisöjä

Elävä ja vihreä bulevardi

- Puita moottoritiele
- Monipuolinen ja vaihteleva ympäristö
- Vihreyttä pihaille ja aukioille
- Korttelit: viihtyisyys ja käveltävyys

”Ei tulevaisuutta ilman historiaa!”

- Myös pieleen mennyttä historiaa voi korjata
- Ei toisteta vanhoja virheitä

- Asut sä Helsingissä?
- Ei, mä asun Bulevardikaupungissa.

RAMBOLL

Mielikuvat tulevaisuuden asuminen - aikuiset

Osallistujien valitsemat mielikuvakortit, jotka edustavat parhaiten tulevaisuuden asuminen -teemaa.



Vihreä ja moderni asuinympäristö



Vihreä ympäristö ja rakennukset. Heti kun tulee ulos asunnosta



Elävä ympäristö kohtaamisille

Elävä ympäristö ja palvelut lähellä



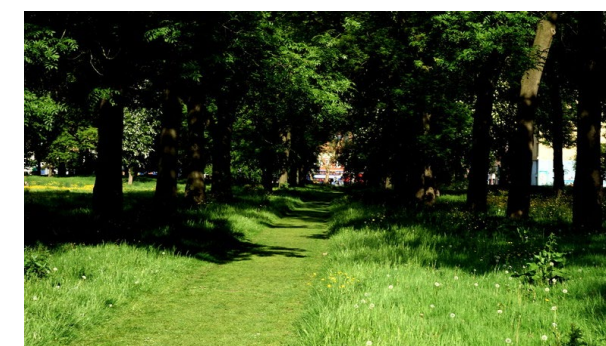
Vihreä ympäristö



Vihreä ympäristö, paljon puita ja kasvillisuutta. Viheralueita, joissa esim. Piknik paikka



Monipuolinen arkkitehtuuri



Tulevaisuuden asuminen -ryhmän visio - **nuoret**



Tulevaisuuden viihtyisä asuminen

Kaunis asuminen

- Värikästä, kuitenkin maltillista, harmonista
- Paljon vihreää
- Viherkattoja ja -seiniä
- Rakennuksissa erilaisia materiaaleja (ei pelkkää betonia)
- Ei liian korkeita rakennuksia
- Puistojen reunoilla olevat talot sopeutuvat maisemaan

Helposti saavutettavat ja hyvät liikuntamahdollisuudet

- Helppo saapua urheilualueille
- Liikuntamahdollisuudet: kuntosali, liikuntapuistoja
- Kierrätetyistä autonrenkaista tehty taideteos, jossa pystyy kiipeilemään
- Pyörätelineitä, jotka maassa kiinni
- Julkisia pyöräpumppeja

Kaikille sopiva liikkuminen ja oleskelu

- Kaikille toimiva liikenneinfrastruktuuri (pyörätiet, kävelykadut, esim. sopivan isot jalkakäytävät)
- Koirapuistoja isoille ja pienille koirille

Lähestyttävät palvelut

- Monipuoliset, selkeät, ei liian isot
- Kauppa/ostoskeskus (selkeä, helppokäyttöisyys)

Mielikuvat tulevaisuuden asuminen - **nuoret**

Osallistujien valitsemat mielikuvakortit, jotka edustavat parhaiten tulevaisuuden asuminen -teemaa.



Kaunis, harmoninen ja viihtyisä asumisympäristö



Hyvät liikuntamahdollisuudet



Kaikille sopiva liikkuminen ja oleskelu



Kauppa/ostoskeskus (selkeä ja helppokäyttöinen)

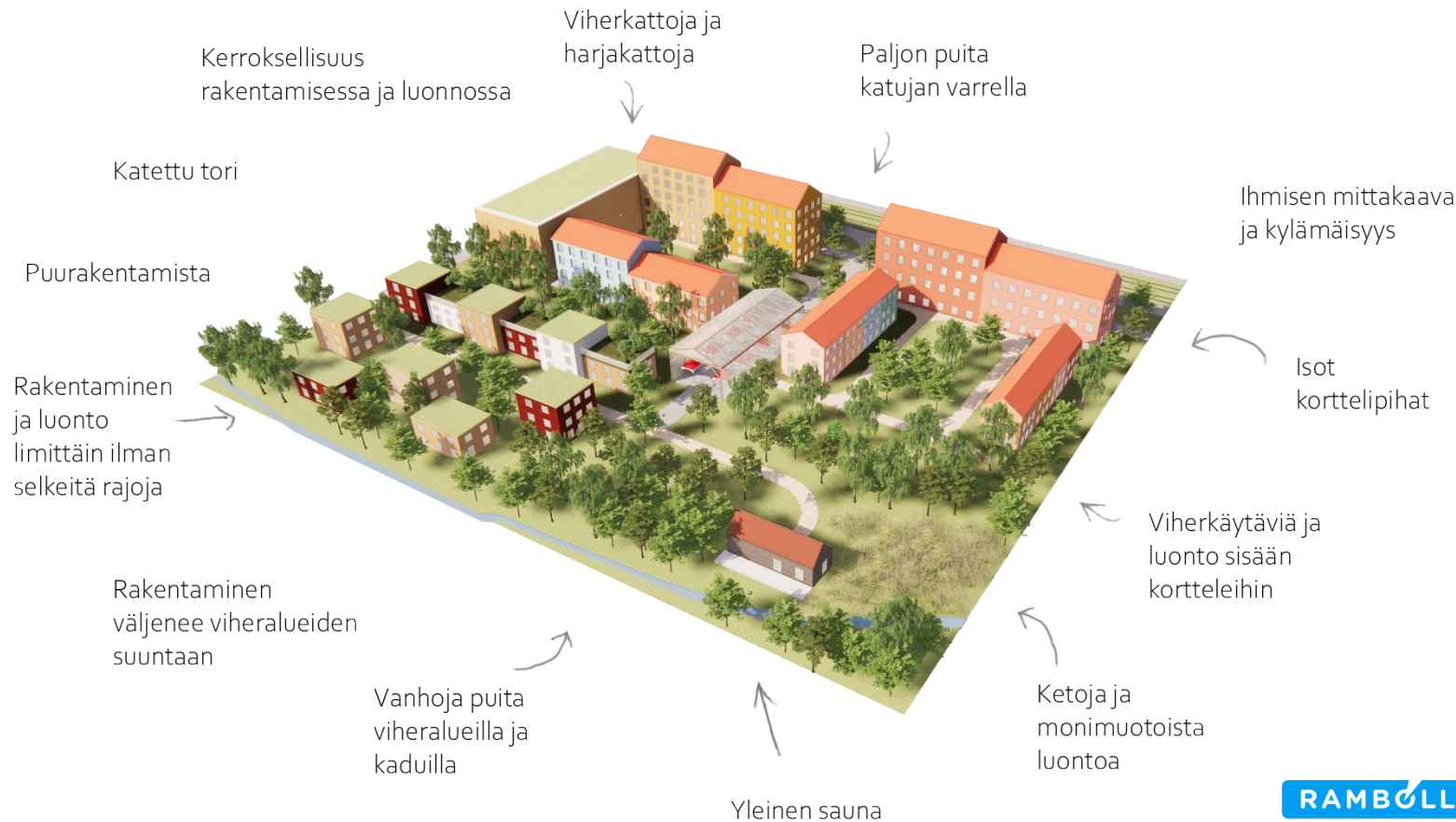


Vihreää ja ekologinen asuminen

Avoimen työpajan pienryhmän osallistujat olivat kaavarunkoalueen asukasyhdistyksien edustajia.

Nuorten työpajan osallistujat olivat Käpylän peruskoulun 9.-luokkalaisia.

Vihreä ja ekologinen asuminen-ryhmän visio - Avoin työpaja (aikuiset)

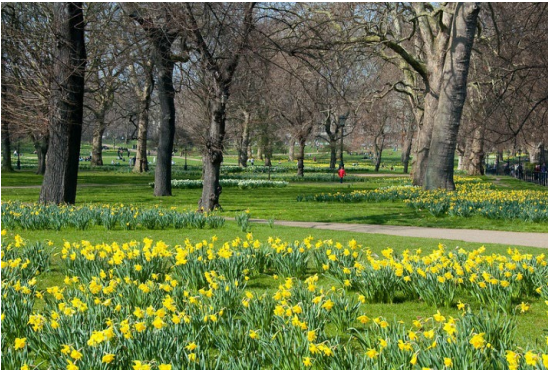


Luontokaupunki

- Kerroksellisuus
- Ominaispiirteitä kunnioittava
- Ihmisen mittakaava
- "Kylämäisyys"
- Kaupungin ja luonnon lomittuminen

Mielikuvat vihreää ja ekologinen asuminen – aikuiset

Osallistujien valitsemat mielikuvakortit, jotka edustavat parhaiten vihreää ja ekologinen asuminen -teemaa.



Monimuotoista luontoa



Kauniita ihmisen mittakaavassa olevia rakennuksia

Iso puisto, paljon puulajeja



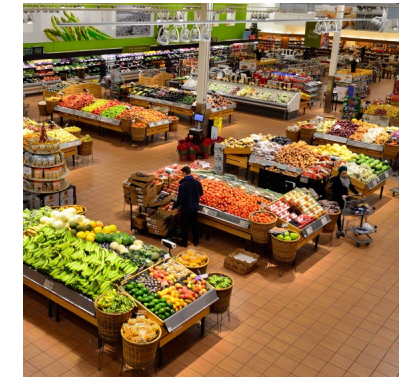
Tila, ihmisläheinen suuruusluokka



Luonto sisään kortteliin



Harrastusmahdollisuuksia lähellä ja ulkona



Katettu tori

Vihreä ja ekologinen asuminen -ryhmän visio - nuoret

Kaikilta asuinalueilta on helppo pääsy luontoon

Paljon palveluita mm. talojen kivijaloissa

Kasveja rakennusten katoilla ja seinissä

Lyhyet pysäkkivälit ratikoille ja busseille

Moottoritien sijasta kestäviä liikummuotoja: juna, raitiovaunu

Leveitä ja vehreitä kävelykatuja ja bulevardeja

Nuorisotalo

Liikunta- ja uimahalli

Suljetut ja rauhalliset sisäpihat oleskeluun

Sujuvat pyörätiet

Koirapuistoja ja tilaa eläimille

Tilaa leijan lennätykselle

Vesielementti ja sadevesipuro

Uusiutuvaa energiaa: aurinkopaneeleja talojen katoille

Köynnöksiä taloissa ja puita talojen viereen

Skeittauspaikkoja ja hiihtomahdollisuuksia

Luonto lähellä koulua ja päiväkoteja

Aurinkoa ja valoa

Melun vähentäminen

Leikkipuistoja ja liikuntapaikkoja lähellä

Kasveja ja puita: erityisesti ikivihreitä kasveja, jotka eivät näytä kuolleilta talvella

Tervasaaren tunnelma ja puistomaisuutta kaikille

Tilaa pulkkamäelle

Riippumattometsä

Monimuotoista luontoa ja erilaisia puulajeja: esim. kirsikkapuita

Uusi lumenkaatopaikka

Koskematonta luontoa

Värikkäitä taloja

Tiilitaloja ja puukerrostaloja

Retkeily- ja tulentekopaikkoja lähellä

RAMBOLL

Projekti: Epä-Amurikka

Ryhmätyön nimi juontuu siitä, että tulevasta bulevardikaupungista halutaan tyyllisesti eteläeurooppalainen, ei amerikkalainen.

Arkkitehtuuri

- Vanhoja tiilirakennuksia vähän (Lil Tampere)
- Puukerrostaloja
- Ei Kalasatama-style
- Sopii nykyisiin taloihin, mutta kumminkin vähän modernia

Ulkoilu

- Puistoja
- Luonto lähellä
- Nuorille puistoja
- Nuorille oma kulmaus tai vauvoille oma häkki
- Pulkkamäki
- Hämähäkkikeinu
- Piknik-kenttä, jossa oleskelupaikkoja (tasoja/penkkejä)
- Tilaa leijan lennätykseen
- Ulkoilumahdollisuuksia luonnossa
 - Retkeily?
 - Metsään pitkospuut

Luonto ja asuminen yhdistyvät

- Kasveja (ikivihreitä osa)
- Autottomia kävelykatuja (Etelä-Eurooppa-style)
- Palmuja, kirsikkapuita
- Monimuotoisuutta
- Yhteisötila
- Kahviloita

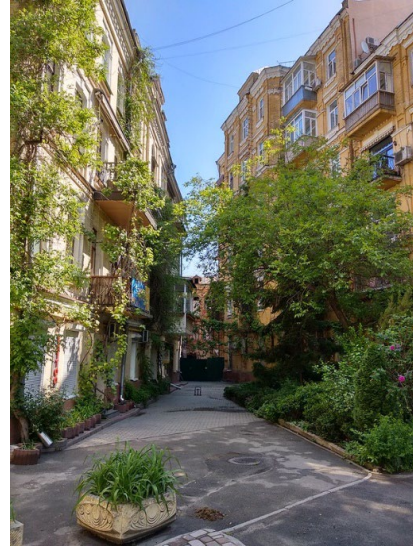
- Asema pirteämmäksi, palveluita ja helppokulkuisuutta

Mielikuvat vihreä ja ekologinen asuminen – nuoret

Osallistujien valitsemat mielikuvakortit, jotka edustavat parhaiten vihreä ja ekologinen asuminen -teemaa.



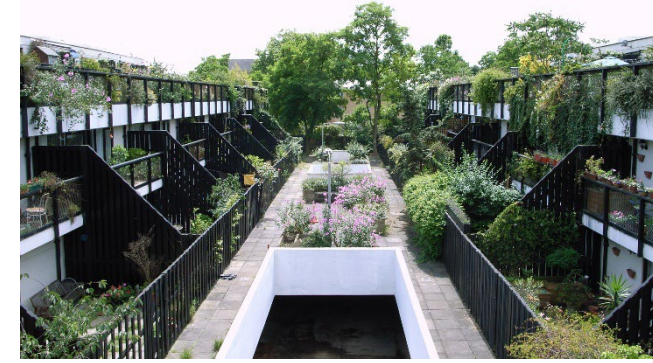
Hienoja vanhoja tiilitaloja ja vesielementti



Kiva kävelykatu (voisi olla valoisampikin)



Katolla vihreyttä



Kivoja kasveja



Talvisuus! Talvellakin näyttää hyvältä



Luonnon monimuotoisuus



Suuri puisto leijan lennätykseen



Melko koskematonta luontoa

Kivan värisiä taloja ja kasveja



Urbaani ja tiivis asuminen

Avoimen työpajan pienryhmän osallistajat olivat alueen asukkaita, yksi asui alueen eteläpuolella ja pohti muuttamista alueelle. Mukana oli myös arkkitehti ja kaupunkisuunnittelun tutkija.

Nuorten työpajan osallistajat olivat Käpylän peruskoulun 9.-luokkalaisia.

Urbaani ja tiivis -ryhmän visio - avoin työpaja (aikuiset)



Urbaani ja tiivis asuminen

- **Palvelut**
 - Niiden olemassa olo kaupunkirakenteessa → eri muodot? → vaikutus kävely-/oleskelukaupungin muodostumiseen
- Laadukas arkkitehtuuri (mm. mittakaava)
- **Vihreys**
 - Luontoyhteys
 - Vihreän tuonti rakennettuun ympäristöön kaikkia palvelevasti (lähipuistot, korttelipuistot, pihat, viherkatot)
- **Yhteisö, yhteisöllisyys?**
 - Kuinka muodostuu? Muodostuuko?
 - Ketkä "vastuussa"? Kellä mahdollistamisen valta?

Mielikuvat urbaani ja tiivis asuminen - aikuiset

Osallistujien valitsemat mielikuvakortit, jotka edustavat parhaiten urbaani ja tiivis asuminen -teemaa.



Ei liian korkeaa rakentamista, max. neljä kerrosta



Viihtyisä yhteispiha ja onnistunut tasapainoinen sekoitus urbaania ja vihreää



Korkea, "vanha" rakennustyyli + harjakatto



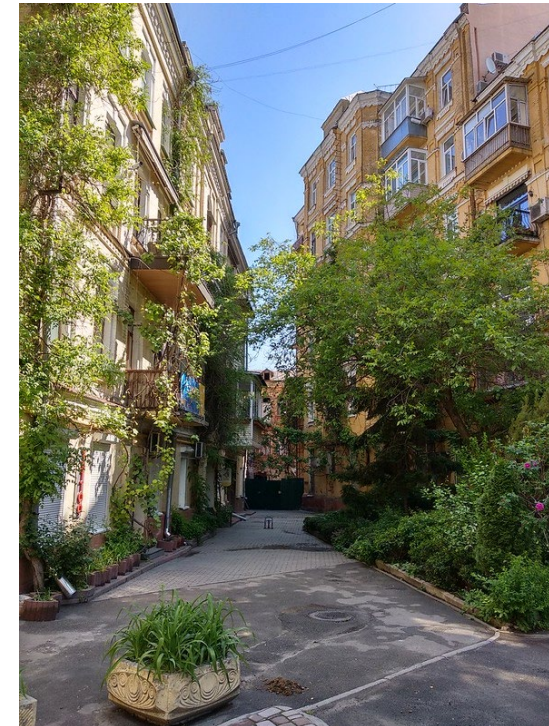
(Jo kasvaneet) vihreät väylät säilyvät



Kohtaamispaikkoja kaikille



Isoja vanhoja puita rakennusten lomassa



Polveileva julkisivu



Saavutettavuus poikki kadun

Urbaani ja tiivis asuminen - ryhmän visio - **nuoret**



Luonnonmukainen kaupunki

Monipuolinen luonto

- Metsään suojelu- ja retkeilyalue
- Kasveja hoidetaan
- Säilytetään viheralueita (metsää, niittyjä)

Palvelualue

- Kahviloita ja ravintoloita
- Kauppakeskus (esim. S-market, Normal, Elixia, McDonald's)
- Lemmikkitarvikekauppa

Kaunis katukuva

- Enemmän roskiksia
- Myös kierrätysmahdollisuuksia julkisilla paikoilla
- Ekologisesti rakennetut puutalot

Lemmikeille mahdollisimman hyvät olosuhteet

Monipuolisia liikuntamahdollisuuksia

- Uimahallit
- Liikuntakeskus

Mielikuvat urbaani ja tiivis asuminen - **nuoret**

Osallistujien valitsemat mielikuvakortit, jotka edustavat parhaiten urbaani ja tiivis asuminen -teemaa.



Kauppakeskus

Koira- ja lemmikkipuistoja. Lemmikeille mahdollisimman hyvät olosuhteet



Uimahallit ja liikuntakeskus

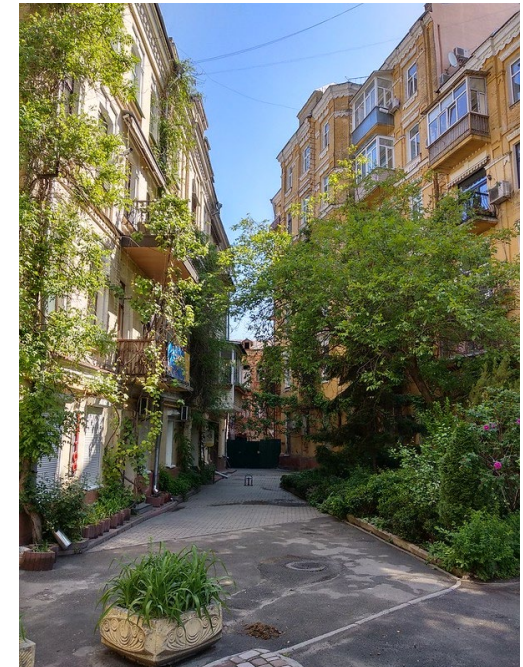


Palvelut lähellä mm. kahviloita ja ravintoloita

Erilaisia teemoja arkkitehtuuriin ja katukuvaan: esim. värikäs kortteli, moderni, musta-valko



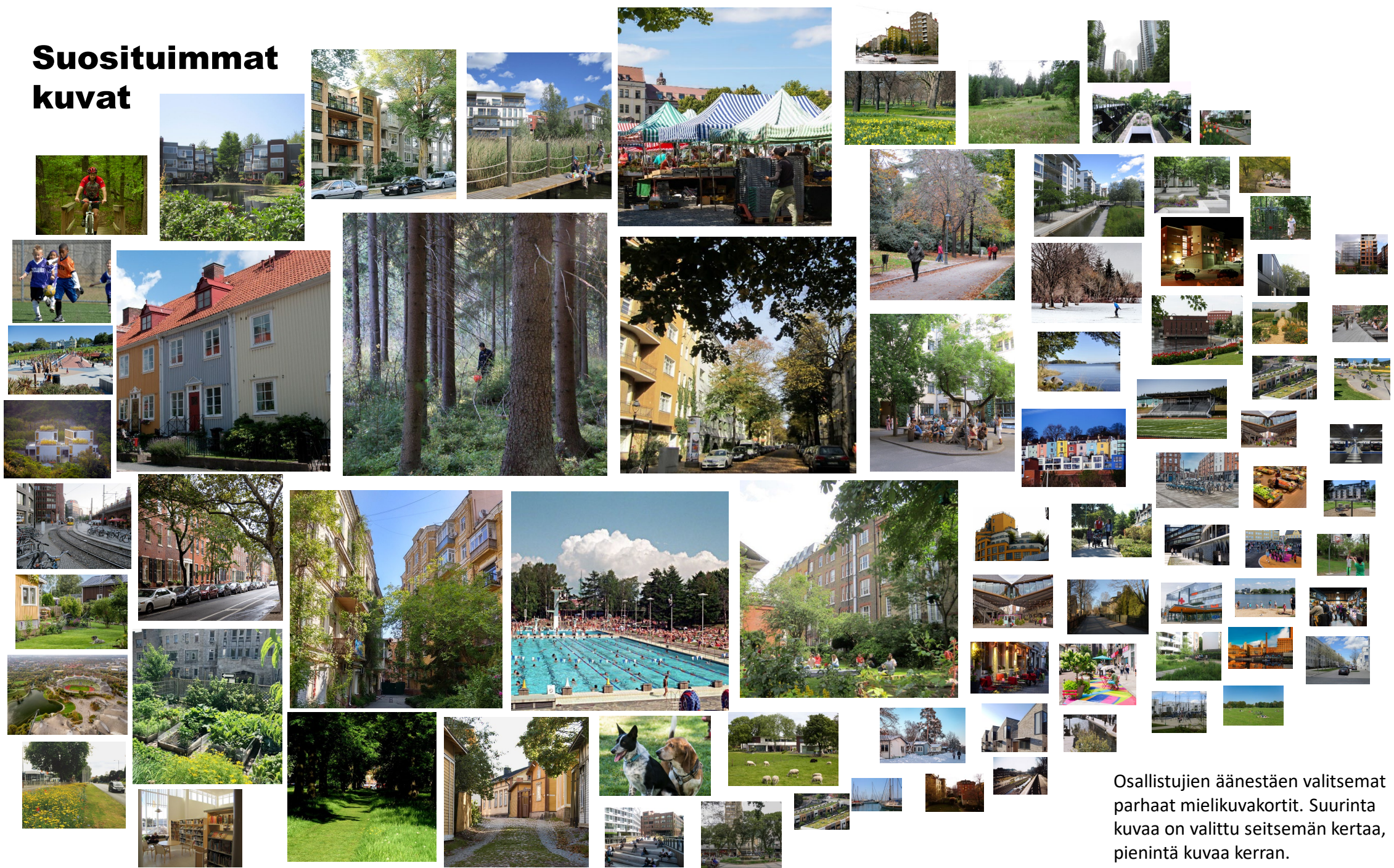
Luonto lähellä



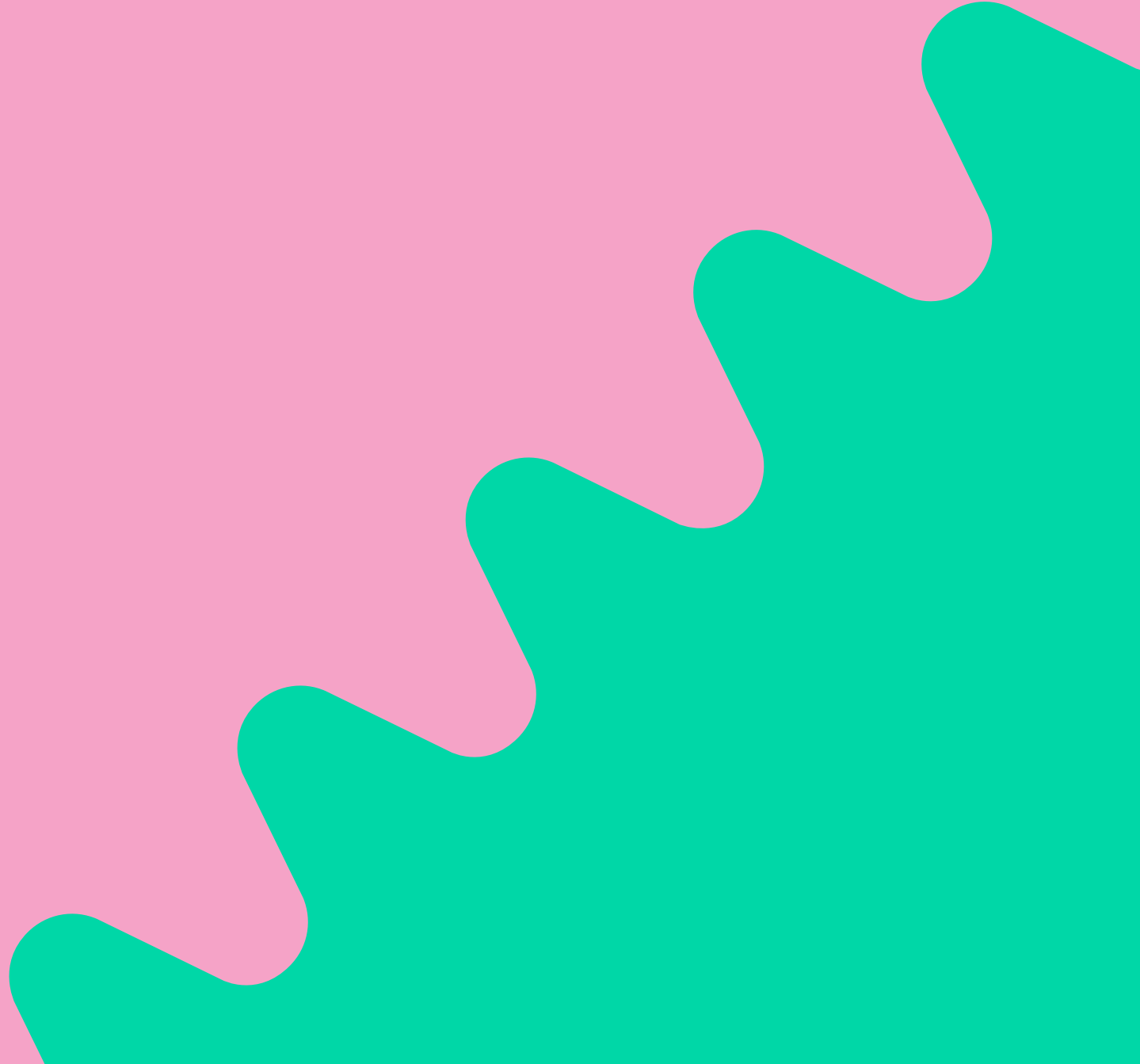
Suosituimmat mielikuvakortit

Työpajoissa osallistujia pyydettiin valitsemaan mielikuvakorttien joukosta parhaiten ryhmän visiota ilmentävät kuvat. Äänestystehtävän avulla pyrittiin hahmottamaan millaista ympäristöä osallistujat toivoisivat uuteen bulevardikaupunkiin. Jokaisella osallistujalla oli käytössään kymmenen ääntä.

Suosituimmat kuvat



Osallistujien äänestäen valitsemat
parhaat mielikuvakortit. Suurinta
kuvaa on valittu seitsemän kertaa,
pienintä kuvaa kerran.



Helsinki

Mäkelänekadun bulevardikaupunki

Karttakyselyn tulokset 2019

Helsinki



Millainen Tuusulanbulevardi ja Käpylän asema?

Koosteraportti karttakyselyn tuloksista

Sisältö

1. Perustietoja kyselystä

- Yleistä kyselystä
- Kyselyn rakenne

2. Perustietoja vastaajista

- Vastaajien suhde alueeseen
- Kyselyyn vastanneiden määrät aikajanelalla
- Vastaajien ikä
- Vastaajien käyttämät kulkumuodot

3. Karttavastausten yhteenveto

- Karttamerkintöjen määrät vastaajaryhmittäin
- Yhteenveto karttavastauksista

4. Karttavastaukset - Nykytilanne

- Viihtyisä paikka
- Paikka, jossa on minulle tärkeää toimintaa
- Ankea, epäsiisti tai turvaton paikka
- Liikenteen vaaranpaikka
- Reitti, jota käytän usein
- Joukkoliikenteen pysäkit

5. Karttavastaukset - Alueen tulevaisuus

- Julkiset palvelut
- Kaupalliset palvelut
- Virkistyspalvelut
- Kehitettävä viheralue
- Uusi kulkuyhteys

6. Sanapilvet - Kuvaile kolmella sanalla

- Käslynhaltijantien ja Tuusulanväylän risteysalue
- Käpylän asema

2. Perustietoja kyselystä

Yleistä kyselystä

Tulevaisuudessa Mäkelänkatu jatkuu nykyisen moottoritien paikalla uuden alueen pääkatuna, ja sitä pitkin kulkee pikaraitiotie. Uudet korttelialueet yhdistyvät ympäröiviin kaupunginosiin. Käpylään suunnitellaan laadukas joukkoliikenteen asema.

Alueen suunnittelu etenee. Kaupunki on nyt laatimassa alueelle kaavarunkoa, jossa esitetään kortteleiden, katuverkoston sekä viher- ja virkistysverkoston periaatteellinen ratkaisu.

Ennen kaavarungon valmistelutyön aloitusta järjestettiin kysely siitä, millainen Tuusulanväylän ympäristö ja Käpylän asemaseutu on asukkaiden ja muiden alueen käyttäjien mielestä tällä hetkellä ja millainen se voisi olla tulevaisuudessa.

Karttapohjainen asukaskysely oli auki 15.5.-23.6.

Kysely oli suunnattu kaikille alueella aikansa viettäville: asukkaille, alueella työskenteleville, opiskelijoille, koululaisille, tai muuten aluetta tunteville.



Millainen Tuusulanbulevardi ja Käpylän asema?

Tulevaisuudessa Mäkelänkatu jatketaan ja moottoritie muutetaan kaduksi. Nykyiset kaupunginosat yhdistyvät toisiinsa. Tavoitteena on toimiva kaupunki, jossa viihdytään.

Millainen Tuusulanväylän ympäristö ja Käpylän asemaseutu on sinun mielestäsi tällä hetkellä? Entä millainen se voisi olla tulevaisuudessa? Vastauksia toivotaan kaikilta alueella aikansa viettävilä tai siellä vierailleiltilä - asukkailtilä, työntekijöiltä, koululaisiltilä, opiskelijoiltä ja muiltilä alueen tunteviltilä.

Tässä kyselyssä voit kertoa, mitä reitteilä kuljet ja mitkä ovat lempipaikkosi nyt. Millaisessa kaupunginosassa sinä haluaisit asua, käydä koulussa, harrastuksissa, töissä tai olla yrittäjänä 2030-luvulla ja sen jälkehen? Miten nykyistä ympäristöä voitaisiin kehittää ja parantaa?

Kyselyn vastauksia hyödynnetään suunnittelussa ja kaavarungon valmistelutyössä.
Vastaathan kyselyyn 23.6.2019 (juhannukseen) mennessä!

Voit vastata tietokoneella tai mobiililaitteilla, mutta reitien piirtäminen on helpompaa tietokoneella. Voit vaihtaa halutessasi kartan satelliittikuvaksi sivun oikeasta yläaidasta. Huomioithan myös, että kysely toimii parhaiten päivitetyltilä selainversioilla. Kaikkiiin kysymyksiin ei tarvitse vastata.

Kyselyn vastaukset voidaan julkaista kaupungin kanavissa ja avoimena datana. Vastauksia käsitellään niin, ettei yksittäistä vastaajaa voi tunnistaa.

Lisätietoa kyselystä:

Kyselyn rakenne

Kysely jakautui kahteen teemaan: alueen nykytilaa ja tulevaisuutta käsitteleviin kysymyksiin. Lisäksi kyselyssä oli osio taustakysymyksille.

Nykytila:

- Karttakysymykset (5 kpl)
 - Viihtyisä paikka
 - Paikka jossa on minulle tärkeää toimintaa
 - Usein käyttämäni reitti
 - Ankea, turvaton paikka
 - Liikenteellisesti turvaton paikka
- Osa-alueet – Nykytila
 - Kolme sanaa, joilla kuvailisit Käskynhaltijantien risteysaluetta
 - Kolme sanaa joilla kuvailisit Käpylän asemanseutua
- Joukkoliikenteen pysäkit
 - Jos liikut alueella joukkoliikenteellä, niin mitä pysäkkiä käytät eniten?

Tulevaisuus:

- Karttakysymykset (6 kpl)
 - Kaupallinen palvelu
 - Julkinen palvelu
 - Virkistyspalvelu
 - Tätä viheraluetta voisi kehittää
 - Uusi ehdotus tai kehittämisidea
 - Tähän tarvittaisiin uusi kulkuyhteys
- Osa-alueet – Tulevaisuus
 - Kolme sanaa joilla kuvailisit Käskynhaltijantien risteystä tulevaisuudessa
 - Kolme sanaa joilla kuvailisit Käpylän asemanseutua tulevaisuudessa

2. Perustietoja vastaajista

Kyselyyn vastanneet numeroina

~ 10 000..... Vastaajien lukumäärä

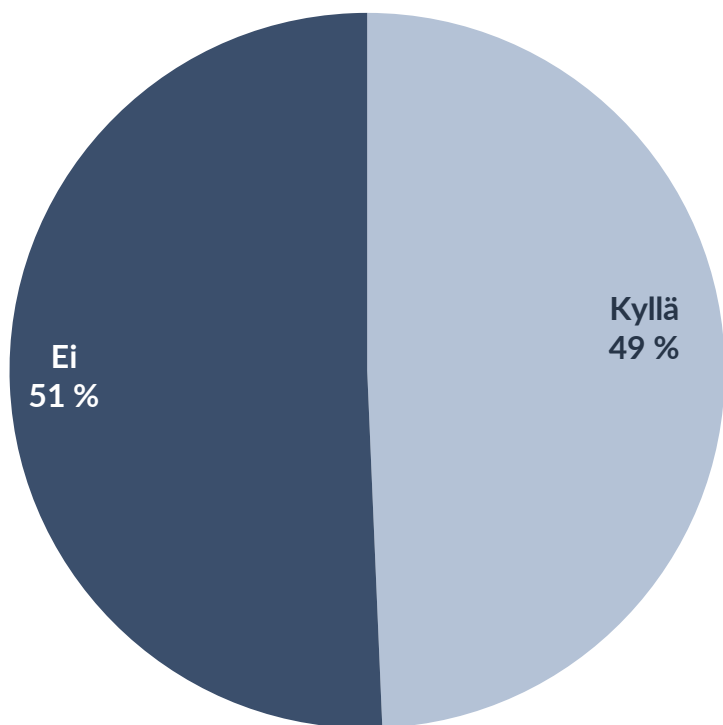
~ 23 400..... Kyselyssä vierailleiden määrä

~ 18 940..... Karttapaikannusten määrä

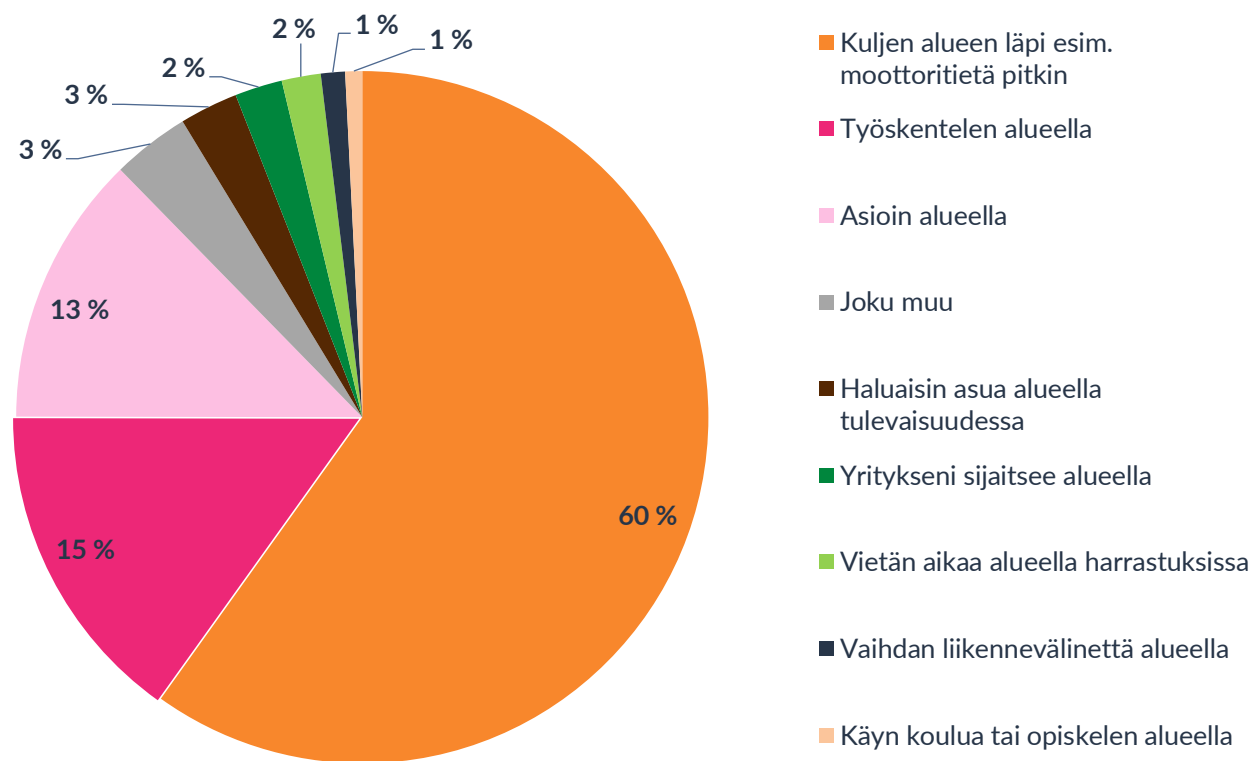
Vastaajien suhde alueeseen

Noin puolet vastaajista kertoi asuvansa alueella, noin puolet liikkuvansa alueella muista syistä. Alueella muista syistä liikkuvia pyydettiin määrittelemään mikä on heidän suhteensa alueeseen. 60 % kertoi kulkevansa alueen läpi, 15 % työskentelevänsä alueella ja 13 % asioivansa alueella.

Asutko Tuusulanbulevardin suunnittelualueella tai sen lähiympäristössä?



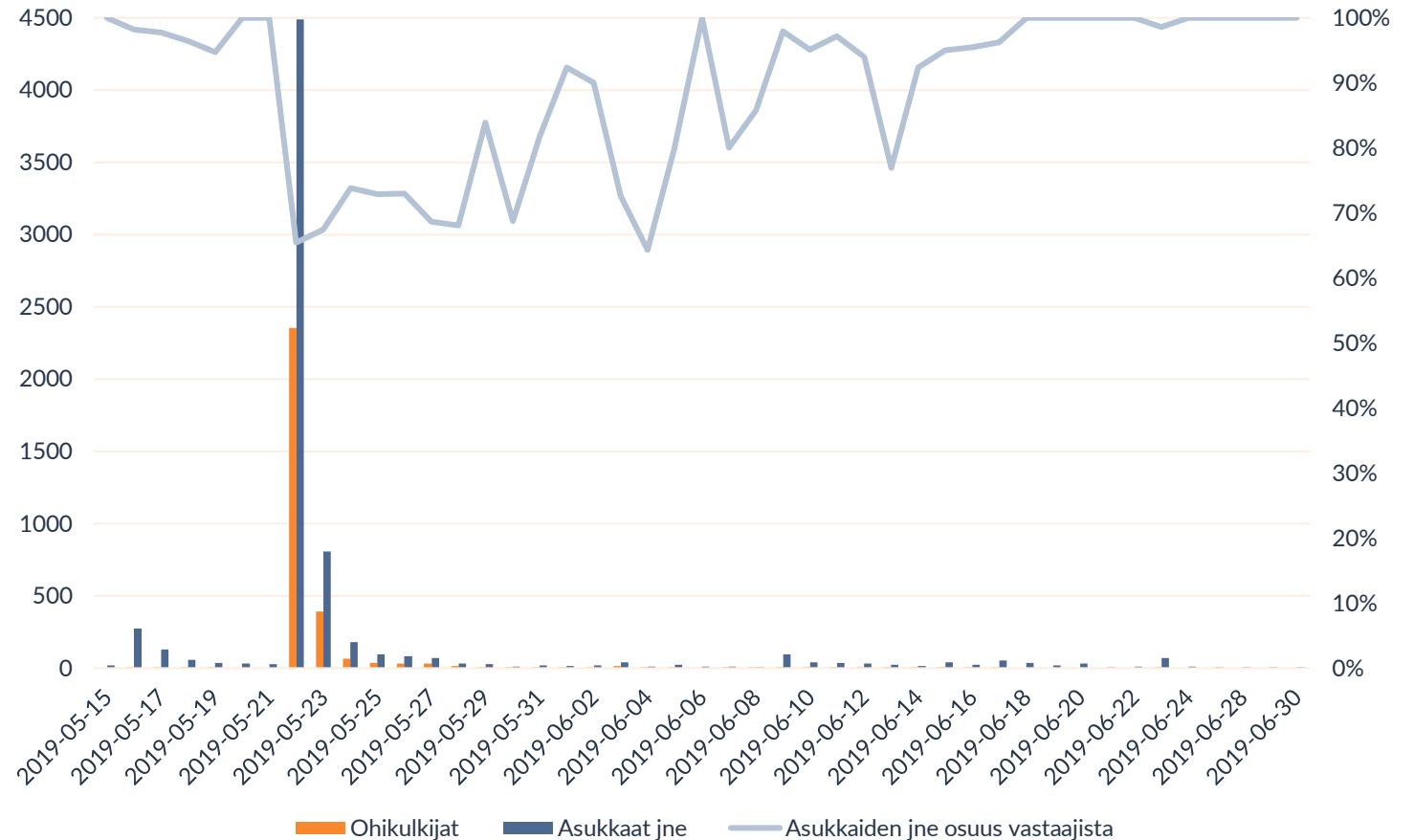
Ei alueella asuvien suhde alueeseen



Kyselyyn vastanneiden määrä aikajanaalla

Vastaajamääriä on tarkasteltu oheisella aikajanaalla. Vastaajat on jaettu taustakysymyksen "Suhteesi alueeseen" perusteella kahteen vastaajaprofiiliin: ohikulkijat ja asukkaat+muut. Pylväät kuvastavat vastaajien lukumäärää, viiva kuvaa asukkaiden osuutta vastaajista.

Huomattavasti suurin osuus vastaajista on käynyt vastaamassa 22.-25.5. välisenä aikana. Aikavälillä 22.-27.5. asukkaiden osuus vastaajista on ollut suhteellisesti matalampi kuin muulloin. Alueella asuville lähetettiin postissa kutsut kyselyyn, ja ne jaettiin 15.5. Kyselyä mainostettiin myös kaupungin nettisivuilla ja sosiaalisessa mediassa. Iltasanomat ja Iltalehti julkaisivat Autot-
osioissaan hankkeeseen liittyvät lehtiartikkelit 22.5. ja 23.5, joita jaettiin Facebookissa yli 10 000 kertaa.

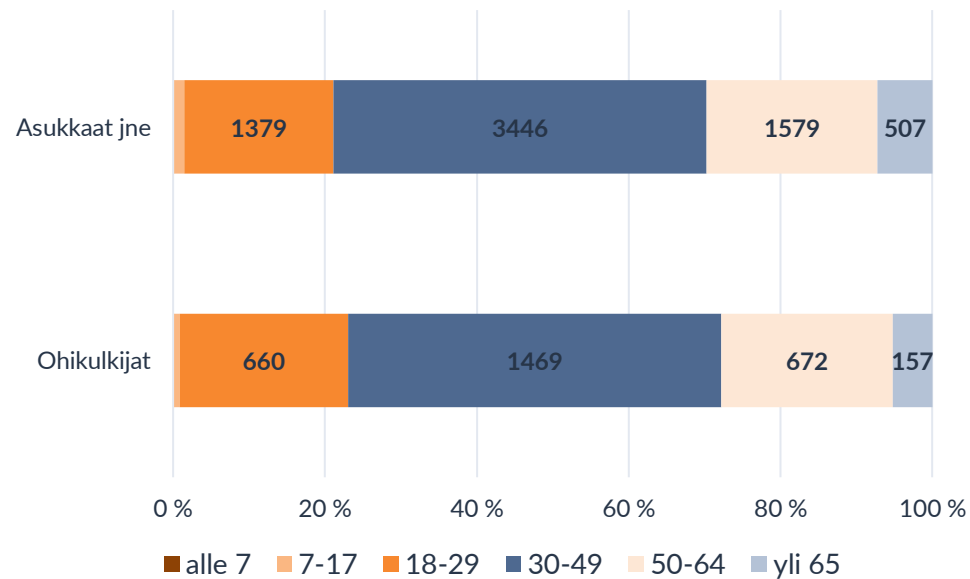


Vastaajien ikä

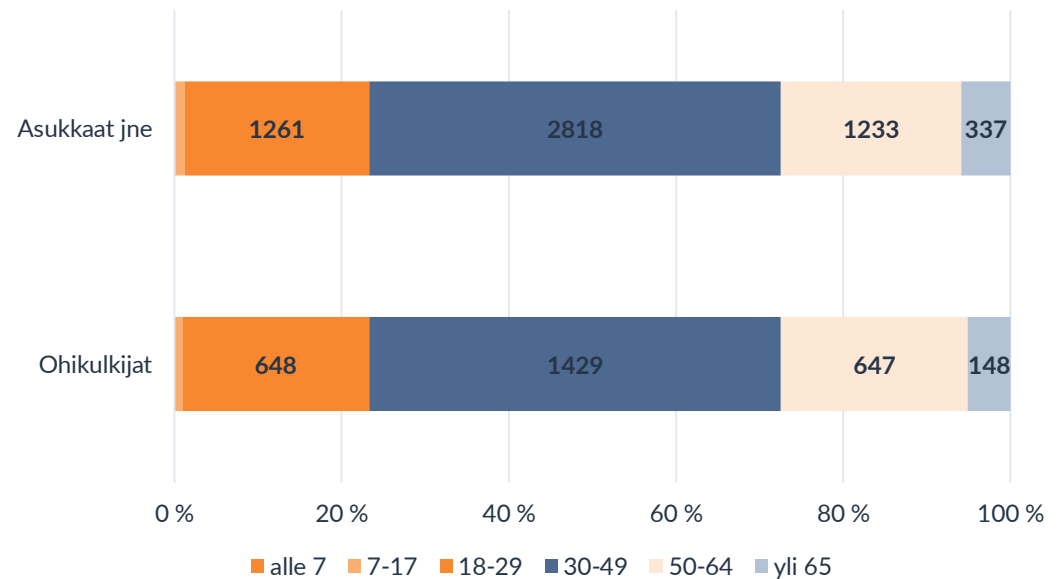
Vastaajien suurin ikäluokka oli 30-49 -vuotiaat.

Vastaajien taustatietoja verrattiin erottelemalla asukkaat jne (vastaaja asuu alueella tai viettää paljon aikaa alueella) ja ohikulkijat (= vastaaja ei asu alueella ja suhde alueeseen on läpikulkeminen) omiksi profiileikseen, sekä tarkastelemalla 22.-27.5. aikajaksoa, jolloin tuli paljon vastauksia. Ikäjakaumassa ei kuitenkaan näy merkittävää eroa vastaajaprofiilien tai aika-tarkastelun välillä.

Vastaajien ikäjakauma vastaajaprofiileittain



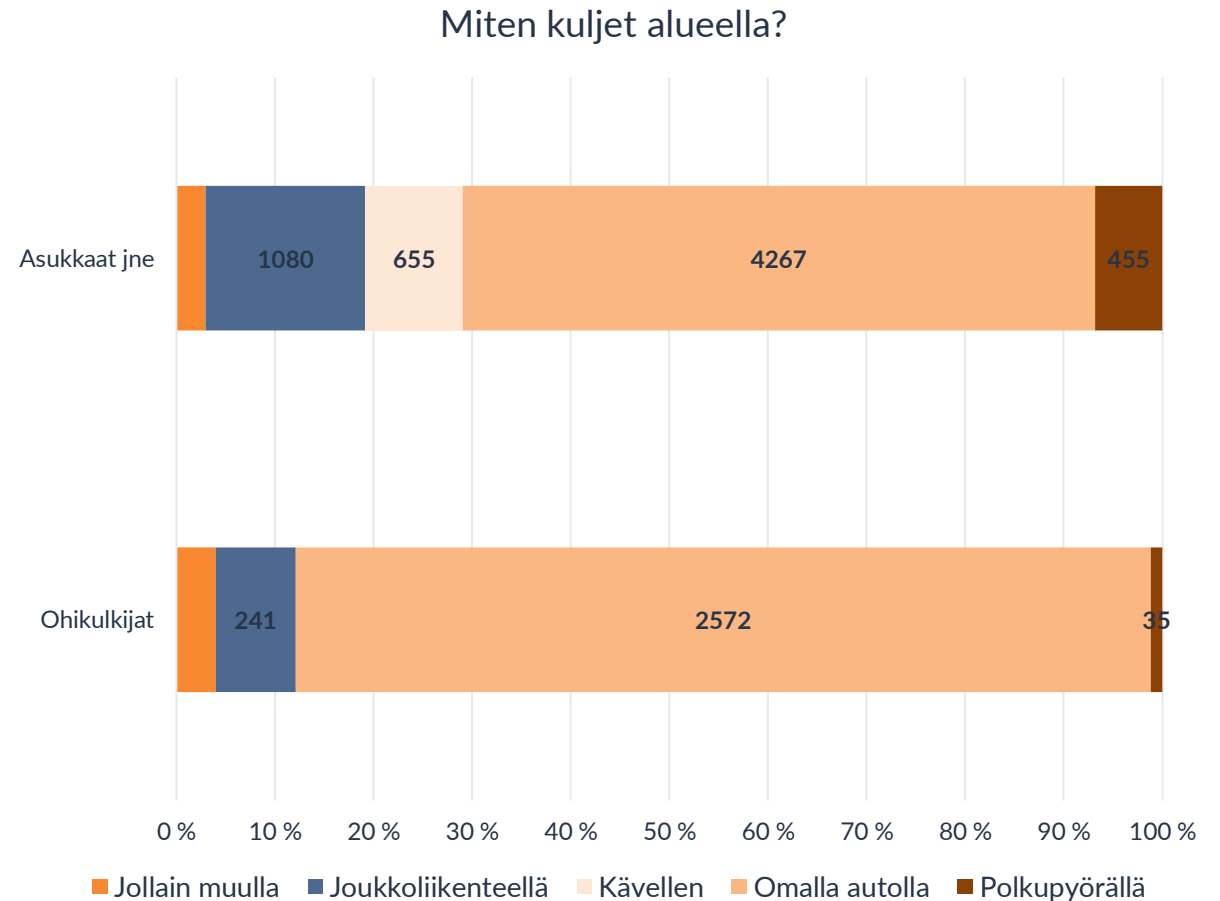
Vastaajien ikäjakauma 22.5.-27.5.



Vastaajien taustatietoja

Vastaajia pyydettiin kertomaan miten he kulkevat alueella yleensä. Oheisessa kuvaajassa on tarkasteltu ohikulkijoiden (= vastaaja ei asu alueella ja suhde alueeseen on läpikulkeminen) ja asukkaiden+muiden (vastaaja asuu alueella tai viettää paljon aikaa alueella) yleisimmin käyttämiä kulkumuotoja.

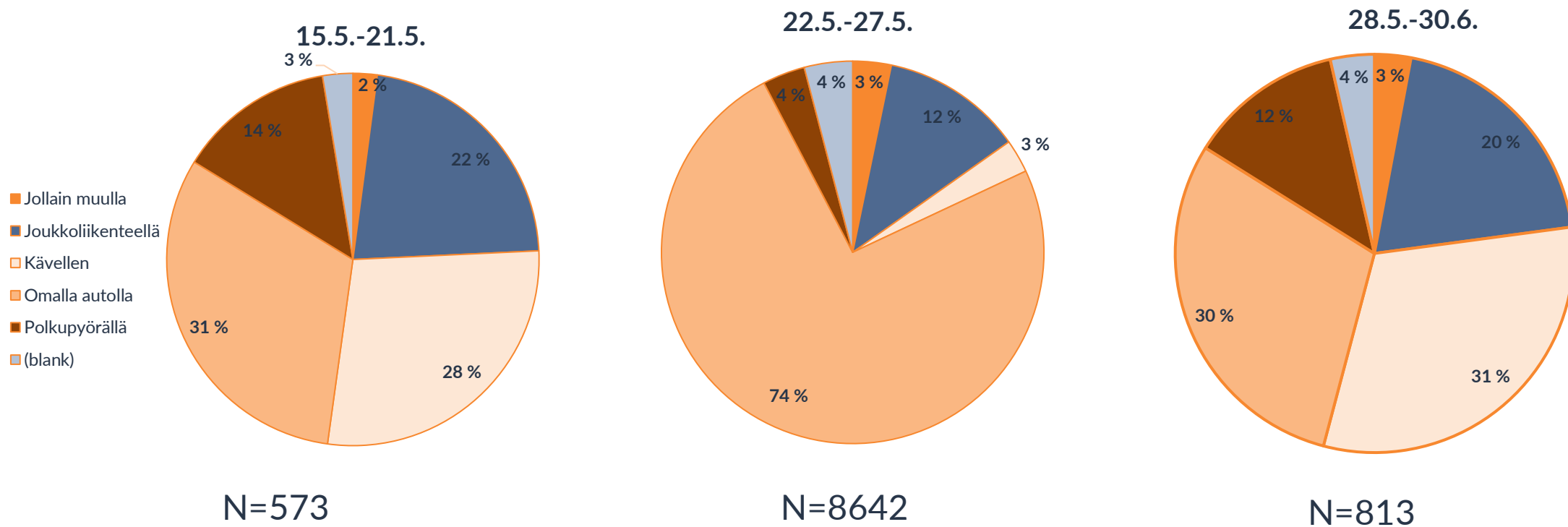
Kuvaajista havaitaan, että kyselyyn vastanneista suuri osuus kertoi kulkevansa alueella omalla autolla (ohikulkijat 85 %, asukkaat 65 %).



Millä kulkuvälineellä liikut alueella?

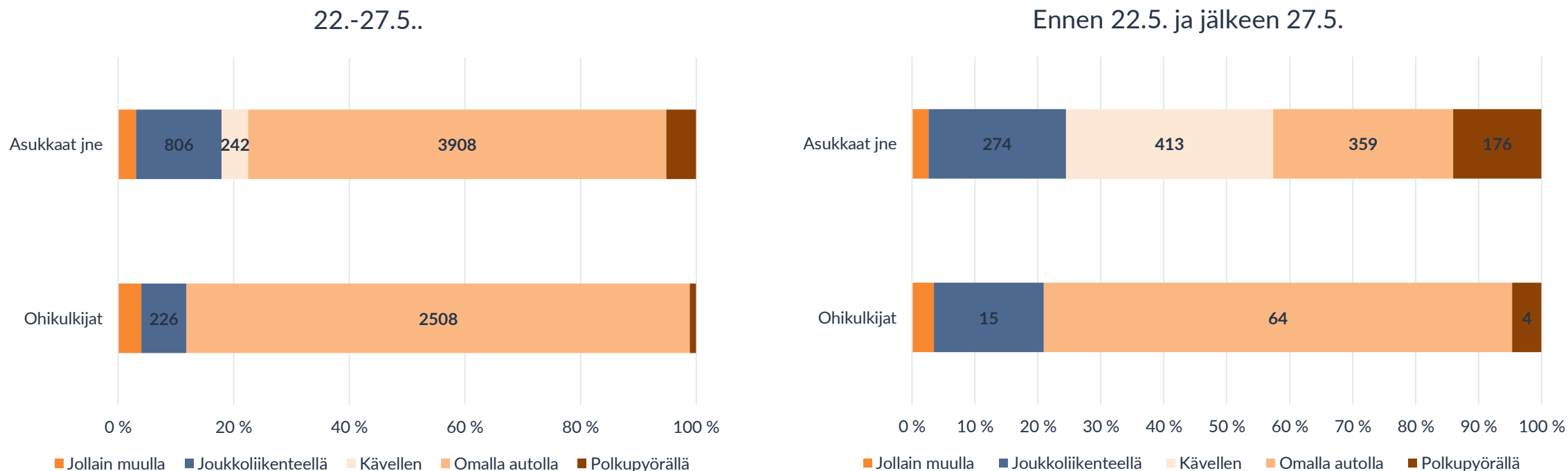
Ajallinen tarkastelu

Aikajanalta tunnistettujen vastaajapiikkien perusteella oheisissa kuvaajissa on esitetty vastaajien taustatiedot *Millä kulkuvälineellä liikut alueella?* kolmena ajankohtana. Keskimääräinen kuvaaja kuvaa vastaajapiikin aikana vastanneiden yleisimpiä kulkumuotoja. Auto on ollut tuolloin vastanneiden ylivoimaisesti suosituin kulkumuoto. Osasyynä tulokseen voi olla Iltalehden ja Iltasanomien autot-osion herättämä laaja huomio.



Kulkumuodot ja vastaajien suhde alueeseen

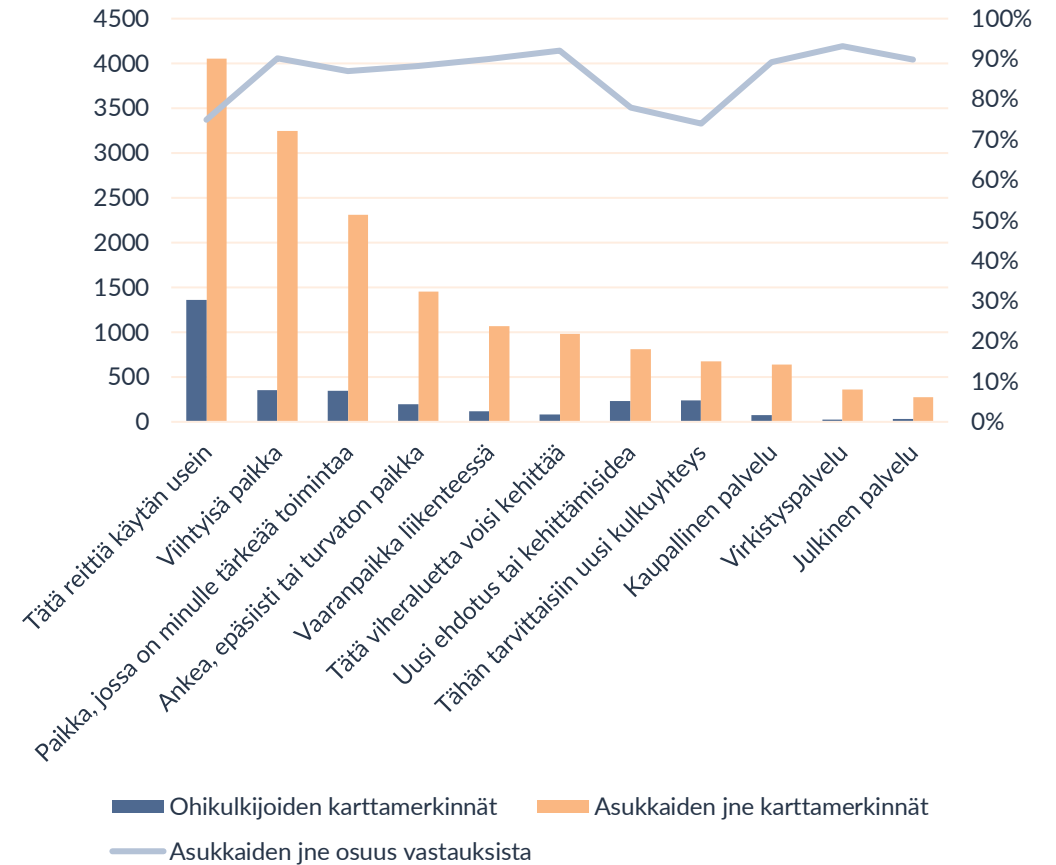
Vastaajien useimmin käyttämiä kulkumuotoja on tarkasteltu erottelemalla ohikulkijat ja asukkaat + muut vastausajankohdan perusteella. Vastaajapiikin aikana oma auto kulkuvälineenä on suosituin. Ennen ja jälkeen vastaajapiikin erot asukkaiden suosimien eri kulkumuotojen välillä ovat tasaisemmat, ohikulkijoilla suosituin kulkumuoto on auto, mutta myös joukkoliikenne ja polkupyörä erottuvat selkeämmin kuin vastaajapiikin aikana.



3. Karttavastaukset

Karttamerkintöjen määrät vastaajaryhmittäin

Eniten merkintöjä keränneet karttakysymykset olivat *Tätä reittiä käytän usein*, *Viihtyisä paikka* ja *Paikka, jossa on minulle tärkeää toimintaa*. Suhteesi alueeseen – kysymyksen perusteella tarkasteltuna suosituimmat karttakysymykset olivat samoja. Alueen halki autoilevat ovat merkinneet myös paikkoja, mikä viittaisi siihen, että heillä on alueeseen liittyvää tuntemusta ja kiinnostusta.



Yhteenvetoa karttavastauksista

- Negatiiviset paikannukset ja kommentointi keskittyivät Käpylän aseman lähistölle
- Metsälän toimitila-alueelle paikannettiin paljon kehitysehdotuksia
- Riippumatta kulkumuodon valinnasta, vastaajat arvostavat samoja asioita alueella
- Viheralueet koetaan tärkeinä
- Vastauksissa on tunnistettavissa kahdenlaisia vastaajia: toiset puolustavat voimakkaasti nykyisenkaltaista Tuusulanväylää, kun toiset taas näkevät liikkumisympäristön kehittämisen mukanaan tuomat mahdollisuudet hyvinä. Molemmat pitävät tärkeänä sujuvan yhteyden säilyttämisen Helsingin keskustaan

4. Karttavastaukset -Nykytilanne

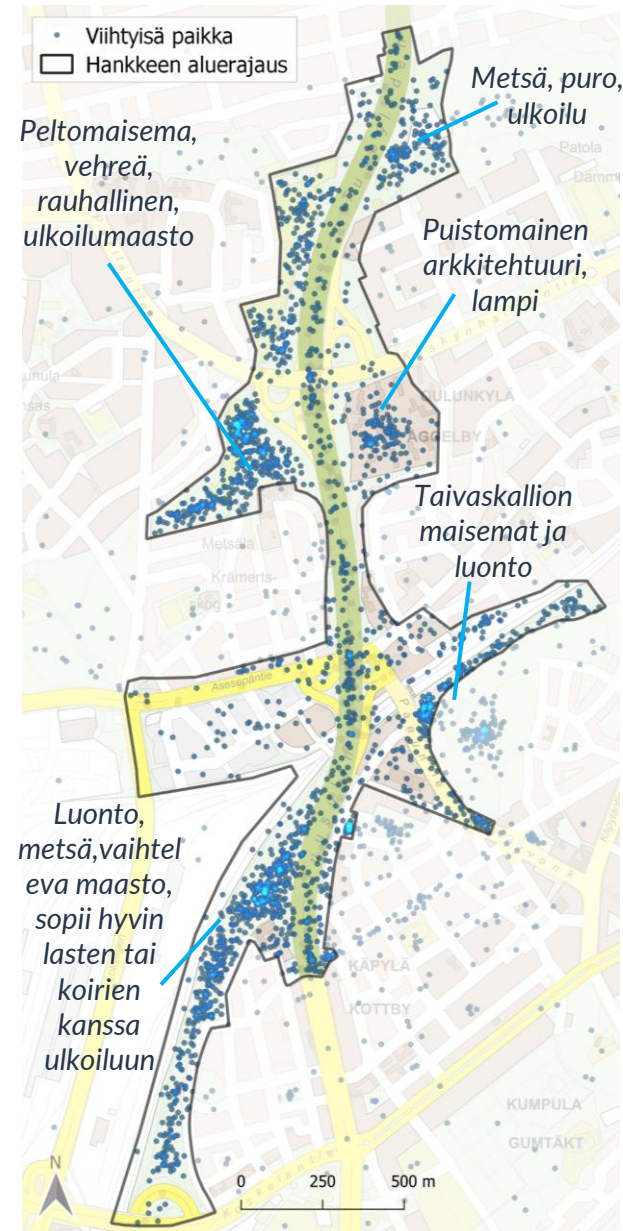
Millainen alue on nyt, miltä se näyttää, kuinka siellä liikutaan?

Viihtyisä paikka

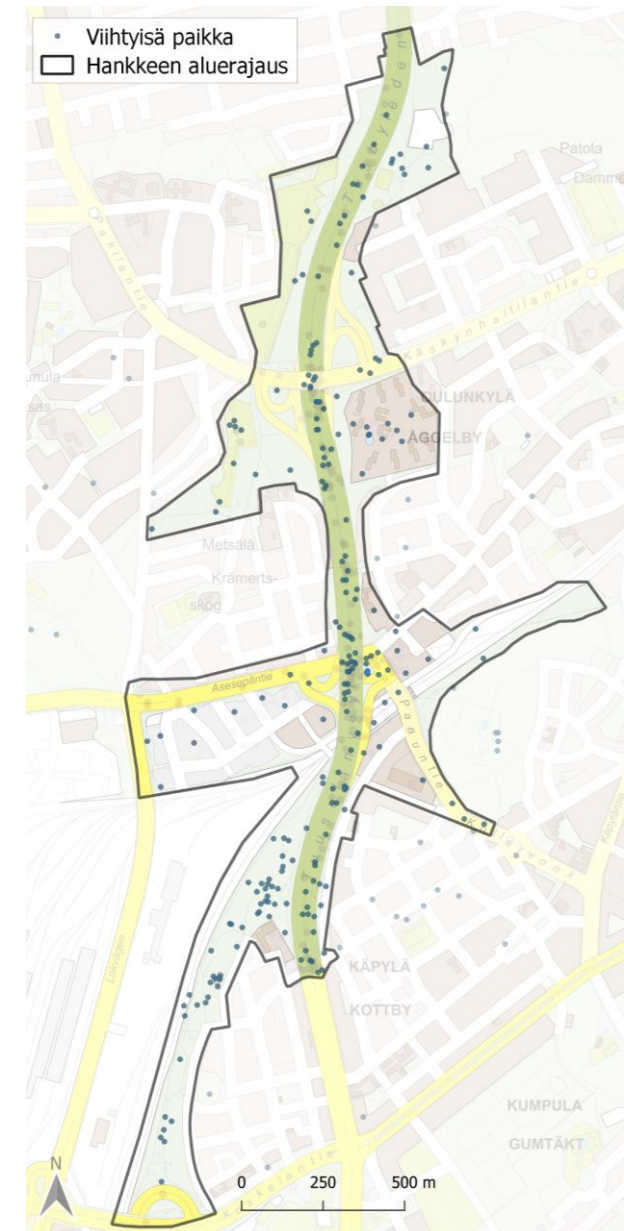
Viihtyisiksi paikoiksi merkittiin eniten viheralueita ja puistomaisia alueita. Vastaajien mukaan paikkojen viihtyisyys liittyy kauniisiin maisemiin, virkistysarvoihin, rauhallisuuteen, luontoon sekä kauniisiin rakennuksiin. Tiheästi merkintöjä keränneitä paikkoja olivat viheralueet: Louhenpuisto, Pirttipolunpuisto, Taivaskallio.

Tuusulanväylän kohdalle merkityissä paikoissa vastaajat kuvailivat autoilun sujuvuutta ja mukavuutta.

Asukkaat jne (n=3245,
kommentteja 2159)

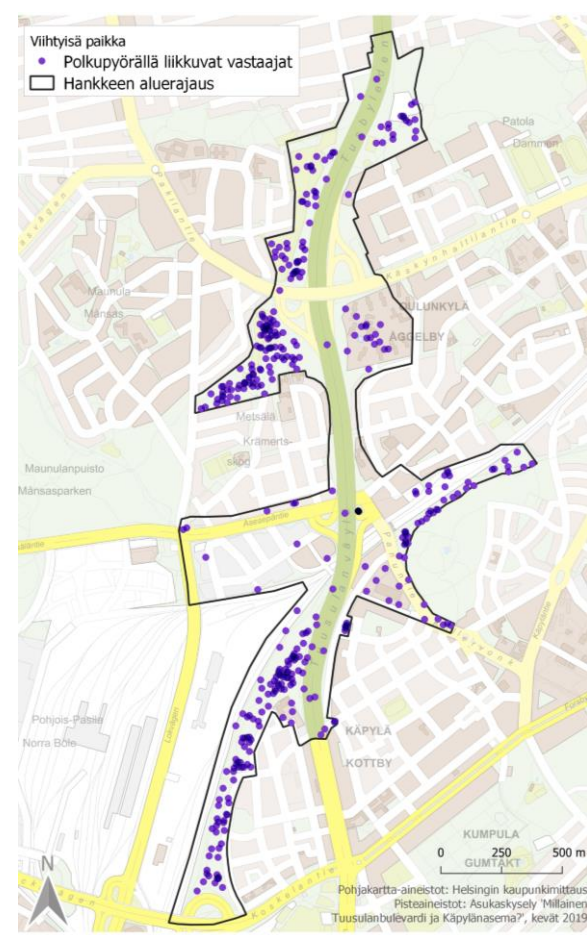
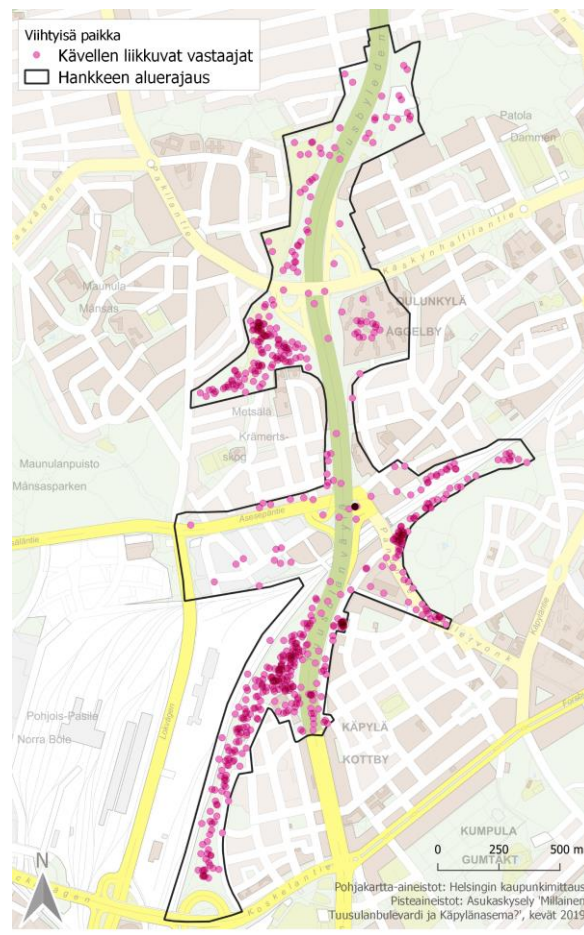
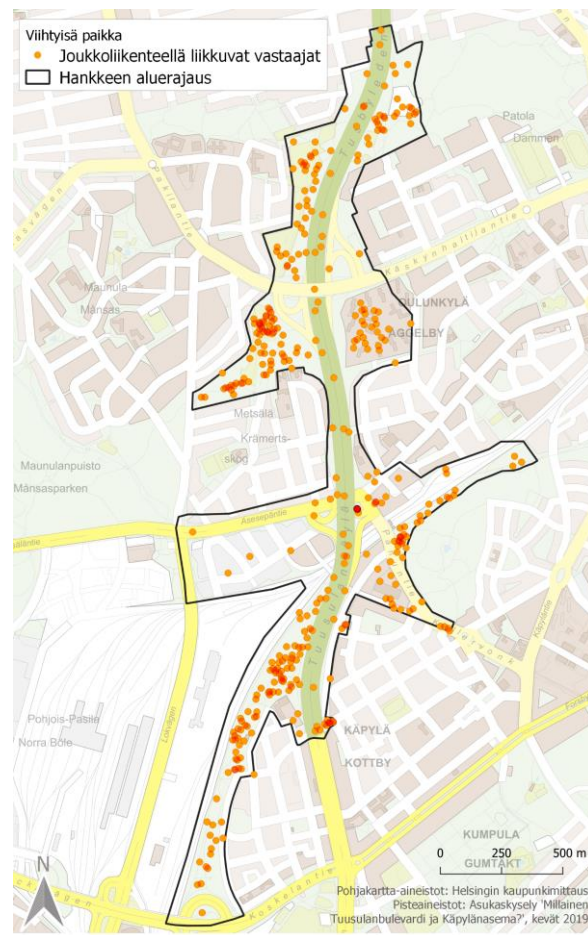
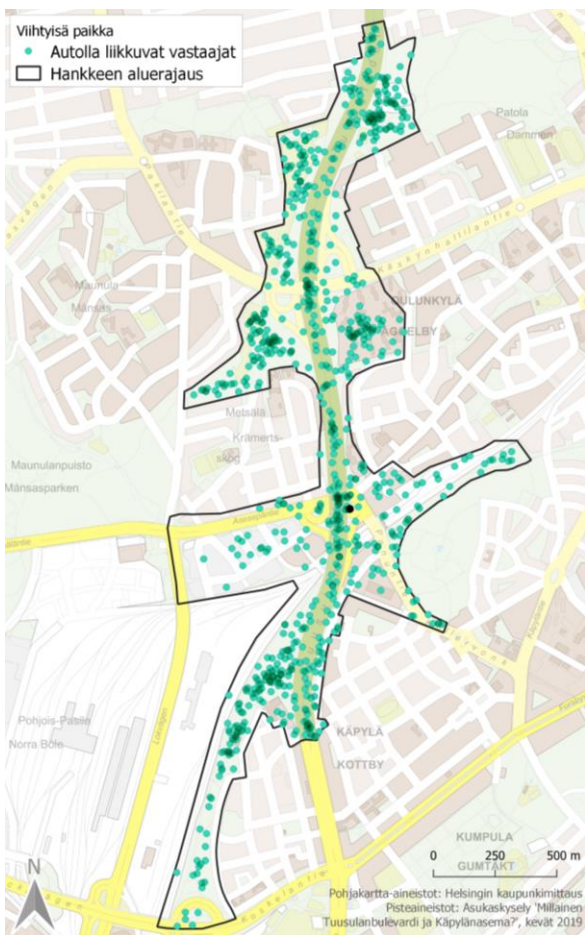


Ohikulkijat (n=354,
kommentteja 146)



Viihtyisä paikka - kulkumuodot

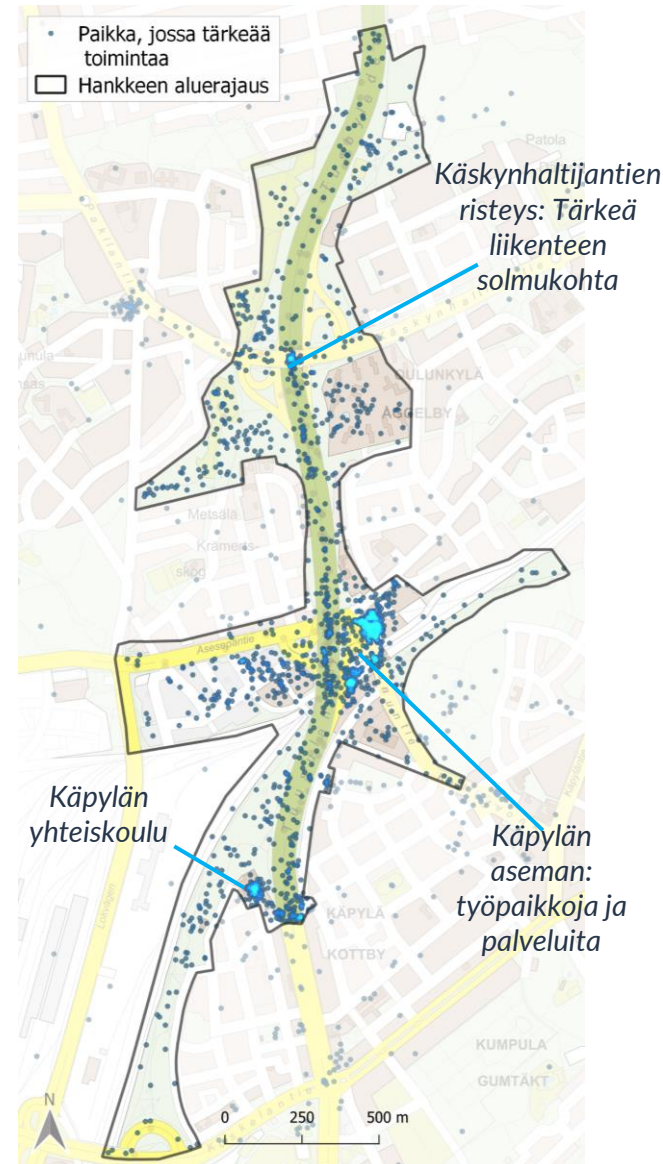
Vastaajien usein käyttämän kulkumuodon perusteella tarkasteltuna polkupyörällä, kävellen ja joukkoliikenteellä liikkuvien vastaukset keskittyvät selkeämmin viheralueille. Autoilijoiden vastaukset levittäytyvät hieman laajemmalle alueelle sekä myös Tuusulanväylälle.



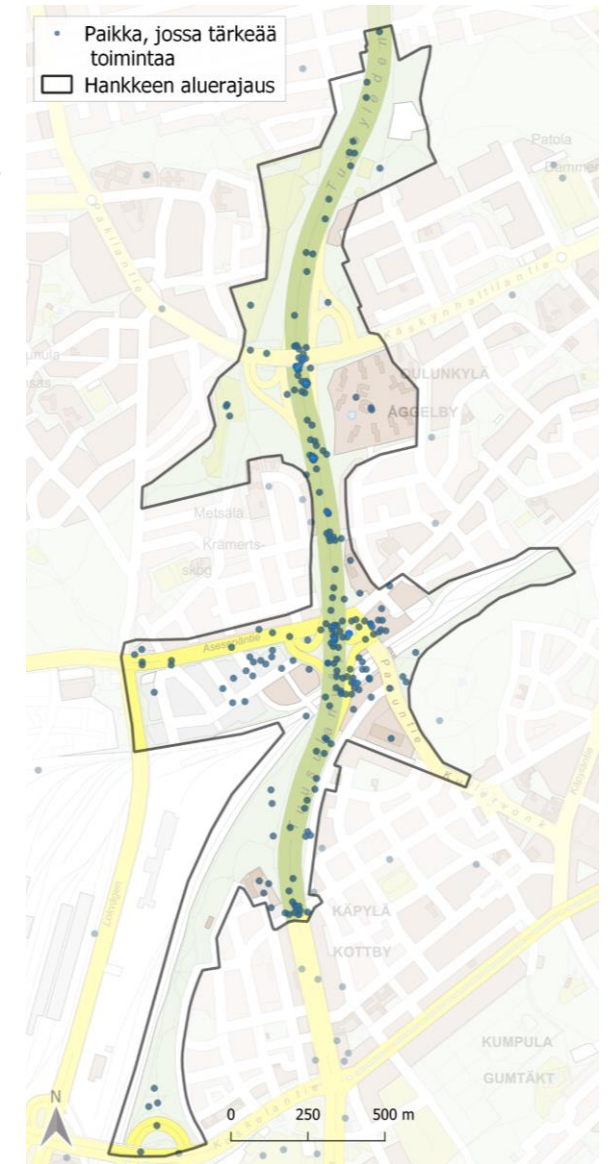
Tärkeä toiminnan paikka

Vastaajat merkitsivät kartalle monipuolisesti erilaisia toiminnan paikkoja. Useimmin merkinnät käsittelivät työpaikkoja, palveluita sekä liikenneyhteyksiä. Tihemmin tärkeiksi toiminnan paikoiksi nimettiin Käskynhaltijantien risteys, Käpylän aseman ympäristö sekä Käpylän yhtenäiskoulu. Suunnittelualueen ulkopuolella Maunulatalo keräsi tiheästi merkintöjä tärkeänä toiminnan paikkana.

Asukkaat jne
(n=2307, 1687 kommenttia)

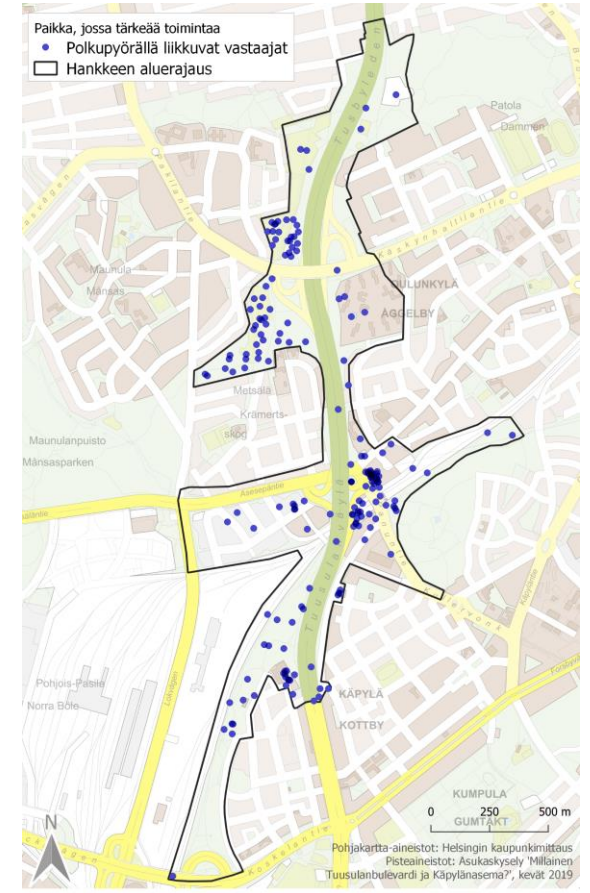
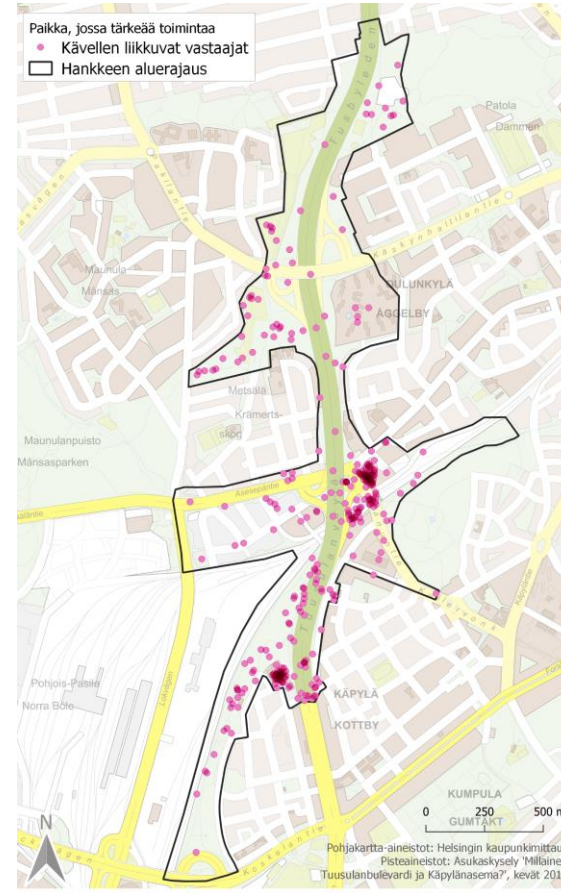
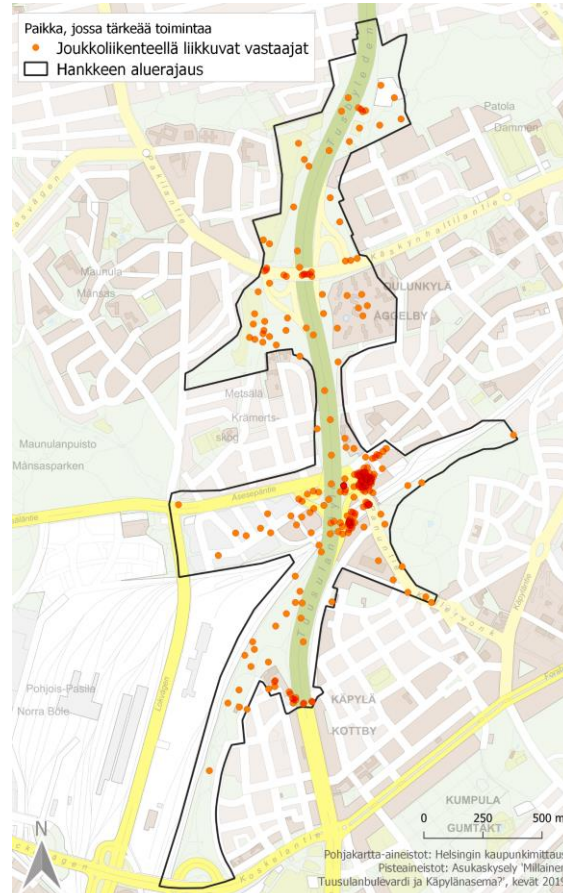
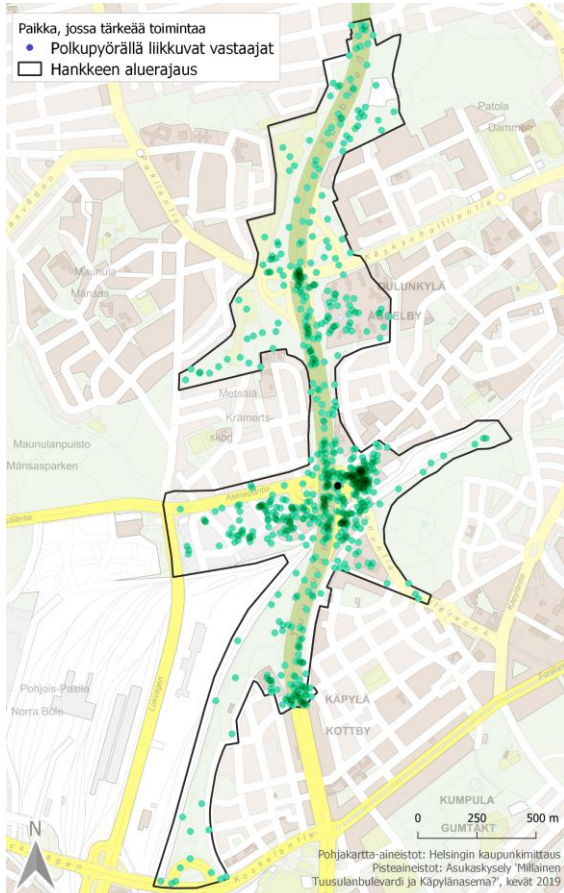


Ohikulkijat
(n=249, 199 kommenttia)



Tärkeät toiminnan paikat kulkumuodoittain

Vastaajien yleisimpien kulkumuotojen perusteella vertailtuna tärkeät toiminnan paikat eivät juuri eroa toisistaan. Vertailussa kävellen liikkuvat merkitsivät Käpylän yhtenäiskoulun tärkeäksi toiminnan paikaksi useammin kuin muilla tavoin liikkuvat vastaajat.

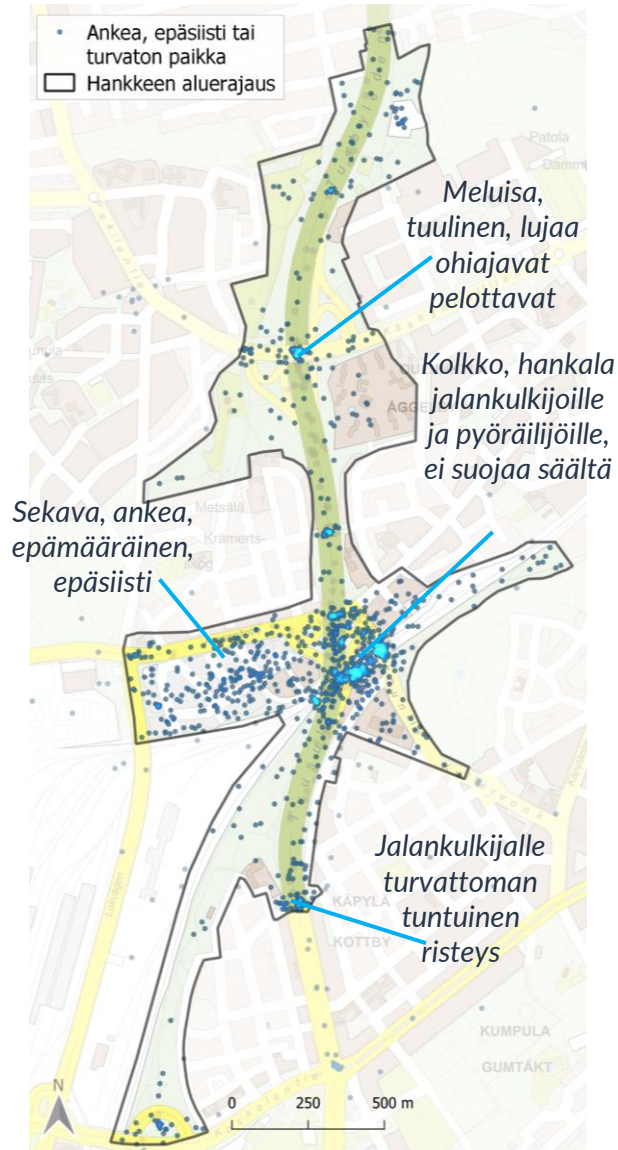


Ankea, epäsiisti tai turvaton paikka

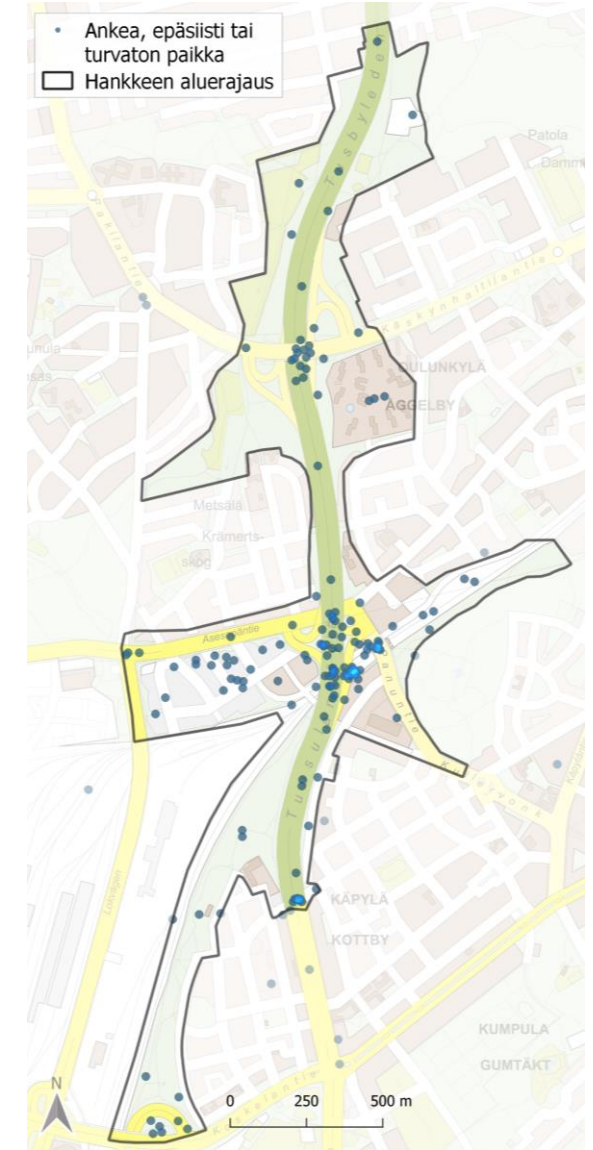
Vastaajien merkinnät ankeista, epäsiisteistä tai turvattomista paikoista keskittyivät voimakkaimmin Käpylän aseman ympäristöön, Käslynhaltijantien risteykseen sekä Tuusulanväylän alkuun. Jonkin verran merkintöjä levittäytyi myös Metsälän toimitila-alueelle. Tuusulanväylän sekä junaradan siltoja ja alikulkuja kuvailtiin ankeiksi ja epäsiisteiksi.

Ohikulkijat kokivat samat paikat negatiivisena kuin asukkaat ja muut alueella paljon aikaa viettävät.

Asukkaat jne
(n=1451, kommentteja 1037)

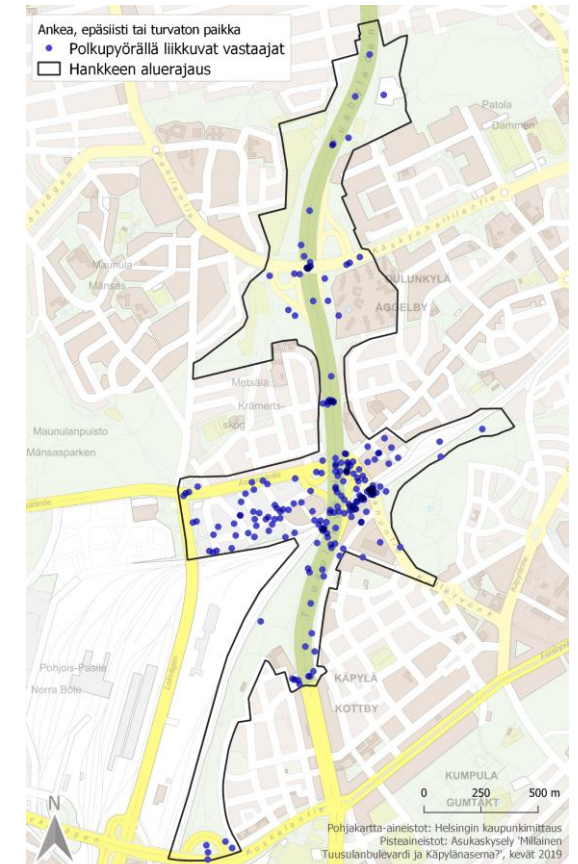
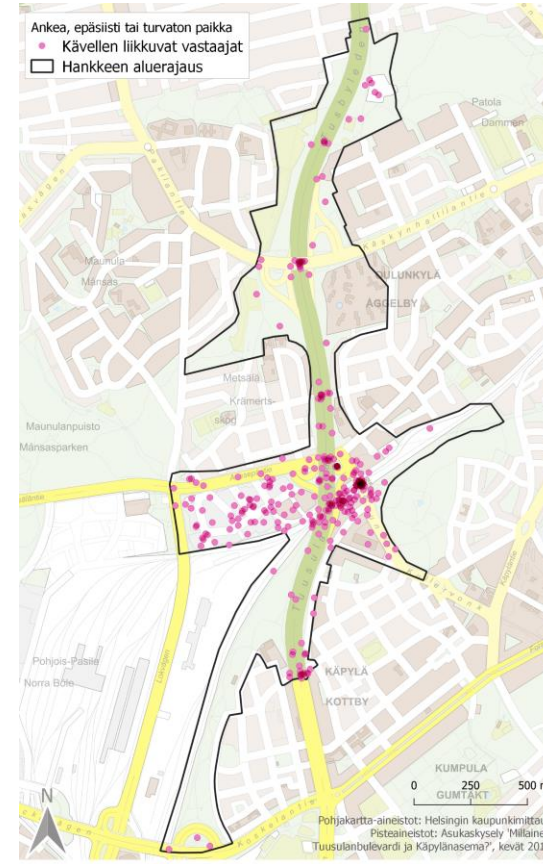
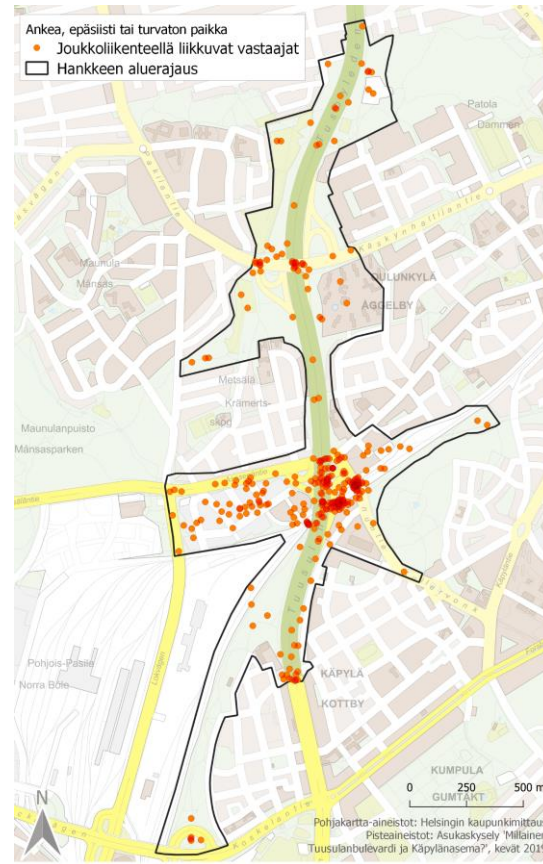
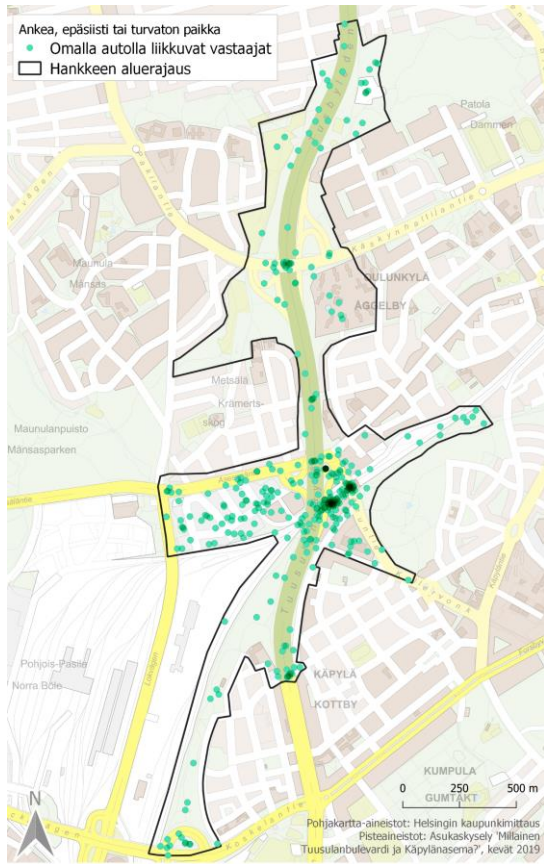


Ohikulkijat
(n=193, kommentteja 91)



Ankea, epäsiisti tai turvaton paikka

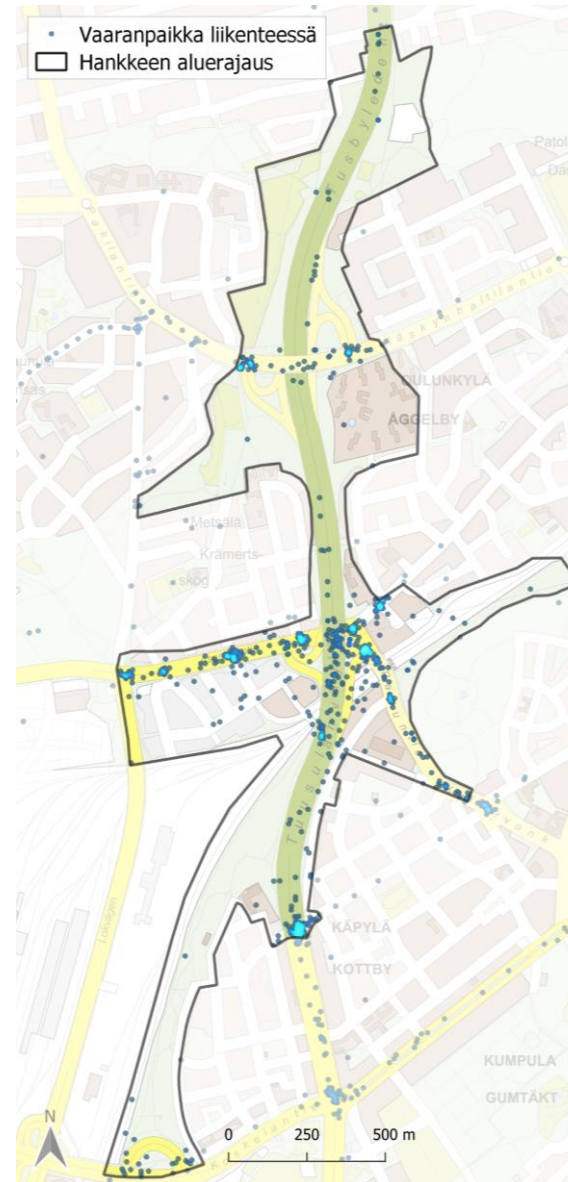
Jalan ja pyörällä liikkuvien vastauksissa erottuivat muihin verrattuna selkeämmin yli- ja alikulut, joita kuvailtiin ankeiksi, pimeiksi ja likaisiksi.



Vaaranpaikka liikenteessä

Vaaranpaikoiksi liikenteessä merkittiin enimmäkseen risteysalueita. Eniten merkintöjä keräsivät Tuusulanväylän alku, Asesepäntien pienemmät risteykset, sekä alueen kiertoliittymät Käpylässä ja Käskynhaltijantien risteyksessä.

Asukkaat jne
(n=1070, kommenttien määrä 848)

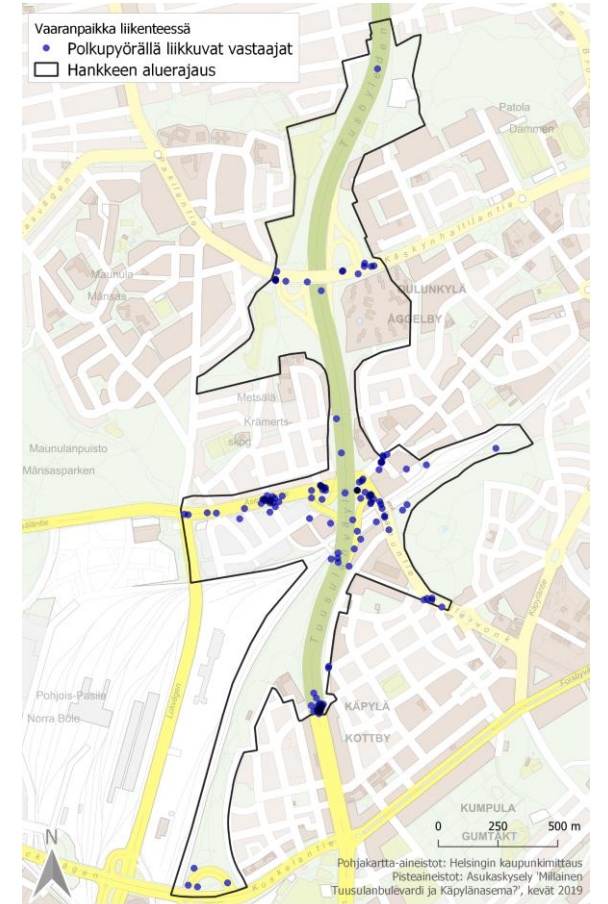
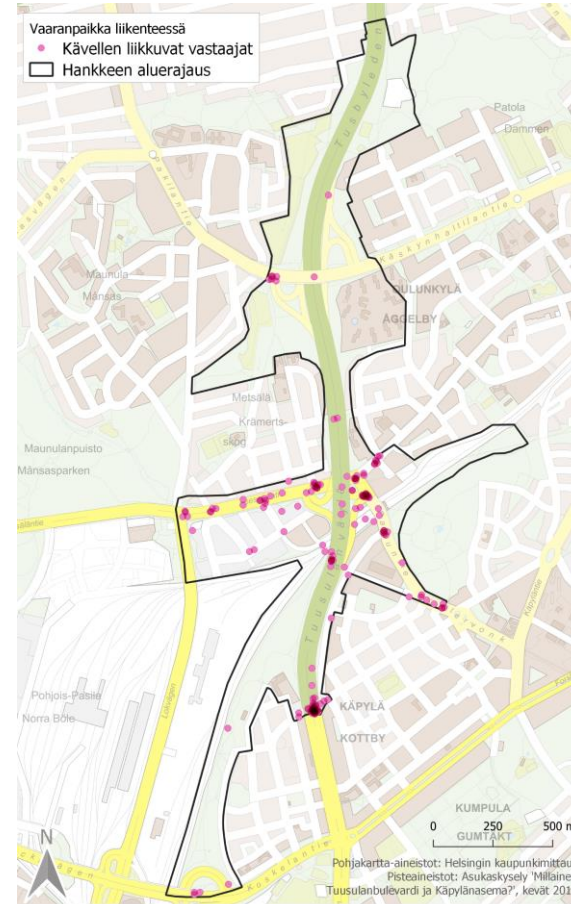
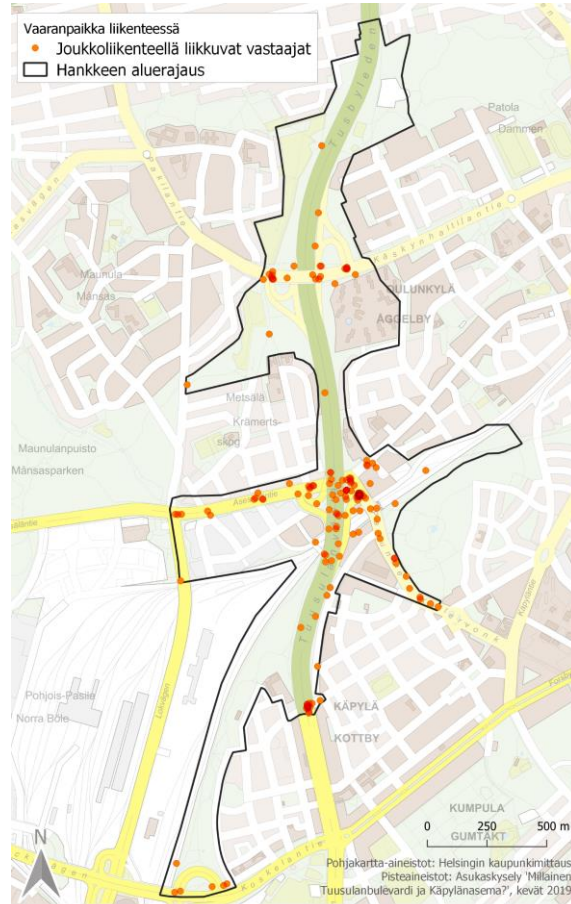
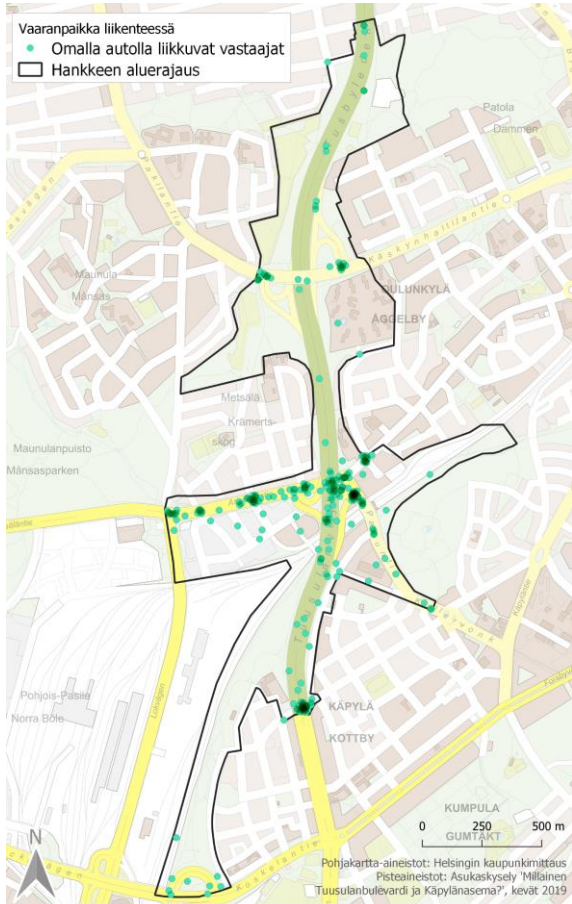


Ohikulkijat
(n=119, kommenttien määrä 94)



Vaaranpaikka liikenteessä

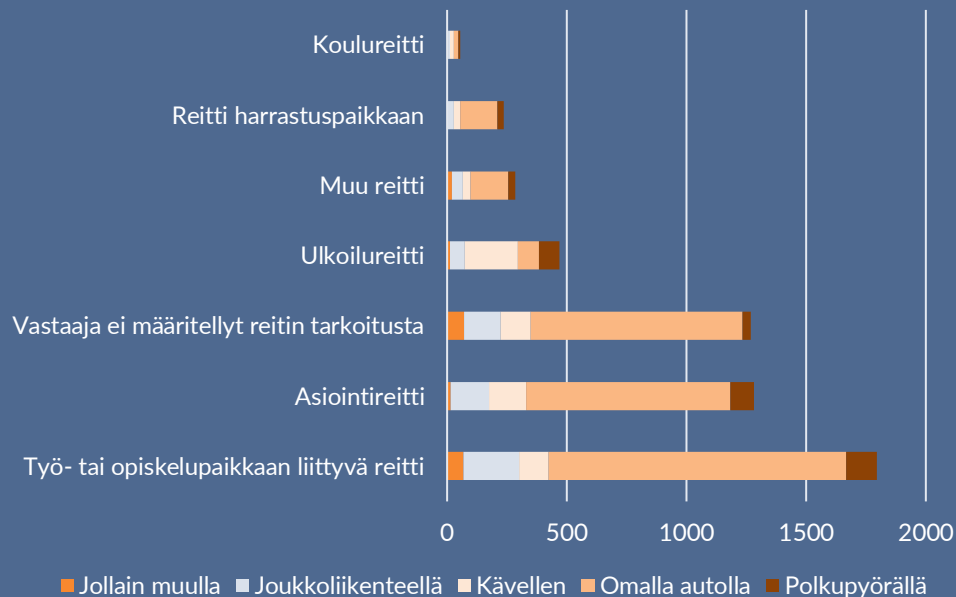
Eri kulkumuodoilla liikkuvien vastaajien kokemat vaaranpaikat sijoittuivat samoihin paikkoihin.



Usein käytetyt reitit

Vastaajien piirtämässä usein käytetyissä reiteissä erottuu voimakkaimpina aluetta halkova Tuusulanväylä. Huomattava osuus reittejä piirtäneistä vastaajista ilmoitti taustatiedoissa liikkuvansa alueella useimmiten autolla, joten tulos ei ole yllättävä. Poikittaisina yhteyksinä erottuvat selkeimmin Käskynhaltijatie ja Asesepäntie.

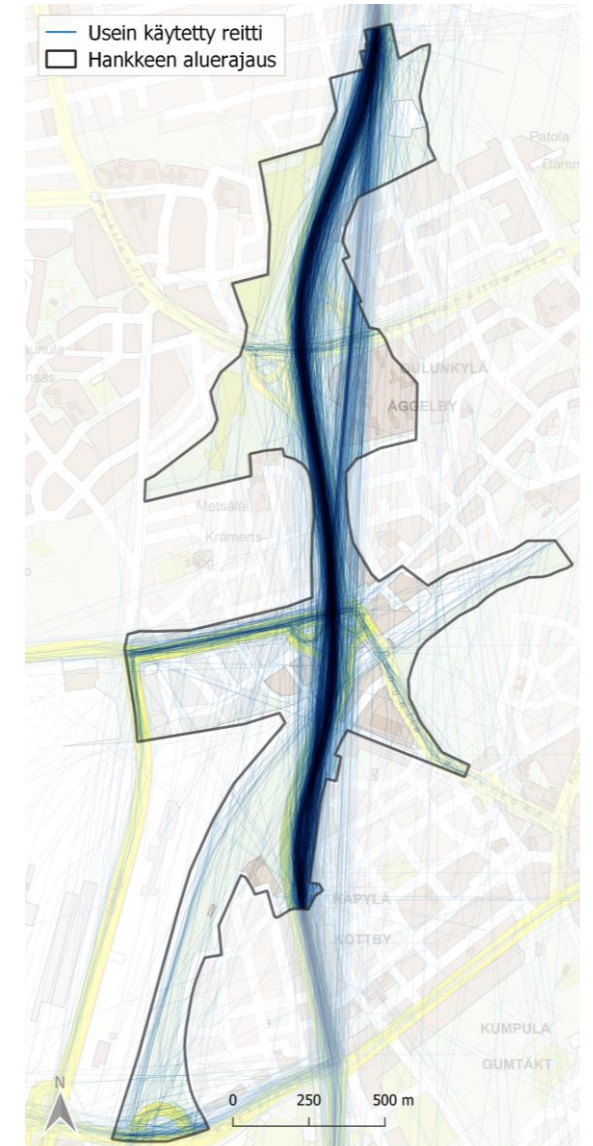
Reitin tarkoitus ja vastaajan kulkumuodot



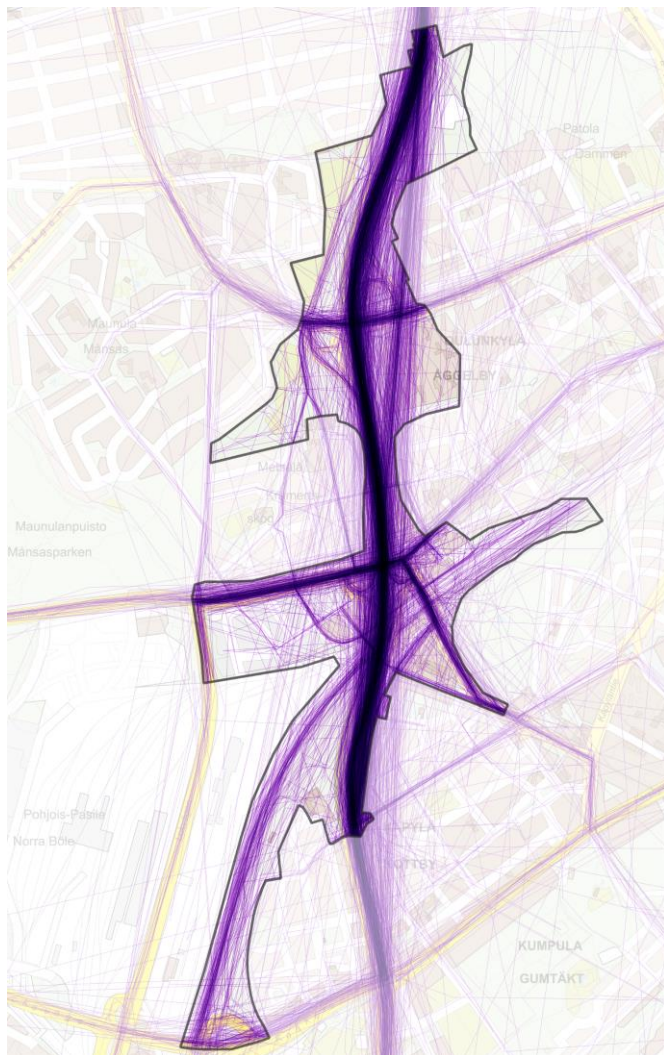
Asukkaat jne
N=4050



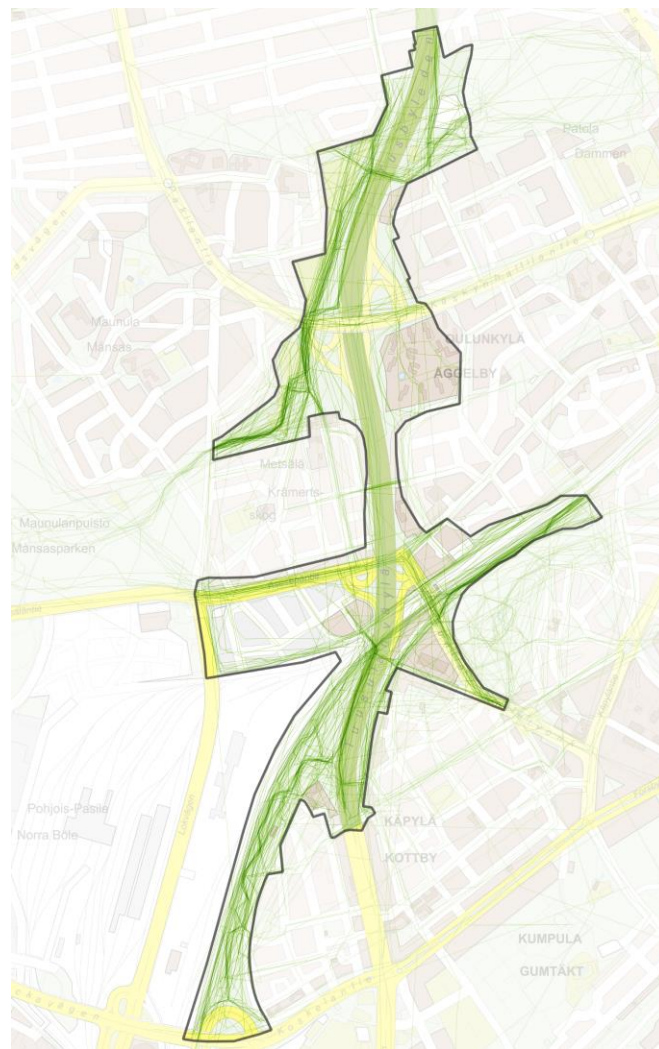
Ohikulkijat
N=1361



Työhön, asiointiin, opiskeluun,
jne liittyvät reitit (n=2679)



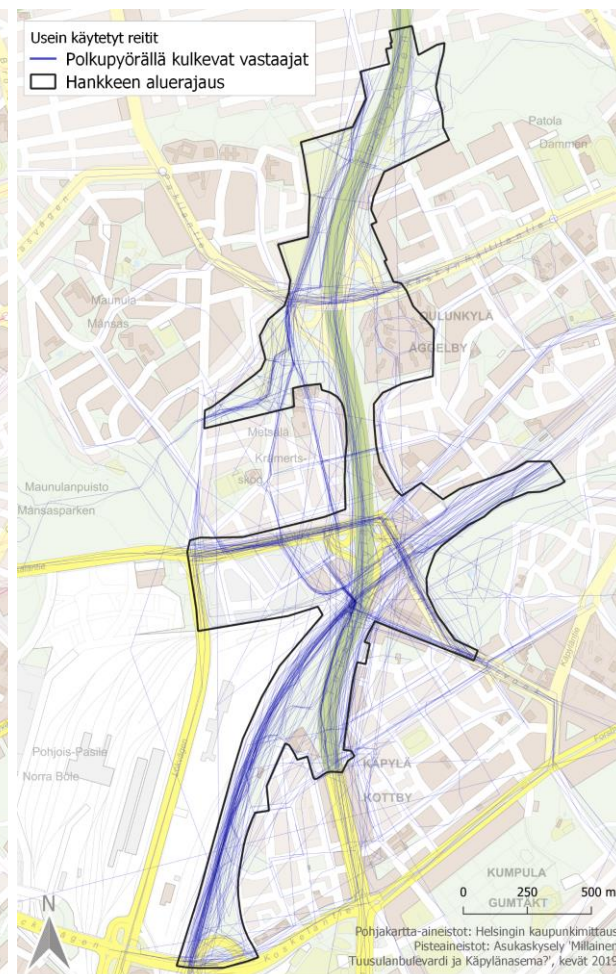
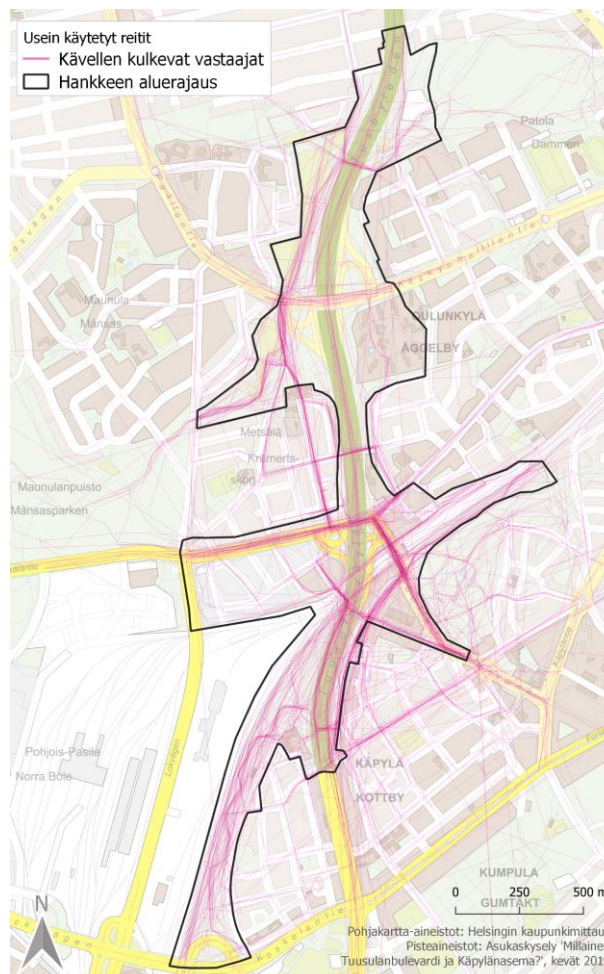
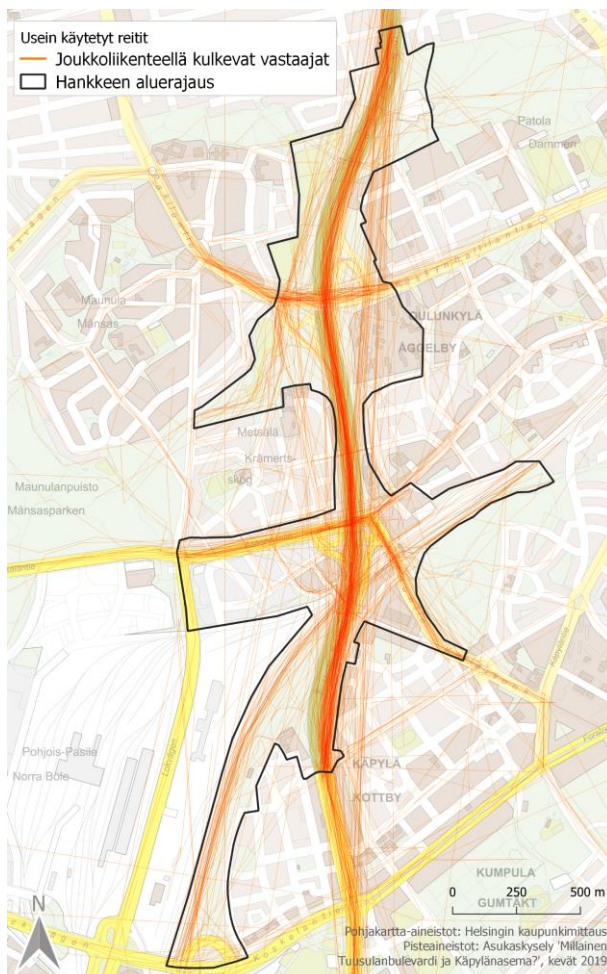
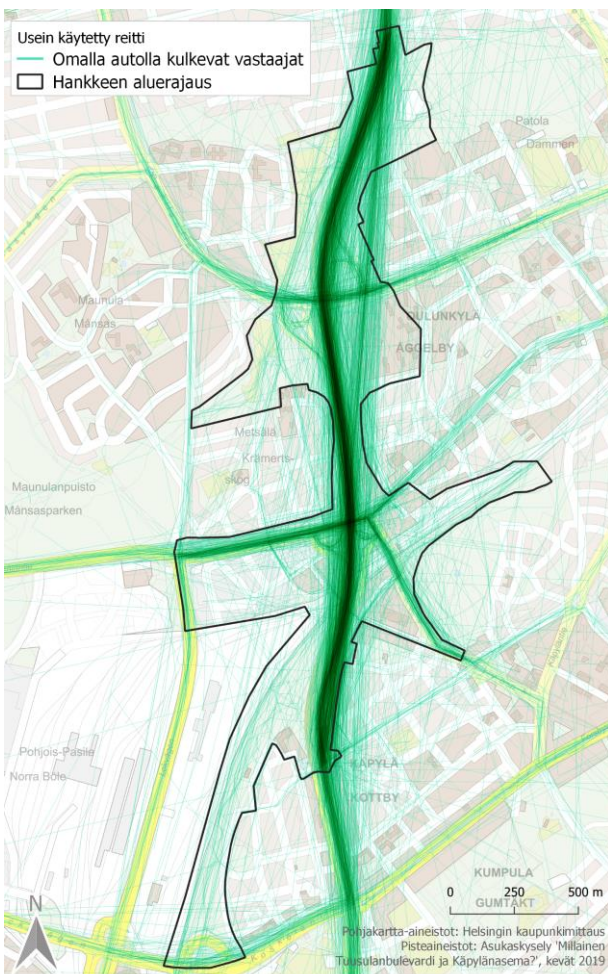
Virkistysreitit (n=470)



Reitit tarkoituksen mukaan

Vastaajien usein käyttämät reitit liittyivät pääosin työhön tai opiskeluun liittyviin reitteihin sekä asiointiin. Työhön, opiskeluun, asiointiin ja harrastuksiin liittyvät reitit keskittyvät enimmäkseen Tuusulanväylälle ja alueen suuremmille kaduille. Virkistysreitit kulkevat viheralueilla, erityisesti Louhenpuistossa ja Suursuonraitillaa kohti Keskuspuistoa, radan varressa Taivaskallion vieressä.

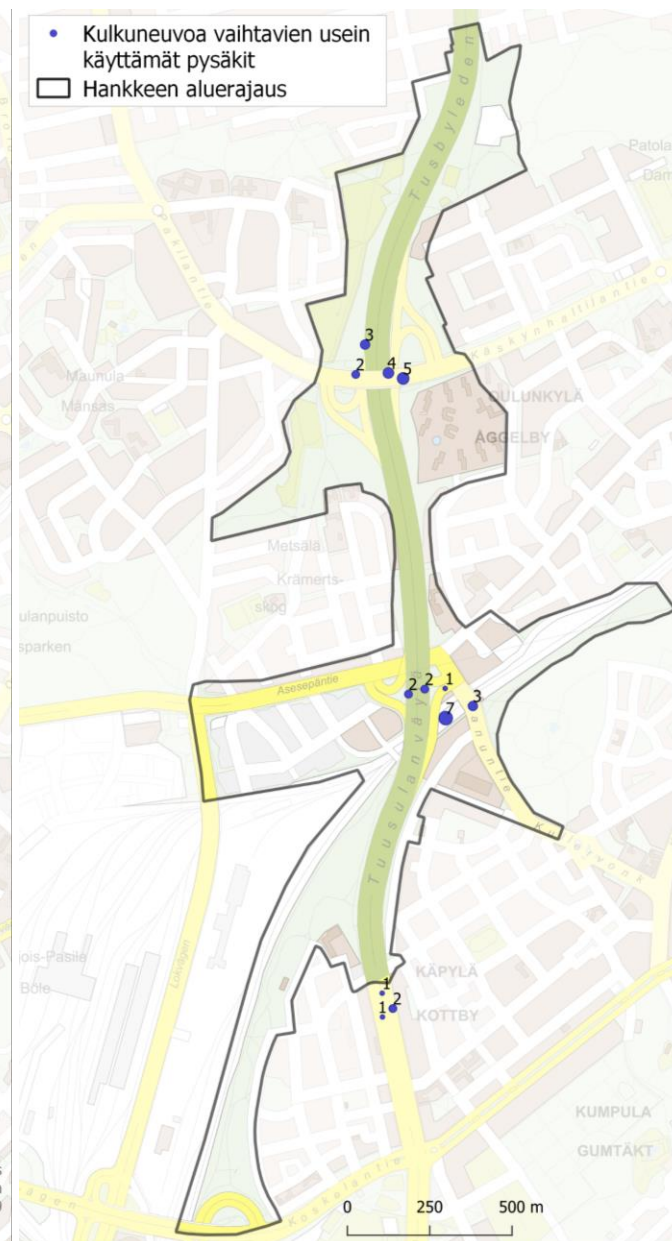
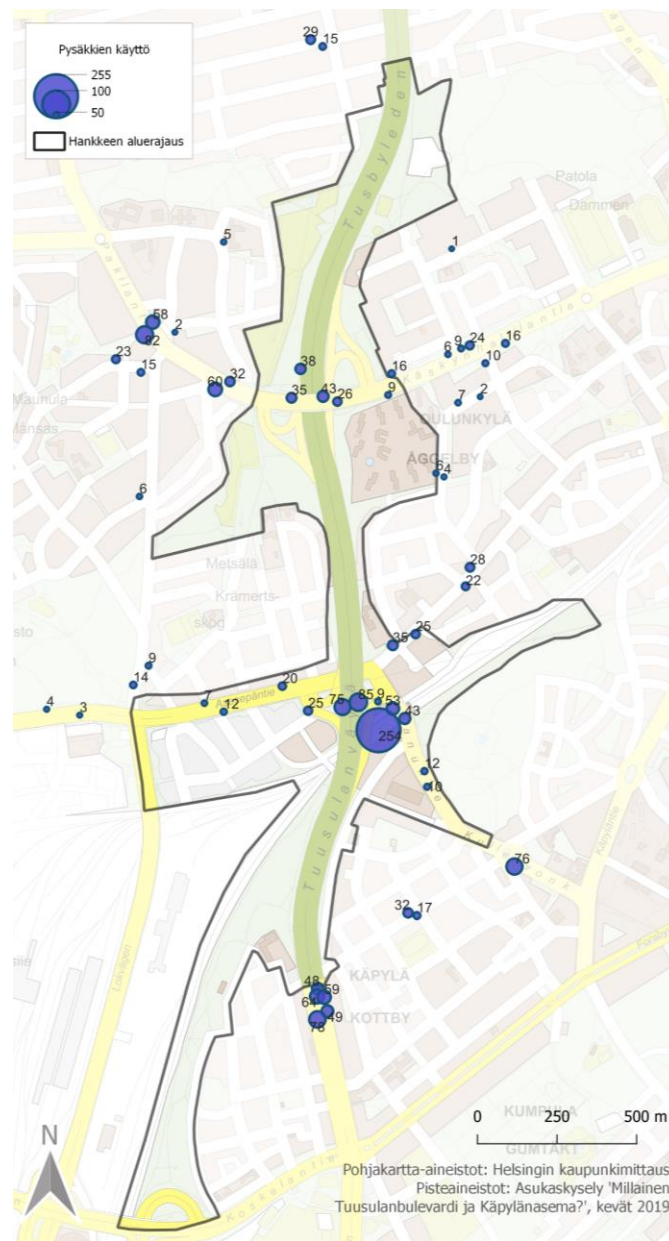
Usein käytetyt reitit kulkumuodoittain



Joukkoliikenteen pysäkit

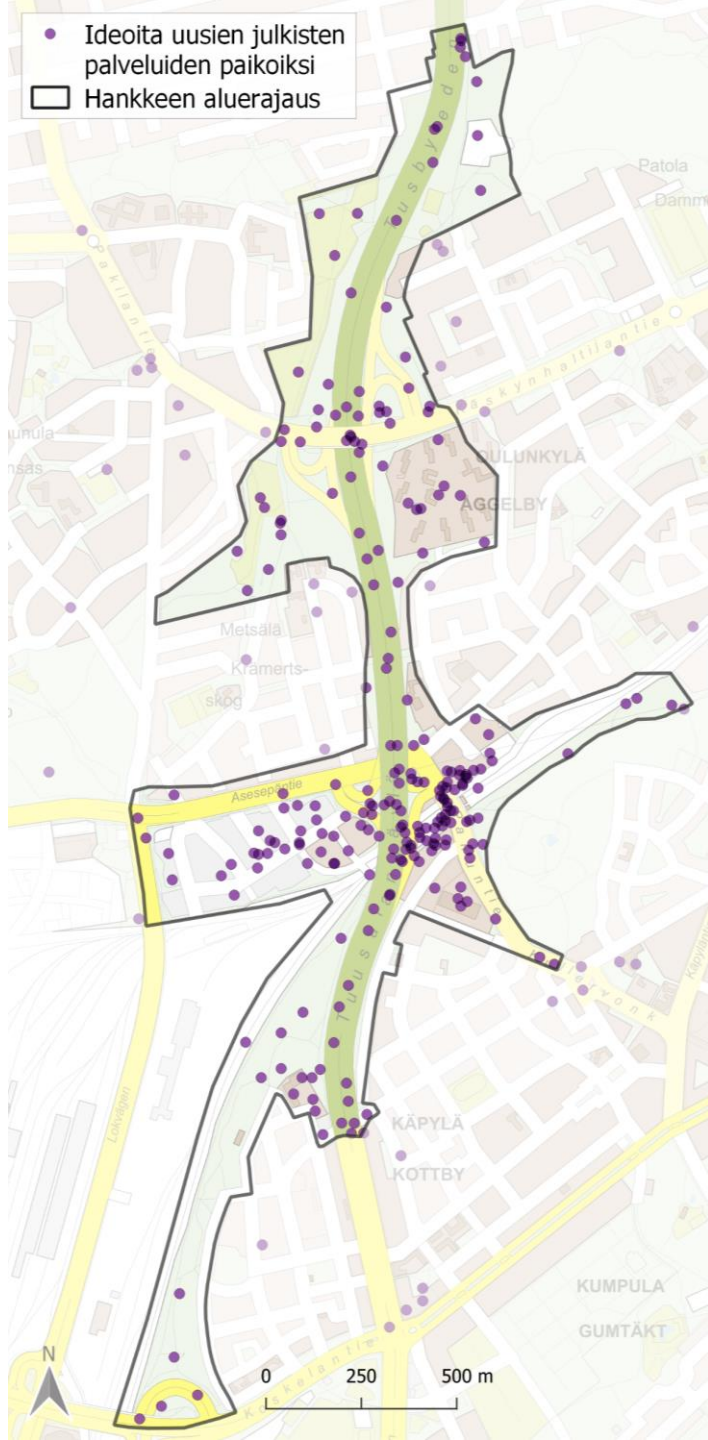
Eniten käytettyjen pysäkkien keskittymät sijaitsevat Käpylän aseman ympäristössä sekä Käpylänaukion ja Maunulan pysäkeillä. Eniten käytetty pysäkki oli Käpylän juna-asema, jota kertoi käyttävänsä 254 vastaajaa

Ne vastaajat, jotka taustatietojen mukaan vaihtavat alueella kulkuvälinettä, valitsivat pysäkkejä ainoastaan alueen pääväylän varrelta



5. Karttavastaukset - Tulevaisuus

Mitä palveluja toivoisit alueelle tulevaisuudessa? Mitä uutta alueelle tarvitaan? Tai mitä pitäisi kenties muuttaa?



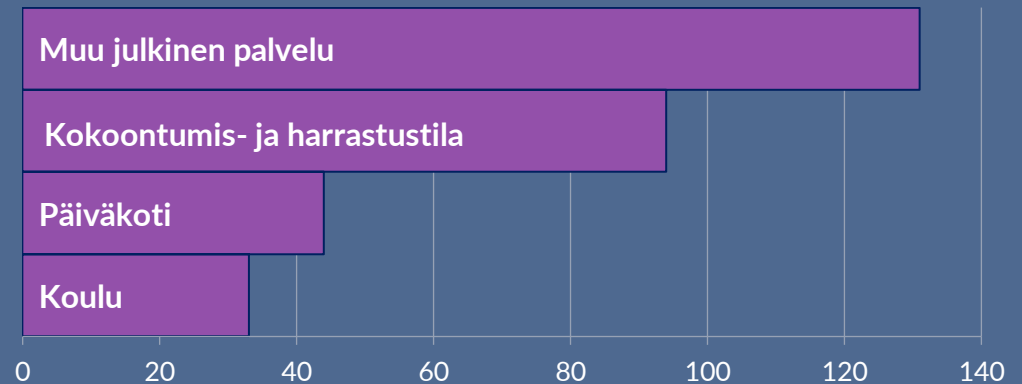
Julkiset palvelut

N=307, kommenttien määrä 157

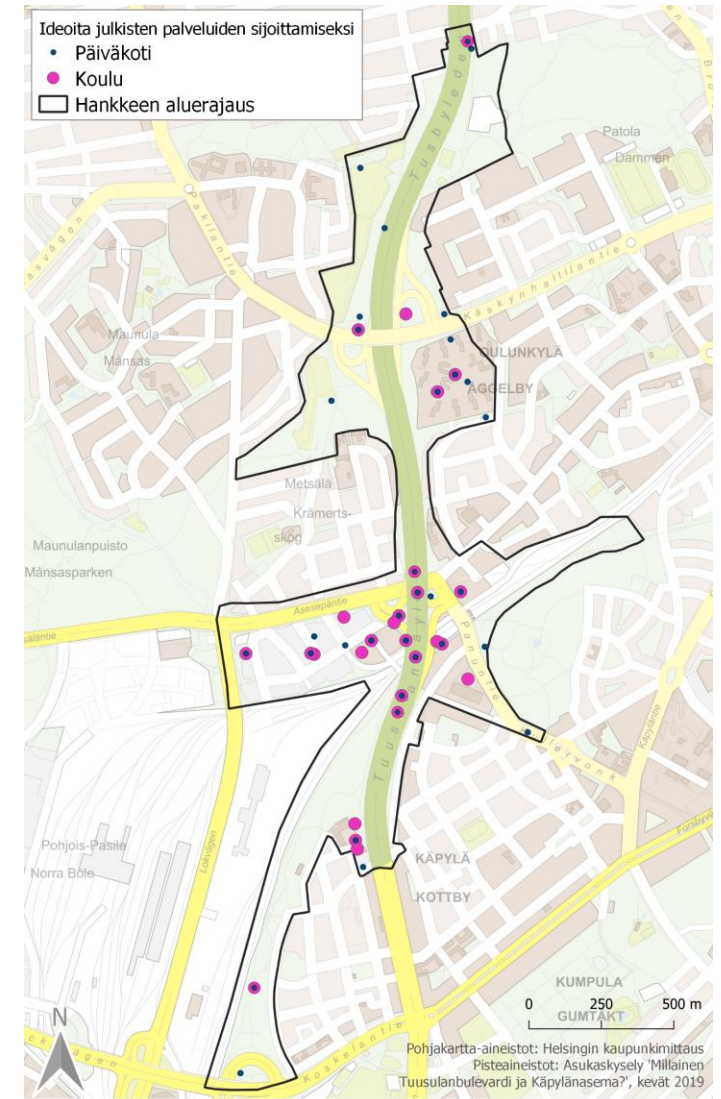
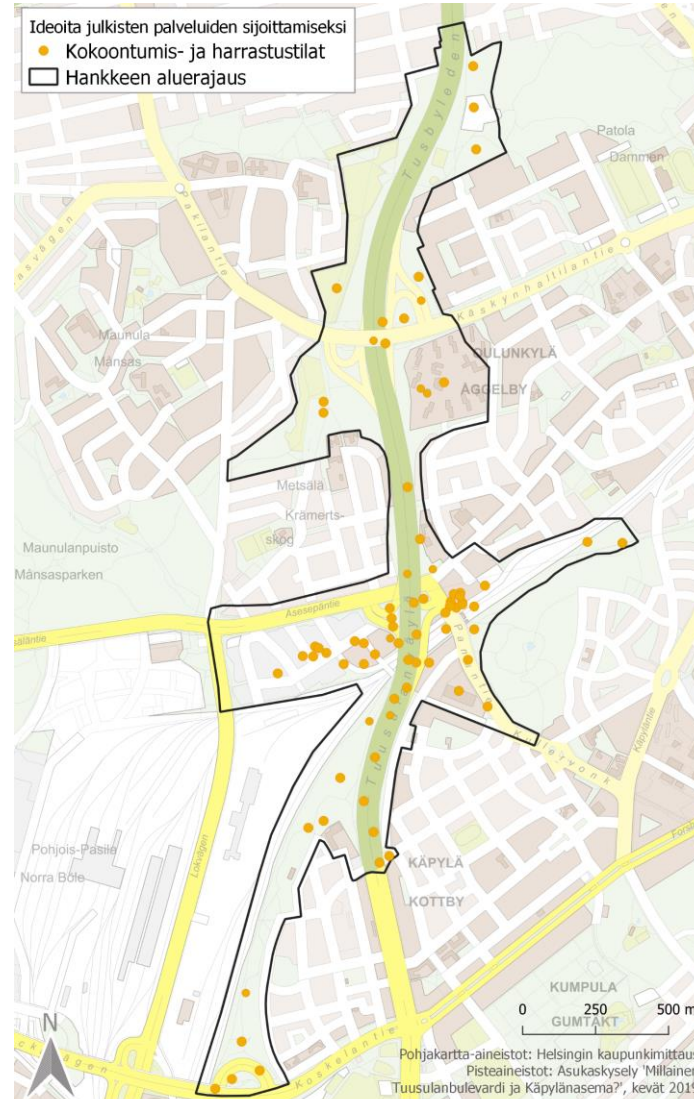
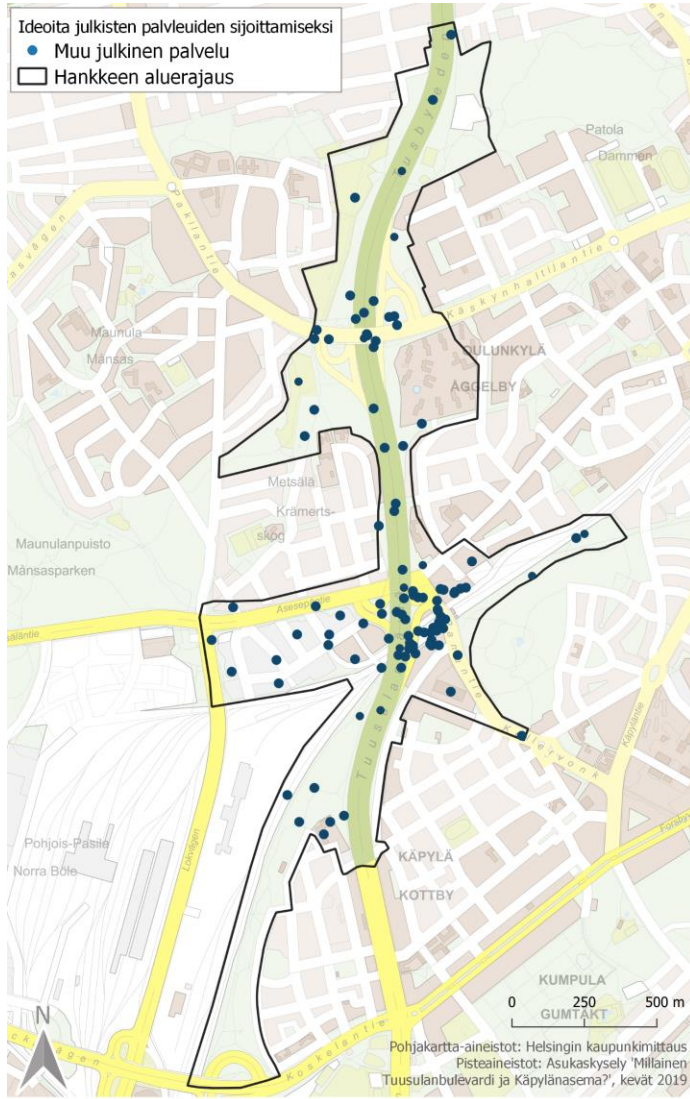
Eniten merkintöjä uusiksi julkisten palveluiden paikoiksi jätettiin Käpylän aseman ympäristöön. Vaihtoehdoista suosituin oli “muu julkinen palvelu”, jossa useimmiten toistuivat terveystalvelut, joukkoliikenne (pysäkit ja uudet yhteydet).

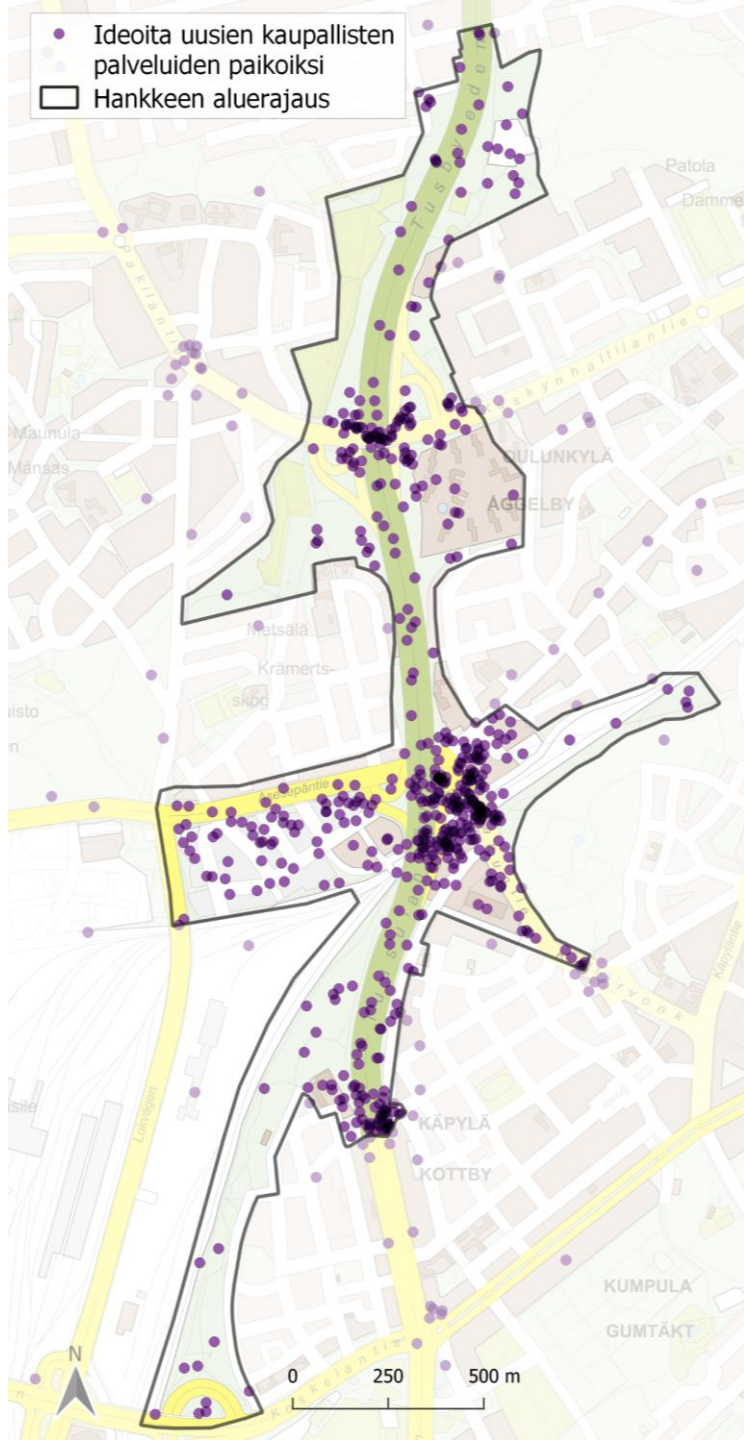
Käpylän aseman seutua ja Metsälän toimitila-alueetta kuvailtiin työpaikka-alueina, joissa ei tällä hetkellä ole juuri muita palveluita tai muuta kiinnostavaa, mikä houkuttelisi pysähtymään alueella.

Mitä julkista palvelua ehdotat?



Julkinen palvelu





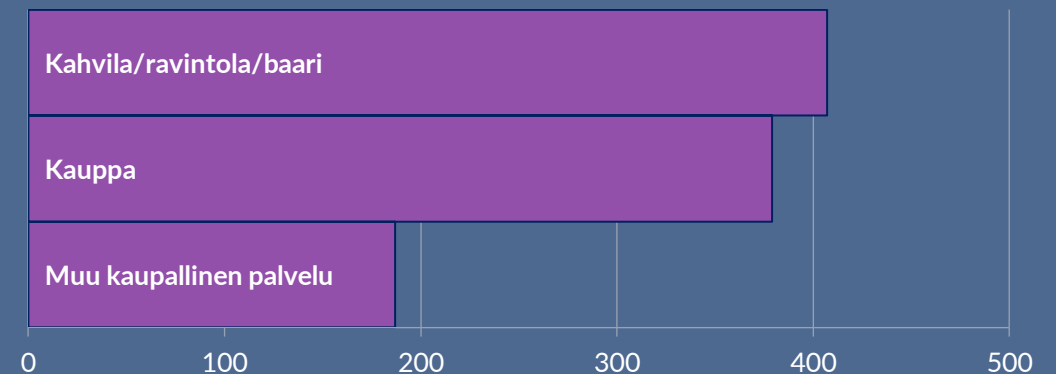
Kaupalliset palvelut

N=718, kommenttien määrä 448

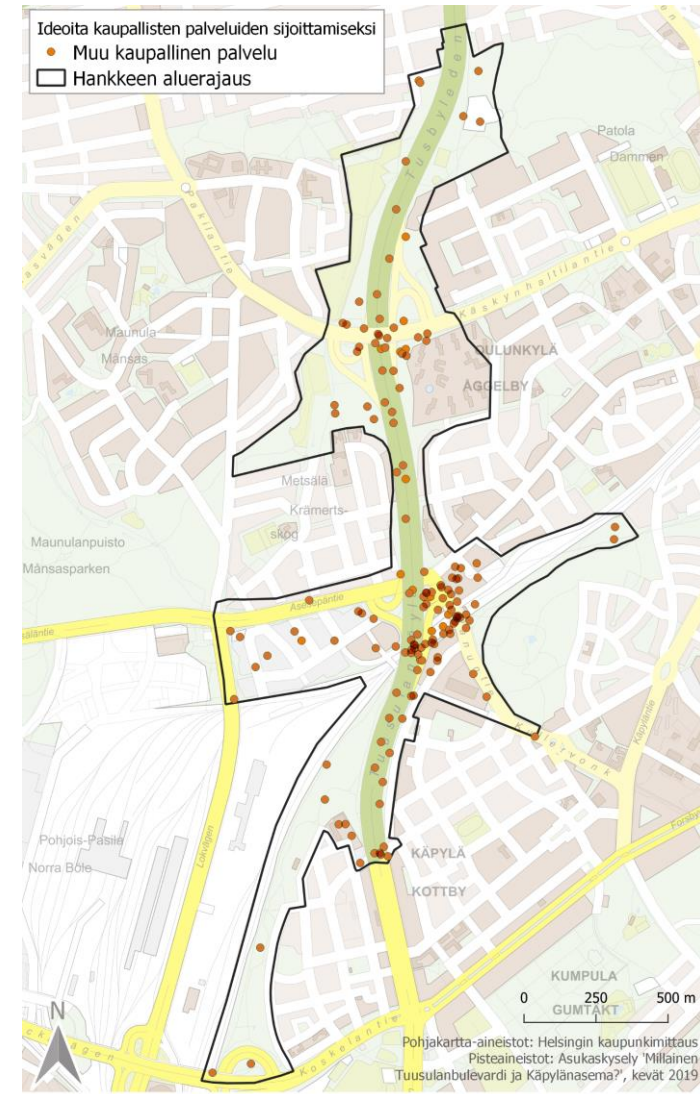
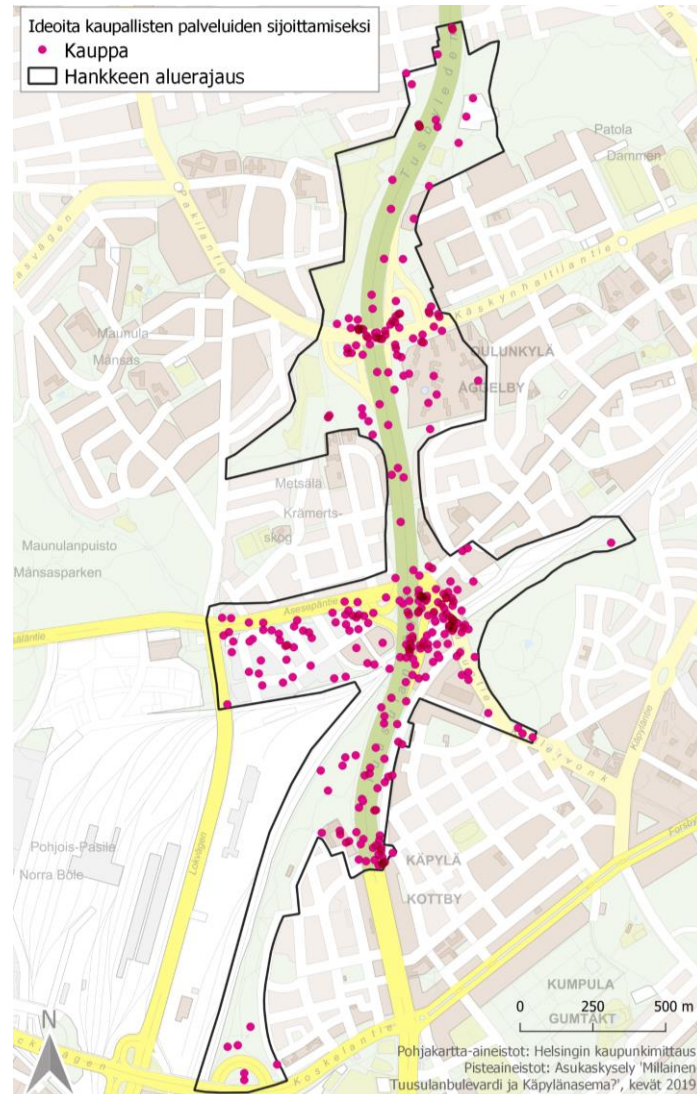
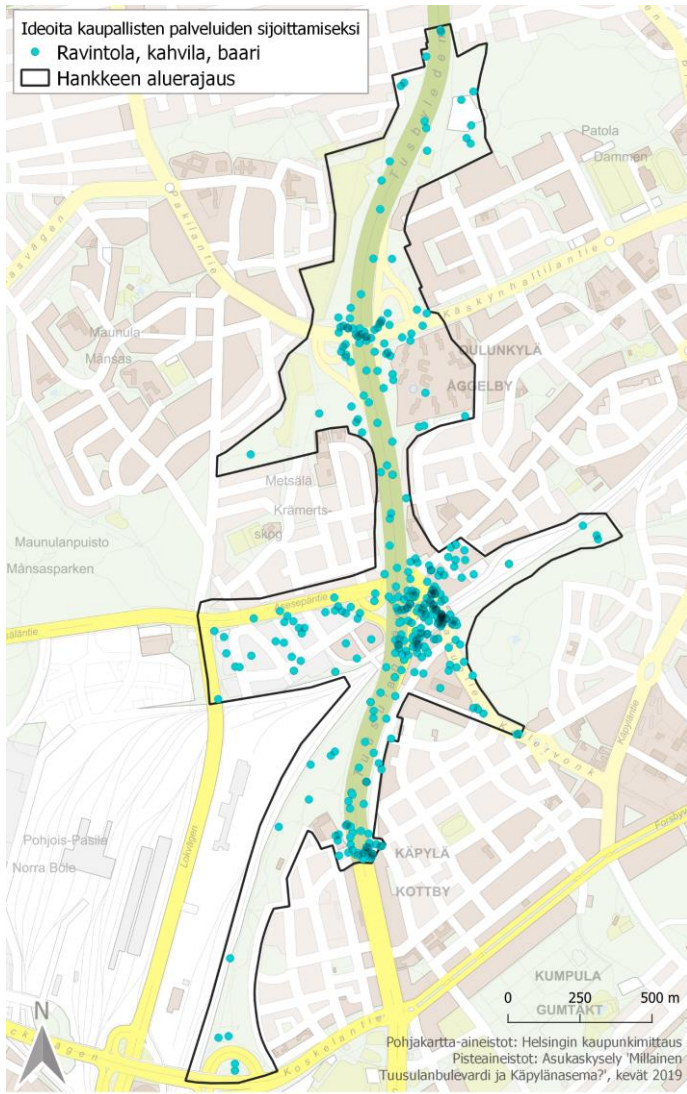
Uusien kaupallisten palveluiden paikkoja merkittiin tiheimmin Käpylän aseman ympäristöön, Tuusulanväylän alkuun sekä Keskynhaltijantien risteykseen. Toivotuimmat vaihtoehdot olivat kahvila/ravintolapalvelut sekä kauppa. Muu kaupallinen palvelu –merkinnöissä vastaajat ehdottivat useimmin kioskia tai apteekkia.

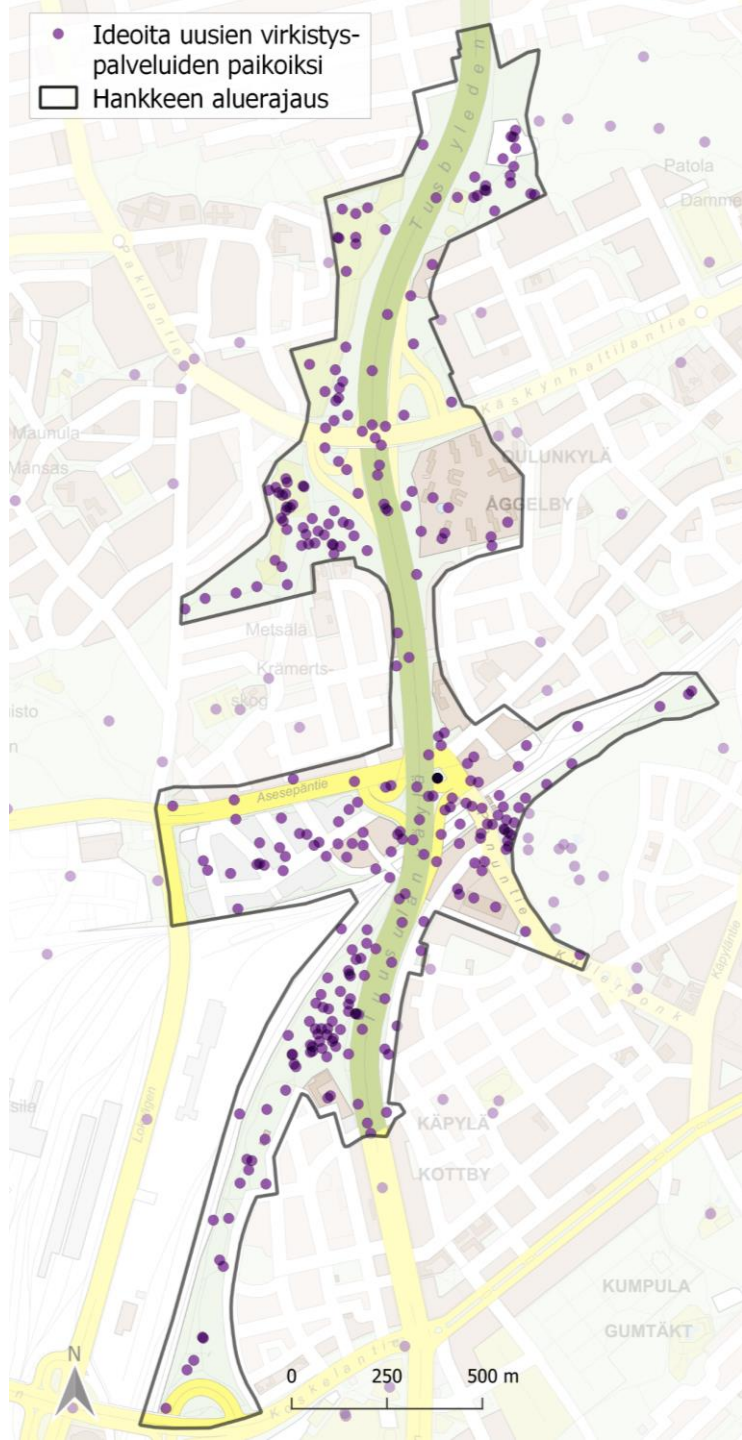
Vastaajat kuvailivat erityisesti Käpylän asemaa hyvänä paikkana uusille kaupallisille palveluille, koska se on liikenteen solmukohta ja siellä on nykyisin suhteellisen vähän tarjolla palveluita.

Vastaajien toivotat kaupalliset palvelut



Kaupallinen palvelu



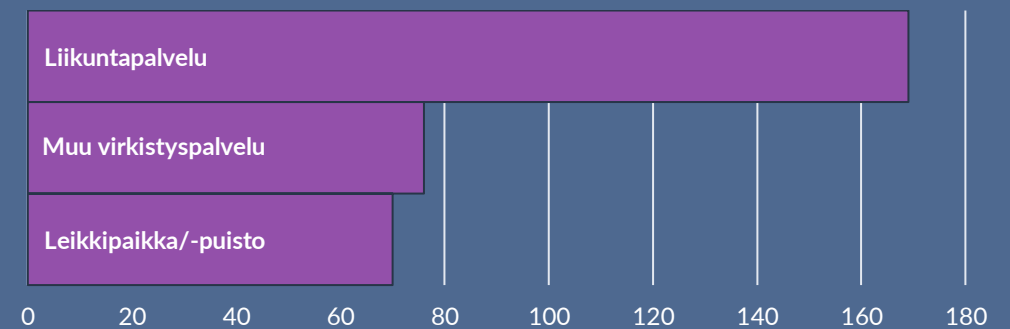


Virkistyspalvelut

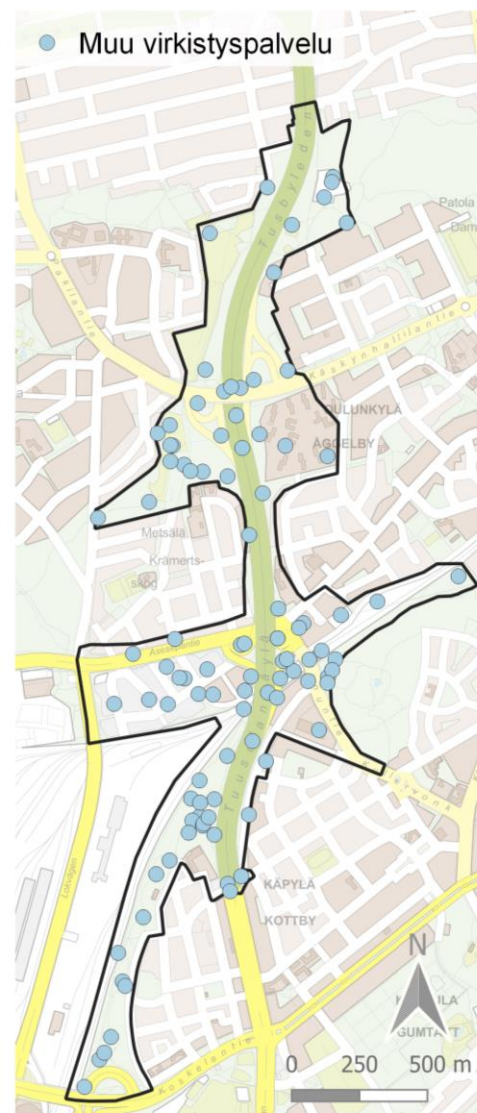
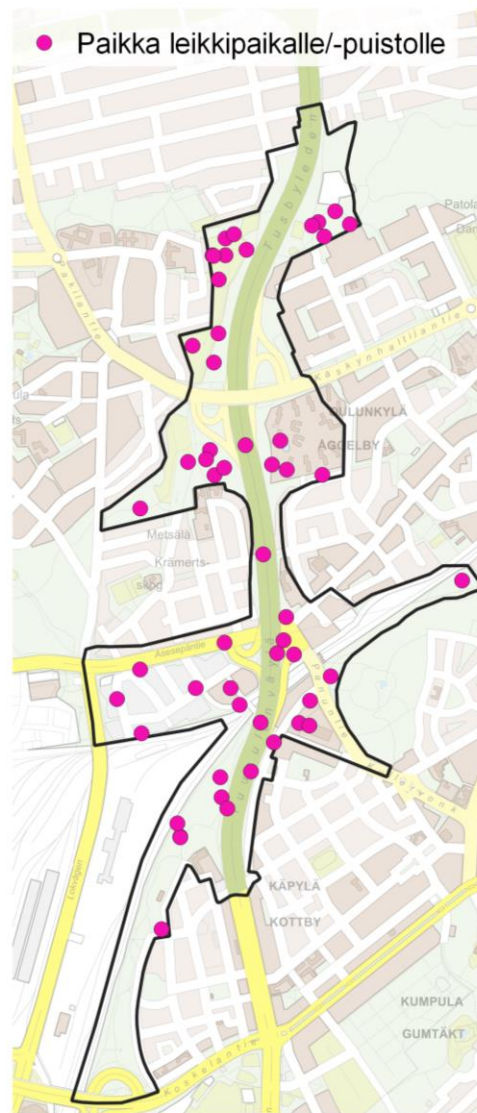
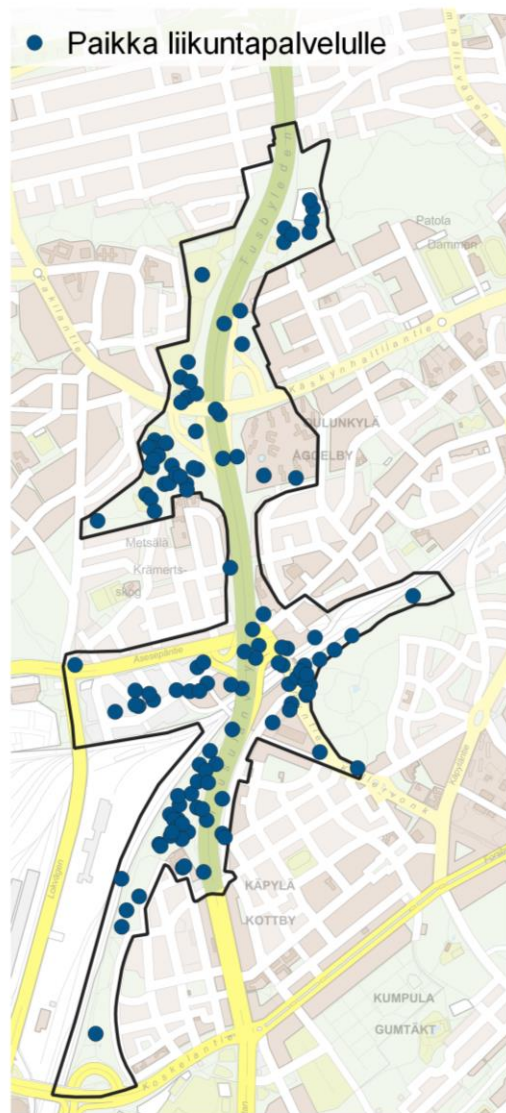
N=348, kommenttien määrä 199

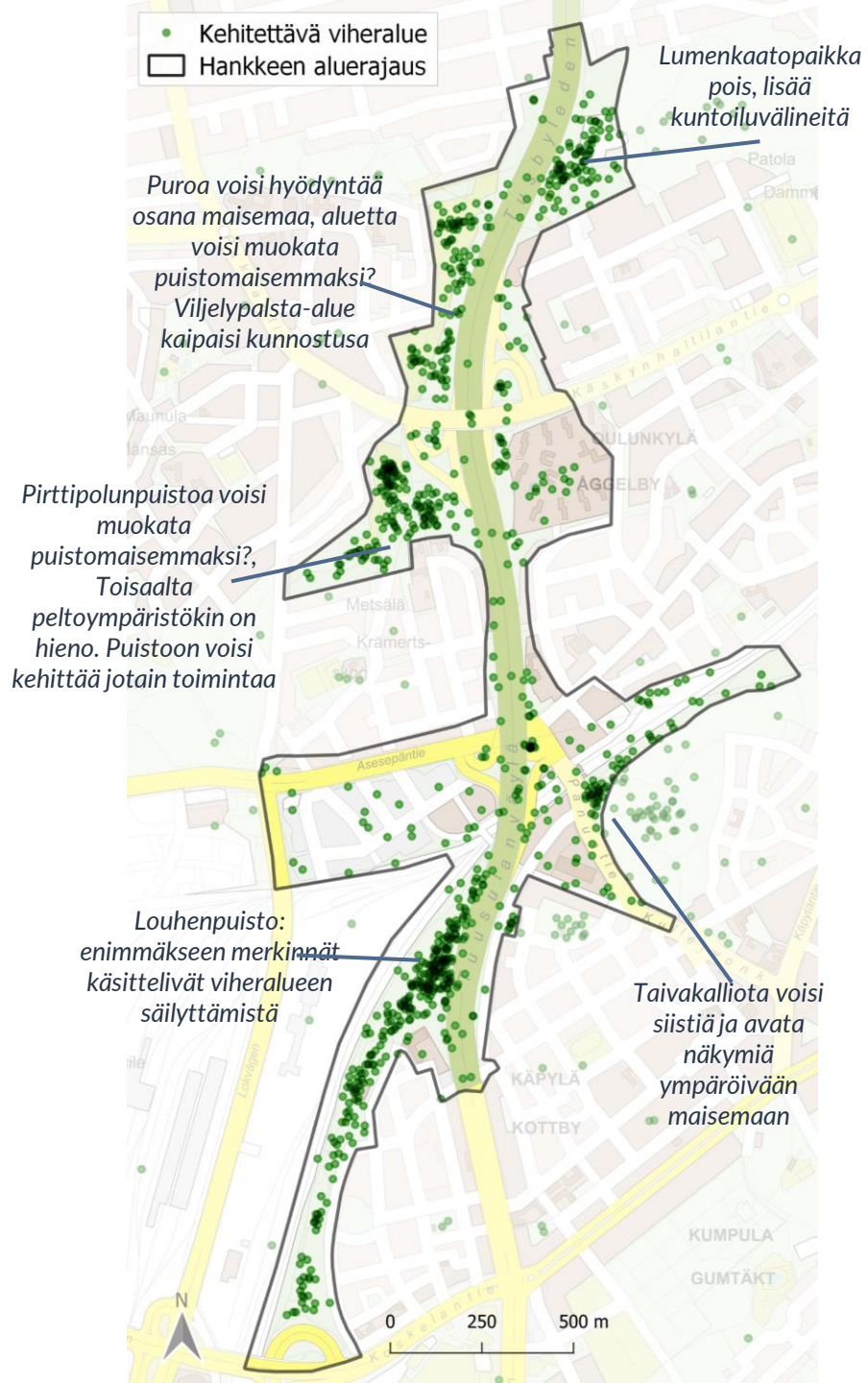
Virkistyspalveluita merkittiin alueelle melko tasaisesti, mutta eniten toiveita merkittiin viheralueille. Tiheimmin merkintöjä jätettiin Louhenpuistoon, Kämpylän aseman ja Taivaskallion väliin sekä Pirttipolunpuistoon. Eniten vastaajat toivoivat liikuntapalveluita, kuten ulkokuntoilulaitteita.

Millaista virkistyspalvelua toivot?



Virkistyspalvelu





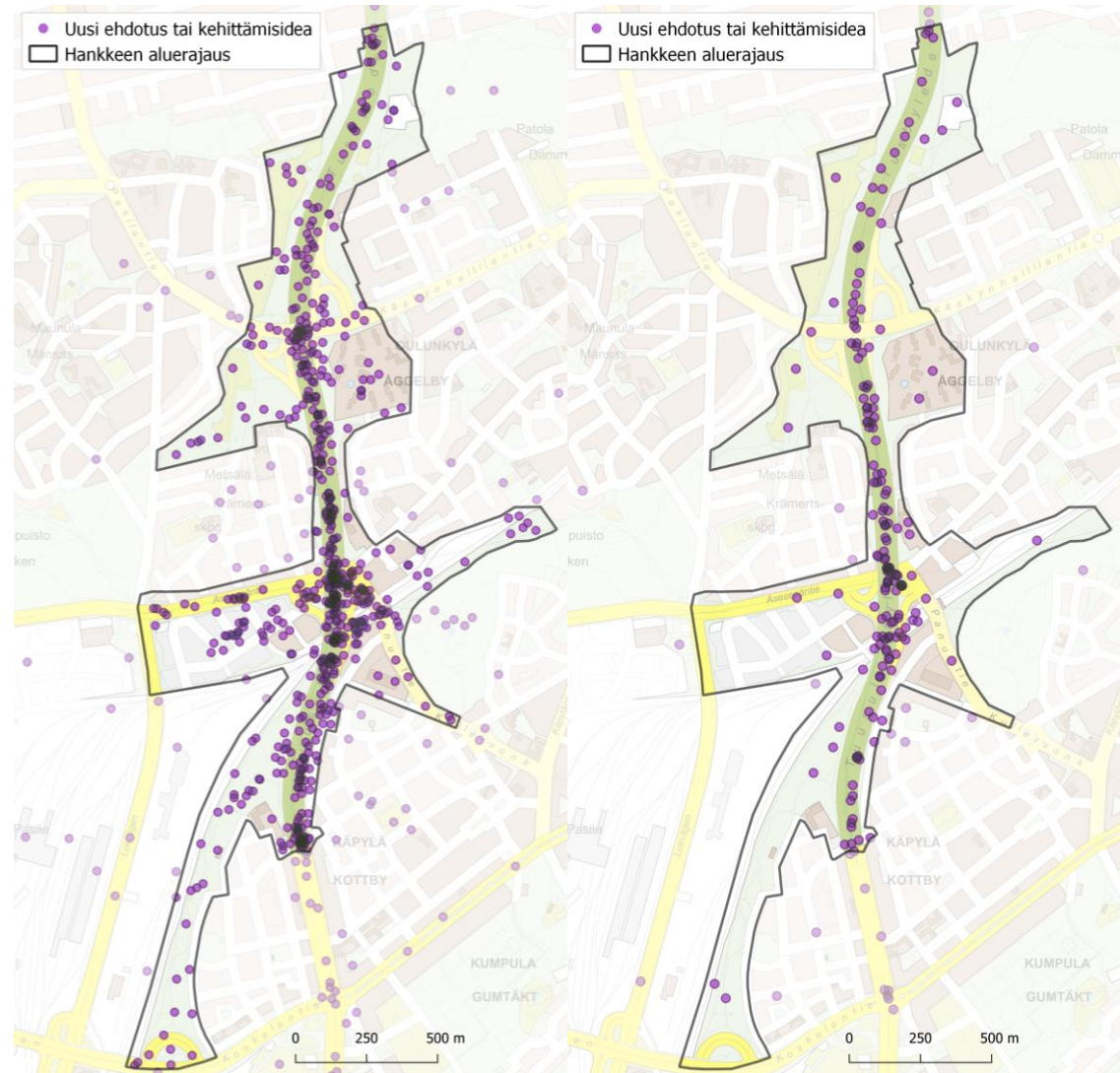
Kehitettävä viheralue

N=1067, kommentteja 667

Vastaajat jättivät runsaasti kehitysideoita alueen viheralueille. Avovastauksista käy ilmi, että alueen viheralueet ovat tärkeitä alueen asukkaille: vastaajat toivoivat että viheralueet säilyisivät osana aluetta jatkossakin. Toisaalta vihersalueilla nähtiin myös kehittämispotentiaalia, kuten toimintamahdollisuuksien lisäämistä.

Asukkaat jne
(n=807, kommentit 767)

Ohikulkijat
(n=228, kommentit 216)



Uusi ehdotus tai kehittämisidea

N= 1035, avovastaukset 983

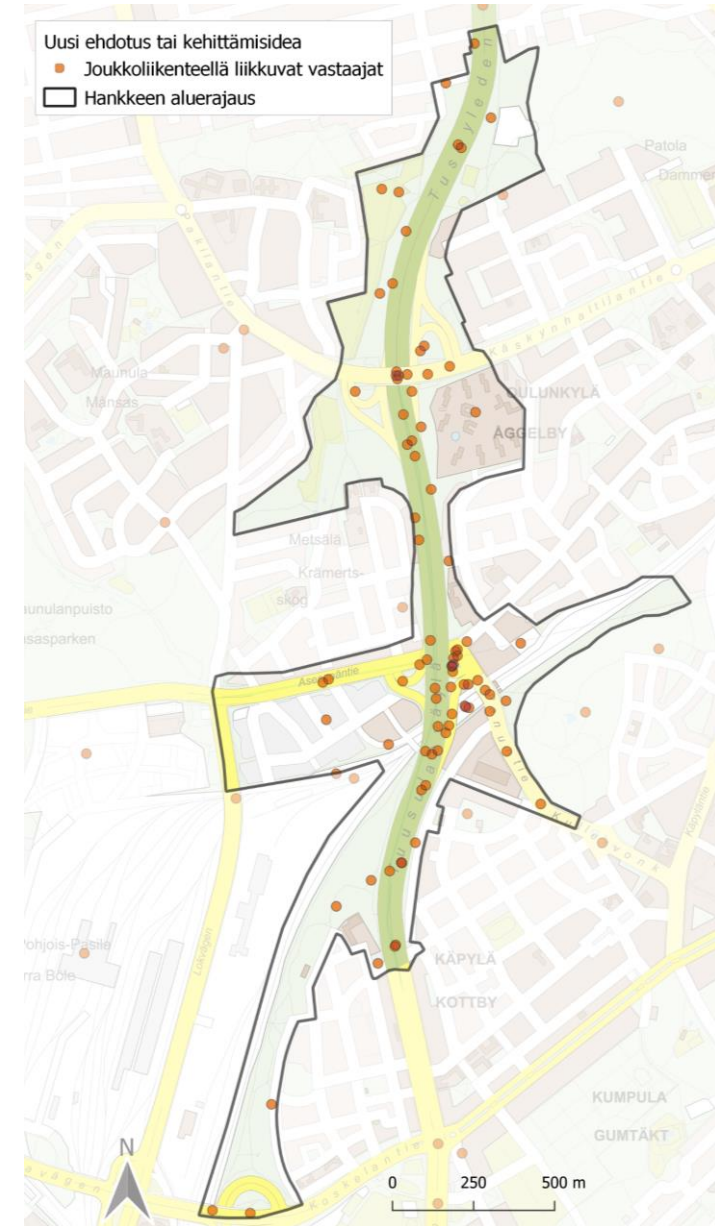
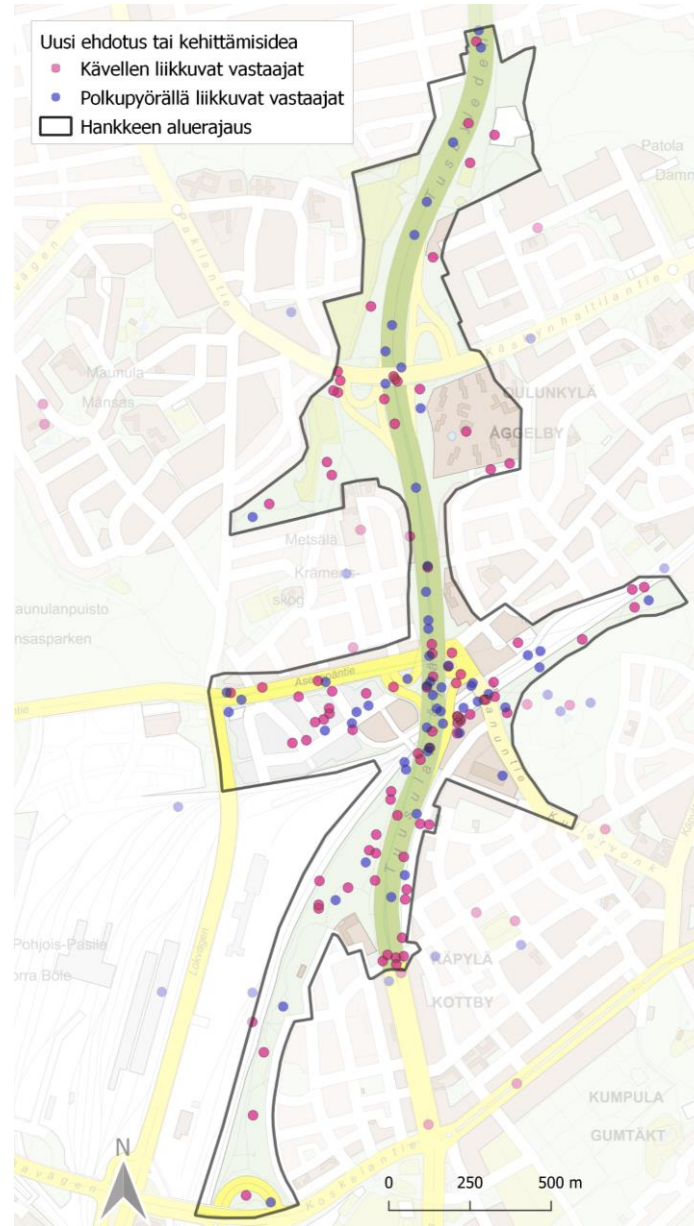
Eniten uusia ehdotuksia tai kehittämisideoita merkittiin Käpylänsesman seudulle, Käskynhaltijantien risteykseen ja Tuusulanväylän alkuun. Ehdotukset olivat hyvin monipuolisia, mutta toistuvana teemana oli ihmisläheinen ja viihtyisä ympäristö. Metsälän toimitila-alueelle toivottiin lisää vehreyttä, Käpylänsesman asemalle helpotusta kulkuneuvon vaihtamiseen.

Alueella autoilevat jättivät paljon merkintöjä myös Tuusulanväylälle ja näissä kommentissa toivottiin moottoritien säilyttämistä.

Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja joukkoliikenteellä kulkevien ideat

Joukkoliikenteellä liikkuvien kommenteissa toistuivat tärkeinä sujuvat vaihtoyhteydet. Käpylän aseman ympäristössä toivottiin jouhevampaa vaihtoa esimerkiksi siirtämällä pysäkkejä lähemmäksi toisiaan. Vastaajat olivat myös huolissaan kuinka bulevardi tulee vaikuttamaan matkustusaikoihin, ja toivoivat pikayhteyksien jatkamista Pohjois-Helsinkiin.

Jalankulkijat toivoivat ympäristöön viihtyisyyttä, kuten istutuksia ja mielenkiintoista katseltavaa esimerkiksi alikulkutunneleihin. Lisäksi tienlityksiin ja alituksiin toivottiin parempaa sujuvuutta.



Tarve uudelle kulkuyhteydelle

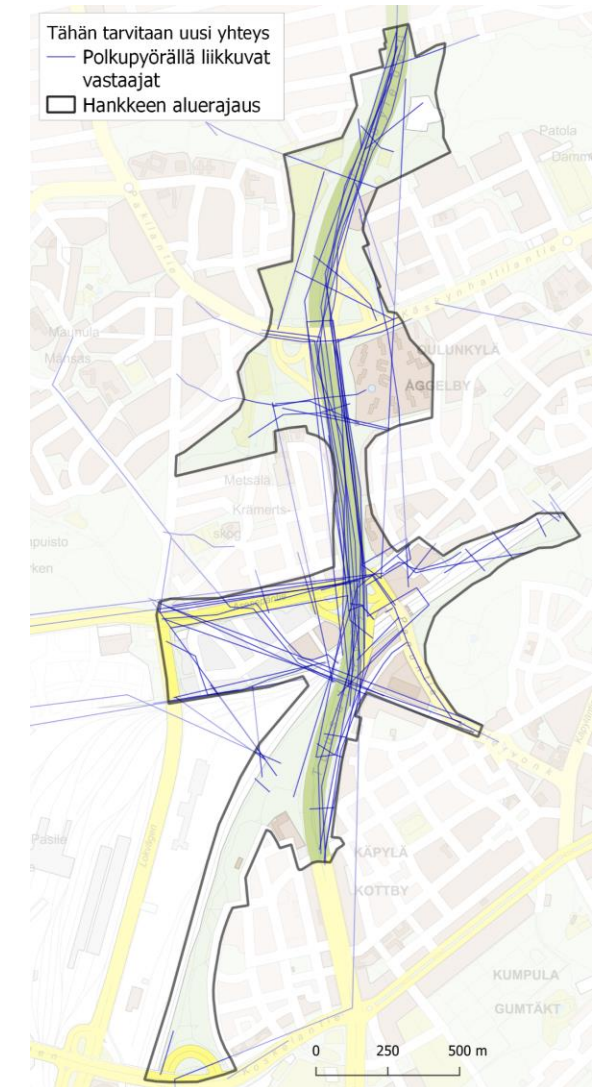
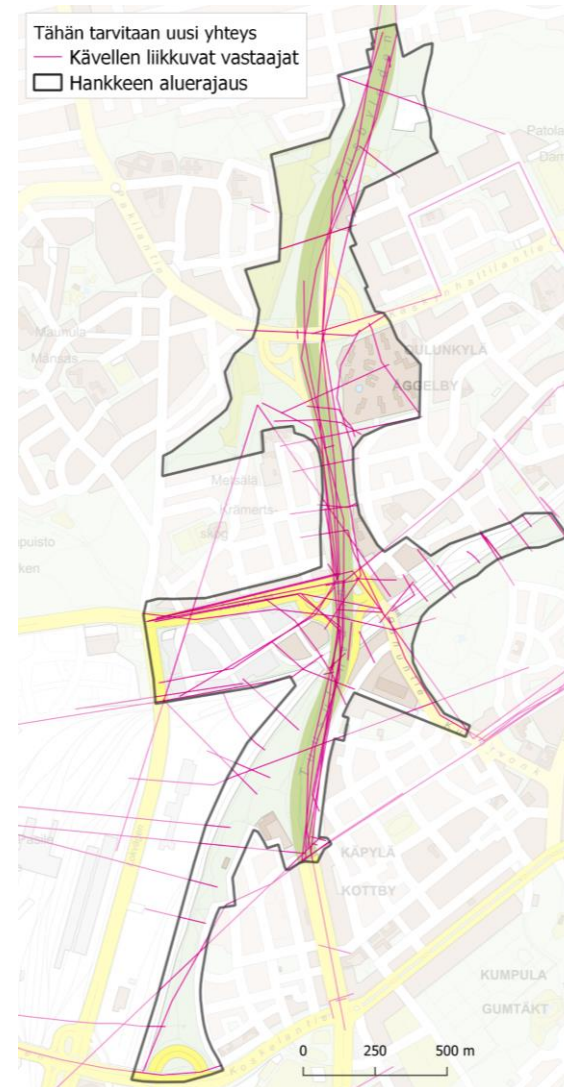
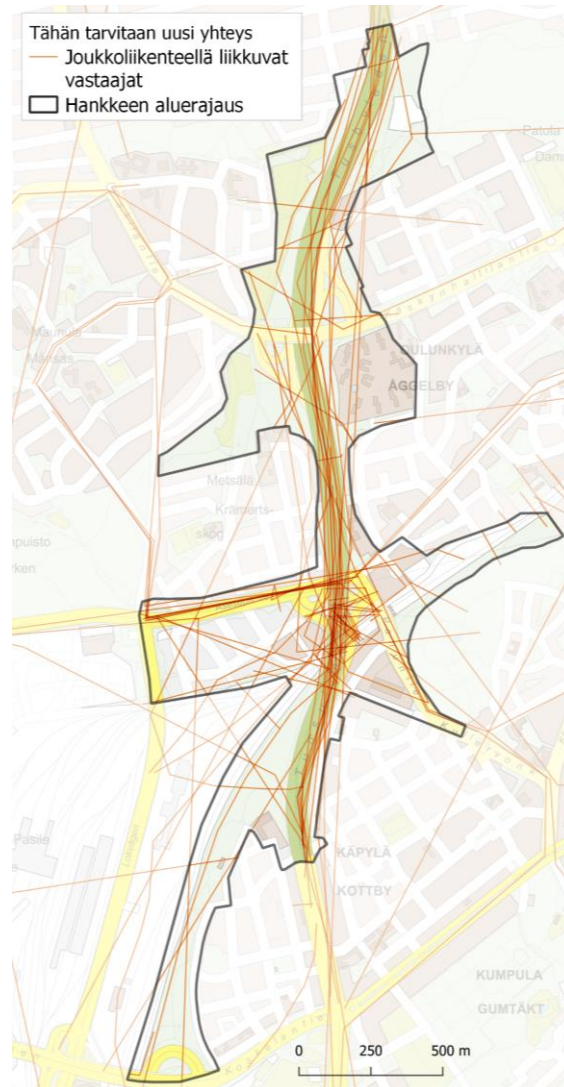
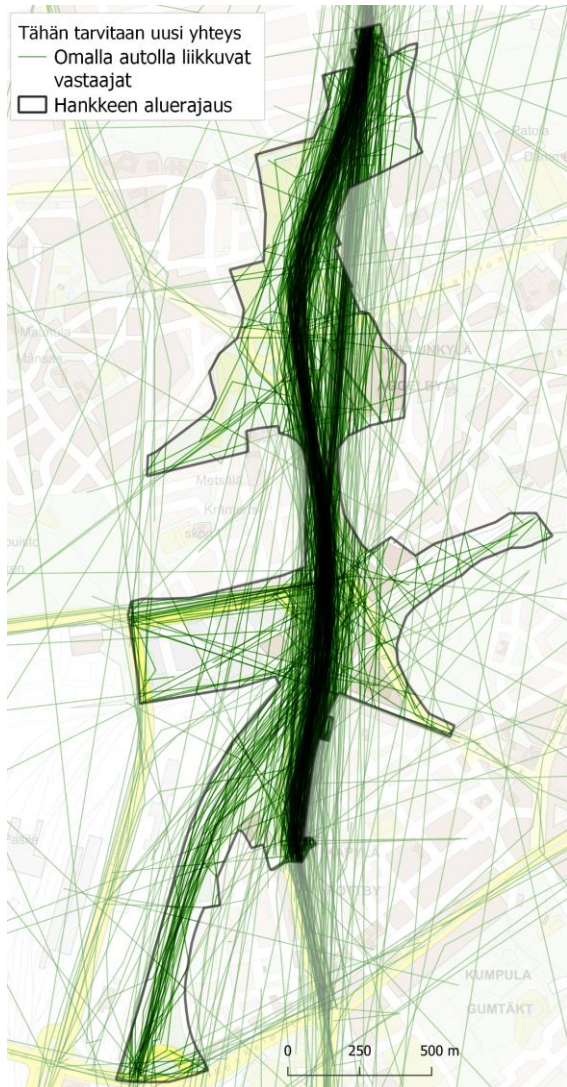
N= 910, ei kommentointimahdollisuutta

Suuri osa merkinnöistä keskittyi Tuusulanväylälle, ja ne oli merkitty autoilijoiden toimesta. Seuraavalla sivulla on eritelty uusia kulkuyhteyksiä vastaajien käyttämän kulkumuodon mukaan.

Joukkoliikenteellä kulkevat ovat merkinneet uusia yhteyksiä Käpylän aseman ympäristöön eri pysäkkien välille. Jalankulkijat ja pyöräilijät ovat toivoneet yhteyksiä junaradan ja Tuusulanväylän yli.



Tarve uudelle kulkuyhteydelle – eri kulkumuodot



6. Sanapilvet – kuvaile kolmella sanalla

Käskynhaltijantien ja Tuusulanväylän risteysalue sekä Käpylän aseman seutu nyt ja tulevaisuudessa

Millaista kaupunkia tulevaisuudessa – Käskynhaltijantie ja Tuusulanväylän risteysalue

Asukkaiden vastaukset



Ohikulkijoiden vastaukset



Millaista kaupunkia tulevaisuudessa – Käskynhaltijantie ja Tuusulanväylän risteysalue

Ajallinen vertailu asukkaiden vastauksista

Asukkaiden vastaukset ennen ja jälkeen
vastaajapiikin



Asukkaiden vastaukset vastaajapiikin
aikana (22.-27.5.)

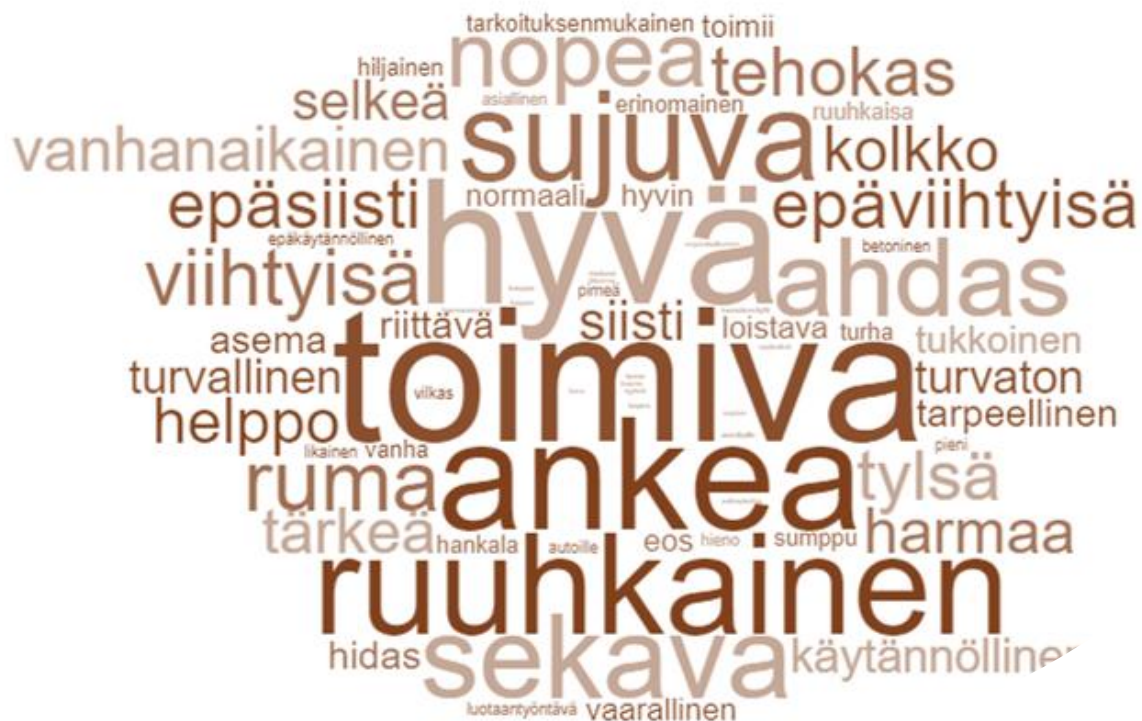


Millainen Käpylän aseman seutu on tällä hetkellä?

Aukkaiden vastaukset



Ohikulkijoiden vastaukset





Kyselyn toteuttaja:

Mapita Oy

2019