

Helsinki

Mäkelänkadun bulevardikaupunki, kaavarungon selostus

23.4.2024



Mäkelänkadun bulevardikaupunki

Kaavarungon selostus

23.4.2024

Helsingin kaupunkiympäristö
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO.....	7
TIIVISTELMÄ.....	9
NYKYTILANTEEN KUVAUS.....	12
Suunnittelualue	12
Bulevardikaupungin osa-alueet.....	13
Viher- ja virkistysverkosto.....	23
Maisemarakenne ja vesiolosuhteet.....	24
Liikenne.....	25
Palvelut	26
Esteettömyys.....	26
Suojelukohteet	26
KAAVARUNGOIN RATKAISUJEN PERUSTELUT	27
Tavoitteet	27
KAAVARUNGOIN SISÄLTÖ.....	28
KAAVARUNKOKARTTA	28
KAAVARUNKOKARTAN MERKKIEN SELITYKSET.....	29
KAAVARUNGOIN MÄÄRÄYKSET	31
Mitoitus.....	34
Kaavarungon maankäyttö	35
Viher- ja virkistysverkosto.....	55
Liikkuminen	60
Palvelut	67
Kulttuuriympäristö.....	68
Yhdyskuntatekninen huolto	69
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen.....	70
Ympäristöhäiriöt	71
Pelastusturvallisuus / Rakennetekniikka	76
VAIKUTUKSET.....	79
Yhdyskuntarakenne, maisema, kaupunkikuva, rakennettu ympäristö ja kulttuuriperintö.....	79
Luonto ja luonnon monimuotoisuus.....	80

Ihmisten elinolot, elinympäristö ja palvelut	81
Elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja yritysvaikutukset.....	83
Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen.....	83
Vaikutukset yhdyskuntatalouteen.....	83
Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen.....	86
Vaikutukset ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen.....	89
JATKOTOIMENPITEET	89
SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT.....	90
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	90
Yleiskaava.....	90
Asemakaavat	90
Rakennuskiellot.....	91
Muut suunnitelmat ja päätökset.....	91
Maanomistus.....	91
Muut lähtökohdat.....	91
SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET	91
Viranomaisyhteistyö	91
Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavarungon valmisteluaineiston nähtävilläolo	91

LIITTEET

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Sijaintikartta
- Ilmakuva
- Alustavat asemakaava-alueet ja kaavoituksen aikatauluarvio
- Lähtökohtia
 - Yleiskaava 2016
 - Maaperä
 - Kaupungin maanomistus- ja vuokrausalueet
 - Kulttuuriympäristöt
 - Rakennusten pääkäyttötarkoitus
 - Rakennusten valmistumisvuosi
 - Rakennusten kerroslukumäärä
 - Kaavayksiköt – voimassaoleva käyttötarkoitus
 - Kaavanmukainen korttelitehokkuus
 - Asukkaiden määrä 250 m ruuduissa

TYÖRYHMÄ

Yhteyshenkilöt:

Helsingin kaupunki

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Asemakaavoitus

Eeva Pirhonen, johtava arkkitehti, projektinjohto, maankäytön suunnittelu
Sofia de Vocht, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

Yleiskaava

Jouko Kunnas, arkkitehti, maankäytön yleissuunnittelu

Kaavapiirtäminen

Bryan Macedo, suunnittelija
Kimmo Kivisalo, suunnitteluavustaja

Liikennesuunnittelu

Alexi Räisänen, liikenneinsinööri
Markku Granholm, liikenneinsinööri, joukkoliikenne

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

Inkeri Niskanen, maisema-arkkitehti

Puisto- ja viheraluesuunnittelu

Tiina Saukkonen, suunnitteluvastaava, luonnonhoidon strateginen suunnittelu

Rakennussuojelu

Sakari Mentu, arkkitehti, rakennettu kulttuuriympäristö

Ympäristöpalvelut

Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja

Teknistaloudellinen suunnittelu

Mikko Tervola, erityisasiantuntija, teknistaloudellinen suunnittelu
Jarkko Nyman, projektipäällikkö, kunnallistekninen yleissuunnittelu
Anu Haahla, erityisasiantuntija, liikenteen ympäristöhäiriöt
Kirsi Lilja, projektipäällikkö, kaavatalous

Maankäytön yleissuunnittelu, selvitykset ja vaikutusten arviointi

Elina Luukkonen, erityisasiantuntija, kaupalliset asiat, elinkeino- ja yritysvaikutukset

Vuorovaikutus ja viestintä

Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutusasiantuntija
Jukka Lehtonen, viestintäasiantuntija
Anna Hurmeranta, vuorovaikutusasiantuntija
Anni Salla, vuorovaikutusasiantuntija

Lisäksi kaavarunkotyöhön ovat osallistuneet:**Helsingin kaupunki**

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Asemakaavoitus

Marja Piimies, asemakaavapäällikkö
Antti Varkemaa, yksikön päällikkö, pohjoinen yksikkö
Anna-Maija Sohn, tiimipäällikkö, Pasila-tiimi
Sakari Pulkkinen, arkkitehti, Pasila-tiimi
Anni Hietanen, harjoittelija
Anni-Maria Räsänen, suunnittelija, paikkatietoasiat

Liikennesuunnittelu

Annika Rantala, liikenneinsinööri, liikennejärjestelmä
Julius Krötzl, liikenneinsinööri, liikennejärjestelmä (03/2023 asti)
Ville Kankkunen, liikenneinsinööri, raitioteiden yleissuunnittelu ja kehittäminen (08/2023 asti)

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

Milja Halmkrona, maisema-arkkitehti (12/2021 asti)

Teknistaloudellinen suunnittelu

Mikko Juvonen, tiimipäällikkö, Tek, läntinen

Maankäytön yleissuunnittelu, selvitykset ja vaikutusten arviointi

Riku Raunola, erityisasiantuntija, taloudellisten vaikutusten arviointi
Mikko Keskinen, erityisasiantuntija, taloudellisten vaikutusten arviointi (03/2022 asti)

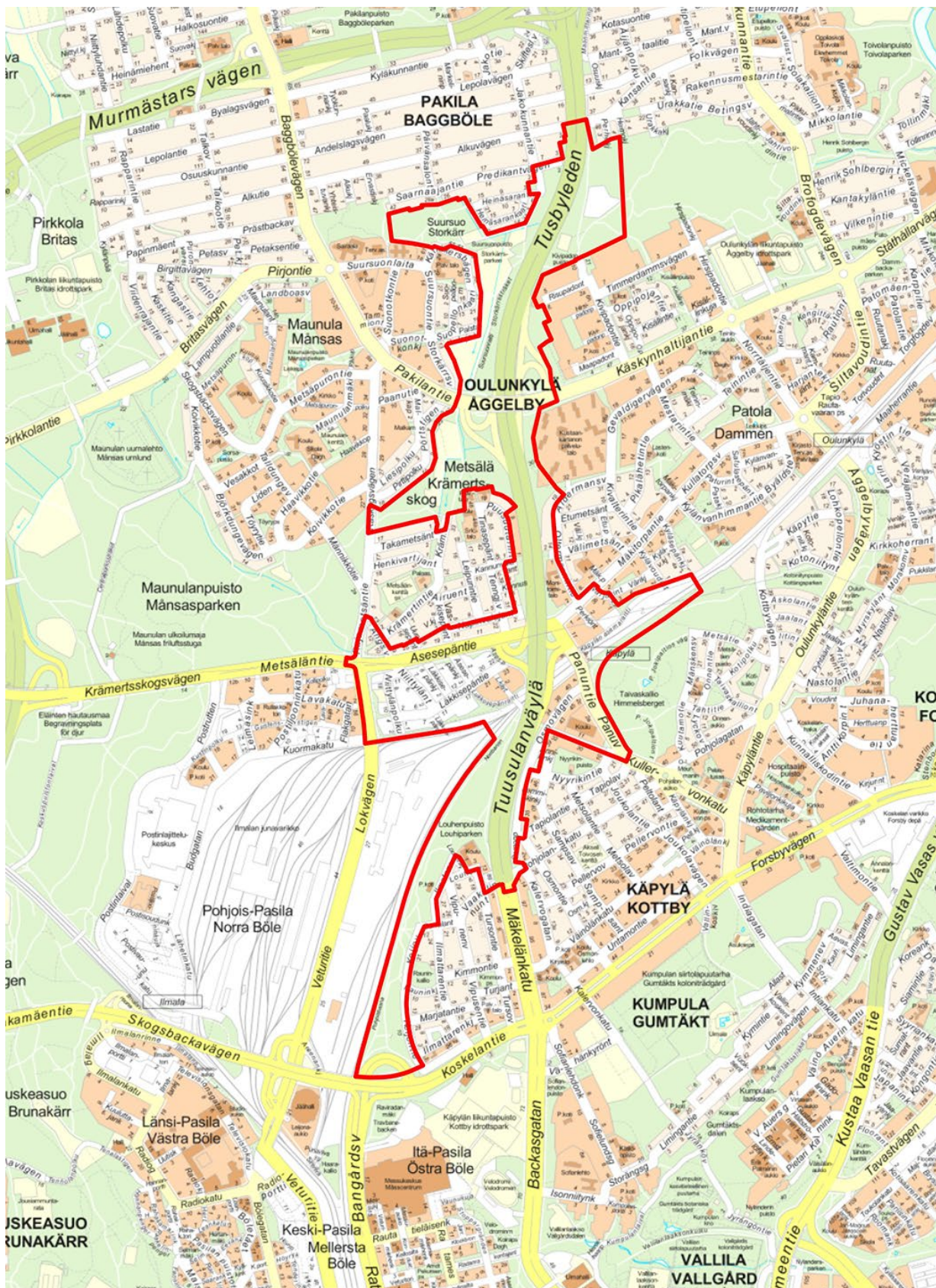
Maankäytön kehittäminen ja tontit

Peter Haaparinne, tiimipäällikkö, maanhankinta, maankäytösopimukset
Jani Kuokkanen, tonttiasiamies, tontinosien osto ja myynti, kiinteistöjen arviointi
Ilkka Aaltonen, tiimipäällikkö, kiinteistökehitys, tonttien kehittämisvaraukset, yritystontit

Lisäksi työhön on osallistunut useita muita Helsingin kaupungin eri toimialojen asiantuntijoita

ALUEEN SIJAINTI

Suunnittelualue sijaitsee Keski- ja Pohjois-Helsingin alueella.



Kuva: Suunnittelualueen sijainti

JOHDANTO

Mäkelänkadun bulevardikaupungiksi kutsuttu alue on osa Helsingin yleiskaavan 2016 osoittamaa maankäytön muutosaluetta ja yksi kaupungin kasvun merkittävimpiä painopistealueita. Alueelle suunnitellaan tiivistä asuin- ja työpaikkarakentamista noin 16 500 uudelle asukkaalle sekä useille tuhansille työpaikoille. Esitetty uusi maankäyttö tukeutuu pikaraitiotiehen. Alueelle on suunniteltu uutta rakentamista noin 750 000 k-m². Kaavarunko toteuttaa yleiskaavan tavoitteita edistään raideliikenteeseen perustuvaa verkostokaupunkia ja kortteleiden mitoitusta pohjautuu yleiskaavan tavoitteisiin. Mäkelänkadun bulevardikaupungin rakentamisen on arvioitu alkavan 2020-30 –lukujen vaihteessa alkaen eteläosasta.

Kaupunkiympäristölautakunta on 18.12.2018 (§655) hyväksynyt alueelle laaditut suunnitteluperiaatteet jatkosuunnittelun pohjaksi. Suunnitteluperiaatteilla hahmoteltiin alueen uutta identiteettiä, tutkittiin yleiskaavatasoa tarkemmin suunnittelualueeseen liittyviä reunaehtoja ja ominaisuuksia, sekä asetettiin tavoitteita jatkosuunnittelun pohjaksi. Suunnitteluperiaatteet toimivat myös jatkosuunnittelua edeltävänä vuorovaikutuksen välineenä. Niiden yhteydessä tuotiin näkyville myös alueen toteuttamisen edellytyksenä olevia infra-, liikenne- ja viherverkostohankkeita, jotka vaativat laajempien kokonaisuuksien tarkastelua, selvityksiä ja yhteensovittamista, ennakoitua ja investointipäätöksiä.

Nyt laadittu kaavarunko on aiemmin laadittuja suunnitteluperiaatteita yksityiskohtaisempi, mutta asemakaavaa yleispiirteisempi ohjeellinen maankäyttösuunnitelma, jolla ei ole oikeusvaikutuksia.

Kaavarunko ohjaa alueen suuria kaupunkirakenteellisia muutoksia sekä määrittelee lähtökohtia alueen asemakaavoille ja asemakaavan muutoksille. Kaavarunko pyrkii varmistamaan hallitun kehittämissuunnan luomalla selkeän kokonaiskuvan sekä kartoittamalla potentiaaliset pitkän aikavälin kaupunkirakenteelliset muutokset ja edellytykset. Kaavarungon, ja sen osana liikennejärjestelmäsuunnitelman tärkein tehtävä on varmistaa alueen kokonaisuuden toimivuus ja liittyminen nykyiseen rakenteeseen ennen suunnittelun tarkentumista asemakaavatasolle.

Kaavarunkokartassa esitetään yleispiirteisesti muun muassa alueiden pääasiallinen käyttötarkoitus, liikennetarkoituksen, pikaraitiotien sekä viher- ja virkistysverkoston pääperiaate sekä julkisten palveluiden alustavat tilavaraukset. Kaavarungossa on lisäksi osa-aluekohtaisia, kunkin osa-alueen reunaehtoja, ominaispiirteitä tai vahvuuksia korostavia merkintöjä rakentamisen laatutavoitteista sekä jatkosuunnittelussa ja asemakaavoituksessa huomioitavista reunaehdoista tai lisäselvitystarpeista. Osa-alueet, liikennetarkoitukset ja korttelit suunnitellaan tarkemmin ja yksityiskohtaisemmin vasta asemakaavavaiheessa. Eteläosan asemakaavoitus ajoittuu pääasiassa 2020-luvulle ja pohjoisosan 2020- ja 2030-luvuille.

Julkisen ulkotilan osalta kaavarunko näyttää laatutavoitteet, joiden toteuttaminen yhdessä alueen muun kaupunkirakenteellisen muutoksen kanssa luo kaupunkiympäristöä, joka houkuttelee lisää investointeja alueelle. Kaavarungon suunnitelmassa pääkadun reunoille tehokkaasti ja tiiviisti hahmotellut korttelialueet mahdollistavat sekä laajojen viheralueiden säilyttämisen että merkittävän määrän uusia asuntoja ja työpaikkoja.

Liikenteen osalta kaavarunko näyttää kehityksen suuntaviivat moottoritien kaduksi muuttamiselle, uudelle pikaraitiotielle sekä kaupunkimaisen katuverkon muodostamiselle, ja luo pohjan kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattamiselle. Tarkemmat ratkaisut, kuten

Käpylän asemanseudun liikenneratkaisu, uusien katujen tarkat linjaukset, liittymäjärjestelyt sekä moottoritien ja kadun vaihettumiskohta esitetään seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Bussiterminaalin sijainti ja laajuus määritellään kaavarungon jälkeisessä suunnitteluvaiheessa ja asemakaavoituksessa.

Kaavarunkoa on valmisteltu monialaisesti ja laajassa yhteistyössä kaupungin sisäisten ja ulkopuolisten tahojen kanssa. Kaavarungossa esitetyt suunnitteluratkaisut pohjautuvat laajaan lähtötietojen analyysiin, monialaiseen ja iteroivaan suunnitteluun ja skenaariotarkasteluihin, sekä useisiin suunnittelualuetta ja sen ympäristöä koskeviin, tai alueeseen vaikuttaviin selvityksiin ja suunnitelmiin. Suunnittelun aikana on tutkittu ja yhteensovitettu erilaisia kaupunkirakenteellisia malleja sekä liikenteellisiä ratkaisuja. Kaavarunkovaiheen liikennejärjestelmän tarkempi kuvaus esitetään kaavarungon liitteenä olevassa liikennejärjestelmäselvityksestä. Tarkemmat, yksityiskohtaiset ja rakentamista ohjaavat kortteli-, puisto- ja liikennesuunnitelmat laaditaan asemakaavoitusvaiheessa.

Kaavarungon pohjalta myöhemmin laadittavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset Mäkelänkadun bulevardikaupungin alueelle mahdollistavat tehokkaan ja ilmastoviisaan täydennysrakentamisen olemassa olevan infran, laajenevan joukkoliikennetarjonnan, sekä sujuvien joukkoliikenteen vaihtoyhteyksien ja erinomaisten virkistysmahdollisuuksien äärelle.

TIIVISTELMÄ

Tuusulanväylä muutetaan kaduksi Käpylän ja Pakilan välisellä osuudella. Nykyistä Tuusulanväylää ympäröivät reuna-alueet muuttuvat rakennetuksi ympäristöksi ja olemassa olevat ja uudet korttelialueet täydentyvät yhtenäisiksi kaupunkimaisiksi korttelialueiksi. Palvelut lisääntyvät ja ne on mahdollista saavuttaa kestäväillä liikkumismuodoilla. Poikittaiset yhteydet paranevat. Alueen liikkumismuodot monipuolistuvat, kun uutta katua pitkin pääsee kulkemaan auton ja bussin lisäksi raitiovaunulla, pyörällä ja kävellen. Joukkoliikenne tukeutuu Mäkelänkatua pitkin kulkevaan, tiheään vuorovälin pikaraitiotiehen, joka laajentaa osaltaan raitioliikenteen verkostokaupunkia. Mäkelänkadun uusi pikaraitiotie yhdistyy Käpylässä päärataan ja Maunulassa juuri valmistuneeseen numero 15 pikaraitiolinjaan. Bussiliikenne toimii liityntäyhteytenä pikaraitiotieiden ja junien muodostamaan runkoverkkoon sekä tarjoaa lisäksi monipuolisia täydentäviä yhteyksiä erityisesti poikittaissuuntaan.

Kaavarungon alueelle on suunniteltu uutta rakentamista yhteensä noin 750 000 k-m². Tavoitteena on rakentaa uusia asuntoja noin 16 500 helsinkiläiselle (noin 650 000 k-m²). Julkisille palveluille on kaavarungossa esitetty varauksia noin 20 000 k-m² ja uudelle toimitalarakentamiselle noin 80 000 k-m².

Rakentaminen sijoittuu pääosin tiiviisti uuden Mäkelänkadun reunaan, jolloin suunnittelualueella olevia metsäisiä luonto- ja virkistysalueita voidaan säilyttää mahdollisimman laajasti. Tavoitteena on säilyttää arvokkaimmat luontoalueet. Pääosa Louhenpuiston metsäalueesta säilytetään eikä Taivaskallion reunalle esitetä rakentamista. Uuden pääkadun linjausta on pyritty optimoimaan siten, että uudet korttelialueet yhdessä säilyvien viheralueiden ja olemassa olevan kaupunkirakenteen kanssa muodostavat toimivan ja toteuttamiskelpoisen kokonaisuuden. Viherverkoston tärkeimmät yhteydet säilytetään ja asuin- ja viheralueiden välisiä yhteyksiä lisätään ja parannetaan. Tärkeää ekologista yhteyttä Keskupuiston ja Patolan metsän välillä kehitetään sekä liito-oravien että ulkoilu- ja virkistyskäytön yhteytenä. Suunnittelun alueen viheralueet yhdessä ympäröivien alueiden viheralueiden kanssa muodostavat monipuolisen ja toimivan viher- ja virkistysverkoston.

Suunnittelun alueen eteläosassa suurin osa uudesta rakentamisesta on lisä- ja täydennysrakentamista, joko nykyisillä tonteilla tai näiden reunoilla. Myös uusia korttelialueita on suunniteltu Käpylään, molemmin puolin uutta pääkatua. Suunnittelun alueen pohjoisosassa, Metsälän pohjoisreunalta Pakilaan asti, on kokonaan uutta korttelirakennetta. Kaavarungossa pääosa uusista korttelialueista on osoitettu asumiseen. Lisä- ja täydennysrakentaminen, uudet korttelialueet sekä rakennusten hahmo, mittakaava ja arkkitehtuuri määritellään tarkemmin asemakaavavaiheessa ja sovitetaan ympäröivien osa-alueiden lähtökohtiin, kaupunkirakenteeseen ja kulttuuriympäristöön.

Käpylän asemanseutu suunnitellaan urbaaniksi keskusta-alueeksi. Joukkoliikenteen olosuhteiden ja kävely-ympäristön toimivuuden ja laadun parantaminen on ensisijaista. Asemanseudulla on tulevaisuudessa merkittävä kaupunkikuvallinen rooli. Alue sijaitsee näkyvällä paikalla keskeisessä liikenteellisessä solmukohdassa sekä merkittävän, kehittyvän toimitila- ja toimistoalueen välittömässä läheisyydessä. Alueen sijainti keskustan ja Helsinki-Vantaan lentoaseman puolimatka-alueella lisää alueen houkuttelevuutta myös kansainvälisissä tehtävissä työskentelevien asuin- ja työpaikkana. Asemanseudun nykyisen väyläympäristön ja hajanaisen kaupunkirakenteen tilalle on suunniteltu uutta, tiivistä korttelikaupunkia kaupunkimaisine katuineen, monipuolisia toimintoja ja palveluja, laadukasta

julkista ulkotilaa, runsaasti katupuita ja vehreitä puistikoita. Nykyistä maankäyttöä on mahdollista tehostaa ja asemanseudun rakentaminen voi nousta muuta suunnittelualueutta korkeammaksi. Kaavarungossa ohjataan avaamaan maantasokerroksia liiketiloiksi ja julkiseen käyttöön. Kaavarungossa on esitetty pääradan päälle kansirakenteita, joista osa on kaupunkiympäristön eheyttämisen ja toimivuuden sekä liikkumisen kannalta toivottavia, ja osa mahdollisia optiokansia, joiden toteuttaminen parantaa ja eheyttää kaupunkirakennetta, mutta ei ole toimivuuden kannalta välttämätöntä. Kansirakentamisen suunnittelua ja toteuttamisen teknistaloudellisia reunaehtoja ja mahdollisuuksia tarkennetaan jatkosuunnittelussa. Asemanseutuun liittyvää Metsälän toimitila-alueutta kehitetään vaiheittain yhdessä alueen toimijoiden kanssa. Toimitila-alueen julkisesta ulkotilasta pyritään luomaan vahva vetovoimatekijä ja runko, jonka ympärillä alueen kehittyminen voi tapahtua vaiheittain ja alueen rouheaa omaleimaisuutta, imagoa ja houkuttelevuutta vahvistaen. Kaavarungon suunnitelman mukainen kehitys kasvattaa elinkeinopotentialia, ja muun muassa Käpylän asemanseudun yritysten sekä Metsälän toimitila-alueen synergiaetuja on mahdollista hyödyntää tehokkaammin

Moottoritien muuttaminen kaduksi mahdollistaa erityisesti kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden merkittävän kehittämisen. Bulevardikaupungin jalankulusta suunnitellaan turvallista ja viihtyisää. Jalankulkuverkostosta tehdään tiheä, jotta lähisaavutettavuudesta muodostuu hyvä. Bulevardeilla keskeistä on jalankulkuympäristön laatu sekä kadunylitysten turvallisuus ja niiden riittävä tiheys. Korttelialueiden tonttikaduista pyritään suunnittelemaan rauhallista ja jalankulkijoille miellyttävää liikenneympäristöä. Pyöräliikenteen suunnittelun tavoitteena on mahdollistaa pitkämatkaisen pyöräliikenteen nopeus ja sujuvuus, kaikkien osoitteiden turvallinen saavutettavuus sekä viihtyisät yhteydet lähialueille. Pitkämatkaisen pyöräliikenteen verkoston muodostavat pääkatujen varsien pyörätiet, alueen läpi kulkevat baanat sekä viheralueilla kulkevat pääreitit.

Alueen joukkoliikenne järjestetään tukeutuen junien ja pikaraitioteiden muodostamaan runkoverkkoon, jota täydennetään monipuolisilla bussiyhteyksillä. Mäkelänkadun bulevardikaupungille rakennettava pikaraitiotie muodostaa koko suunnittelualueen läpi kulkevan joukkoliikenteen rungon. Käpylän asemaa varten on kaavarunkotyössä tutkittu erilaisia terminaalivaihtoehtoja sekä myös vaihtoehtoja, jossa asemalla sijaitisivat laadukkaat vaihtoyhteydet, varsinaisen terminaalin sijaitessa muualla kaupungissa. Käpylän aseman suunnittelua jatketaan ja tarkennetaan kaavarungon hyväksymisen jälkeen ja lopulliset ratkaisut päätetään asemakaavavaiheessa.

Mäkelänkadun ohella autoliikenteen pääkatuverkon muodostavat pääasiassa samat kadut kuin nykyään. Keskustaan päin suuntautuvaa liikennettä ohjataan aiempaa enemmän Pasilan suuntaan sujuvoittamalla Asesepäntien ja Veturitien kautta kulkevaa yhteyttä. Myös nykyisen Mäkelänkadun suunta säilyy autoliikenteen reittinä. Pääkatuverkon suunnittelun tavoitteena on säilyttää sujuvat yhteydet ja huolehtia että Kehä I:n liikenne ei häiriinny. 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. Toimivuustarkastelujen perusteella Kehä I:n liikenne ei häiriinny.

Kaavarungon suunnitteluratkaisu perustuu tiiviiseen kaupunkirakenteeseen, jossa palvelut ovat lähellä ja saavutettavissa kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Tuleva väestöpohja on riittävä monipuolisten kaupallisten palveluiden kehittymiselle. Alueen palvelut keskittyvät joukkoliikenteen solmukohtiin, Käpylän asemaseudun lisäksi Käskynhaltijantien risteysalueelle. Koko alueella keskeisten katujen varsilla rakennusten ensimmäisiin kerroksiin osoitetaan liiketilaa, painottuen raideliikenteen pysäkkien ympäristöön. Käpylän asemaseudulla varataan tilaa kirjastopalvelulle, kulttuuri- ja tapahtumatilalle ja nuorisotalolle ja Maunulaan tilaa nuorisotoimelle. Lisäksi ulkoliikuntapaikkoja suunnitellaan niin, että ne palvelevat erityisesti nuoria. Uusia julkisten palveluiden tontteja on varattu viidelle uudelle päiväkodille sekä yhdelle uudelle koululle. Alueella ja sen ympäristöstä on lisäksi kartoitettu mahdollisia laajennettavia tai uusia koulu- tai päiväkotitontteja. Sote-palveluiden sijoittumisesta alueelle ei ole esitetty tarpeita eikä niille sen vuoksi ole osoitettu kaavarungon suunnitelmassa tilaa.

Mäkelänkadun bulevardikaupunkia suunnitellaan ilmastonpäästöt minimoiden ja ilmastonmuutokseen sopeutuen. Alueen rakentamisen on arvioitu alkavan 2020- ja 2030-lukujen vaihteessa, jolloin Helsingin tulisi olla jo tavoitteidensa mukaisesti hiilineutraali. Alueen kehittämisen lähtökohtana on ilmastoviisaus ja kestävyys, ja suunnitteluratkaisu pohjautuu kaupungin strategian mukaisesti kestävien liikkumismuotojen osuuden, laadun ja houkuttelevuuden kasvattamiseen. Asemaseutujen kehittäminen on oleellisessa osassa kestävien kulkumuotojen priorisoinnissa. Käpylän asemasta kehitetään laadukas vaihtoasema, joka yhdessä uuden pikaraitiotien kanssa lisää houkuttelevuudellaan joukkoliikenteen käyttäjämääriä. Kaavarungon määräyksissä esitetään muun muassa muun muassa luontokadon ehkäisyä ja ilmastonmuutoksen torjuntaa vahvistavia sekä ilmastonmuutokseen sopeutumista edistäviä ratkaisuja, jotka tulee huomioida jatkosuunnittelussa ja tulevaisissa asemakaavoissa.

Uuden Mäkelänkadun ympärille, erinomaisten virkistyspalveluiden ja -alueiden läheisyyteen rakentuu ekologisesti kestävää ja houkuttelevaa asuin- ja työpaikka-aluetta, jonka monipuoliset palvelut ovat saavutettavissa kestävillä liikkumismuodoilla. Kaupunkirakenteen kokonaisvaltainen muutos tiivistää ja eheyttää nykyisen moottorien erottaman, hajanaisen kaupunkirakenteen yhtenäiseksi kaupunkimaiseksi rakenteeksi, jonka eriluonteiset osa-alueet tarjoavat monipuolisia asumisen muotoja ja kiinnostavia toimitiloja.

Bulevardikaupungin suunnitelma sisältää merkittävää rakentamispotentiaalia, jolla voidaan vastata tulevien vuosikymmenten asunto- ja toimitilatuotannon tarpeisiin. Kaupungin investoinnit bulevardikaupunkiin ja pikaraitiotiehen palvelevat laajaa aluetta. Joukkoliikenneinvestoinneilla merkitystä Helsingin seudun vetovoiman kannalta. Bulevardikaupungin kontribuutio Helsingin seudun aluetalouteen ja seudun vetovoimaan perustuu mittavaan rakentamispotentiaaliin sekä saavutettavuuden paranemiseen.

NYKYTILANTEEN KUVAUS

Suunnittelualue



Kuva: Mäkelänkadun boulevardikaupunki, suunnittelualue

Suunnittelualue sisältää noin kolmen kilometrin pituisen Tuusulanväylän moottoritien liikennealueen vaihtelevan leveine reuna- ja suoja-alueineen, alkaen Pohjolankadun ja Mäkelänkadun risteyksestä ja ulottuen Pakilan pientaloalueen reunalle, sisältäen Käpylän asemanseudun ympäristön rata-alueineen, Metsälän toimitila-alueen, Louhenpuiston alueen, Asesepäntien ja Veturitien katualueita. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 140 ha.



Kuva: Tuusulanväylä ja suunnittelualueen eteläosaa pohjoisen suuntaan kuvattuna (Voima Graphics)

Tuusulanväylä on nykyisin vilkasliikenteinen valtion moottoritie, joka jatkuu pääkatuna (Mäkelänkatuna) Pohjolankadun risteyksestä Hämeentielle asti. Alueen läpi kulkeva väylä jakaa suunnittelualueen voimakkaasti kahtia ja maisemarakenteessa näkyy selvästi liikenneväylärakentamisen vaikutus. Päärata halkoo lisäksi alueen eteläosaa lounais-koillisuuntaan. Valtaosa suunnittelualueesta on rakentamatonta aluetta tai Tuusulanväylän tiealuetta moottoritiehen liittyvine meluvallineen ja suojavyöhykkeineen.

Tuusulanväylä asettuu monen kaupunkikuvallisesti ja -tilallisesti erilaisen kaupunginosan väliin, ja kaavarungon suunnittelualueelle muodostuu luonnollisesti useita erilaisia osa-alueita, joilla on omat luonteenpiirteensä, reunaehtonsa ja kehittämismahdollisuutensa.

Seuraavassa osiossa suunnittelualueen nykytilaa kuvataan osa-alueittain.

Bulevardikaupungin osa-alueet

Luoteis-Käpylä

Suunnittelualueen eteläisin osa rajautuu päärataan ja Länsi-Käpylän pientaloalueeseen, Pohjolankadun risteysalueeseen sekä idän puolella Osmontien 1920-, 1950- ja 1990-luvuilla rakennettuihin asuinkortteleihin.

Osa suunnittelualueesta rajautuu sekä alueellisesti että valtakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristökohteisiin. Käpylässä viereiset korttelit kuuluvat Museoviraston RKY 2009-kohdeluetteloon Käpylän puutaloalueet ja Käärmetalo. Kaavarunkoalueeseen sisältyy tiealueiden lisäksi Louhenpuiston alue, moottoritien suojaviheraluetta, meluvallia sekä katualueita.

Suunnittelualueen eteläisimmässä korttelissa, Vaakalinnuntien ja Mäkelänkadun risteyksessä sijaitsee nykyisin huoltoasema. Huoltoaseman viereisellä tontilla sijaitsee Käpylän

yhtenäiskoulu, Louhenpuiston reunalla, Ilmattarentiellä päiväkoti Käpylinnan väliaikainen toimipiste ja pohjoisosassa koirapuisto. Muilta osin Luoteis-Käpylän alue on rakentamata. Louhepuiston ja rata-alueen välissä kulkee nykyisin pyöräilyn pohjoisbaana.



Kuva: Nykyinen Tuusulanväylän alkuosa, Pohjolankadun risteyksestä pohjoiseen (Voima Graphics)



Kuva: Nykyinen Tuusulanväylän alkuosa, etelään päin katsottuna (Voima Graphics)

Käpylän asemanseutu

Alue sijaitsee Oulunkylän ja Metsälän asuinalueiden vierellä ja rajautuu kaakon puolella Taivaskallion metsäiseen ja kallioiseen virkistysalueeseen, lännessä Metsälän toimitila-alueeseen ja luoteis-pohjoissuunnassa Asesepäntiehen. Alueen keskellä kulkee etelä-pohjoissuunnassa nykyinen, vilkasliikenteinen Tuusulanväylän moottoritie. Alueen läpi kulkee myös 110 kV ilmajohto itä-länsisuunnassa.

Suunnittelualueella kulkee Käpylän aseman kautta Helsingistä Riihimäen suuntaan jatkuva päärata. Se on osa liikenne- ja viestintäministeriön maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta säättävän asetuksen mukaista rautateiden runkoverkkoa. Päärata on halkonut alueen eteläosaa lounais-koillisuuntaan 1800-luvun loppupuolelta asti. Tuusulanväylän valmistuminen 1960-luvun loppupuolella muutti maisemaa Pohjolan kadun ja Mäkelänkadun risteyksestä pohjoiseen ja erotti asema-alueen Käpylästä. Käpylän vanha asemarakennus purettiin 1970-luvun lopulla. Nykyinen arkkitehtitoimisto Perko & Rautamäen suunnittelema asema valmistui vuonna 1991.



KUVA: Käpylän asemanseutu ja Tuusulanväylän sillat etelästä päin kuvattuna (Voima Graphics)

Käpylän aseman ympäristö on haasteellinen juna- ja autoliikenteen sisääntuloväylän eritasoristeysalue, jossa on useita estevaikutuksia. Nykytilanne on toiminnallisesti, rakenteellisesti ja kaupunkikuvallisesti hahmoton. Jalankulun olosuhteet ja esteettömät kulkuyhteydet ovat heikot. Alueen vahvuutena on kuitenkin erinomainen saavutettavuus ja nopea yhteys sekä keskustaan että lentokentälle.

Aseman kohdalla pääradan yli kulkevat nykyiset Tuusulanväylän sillat, Panuntien silta sekä yksi kävelysilta. Nykyinen, Panuntien sillalla sijaitseva, arkkitehtitoimisto Perko & Rautamäen suunnittelema asema valmistui vuonna 1991. Yhteydet junalaitureille kulkevat Panuntien sillalta ja Lakkisepänkätävän jatkeen jalankulkusillalta. Jalankulkusilta ylittää pääradan junalaiturien lounaispuolella. Siltaa pitkin kulkee kävely-yhteys Käpylästä Metsälän toimitila-alueelle sekä portaita pitkin junalaitureille.

Nykyiset Tuusulanväylän sillat ylittävät pääradan viistosti kortteleiden välistä. Siltojen sijainti hankaloittaa kaupunkirakenteen eheyttämistä. Siltojen ja väylän linjaus muodostaa

kaupunkirakenteeseen useita, maankäytön näkökulmasta hyödyttömiä ja kapeita kaista-leita, joihin on ollut vaikea luoda toiminnallisesti laadukasta kaupunkitilaa.

Asemanseudun rakentaminen on suunniteltu pääosin moottoritien ja autoliikenteen lähtökohdista. Alue on väljästi rakennettu. Nykyiset toimistorakennukset mukailevat moottoritien ramppien muotoja ja yhdessä pysäköintialueiden kanssa muodostavat hahmotonta kaupunkitilaa ja tuhmailevaa maankäyttöä.

Alueen läpi kulkeva ilmajohto on tuonut omat rajoitteensa rakentamiselle ja kaupunkitilan muodostamiselle. Kävely-ympäristö on ankea ja pääradan sekä Tuusulanväylän yli tai ali kulkeminen hankaloittaa yhteyksiä alueen sisällä sekä ympäröivien alueiden välillä. Paikka ei houkuttele pysähtymään, eikä suunnittelualueella ole nykyisin juurikaan oleskeluun houkuttelevia julkisia ulkotiloja.



KUVAT: Asemalaiturit, rata-alue ja alueen läpi, radan eteläpuolella kulkeva pohjoisbaana



KUVAT: Vasemmalla Panuntien silta ja Käpylän asema, oikealla jalankulkusilta Käpylän ja Metsälän toimitila-alueen välillä

Käpylän asemanseutu sijaitsee elinvoimaisen yritys- ja toimitila-alueen välittömässä läheisyydessä. Toimitila- ja toimistorakennusten lisäksi aseman vieressä sijaitsee tällä hetkellä muun muassa supermarketkoon päivittäistavara- ja elintarvikkeiden kauppa sekä samassa yhteydessä myös Alko, jotka molemmat palvelevat laajasti lähialuetta. Muita palveluja on kohtuullisen vähän lukuun ottamatta lähinnä alueen toimistotyöntekijöitä palvelevia lounasravintoloita. Metsälän toimitila-alueen reunalla on sekä ammattilaisia että kuluttajia palvelevaa rakentamiseen ja remontointiin liittyvää kauppaa sekä korjaus tms. palveluita. Alueen palvelurakenne on kuitenkin jäsentymätön.

Käpylän aseman ympäristössä on vähän luontoalueita tai ne ovat luonteeltaan katu – ja rata-alueiden väleihin jääneitä suojaviheralueita. Metsälän toimitila-alueen pohjoisreunassa, Asesepäntien eteläpuolella voimalinjan alla on lineaarinen suojaviheralue. Alueella on kallioympäristön matalaa kasvillisuutta ja pensaita. Tuusulanväylän ja Asesepäntien

risteyksessä on ajoratojen välissä metsäsaarekkeet, joissa kasvaa korkeampia havu- ja lehtipuita.



KUVAT: Vasemmalla radan ylittävä kävelysilta, oikealla alueen läpi kulkeva 110 kV ilmajohto

Pääradan eteläpuolella Panuntien ja Kullervonkadun välisessä korttelissa sijaitsee nykyisin Stadin ammatti- ja aikuisopiston toimipiste sekä kaksi asuinrakennusta. Alue on osa maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä, Käpylä-Koskela asuntoalue. Kortteli rajautuu kaakkoisnurkastaan valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön. Viereiset korttelit kuuluvat Museoviraston RKY 2009-kohdeluetteloön Käpylän puutaloalueet ja Käärmetalo. Korttelin koillisosassa on myös suojelumerkintä, jonka mukaan alkuperäinen kalliomaasto, puusto ja kasvillisuus on säilytettävä ja hoidettava siten, että alueen vehreä ominaisuus ja kaupunkikuvallinen merkitys säilyvät.



KUVA: Käpylän asemanseltu luoteen suunnalta kuvattuna, oikealla ylhäällä Kullervonkadun kortteli

Metsälän toimitila-alue



Kuva: Metsälän toimitila-alue ja Käpylän asemanseutua

Metsälän toimitila-alue on rakentunut vaiheittain ja alueen rakennukset ovat hyvin eri-ikäisiä. Rakennuksista osa on hyväkuntoisia, osa melko huonokuntoisia. Kortteleissa on monenlaista pienteollisuus-, varasto-, liike- ja toimitilaa ja liikuntatiloja sekä huoltoasematointia. Metsälän toimitila-alueella on sekä ammattilaisia että kuluttajia palvelevaa rakentamiseen ja remontointiin liittyvää kauppaa sekä korjaus tms. palveluita. Alueen palvelurakenne on kuitenkin jäsentymätön. Toimitila-alueella sijaitsee lisäksi Ammattiopisto Liiven toimipaikka. Alueella asioiden asiakkaiden ja yhteistyökumppaneiden arvioidaan ensisijaisesti tulevan lähiympäristöstä ja olevan pääosin liikkeellä henkilöautoilla. Alueen jalan-kulun reitit ja pysäköintiratkaisut kaipaavat kehittämistä.

Toimitila-alueen maaston korkeuserot ovat suuria. Maasto laskee Käpylän asemalta voimakkaasti lännen suuntaan. Alueen luoteisnurkassa on tällä hetkellä laajahko hulevesien viivytysallas.



KUVA: Metsälän toimitila-alue Postipuiston alueelle päin katsottuna (Voima Graphics)

Metsälä - Oulunkylä

Metsälän ja Oulunkylän pientaloalueet rajautuvat nykyiseen Tuusulanväylään ja Metsälän puolella myös Asesepäntiehen. Reunimmaisiet korttelialueet sisältyvät suunnittelualueeseen. Korttelialueiden ja väylän välissä on meluvalleja sekä meluaitoja. Nykyinen väylä eristää alueet voimakkaasti toisistaan. Ainoa yhteys asuinalueiden välillä on kapea alikulukutunneli Kannunvalajantien ja Välimetsäntien välillä.

Metsälän pientaloalueesta on tehty jatkosuunnittelun pohjaksi ominaispiirreselvitys, joka on kaavarunkoaineiston liitteenä. Selvitysalueeseen kuului Metsälän pientaloalue, joka rajautuu Rajametsäntiehen, Asesepäntiehen sekä Pirttipolunpuistoon. Lisäksi työssä on käsitelty Oltermannintietä ympäröivät korttelit Tuusulanväylän itäpuolella.



KUVA: Tuusulanväylän, Asesepäntien ja Mäkitorpantien risteys sekä Metsälän ja Oulunkylän reunavyöhykkeet pohjoissuuntaan kuvattuna (Voima Graphics)



KUVA: Tuusulanväylän, Asesepäntien ja Mäkitorpantien risteys sekä Metsälän ja Oulunkylän reunavyöhykkeet etelään päin kuvattuna (Voima Graphics)

Käskynhaltijantien ja Pakilantien risteysalue

Käskynhaltijantien ja Pakilantien kohdalla suunnittelualueeseen sisältyy nykyinen moottoritien alue ramppialueineen, moottoritietä reunustavat, metsäiset suojaviheralueet sekä puistoaluetta. Kaavarunkoalueen pohjoisosa on kokonaan rakentamatonta aluetta, lukuun ottamatta luoteen puoleisen ramppialueen keskellä sijaitsevaa pikaraitiotien sähkönsyöttäsemaa.

Suunnittelualue rajautuu idässä Kustaankartanon palvelukeskuksen kortteliin. Väylän ja Kustaankartanon välisellä alueella maasto nousee jyrkästi itään. Rinteessä sijaitsee maanalaisen tunnelin suuaukko. Lännen puolella sijaitseva Pirttipolunpuisto rajautuu valtakunnallisesti merkittävän rakennettuun kulttuuriympäristöön. Viereiset korttelit kuuluvat Museoviraston RKY 2009-kohdeluettelo Maunulan asuntoalue. Tuusulanväylän länsipuolella on etelä-pohjoissuuntainen virkistysreitti sekä Maunulanpuro. Patolan kohdalla on nykyisen Tuusulanväylän alittava jalankulkutunneli.

Käskynhaltijantie (sekä Pakilantie) ja Tuusulanväylä kulkevat eritasossa. Siltaa pitkin kulkee poikittainen pikaraitiolinja numero 15. Kävely-yhteydet ja joukkoliikenteen vaihtoyhteydet ovat heikot ja epäviihtyisät, ja pysäkit ovat etäällä toisistaan.



KUVA: Nykytila, Käskynhaltijantien-Pakilantien ja Tuusulanväylän risteysalue etelän suuntaan, vasemmalla Oulunkylä, oikealla Maunula (Voima Graphics Oy)

Maunula – Patola ja Suursuonpuiston reuna

Suunnittelualueeseen sisältyy tiealue ja moottoritietä reunustavat, metsäiset suojaviheralueet ja meluaidat sekä puistoaluetta. Alueella ei ole rakentamista.

Alue rajautuu lännessä Maunulan pientaloalueen reunaan ja Suursuonpuistoon, idän puolella jyrkkään Tanhumäen kallioon sekä Patolan asuinalueeseen, joka on paikoin yli 5 metriä nykyistä Tuusulanväylää korkeammalla. Tuusulanväylän länsipuolella on etelä-pohjoissuuntainen virkistysreitti sekä Maunulanpuro. Suursuonpuiston ja Patolan välillä on Tuusulanväylän alittava jalankulkutunneli.



KUVA: Nykytila, Tuusulanväylä pohjoissuuntaan, vasemmalla moottoritien suojavaikykkeet ja melulaita



KUVA: Nykytila, Tuusulanväylä kuvattuna Tanhumäen kalliolta lounaan suuntaan

Maunulan ja Patolan pohjoisreuna

Pohjoisimmalla osa-alueella kaavarungon alue rajautuu Pakilan pientaloalueeseen ja idässä Patolanmetsään. Patolanmetsän puolella suunnittelualueella sijaitsee myös nykyinen lumen vastaanottoaika. Alueella ei ole rakentamista.



KUVA: Nykytila, Suunnittelualan pohjoisin osa ja Pakilan pientaloaluetta (Voima Graphics Oy)



KUVA: Nykytila, Patolanmetsän reuna ja lumen vastaanottoaika (Oladesign)

Viher- ja virkistysverkosto

Mäkelänkadun bulevardikaupungin suunnittelualue sijoittuu yleiskaavan viherverkostossa Keskuspuiston ja Vantaanjokea seurailevan Helsingipuiston vihersormien välimaastoon. Alueen poikittaisista viheryhteyksistä merkittävin on Keskuspuistosta Pirttipolunpuiston - Suursuonpuiston läpi Patolan metsään johtava viherlinja, jonka on tarkoitus yhdistää koko kaupungin mittakaavassa Malminkartanon ja Vuosaaren huipun viheralueita. Kaupungin-osapuistoina kehitettäviä viheralueita ovat Patolanmetsä sekä Suursuonpuisto. Alueelle ei ole esitetty yleiskaavassa uusia kaupunginosapuistoja. Yleiskaavassa on esitetty ohjeellinen viheryhteys Pirttipolunpuiston ja Taivaskallion välille.

Viher- ja virkistysverkosto VISTRA:ssa esitetään Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämistavoitteet koko kaupungin mittakaavassa. Tavoitteellisessa viher- ja virkistysverkostossa todettuja virkistysyhteyksien kehittämistarpeita ovat erityisesti yhteydet Maunulanpuistosta Oulunkylän liikuntapuiston kautta Vantaanjoenrantaan ja Pirttipolunpuistosta Metsälän läpi Taivaskallion puistoon ja edelleen Vantaanjoen rantaan.

Suunnittelualueen viheralueet ovat Suursuonpuiston itäosaa ja Pirttipolunpuiston ja Louhenpuiston pohjoisosaa lukuun ottamatta Helsingin mittakaavassa runsasmetsäisiä alueita ja niillä on luonnonläheinen identiteetti. Laajat ja arvokkaat metsäiset luontoalueet Keskuspuistossa, Patolan metsässä ja Taivaskalliolla sijaitsevat pääosin suunnittelualueen ulkopuolella.

Mäkelänkadun bulevardikaupungin suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä sijaitsee useita liito-oravan ydinalueita sekä elinalueita. Alueelta tunnetaan useampia uhanalaisten tai silmälläpidettävien luontotyyppien esiintymiä, suunnittelualueella pääasiassa lehtoja (Pirttipolunpuistossa ja Louhenpuistossa). Lisäksi alueella ja sen läheisyydessä sijaitsee lintu-, kääpä-, kasvi-, metsä- ja geologisia kohteita.

Tuusulanväylän varrella sijaitsee myös metsäisiä tiealueen osia ja suojavyöhykkeitä, jotka nykyisin palvelevat osana laajempaa viherverkostoa, mutta niillä ei ole juurikaan virkistysarvoa.

Niittyverkostossa Pirttipolunpuisto on määritelty laadullisesti niittyverkoston arvoalueeksi. Suursuonpuiston entiset pellot ovat muuta niittyä ja viljelypalsta-alue on niittyverkoston tukialue. Muuta niittyä on myös Louhenpuiston reunoilla ja Tuusulanväylän meluvälillä. Kaikki suunnittelualueen niityt ovat verkoston rakenteessa askelkiviä eli helminauhaimaisesti sijoitettuja niittyverkoston yhteyksiä niittykeskittymien välillä.

Suunnittelualueen viher- ja virkistyspalvelut täyttävät nykyisen asukasmäärän tarpeet. Bulevardikaupungin alueella sijaitsee nykyisin kolme leikkipaikkaa ja kaksi koira-aitausta, palstaviljelyalue sekä useita lähiliikunta-alueita ja pelikenttiä, jotka sijaitsevat kävelymatkan päässä nykyisiltä asuinalueilta.

Alueen nykyiset liikuntapuistot ja lähiliikuntapaikat ovat kohtuullisen hyvin saavutettavissa. Myös talviliikuntapalvelut luistelukentät, tekojääradat ja hiihtoladut ovat nykyisin hyvin saavutettavissa. Alueen pohjois- eteläsuuntaisten jalankulku-, pyöräily- ja ulkoilureittien nykytila on hyvä, mutta rata- ja tiealueet, erityisesti päärata ja sen varikkoalueet sekä Tuusulanväylä ja sen ramppialueet, aiheuttavat merkittäviä estevaikutuksia poikkisuuntaisille jalankulun ja pyöräliikenteen reiteille. Yli- ja alikulkujen vähäinen määrä pidentää siirtymismatkoja Tuusulanväylän molemmin puolin. Rakennettujen puistokäytävien ja ulkoilureittien lisäksi tarkastelualueen metsissä risteilee tiheä kenttäkerrokseen tallautunut metsäpolkuverkosto. Paikoin metsänpohja on jopa haitallisen kulunutta. Osa poluista toimii oikoreitteinä, mutta polut kertovat myös viheralueiden alati kasvavasta käyttäjämäärästä.

Maisemarakenne ja vesiolosuhteet

Suunnittelualueen maisemarakenne on jonkin verran koillis-lounaissauntautunut. Maisemarakennetta määrittävät jyrkkäpiirteiset moreeniselänteet Oulunkylän, Patolan ja Metsälän selänteet idässä, Taivaskallion ja Käpylän kallioselänteet etelässä ja Maunulan selänne lännessä. Selänteiden välisessä savilaaksossa virtaa verkkaisesti Maunulanpuro. Selänteiden puusto ja rakentaminen muodostavat suurpiirteisiä reunoja mm. Suursuonpuiston ja Pirttipolunpuiston avoimeen laaksotilaan. Louhenpuiston metsäinen selänne reunustaa avointa ratapiha-aluetta. Suurin osa suunnittelualueesta kuuluu Haaganpuron valuma-alueeseen.

Maunulanpuro liittyy Haaganpuron pääuomaan Pirkkolan eteläpuolella, ja vedet virtaavat Keskuspuiston läpi mereen Pikku-Huopalahdessa. Haaganpuro on taimenpuro. Suunnittelualueen itäreunassa osa vesistä valuu Vantaanjoen suuntaan. Louhenpuisto ja Taivaskallion pohjoisosa kuuluvat Kumpulanpuron valuma-alueeseen, josta vedet laskevat mereen Arabianrannassa.



Kuva: Maunulanpuro Suursuonpuiston reunalla

Liikenne

Jalankulun reitit alueella ovat laadultaan ja yhdistävyydeltään vaihtelevat. Tuusulanväylä muodostaa moottoritienä aluetta etelä-pohjoissuunnassa voimakkaasti jakavan esteen. Myös päärata ja junaliikenteen varikkoalue aiheuttavat merkittävän estevaikutuksen.

Tuusulanväylän poikkisuuntaiset jalankulun yhteydet ovat Pohjolankadun ja Asesepäntien välillä pääosin eritasoyhteyksiä. Asesepäntiestä pohjoiseen yhteysväli harvenee. Eteläosassa poikittaiset yhteydet sijoittuvat lähelle Pohjolankatua ja Käpylän asemaa ja niitä on tällä jaksolla kuusi kappaletta. Keskimäärin yhteyksien välinen etäisyys on noin 200 metriä. Käpylän juna-aseman vaihtoyhteydet ovat pitkiä ja reitit pysäkeille epämiellyttävää ympäristöä. Suunnittelualueen pohjoisosassa kaikki poikittaiset yhteydet ovat eritasossa. Asesepäntiestä eteenpäin on kolme poikittaista yhteyttä, joiden välinen etäisyys on noin 500 metriä. Tuusulanväylän suuntaiset jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet jatkuvat väylän rinnalla Asesepäntien tasalle. Asesepäntiestä pohjoisen suuntaan reitit erkaantuvat väylästä ja jatkuvat esikaupunkialueen katuverkolla ja puistoalueilla. Pohjoisbaana kulkee Pasilasta radan vartta Käpylän asemalle ja jatkuu pyörätienä Oulunkylään.

Nykyiset pyöräliikenteen pääreitit noudattelevat pääkatujen linjauksia, lukuun ottamatta Tuusulanväylän vartta, joka moottoritienä myös muodostaa aluetta itä-länsisuunnassa voimakkaasti jakavan esteen. Myös päärata ja junaliikenteen varikkoalue aiheuttavat merkittävän estevaikutuksen. Keskeisimmät poikittaiset yhteydet alueella ovat nykyisin Pohjoisbaana sekä Metsäläntie-Mäkitorpantie ja Käskynhaltijantie-Pakilantie. Pohjois-eteläsuuntaisista reiteistä keskeisin kulkee Metsälän pientaloalueen läpi pohjoiseen suuntaan kohti Paloheinää, reitti kulkee alueen eteläosassa Mäkelänkadun ja Tuusulanväylän varressa.



Kuva: Nykyinen Tuusulanväylä etelän suuntaan kohti Käskynhaltijantien siltaa

Suunnittelualueella kulkee Käpylän aseman kautta Helsingistä Riihimäen suuntaan jatkuva päärata. Käpylän aseman kahdella itäisimmällä raitilla on laiturit lähiliikenteen junia varten. Käpylän asemalla pysähtyvät 10 minuutin vuorovälillä kehärataa Helsingistä lentoaseman suuntaan kulkevat I- ja P-junat sekä Helsingistä Keravalle kulkevat K-junat. Yhdessä nämä muodostavat Käpylän asemalla junille tasaisen 5 minuutin vuorovälin.

Tuusulanväylä on Helsingin keskustaan johtava säteittäisen bussiliikenteen väylä. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) järjestämän paikallisliikenteen lisäksi Tuusulanväylää on käyttänyt aiemmin myös lentoaseman kautta kulkeva kaukoliikenne sekä Hyvinkään ja Tuusulan tason seutuliikenne. Tällä hetkellä Tuusulanväylää kulkevat vain HSL:n Helsingin sisäiset 60-sarjan linjat sekä Vantaata ja Tuusulaa palvelevat 600-sarjan seutulinjat

Pakilantien ja Käskynhaltijantien tasolla suunnittelualueen poikki on kulkenut lokakuusta 2023 alkaen poikittainen pikaraitiotielinja 15 (Raide-Jokeri), joka on korvannut Helsingin seudun vilkkaimmin liikennöidyn runkobussilinjaa 550. Kantakaupungin raitiotieverkko ulottuu nykyisin Mäkelänkatua Pohjolankadun risteykseen asti. Rataa käyttää nykyisin raitiotinja 1 (Eira – Töölö – Sörnäinen – Käpylä).

Tuusulanväylä (kantatie 45) on yksi Helsingin seitsemästä autoliikenteen sisääntuloväylästä. Se alkaa Mäkelänkadusta kulkien Tuusulan Hyrylään ja edelleen Hyvinkäälle, jossa se liittyy Hämeenlinnan moottoritiehen (valtatie 3). Tuusulanväylä on Helsingin alueella eritasoliittymän varustettu vähintään 2+2 kaistainen moottoritie, jonka nopeusrajoitus on suunnittelualueella 80 km/h:ssa. Tuusulanväylän liikennemäärä on Pohjolankadun kohdalla nykyisin noin 37 000 ajon. /vrk ja Käskynhaltijantien pohjoispuolella noin 55 000 ajon. /vrk. Muita merkittäviä katuja suunnittelualueella ovat (suluissa vuorokauden liikennemäärä: Käskynhaltijantie (11 000), Pakilantie (11 000), Asesepäntie (17 000), Mäkitorpantie (10 000), Panuntie (10 000) ja Veturitie (11 000), sekä Metsäläntie (14 000).

Palvelut

Alueen julkiset palvelut on mainittu osa-alueiden nykytilan kuvauksen yhteydessä. Suunnittelualueen olemassa olevat kaupalliset palvelut ovat keskittyneet nykyisten asukas- ja työpaikkakeskittymien läheisyyteen tai liikennevirtojen varrelle. Ympäröivien alueiden päivittäistavarakaupan tarjonta on jakautunut kohtuullisen tasaisesti, sisältäen paljon pieniä yksiköitä. Lähin suuri kaupan keskittymä on Pasilan Tripla ja Vantaan Tammiston alue, jonne suurin osa etenkin alueen erikoiskaupan ostovoimasta suuntautuu.

Esteettömyys

Suunnittelualue on esteettömyyden kannalta osittain normaalia, osittain vaativaa maaston ja alueiden tasoerojen takia, sekä alueella sijaitsevien toimintojen vuoksi.

Suojelukohteet

Suunnittelualueella on seitsemän muinaismuistolain suojaamaa kohdetta, jotka kuuluvat Helsingin seudun ensimmäisen maailmansodan aikaisiin linnoituslaitteisiin (vuoden 1914 linnoitteiden asemat 35, 45,46 ja 47 Käpylässä sekä vuosien 1915 - 1918 linnoituksen tukikohtien XXI ja XXII osia Patolassa, Itä-Pakilassa, Maunulassa ja Pirkkolassa).

KAAVARUNGON RATKAISUJEN PERUSTELUT

Tavoitteet

Mäkelänkadun bulevardikaupungin alueen suunnittelu pohjautuu useaan Helsingin kaupungin ja pääkaupunkiseudun kehittämistä koskevaan strategiseen tavoitteeseen.

Yleiskaava

Helsingin yleiskaava 2016 tuli voimaan 5.12.2018. Yleiskaavan liikennejärjestelmä perustuu koko kaupungin kattavaan pikaraitiotieverkkoon, moottoritiemäisten sisääntuloväylien muuttamiseen pääkaduiksi sekä kestävien kulkumuotojen, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden priorisointiin.

Helsingin kaupunkistrategia

Kaupunginvaltuusto on 13.10.2021 hyväksynyt uuden Kasvun paikka - Helsingin kaupunkistrategian 2021–2025. Strategiassa todetaan muun muassa, että Helsinkiä kehitetään raideliikenteen verkostokaupunkina ja että täydennysrakentamista toteutetaan erityisesti raideliikenteen varrella ja asemien ympäristöissä. Kaavarunko ja sitä seuraava asemakaavoitus edesauttaa kaupunkistrategian tavoitteiden toteutumista. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräiliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan ja raideliikenteen verkostokaupungin toteuttamista jatketaan. Näihin tavoitteisiin on mahdollista päästä Tuusulanväylän kaduksi muuttamisella. Mäkelänkadun jatkeen uusi pikaraitiotie on oleellinen osa Helsingin tulevaa raideliikenneverkostoa. Alueen uudet korttelit rakentuvat olemassa olevaan infraan tukeutuen, raideyhteyksien varrelle. Rakentaminen on tehokkainta Käpylän aseman ympärillä ja pikaraitiotien solmukohdassa. Taloudellista, sosiaalista ja ekologista kestävyyttä kasvatetaan rakentamalla merkittävä määrä uusia asuntoja ja työpaikkoja tiiviiseen kaupunkirakenteeseen, jossa kaikki tärkeimmät palvelut voidaan saavuttaa kestävällä liikkumisella. Tehokkaalla ja tiiviillä kaupunkirakenteella voidaan myös turvata merkittävimmät ja arvokkaimmat luontoalueet. Huolehdimme siitä, että kaikilla helsinkiläisillä on vastaisuudessa-kin lyhyt matka lähiluontoon. Paahteisia olosuhteita kestäviä niittyjä ja hulevesiä hallitsevia viherrakenteita lisätään. Toimiva viherrakenne mahdollistaa hulevesien hallinnan, tulvariskien minimoimisen ja vähentää lämpösaarekeliöitä.

MAL-sopimus

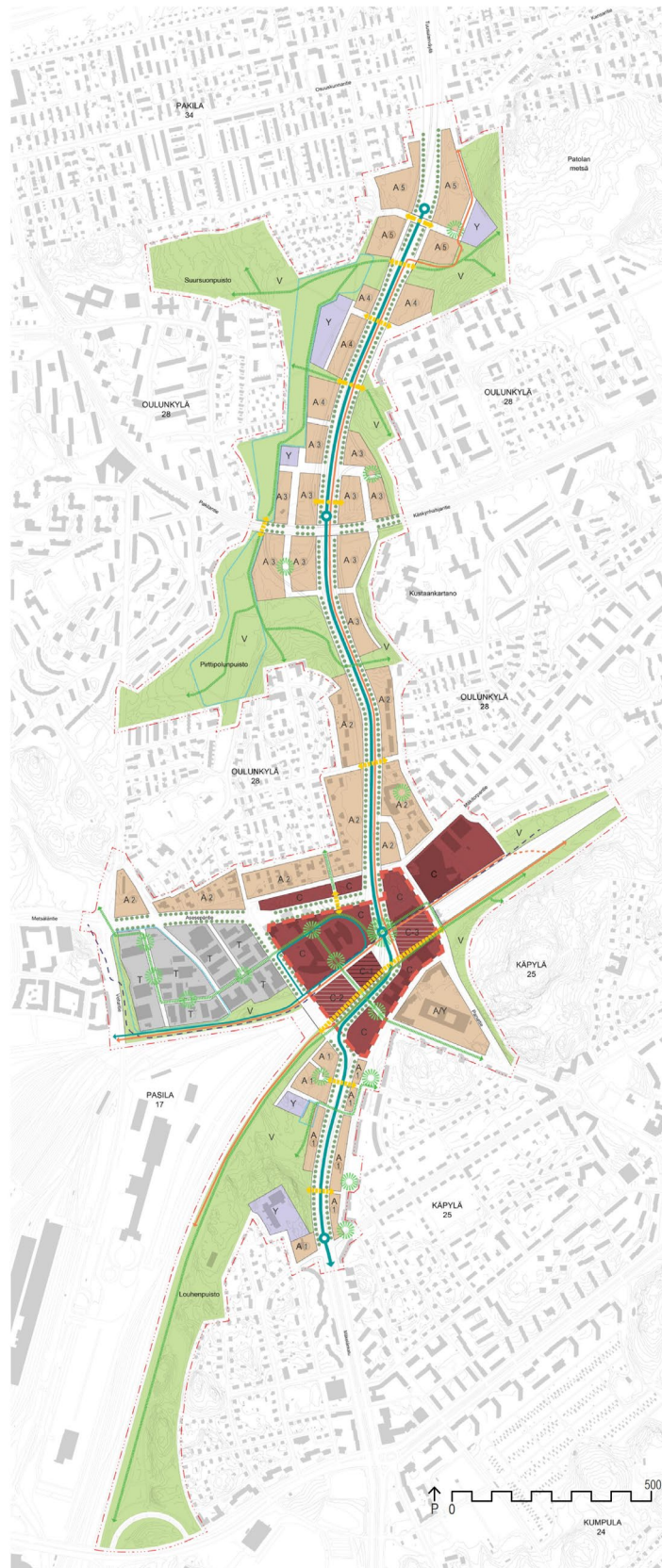
Helsingin kaupunki toteuttaa valtion ja Helsingin seudun kuntien välistä maankäytön, asun- misen ja liikenteen kehittämistä koskevaa ns. MAL-sopimusta. Sopimuksen tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että luodaan edellytyksiä tonttitarjonnan ja asuntotuotannon merkittävälle lisäämiselle. Sopijaosapuolet ovat sitoutuneet yhdessä edistämään sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamista. MAL-suunnitelmassa 2023 Mäkelänkadun bulevardikaupungin alue ja Mäkelänkadun pikaraitiotie on määritelty tärkeäksi suunnittelukohteeksi. Bulevardikaupungin alueelle kaavoitetaan merkittävä osa yleiskaavassa tavoiteltua uutta rakentamispotentiaalia.

Hiilineutraali Helsinki 2030

Mäkelänkadun bulevardikaupungin rakentaminen on tarkoitus aloittaa 2020- ja 2030-lukujen vaihteessa, jolloin Helsingin tulisi tavoitteidensa mukaisesti olla hiilineutraali. Uudessa kaupunkistrategiassa on asetettu myös hiilinollatavoite vuodelle 2040. Bulevardikaupunkia suunnitellaan ilmastonpäästöt minimoiden ja ilmastonmuutokseen sopeutuen. Kaavarunko ohjaa tulevaa asemakaavoitusta, jonka määräyksissä tullaan edellyttämään luontokadon ja ilmastonmuutoksen torjunnan ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen toimenpiteitä. Ilmastonmuutoksen pysäyttämiseksi tärkeitä ovat sekä välittömästi vaikuttavat toimenpiteet, kuten kestävien liikkumismuotojen priorisointi, että pidemmän aikavälin vaikutukset. Sopeutumisessa viherrakentamisella, katuvihreällä, luonnon monimuotoisuuden tuke- misella ja hulevesien hallinnalla on tärkeä rooli.

KAAVARUNGON SISÄLTÖ

KAAVARUNKOKARTTA



KAAVARUNKOKARTAN MERKKIEN SELITYKSET

..... Noin 10 metriä suunnittelualueen ulkopuolella oleva viiva

A

Asuntopainotteinen alue

Alueelle saa sijoittaa asuinrakennuksia.

Keskeisten katujen varsilla rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi.

Pää- ja kokoojakatujen varsilla rakennukset sijoitetaan kiinni katualueeseen.

Korttelirakenteeseen tulee sisällyttää puistomaisia aukioita. Piha-alueiden kasvillisuus ja liittyminen puistoalueisiin tulee suunnitella ympäröivän luonnon monimuotoisuutta vahvistavasti.

A/Y

Asuntopainotteinen ja julkisten palveluiden alue

Alueelle saa sijoittaa asuinrakennuksia ja/ tai opetustoimintaa palvelevia rakennuksia.

Asuntorakentaminen edellyttää nykyisen opetustoiminnan siirtymistä toiseen toimipisteeseen joko kokonaan tai osittain. Stadin ammatti- ja aikuisopiston tilanne, lisä- ja täydennysrakentamisen mahdollisuudet sekä tarkemmat reunaehdot selvitetään ja määritellään asemakaavavaiheessa.

Y

Julkisten palveluiden alue

Korttelialueelle saa rakentaa palvelurakennuksia. Koulujen ja päiväkotien ulkotilojen tulee mahtua korttelialueelle, poikkeuksena urheilukentät.

T

Toimitilapainotteinen alue

Alueelle saa sijoittaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja, toimisto-, liike-, palvelu-, kulttuuri-, tapahtuma- sekä liikuntatiloja.

Korttelialueita voi täydentää lisärakentamisella tai osan nykyisistä rakennuksista voi korvata uudisrakennuksilla. Uudisrakentaminen voi olla nykyistä rakennettua ympäristöä korkeampaa tai tehokkaampaa.

Alueen palvelutarjontaa tulee lisätä. Keskeisten katujen varsilla uudisrakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Maantasokerrokset tulee toteuttaa siten, että ne ovat helposti muutettavissa liike-, ravintola- tai palvelutiloiksi.

C

Keskusta- ja palvelupainotteinen alue

Alueelle saa sijoittaa asumista, liike- ja toimitilaa, palvelu-, kulttuuri-, tapahtuma- ja liikuntatiloja sekä terminaalirakennuksen.

Korttelialueita saa täydentää lisärakentamisella tai osan nykyisistä rakennuksista voi korvata uudisrakennuksilla. Alueen uudisrakentaminen voi olla muuta suunnittelualuetta tehokkaampaa ja korkeampaa.

Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi, erityisesti keskeisten katujen ja jalankulun pääreittien varsilla sekä joukkoliikenteen pysäkkien ympäristössä. Maantasokerrokset tulee toteuttaa siten, että ne ovat helposti muutettavissa liike-, ravintola- tai palvelutiloiksi. Olemassa olevien rakennusten maantasokerrosten kehittäminen ja avaaminen julkiseen käyttöön on suositeltavaa.

Julkiset ulkotilat tulee suunnitella kaupunkikulttuurin ja monipuolisen käytön mahdollistavina, avoimina ja korkeatasoisina kaupunkitiloina.

Pää- ja kokoojakatujen varsilla rakennukset sijoitetaan kiinni katualueeseen.

C-1

Kansirakentamisen alue

Asemanseudun kaupunkirakenteen eheyttämisen kannalta oleellinen kansirakentamisen alue, sijainti ohjeellinen. Alueelle saa sijoittaa asumista, liike- ja toimitilaa, palvelu-, kulttuuri-, tapahtuma- sekä liikuntatiloja ja/tai joukkoliikenteen terminaalin.

Kansirakentamisen tulee muodostaa ympäröivien kortteli- ja katualueiden kanssa korkeatasoista, kaupunkimaista käveltävää kaupunkitilaa, joka poistaa pääradan esteivaikutuksia, parantaa jalankulun reittejä ja mahdollistaa joukkoliikenteelle laadukkaat ja miellyttävät vaihtoyhteydet.

Kansirakentamisen tarkempi sijainti ja laajuus määritellään asemakaavamuutosten yhteydessä.

C-2

Kansirakentamisen optioalue

Asemanseudun kaupunkirakenteen eheyttämisen kannalta suositeltava kansirakentamisen alue, sijainti ohjeellinen.

Alueelle saa sijoittaa asumista, liike- ja toimitilaa, palvelu-, kulttuuri-, tapahtuma- sekä liikuntatiloja ja/tai joukkoliikenteen terminaalin.

Optiokansien tarve, tarkempi sijainti ja laajuus määritellään asemakaavamuutosten yhteydessä.



Kansirakentamisen optioalue

Kansirakentamista voidaan tutkia alueelle, mikäli lisäraidevaraus poistuu.



Puistot, viher- ja virkistysalueet

Metsäisiä alueita hoidetaan luonnonmukaisina viher- ja virkistysalueina huomioiden turvallinen virkistyskäyttö, kestävyys ja luonnon monimuotoisuus. Metsäalueiden kulumista tulee ehkäistä esimerkiksi ohjaamalla kulkua ulkoilureiteille, lisäämällä korotettuja kulkureittejä sekä opastusta. Lähtökohtaisesti rakentaminen tulee liittää metsäalueisiin pehmeästi ilman jyrkkiä rajapintoja. Pihasuunnittelussa tulee huomioida maaston korkeusasemat tontin reunavyöhykkeellä ja kehittää tonttiin rajautuvan metsänreunan kasvillisuudesta monikerroksinen, monilajinen ja luonnonmukainen.

Viheralueille tulee toteuttaa riittävät leikki- ja liikuntapalvelut.

Hulevesien hallinta tulee pyrkiä toteuttamaan luontopohjaisina ratkaisuin, avoimina painanteina tai kosteikkoina. Käpylän puukerrostalokortteleiden Y-tontin hulevesiä on mahdollista tutkia johdettavaksi hallitusti puiston puolelle sijoitettavaan hulevesikosteikkoon. Maunulanpuron varren puistosuunnittelussa tulee varautua hulevesien viivytystilavuuden kasvattamiseen ja tulva-alueisiin.



Pikaraitiotie ja pysäkki, sijainti ohjeellinen



Kaupunkiraitiotien yhteystarve, sijainti ohjeellinen



Istutettava ja tarvittaessa uudistettava puurivi. Kaupunkikuvallisesti ja -tilallisesti merkittävät puurivit. Kaupunkibulevardille istutettavien puurivien lukumäärät ja sijainnit katupoikkileikkauksissa määritellään tarkemmin asemakaavoituksessa.



Pääkadun ylittävä jalankulun yhteystarve sillalla, sijainti ohjeellinen



Pääkadun alittava jalankulun yhteystarve, sijainti ohjeellinen



Jalankulun pääreitti, sijainti ohjeellinen



Pyöräliikenteen baanayhteys, sijainti ohjeellinen



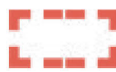
Yhteystarve, sijainti ohjeellinen



Voimalinjan ohjeellinen maakaapelireitti



Korttelipuistikko, -puisto tai aukio. Sijainti viitteellinen



Alue, joka on pääsääntöisesti varattu jalankululle sekä pyörä- joukko- ja taksiliikenteelle. Alueella sallitaan huoltoajo ja tontille ajo. Sijainti ja laajuus ohjeellinen.

Alueelle tulee sijoittaa asemapuisto, -puistikko tai puistikoiden ja aukoiden sarja, joiden läpi tai joiden varrella raitiotie ja jalankulun yhteydet kulkevat.

Alueelle tulee sijoittaa laadukas joukkoliikenteen vaihtosama. Vaihtosaman sijainti ja volyyymi tarkastellaan ja määritellään asemakaavavaiheessa. Pysäkkialueet tulee sijoittaa ja suunnitella siten, että vaihtoyhteydet eri kulkumuotojen välillä ovat sujuvia, esteettömiä ja miellyttäviä. Vaihtopysäkkien läheisyyteen tulee sijoittaa laadukas pyöräpysäköintilaitos.



Alue, jonne tulee sijoittaa hulevesien biosuodatusalueita hulevesien hallintaa varten. Hulevesialueiden sijainti ja laajuus määritellään asemakaavamuutosten yhteydessä.

25 Kaupunginosan numero.

KÄPYLÄ Kaupunginosan nimi.

Panuntie Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston nimi.

KAAVARUNGON MÄÄRÄYKSET

ASUNTOPAINOTTEINEN ALUE, OSA-ALUEET

1 Käpylän puukerrostalokorttelit

Alueen imagon kannalta tärkeät puurakentamisen korttelit.

Louhenpuiston puoleisten korttelialueiden välissä sijaitsevilta kaduilta ja aukioilta tulee avata metsäisiä näkymiä puiston suuntaan.

Vaakalinnuntien korttelialueella asuntorakentaminen edellyttää jakeluaseman toiminnan poistumista alueelta. Jakeluaseman tilanne selvitetään asemakaavavaiheessa.

Käpylän valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön rajautuvissa kortteleissa rakentaminen ja julkinen ulkotila tulee sovittaa huolellisesti ympäristöönsä.

2 Metsälän ja Oulunkylän reuna

Korttelialueita saa täydentää lisärakentamisella tai osan nykyisistä rakennuksista voi korvata uudisrakennuksilla. Lisä- ja täydennysrakentamisen mahdollisuudet ja tarkemmat reunaehdot määritellään kiinteistökohtaisesti asemakaavamuutosten yhteydessä.

Uudisrakentaminen voi olla nykyistä rakennetta korkeampaa. Olemassa olevien pientaloalueiden reunoilla rakentaminen tulee sopeuttaa lähiympäristön mittakaavaan ja ominaispiirteisiin.

Korttelialueiden välissä sijaitsevilta kaduilta ja aukioilta tulee mahdollistaa avoimia ja vehreitä näkymiä.

3 Käskeyntijäntien risteysalueen korttelit

Pääkatujen puolella uudisrakentaminen voi olla muuta suunnittelualuetta korkeampaa. Sillan kohdalla kortteleihin tulee mahdollistaa liiketilaa sekä pää- että kokoojakatujen varsille.

Korttelialueiden väleissä sijaitsevilta pihakaduilta ja aukioilta tulee avata vehreitä näkymiä puiston suuntaan. Niittyverkostoa tulee vahvistaa viherkattojen ja piha-alueiden istutusten avulla.

4 Suursuon reunakorttelit

Alueelle saa sijoittaa asuinrakennuksia.

Korttelialueiden välissä sijaitsevilta kaduilta ja aukioilta tulee avata vehreitä näkymiä puiston suuntaan. Niittyverkostoa tulee vahvistaa viherkattojen ja piha-alueiden istutusten avulla.

5 Maunulan ja Patolan pohjoisreunan puukerrostalokorttelit

Alueen imagon kannalta tärkeät puurakentamisen korttelit.

Korttelialueiden välissä sijaitsevilta pihakaduilta ja aukioilta tulee avata metsäisiä näkymiä puiston suuntaan. Niittyverkostoa tulee vahvistaa viherkattojen ja piha-alueiden istutusten avulla. Pihojen rajautuminen metsäalueisiin tulee suunnitella ilman suoraviivaisia rajoja tai jyrkkäpiirteisiä korkeuseroja tontin ja puistoalueen välillä.

KOKO SUUNNITTELUALUE

Ilmastonmuutos, hillintä ja sopeutuminen

Alueella tulee rakentaa energiatehokkaasti ja pyrkiä hyödyntämään sekä tuottamaan uusiutuvaa energiaa. Alueella tulee hyödyntää materiaalivirtoja kiertotalouden periaatteiden mukaisesti ja edistää alueellista massatasapainoa, sekä kierrätettävien, kestävien ja laadukkaiden materiaalien käyttöä.

Rakentamisen hiilijalanjälki ei saa ylittää Helsingin kaupungin määrittelemää rakennusajankohtana voimassa olevaa hiilijalanjäljen ohjearvoa.

Täydennysrakennushankkeissa tulee laatia ratkaisuvaihtoehdoista vertailevat hiilitaselaskelmat sekä ajankohtainen rakennushistoriallinen selvitys purettavaksi esitetystä rakennuksesta. Arvioitaessa purkavan saneerauksen vaihtoehtoa alueella tulee lähtökohtaisesti pyrkiä nykyisten rakennusrunkojen säilyttämiseen tai hyödyntämiseen. Kiinteistöjen kehittämisen yhteydessä olemassa olevien rakennusten energiatehokkuutta tulee parantaa.

Alueelle tulee toteuttaa paahteisia olosuhteita kestäviä niittyalueita sekä hulevesiä hallitsevia viherrakenteita.

Katuympäristöön suunnitellaan runsaasti katupuita ja monipuolista katuvihreää.

Uudis- ja täydennysrakennushankkeissa tulee edellyttää hulevesien määrällistä ja laadullista hallintaa. Yleisillä alueilla tulee pyrkiä hulevesien määrälliseen ja laadulliseen hallintaan sekä vesien hyödyntämiseen lähellä syntypaikkaa. Alueen jatkosuunnittelussa kortteleissa tulee noudattaa Helsingin viherkerroinmenetelmässä asetettua tasoa.

Alueen suunnittelussa panostetaan korkealaatuisiin kestäviin kulkumuotojen ratkaisuihin.

Julkiset ulkotilat

Keskeisillä paikoilla ja tärkeiden kävelyreittien varsilla julkiset ulkotilat tulee suunnitella kaupunkikulttuurin ja monipuolisen käytön mahdollistavina, avoimina ja korkeatasoisina kaupunkitiloina.

Alueella tulee suosia monimuotoista kasvillisuutta. Nykyistä kasvillisuutta tulee säästää. Rakennushankkeissa tulee aina tutkia mahdollisuudet säilyttää tonteilla olemassa olevaa hyväkuntoista puustoa ja muuta kasvillisuutta.

Kortteleihin tulee mahdollisuuksien mukaan sijoittaa jalankulkuympäristöön avautuvia taskupuistoja ja –aukioita. Asuinkortteleiden pihat tulee toteuttaa pääosin yhteispihoina ja piha-alueille tulee istuttaa suureksi kasvavia puita ja muuta kasvillisuutta. Hulevesien hallinta tulee pyrkiä toteuttamaan korttelikohtaisena ja luontopohjaisena avoimena ratkaisuna, kuten painanteina, kosteikkoina tai sadepuutarhoina.

Pikaraitiotie on toteutettava nurmiratana.

Pääkaduille tulee istuttaa puurivejä.

Katuympäristöstä tulee suunnitella vehreää varaamalla tilaa istutuksille aukioilla ja katutilassa. Istutettavan kasvillisuuden tulee olla monilajista ja monikerroksista. Pääsääntöisesti kaikilla katualueilla on pyrittävä mahdollistamaan puiden istutus. Kapeimmilla kaduilla ja silta- tai kansirakenteiden kohdalla katuvihreää voi toteuttaa myös muilla keinoilla. Katuvihreän toteutuksessa tulee käyttää monipuolisia ratkaisuja.

Alueen katujen ja aukoiden hulevedet tulee ohjata hallitusti kasvillisuuden käyttöön mahdollisuuksien mukaan.

Liikennealueet ja pysäköinti

Alueen katuverkko tulee suunnitella kaupunkimaiseksi.

Asemakaavamuutosten yhteydessä kortteleissa ja tonteilla tulee toteuttaa kaupunkirakenteen kannalta oleelliset yleiset jalankulun yhteydet. Jos yhteyden toteutuminen vaatii asemakaavan muuttamista useamman tontin kohdalla, tulee yhteyden myöhempi toteutuminen mahdollistaa.

Korttelialueiden pysäköinti tulee järjestää pääosin keskitetysti. Alueen pysäköintiä suunnitellaan voimassa olevien pysäköinnin suunnitteluohjeiden pohjalta ja markkinaehtoisen pysäköintiä selvitetään.

Korttelialueille voi sijoittaa pysäköintitaloja. Pysäköintitalojen maantasokerroksissa tulee olla katutilaa elävöittävää liike- tai toimitilaa. Pysäköintitaloihin tulee sijoittaa asukkaita palvelevia toimintoja, esimerkiksi liikuntatiloja, nuorten kokoontumistiloja tai viljelymahdollisuuksia katoille.

Kortteleihin, joissa on suuria korkeuseroja, on mahdollista sijoittaa kannenalaisia pysäköintilaitoksia. Osa korttelipihojen pinta-alasta on jätettävä maanvaraiseksi ja maanvaraisille pihan osille on istutettava suureksi kasvavia puita. Pysäköintien sisäänajot tulee integroida osaksi rakennuksia.

Tarvittavat pysäköintiratkaisut ja kansirakentamisen mahdollisuudet tarkastellaan asemakaavamuutosten yhteydessä.

Huolto- ja logistiikkaratkaisut toteutetaan kaupungin citylogistiikan periaatteiden mukaisesti.

Jatkosuunnittelussa on turvattava lentoradan toteuttamisedellytykset.

Ympäristövaikutusten huomioiminen

Asemakaavoituksessa, muussa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon liikenteen aiheuttamat ilmanlaatu-, melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Liikenteen haittavaikutuksia vähentävät ratkaisut terveellisen ja viihtyisän asumisen varmistamiseksi määritellään tarkemmin asemakaavamuutosten yhteydessä.

Pääkatujen ja pääradan varrella rakennusten ja rakenteiden tulee estää liikenteen haittojen leviämistä asuinkortteleihin ja laajemmalle ympäristöön ja mahdollistaa asumisen avautuminen suojan puolelle.

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

Raideliikenteen vaikutusalueelle suunniteltaessa ja rakennettaessa tulee huomioida mahdollinen raideliikenteen aiheuttama tärinä ja runkomelusuojaustarve.

Rata-alueelle, ja rata-alueen välittömässä läheisyydessä suunniteltaessa ja rakentaessa tulee huomioida rata-alueen aiheuttamat vaikutukset ja rajoitukset, sekä siitä erikseen annetut ohjeistukset ja määräykset.

Raideliikenteen vaikutusalueelle suunniteltaessa ja rakennettaessa tulee huomioida mahdollinen raideliikenteen aiheuttama tärinä ja runkomelusuojaustarve.

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

Palvelut

Keskeisten katujen ja jalankulun pääreittien varsilla sekä joukkoliikenteen pysäkkien ympäristössä rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Maantasokerrokset tulee toteuttaa siten, että ne ovat helposti muutettavissa liike-, ravintola- tai palvelutiloiksi. Korttelialueille ei saa sijoittaa erillisiä tilaa vievän kaupan yksiköitä. Kaupalliset palvelut tulee sijoittaa osaksi muuta rakennetta, esimerkiksi hybridiratkaisuina.

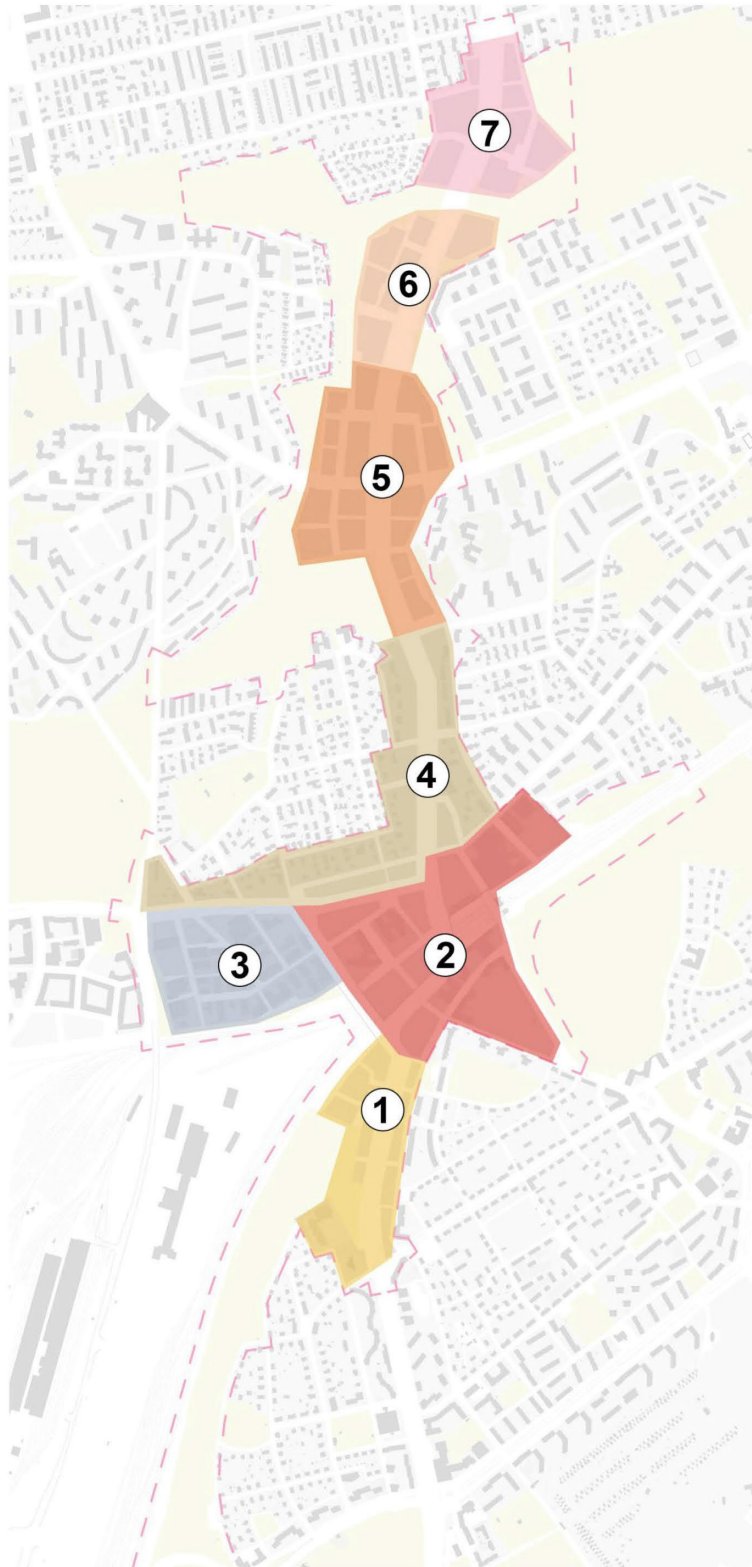
Maankäytön kehittäminen ja lisärakentaminen

Alueen maankäytön kehittäminen kaavarungon tavoitteiden mukaisesti Käpylän asemanseudulla ja Metsälän toimitila-alueen reunoilla edellyttää 110 kV ilmajohtojen maakaapelointia.

Lisärakentamishankkeiden edellytyksenä on kaavarungon tavoitteiden toteuttaminen muun muassa uusien katulinjausten ja jalankulun reittien, pysäköinnin, huolto liikenteen, maantasokerrosten avaamisen, kasvillisuuden, hulevesien ja tonttikohtaisten laadukkaiden ulkotilojen osalta. Joillakin alueilla lisärakentaminen edellyttää nykyisten toimintojen poistumista alueelta. Lisä- ja täydennysrakentamisen mahdollisuudet ja tarkemmat reunaehdot määritellään kiinteistökohtaisesti asemakaavamuutosten yhteydessä.

Mitoitus

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 140 ha. Kaavarungon suunnitelmassa alueelle esitetään uutta rakentamista noin 750 000 k-m². Alla olevassa kaaviossa esitetään rakentamisen likimääräinen volyyymi osa-alueittain.



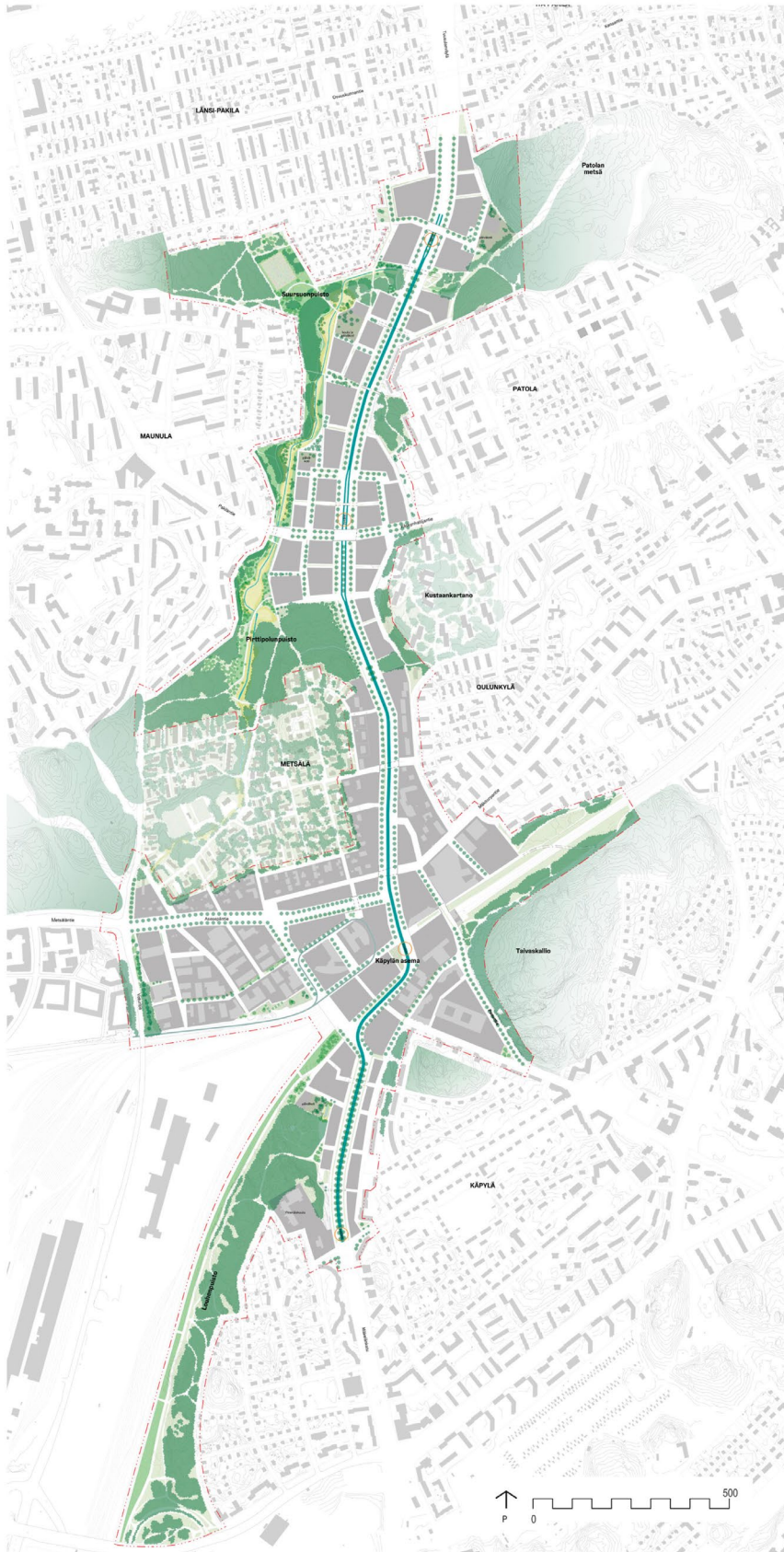
Asuin ja työpaikka-kortteleiden likimääräiset kerrosluvut ja korttelitehokkudet

(Suluissa oleva roomalainen luku tarkoittaa yksittäisiä korkeita rakennuksia)

- 1.**
IV-VII
e ~2,0-3,0
Aseman lähellä V-VII (XII)
e ~3,0-4,6
- 2.**
V-VII (XVI)
e ~2,2-5,8
- 3.**
IV-V
e ~1,0-1,5
- 4.**
IV-VI
e ~1,1-2,3
- 5.**
IV-IX
e ~2,5-3,7
- 6.**
V-VIII
e ~2,2-3,4
- 7.**
III-VII
e ~2,0,2,9

KUVA: Rakentamisen likimääräinen volyyymi osa-alueittain

Kaavarungon maankäyttö



KUVA: Havainnekuva Mäkelänkadun boulevardikaupunki, (korttelit, viher- ja virkistysverkosto)

Tuusulanväylän muuttaminen kaduksi mahdollistaa nykyisen moottoritien ramppi- ja reuna-alueiden hyödyntämisen rakentamiseen sekä olemassa olevien kaupunginosien täydentämisen yhtenäisemmäksi kaupunkirakenteeksi. Kaavarungon suunnitelman toteuttaminen mahdollistaa alueelle uusia asuntoja noin 16 500 uudelle asukkaalle ja noin 5000 uutta työpaikkaa. Uusi rakentaminen ja alueelle tuleva asukasmäärän lisäys tuo alueelle myös lisää palveluja.

Uusi Mäkelänkatu alkaa Pohjolankadun ja nykyisen Tuusulanväylän risteyksestä ja jatkuu pääkatuna Pakilan pientaloalueen reunalle asti. Kaavarungon suunnitelmassa pääkadun linjausta on pyritty optimoimaan siten, että uudet korttelialueet yhdessä olemassa olevan kaupunkirakenteen ja säilytettävien viheralueiden kanssa muodostavat toimivan ja toteuttamiskelpoisen kokonaisuuden. Kadun linjauksessa ja korttelialueiden sijoittamisessa on arvioitu toimivan kaupunkirakenteen lisäksi muun muassa teknistaloudellisia lähtökohtia, luontoarvoja ja liikenteen haittavaikutuksia. Kadun linjauksen optimointia tarkennetaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Uusi pääkatu asettuu monen kaupunkikuvallisesti ja -tilallisesti erilaisen kaupunginosan väliin, ja kaavarungon alueelle muodostuu luonnollisesti useita erilaisia osa-alueita, joilla on omat luonteenpiirteensä, reunaehtonsa ja kehittämismahdollisuutensa. Seuraavassa kaavarungon sisältöä kuvataan osa-alueittain.

1. Luoteis-Käpylä

Luoteis-Käpylän alue, mukaan lukien koko Louhenpuiston alue on yleiskaavassa merkitty keskustatoimintojen alueeksi (Kantakaupunki C2). Kaavarungon suunnitelmassa Louhenpuiston metsäalue on esitetty pääosin säilytettäväksi Puistot, viher- ja virkistysalueet -merkinnällä (V).

Uuden Mäkelänkadun molemmiin puolin on esitetty uutta rakentamista. Pääkadun varrella rakennukset sijoitetaan kiinni katualueeseen ja niiden kivijalkoihin suunnitellaan liiketilaa. Käpylän asemaa lähestyttäessä rakentaminen on tehokkaampaa ja rakennukset voivat olla korkeampia. Kaavarungon suunnitelmassa esitetty, pääradan ylittävä uusi katu- ja silta-yhteys Mäkelänkadun ja Asesepäntien välissä parantaa alueen kaupunkirakennetta ja mahdollistaa toimivampia suunnitteluratkaisuja alueen kehittämiseksi. Uusi katuyhteys on mahdollinen toteuttaa uutta ja vanhaa maankäyttöä yhteensovittamalla.

Luoteis-Käpylään, Louhenpuiston pohjoisosaan, lähelle Käpylän asemaa, sekä uuden Mäkelänkadun ja Osmontien väliin on esitetty alueen imagoa vahvistavia puurakenteisia asuinkortteleita, kaavarungon merkinnällä (A) asutopainotteinen alue. Nykyisen jakeluaseman korttelissa asuintorakentaminen edellyttää jakeluasematoiminnan poistumista alueelta. Louhenpuiston reunalle on varattu tilaa uudelle päiväkodille ja kortteli on merkitty julkisten palveluiden alueeksi (Y).

Käpylän valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön rajautuvissa kortteleissa rakentaminen ja julkinen ulkotila sovitetaan jatkosuunnittelussa ja asemakaavavaiheessa huolellisesti ympäristöönsä.



KUVA: Nykytila, Tuusulanväylän alku Käpylässä, Käpylän aseman eteläpuolelta

Uusi Mäkelänkatu alkaa Käpylästä, Pohjolankadun risteyksestä. Uudella pääkadulla liikutaan auton lisäksi kävelleen, pyörällä tai raitiovaunulla. Kadun varrelle tulee liiketilaa ja uusia palveluita. Louhenpuiston kallioinen rinne uuden kadun alkupäässä säilyy.



KUVA: Visiokuva, uusi Mäkelänkatu Käpylässä, Käpylän aseman eteläpuolelta (1+bussikaista suuntaansa), näkymä pohjoisen suuntaan (Voima Graphics Oy)



KUVA: Nykytila, näkymä Osmontieltä pohjoisen suuntaan (Oladesign)

Osmontien ja nykyisen Tuusulanväylän välinen meluvalli ja suoja-alue muuttuu rakennetuksi korttelialueeksi. Mäkelänkadun alittava jalankulkuyhteys säilyy liki main nykyisellä sijainnillaan. Rakentaminen sovitetaan asemakaavavaiheessa huolellisesti Käpylän arvokkaaseen kulttuuriympäristöön.



KUVA: Visiokuva, näkymä Osmontieltä pohjoisen suuntaan (Oladesign)

2. Käpylän asemanseutu

Käpylän asemanseutu on yleiskaavassa 2016 osoitettu pääosin keskustatoimintojen alueeksi (Kantakaupunki C2) ja bulevardikaupungin alueen merkittävimmäksi maankäytön painopistealueeksi.

Alue muuttuu urbaaniksi, eläväiseksi keskusta-alueeksi, jossa joukkoliikenteen olosuhteiden ja kävely-ympäristön toimivuuden ja laadun parantaminen on ensisijaista. Kaavarungon määräysten mukaan rakennusten maantasokerrosten liiketilojen tulee avautua kadulle. Aseman ympärille suunniteltu rakentaminen on muuta suunnittelualueutta korkeampaa. Tavoitteena on toteuttaa mahdollisimman suuri osa alueen rakentamisesta puusta.

Kaavarungossa alue on merkitty keskusta- ja palvelupainotteiseksi alueeksi (C) Korttelieihin voi tulla asumista, liike- ja toimitilaa, palvelu-, kulttuuri-, tapahtuma- ja liikuntatiloja. Nykyisiä korttelialueita voidaan myös täydentää lisärakentamisella. Asemanseutua kehitetään yhdessä kiinteistönomistajien, alueen yritysten ja toimijoiden kanssa. Lisä- ja täydennysrakentamisen mahdollisuudet ja tarkemmat reunaehdot määritellään kiinteistökohtaisesti asemakaavamuutosten yhteydessä.

Käpylän asemasta suunnitellaan korkealaatuinen joukkoliikenteen vaihtopaikka, jossa vaihtaminen bussin, junan ja raitiovaunun välillä on sujuvaa. Kävely-ympäristön laatua parannetaan ja joukkoliikenteen pysäkkien ympäristöön pyritään muodostamaan rauhallista miellyttävää kävely-ympäristöä. Kaavarungon määräysten mukaan aseman lähiympäristö varataan pääsääntöisesti jalankululle sekä pyörä- joukko- ja taksiliikenteelle. Huoltoajo ja tontille ajo sallitaan. Jalankulun keskeisimmät yhteydet kulkevat vehreiden pienten puistikoiden tai aukoiden varrella ja aseman läheisyyteen tulee suunnitella myös pieni asemapuistoa.

Pääradan päälle on suunniteltu kaupunkirakennetta eheyttävää kansirakentamista. Osa kansirakentamisesta on toimivan kaupunkirakenteen kannalta oleellista (kaavarungon merkintä C-1) tai joltain osaltaan välttämätöntä, osa kansirakentamisesta on esitetty mahdollisena lisäoptiona (merkinnät C-2 ja C-3).

Asemanseudun kehittäminen kaavarungon suunnitelman mukaisesti edellyttää alueen läpi kulkevan 110 kV ilmajohdon kaapelointia.

Autoliikenteen pääyhteys pyritään ohjaamaan keskustan suuntaan Veturitien kautta. Osa nykyisin Käpylään päin suuntautuvasta autoliikenteestä ohjataan jatkossa Asesepäntien kautta Veturitien suuntaan, jolloin Mäkelänkatua on mahdollista rauhoittaa. Myös Mäkelänkadun suunta säilyy edelleen pääkatuna.

Asesepäntietä on linjattu etelämmäksi verrattuna sen nykyiseen sijaintiin. Katulinjauksen erottaminen nykyisestä Asesepäntiestä etelämmäksi mahdollistaa kaupunkiympäristön kehittämisen ja autoliikenteen riittävän sujumisen. Uusi linjaus kulkisi suunnilleen uuden Mäkelänkadun ja nykyisen Veturikujan välillä. Lopulliset kaistamäärät ja järjestelyt selviävät jatkosuunnittelussa.



KUVA: **Nykytila**, Läkkipätkäytävältä Käpylän aseman suuntaan (Voima Graphics Oy)



KUVA: **Visiokuva**, näkymä Läkkipätkäytävältä Käpylän aseman suuntaan (Voima Graphics Oy)

Käpylän aseman ympäristöön on tutkittu useita kaupunkirakenteellisia ja liikenteellisiä kokonaisratkaisuja alavaihtoehtoineen. Kaavarungon selostuksessa sekä liikennejärjestelmäselvityksessä on esitelty kaksi tutkittua suunnitteluratkaisua liikenteen järjestelyiksi. Vaihtoehdot on nimetty Veturiksi ja Mäkeläksi. Vaihtoehdot eroavat toisistaan autoliikenteen reittien suunnittelussa. Keskeisin ero suunnitelmaratkaisujen kesken syntyy Asesepäntien ja Koskelantien välisen autoliikenteen virran vaikutuksista Käpylän aseman luonteeseen kaupunkiympäristönä, joukkoliikenteen vaihtopaikkana sekä jalankulun ja pyöräliikenteen ympäristönä.

Vaihtoehto Veturissa autoliikenne ohjataan kulkemaan Käpylän aseman länsipuolta Asesepäntielle, jolloin vain joukkoliikenne sekä jalankulku- ja pyöräliikenne kulkevat Mäkelänkatua suoraan Käpylän aseman ohi. Vaihtoehto Veturissa toteutuu yleiskaavan mukaiset tavoitteet keskusta-alueiden kehittämisestä, kestävien kulkumuotojen priorisoinnista ja laadun parantamisesta. Aseman ympäristöä on mahdollista suunnitella miellyttävämmäksi käveltäväksi kaupunkiympäristöksi sekä laadukkaaksi ja sujuvaksi joukkoliikenteen vaihtopaikaksi. Aseman ympärille muodostuu laaja joukkoliikenne- ja kävelypainotteinen alue, jossa myös kävelen saavutettavien palveluiden, tapahtumien ja kaupunkikulttuuriin liittyvien toimintojen sekä asumisen, viihtyisän asemapuistikon ja vehreiden kävelyreittien edellytykset ovat suotuisimmat. Lisäksi autoliikenteelle syntyy uusi yhteys etelään, Mäkelänkadun eteläosan suuntaan nykyisen Asesepänkujan kohdilta.

Vaihtoehto Mäkelässä autoliikenne kulkee pohjois- eteläsuunnassa Mäkelänkatua pitkin, kuten nykyisinkin Tuusulanväylä kulkee pääradan yli Käpylän aseman ohitse. Vaihtoehto Mäkelässä yleiskaavan tavoitteita keskusta-alueen ja asemanseudun kävely-ympäristön ja joukkoliikenteen vaihtopaikan laadun parantamisesta on haastava saavuttaa. Vaihtoehto Mäkelässä suurin osa vaihtoehdon Veturi tuomista hyödyistä asemanseudun kehittämisessä jää saavuttamatta ja alueen kehittämistä vaikeuttavat vilkkaan autoliikenteen aiheuttamat este- ja muut haittavaikutukset.

Kaavarungon valmistelun aikana on tutkittu myös joukkoliikenneterminaalien sijoittamista Käpylän asemalle kumpaankin vaihtoehtoon, Veturiin sekä Mäkelään. Kumpikin vaihtoehto on mahdollista toteuttaa terminaalilla tai vaihtoehtoisesti laadukkailla vaihtopaikoilla, terminaalien sijaitessa etelämpänä kaupungissa. Terminaalien sijoittumisessa Käpylään tai muualle kaupunkiin tehdään jatkosuunnittelun aikana kokonaisarvio. Vaihtoehtoisena sijaintipaikkana on pidetty Pasilaa.

Kaavarunkokartassa esitetty ratkaisu pohjautuu vaihtoehtoon ”Veturi” sen täyttäessä tutkituista ratkaisuista parhaiten suunnittelulle asetetut tavoitteet laadukkaasta keskusta-alueesta ja joukkoliikenteen solmukohdasta. Suunnittelua jatketaan ja tarkennetaan kaavarunkovaiheen jälkeen ja lopulliset ratkaisut asemanseudun liikenteellisestä ja kaupunkirakenteellisesta ratkaisusta sekä päätökset terminaalien sijoittumisesta tehdään myöhemmässä jatkosuunnittelussa ja asemakaavoituksessa.



KUVA: Vaihtoehto VETURI - AUTOLIIKENNE (Käpylän aseman kaupunkirakenteellinen ja toiminnallinen tarkastelu, Arkkitehtuuritoimisto B&M OY, WSP Oy, Loci maisema-arkkitehdit Oy, Colliers Finland Oy, Helsingin kaupunki)

Vaihtoehdossa Veturi Käpylän aseman ja Pohjolankadun välinen autoliikenne ohjataan kulkemaan Käpylän aseman länsipuolta Asesepäntien ja uuden katuyhteyden kautta. Käpylän aseman kautta kulkee vain joukkoliikenne, jalankulku- ja pyöräliikenne sekä taksi- ja välttämätön huoltoliikenne.



KUVA: Vaihtoehto MÄKELÄ - AUTOLIIKENNE (Käpylän aseman kaupunkirakenteellinen ja toiminnallinen tarkastelu, Arkkitehtuuritoimisto B&M OY, WSP Oy, Loci maisema-arkkitehdit Oy, Colliers Finland Oy, Helsingin kaupunki)

Vaihtoehdossa Mäkelä Käpylän aseman ja Pohjolankadun välinen autoliikenne kulkee uutta Mäkelänkatua pitkin pohjois- eteläsuunnassa aseman ohi nykyisen Tuusulanväylän tapaan.



KUVA: TERMINAALIEN SIJAINNIEHDOTUKSIA

vasen: Veturi läntinen täysimittainen terminaali sekä oikea: Veturi radansuuntainen läpiajettava (Käpylän aseman kaupunkirakenteellinen ja toiminnallinen tarkastelu, Arkkitehtuuritoimisto B&M OY, WSP Oy, Loci maisema-arkkitehdit Oy, Colliers Finland Oy, Helsingin kaupunki)



KUVA: TERMINAALIEN SIJAINNIEHDOTUKSIA

vasen: Mäkelä itäinen täysimittainen terminaali ja oikea: Mäkelä läpiajettava radan päällä (Käpylän aseman kaupunkirakenteellinen ja toiminnallinen tarkastelu, Arkkitehtuuritoimisto B&M OY, WSP Oy, Loci maisema-arkkitehdit Oy, Colliers Finland Oy, Helsingin kaupunki)



KUVA: VETURI LÄNTINEN TERMINAALI

(Käpylän aseman kaupunkirakenteellinen ja toiminnallinen tarkastelu, Arkkitehtuuritoimisto B&M OY, WSP Oy, Loci maisema-arkkitehdit Oy, Colliers Finland Oy, Helsingin kaupunki)



KUVA: VETURI RADANSUUNTAINEN LÄPIAJETTAVA TERMINAALI

(Käpylän aseman kaupunkirakenteellinen ja toiminnallinen tarkastelu, Arkkitehtuuritoimisto B&M OY, WSP Oy, Loci maisema-arkkitehdit Oy, Colliers Finland Oy, Helsingin kaupunki)



KUVA: MÄKELÄ ITÄINEN TERMINAALI (Käpylän aseman kaupunkirakenteellinen ja toiminnallinen tarkastelu, Arkkitehtuuritoimisto B&M OY, WSP Oy, Loci maisema-arkkitehdit Oy, Colliers Finland Oy, Helsingin kaupunki)



KUVA: MÄKELÄ LÄPIAJETTAVA TERMINAALI (Käpylän aseman kaupunkirakenteellinen ja toiminnallinen tarkastelu, Arkkitehtuuritoimisto B&M OY, WSP Oy, Loci maisema-arkkitehdit Oy, Colliers Finland Oy, Helsingin kaupunki)

3. Metsälän toimitila-alue

Metsälän toimitila-alue liittyy tiiviisti Käpylän asemaseutuun. Alue säilyy edelleen yleiskaavan 2016 mukaisesti toimitila-alueena, kaavarungossa merkinällä (T). Tonttien täydentäminen, yhdistäminen ja tehostaminen voi olla mahdollista. Lisärakentamisen mahdollisuudet ja tonttikohtaiset ratkaisut tarkastellaan asemakaavavaiheessa.



KUVA: **Nykytila**, näkymä Läkkisepäntieltä Postipuiston alueelle päin (Voima Graphics Oy)



KUVA: **Visiokuva**, näkymä Läkkisepäntieltä Postipuiston alueelle päin (Voima Graphics Oy)

Alueelle pyritään muodostamaan vahva julkinen ydin ja runko, jonka varassa alue voi kehittyä vaihteittain. Alueella muodostuvien hulevesivirtaamien viivyttäminen ennen Maunulanpuroa on tapahduttava ennen hulevesien purkua Asesepäntien ali. Kaavarungossa esitetään alueelle tilavaroja hulevesien viivytykselle.

Alueen palveluita ja jalankulkuympäristöä parannetaan ja pysäköintiratkaisuja pyritään keskittämään. Kaavarungossa on määräyksiä julkisen ulkotilan laadusta sekä kävelyreitien varrelle sijoitettavista aukioista ja puistikoista. Metsälänbaanan ja toimitila-alueen väliselle alueelle on suunniteltu myös liikunta- ja virkistyspalveluita, muun muassa skeittipuisto.

Metsälän toimitila-alueen pohjoisreunalla Asesepäntielle esitetty uusi katulinjaus siirtyy nykyisen voimalinjan kohdalle, lähemmäksi nykyistä toimitila-alueen rakentamista. Katualueen reunalla kulkeva 110 kV Ilmajohto on tarkoitus kaapeloida.

Asesepänkujan jatkoksi on esitetty Käpylän suuntaan uusi katu- ja siltayhteys, joka sijoittuu toimitila-alueen itäreunaan ja yhdistyy Luoteis-Käpylässä uuteen Mäkelänkatuun.

4. Metsälän ja Oulunkylän reunat

Käpylän aseman ja Asesepäntien pohjoispuolelle sekä Mäkelänkadun varrelle on suunniteltu asuntorakentamista, joka täydentää olemassa olevia Metsälän ja Oulunkylän pientaloalueita. Alue on yleiskaavassa 2016 merkitty kantakaupunkialueeksi (C2) sekä asuntovaltaiseksi alueeksi (A1, A2, A3 ja A4). Kaavarungossa alue on merkitty asuntopainotteiseksi alueeksi (A)

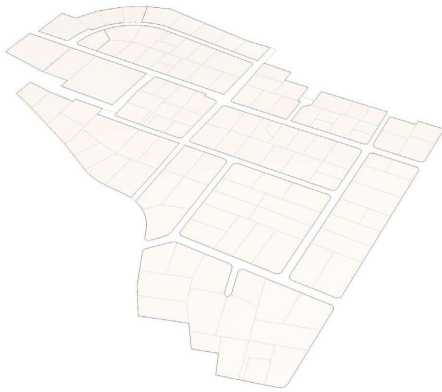
Nykyisen Asesepäntien linjausta esitetään muutettavaksi siten, että Metsälän pientaloalueen ja uuden katulinjauksen väliin on mahdollista suunnitella Asesepäntien melulta suojaavaa korttelirakennetta. Katulinjauksen tarkempi sijainti tutkitaan jatkosuunnittelussa ja ratkaistaan vasta asemakaavavaiheessa.

Pääkatujen varrelle suunnitellaan kerrostaloja, jotka suojaavat pientaloalueita liikenteen melulta. Pääkadun reunoilla, olemassa olevien pientaloalueiden tonttien täydentäminen voi olla mahdollista. Korttelialueita on mahdollista täydentää lisärakentamisella tai joitakin nykyisistä rakennuksista voi tutkia korvattavaksi uudisrakennuksilla. Uudisrakentaminen voi olla nykyistä rakennetta korkeampaa. Olemassa olevien pientaloalueiden reunoilla rakentaminen tulee sopeuttaa lähiympäristön mittakaavaan ja ominaispiirteisiin.

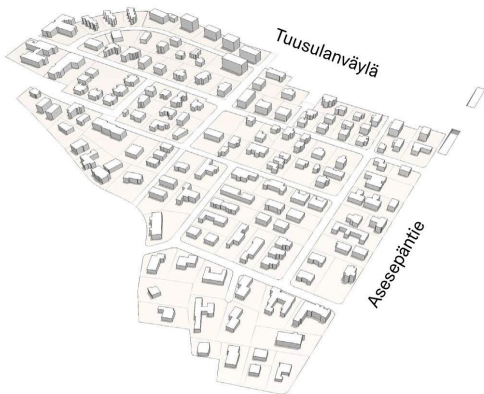
Rakentamisen hahmo, määrä ja tarkat sijainnit tarkastellaan huolellisesti jatkosuunnittelussa. Lisä- ja täydennysrakentamisen mahdollisuudet ja tarkemmat reunaehdot määritellään kiinteistökohtaisesti asemakaavamuutosten yhteydessä. Seuraavilla sivuilla esitetään yksi skenaario reuna-alueen täydentymisestä.



Ilmakuva ja rakennukset



Tonttikaavio



Tonttikaavio ja rakennukset

KUVA: Nykyinen kaupunkirakenne Metsälän pientaloalueen ja Tuusulanväylän reunavyöhykkeellä



Uudet korttelialueet



Uudet rakennukset uusilla korttelialueilla



Visio täydennysrakentamisesta nykyisillä tonteilla

KUVA: Yksi skenaario Metsälän pientaloalueen reunavyöhykkeen täydentymisestä uuden Mäkelänkadun varrella. Olemassa olevien pientaloalueiden reunoilla rakentaminen sopeutetaan lähiympäristön mittakaavaan ja ominaispiirteisiin. Rakentamisen hahmo, määrä ja tarkat sijainnit tarkastellaan huolellisesti jatkosuunnittelussa. Lisärakentamisen mahdollisuudet ja tonttikohtaiset ratkaisut tarkastellaan asemakaavavaiheessa.



KUVA: Nykytila, Näkymä uudelta Mäkelänkadulta Metsälän ja Oulunkylän kohdalla Metsälän suuntaan



KUVA: Visiokuva, Näkymä uudelta Mäkelänkadulta Metsälän ja Oulunkylän kohdalla (Oladesign)

5. Käskynhaltijantien ja Pakilantien risteysalue

Alue on yleiskaavassa 2016 merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi (A1). Kaavarungossa esitetään risteysalueelle yleiskaavan mukaisesti asuntopainotteista aluetta (A), tehokkaita kaupunkimaisia kortteleita, joissa on asuntoja, liike- ja toimitilaa sekä palveluita. Alueesta muodostuu bulevardikaupungin pohjoisen osan palvelukeskittymä. Tässä kohtaa uusi pikaraitiotie risteää poikittaisen pikaraitiotielinjan, nro 15:n kanssa. Pysäkkien suunnittelussa kiinnitetään huomioita sujuviin ja laadukkaisiin vaihtoyhteyksiin.



KUVA: Näkymä Käskynhaltijantien ja Pakilantien risteysalueelta, Raide-Jokeri rakenteilla (Voima Graphics Oy)



VISIOKUVA: Näkymä Käskynhaltijantien ja Pakilantien risteysalueelta (Voima Graphics Oy)

Käskynhaltijantie ja Pakilantie ylittää uuden Mäkelänkadun jatkossakin eritasossa. Alueen katuverkko suunnitellaan tukemaan tiivistyvää kaupunkirakennetta. Moottoritien rampit poistuvat ja tilalle tulevat kaupunkimaiset kadut, jotka nousevat uudelta Mäkelänkadulta ylös Käskynhaltijantielle ja Pakilantielle. Käskynhaltijantien pohjoispuolella on uuden Mäkelänkadun pohjoisimmat liikennevalot. Vehreiden katujen varsilla on rakennuksia, auki-
oita ja katutasoissa liike- ja toimitilaa. Alueen jalankulkureittien laatu ja viihtyisyys parane-
nee. Kaavarungossa on määräyksiä katupuiden istuttamisesta ja julkisen ulkotilan vehreydestä. Etelä-pohjoissuuntainen pääviheryhteys jää uuden ja vanhan rakentamisen väliin.



*KUVA: Nykytila, Näkymä Sahanmäen suunnasta Pirttipolunpuistoon ja Käskynhaltijantien risteys-
alueen suuntaan (Oladesign)*



*KUVA: Visiokuva, Näkymä Sahanmäen suunnasta Pirttipolunpuistoon ja Käskynhaltijantien risteys-
alueelle suunniteltuihin kortteleihin (Oladesign)*

Korttelialueiden välissä sijaitsevilta kaduilta ja aukioilta mahdollistetaan avoimia ja vehreitä näkymiä puiston suuntaan. Alueen niittyverkostoa vahvistetaan viherkattojen ja piha-alueiden istutusten avulla. Puiston reunalle on varattu tilaa päiväkodille (Y).

6. Maunula – Patola, Suursuonpuiston reuna

Alue on yleiskaavassa 2016 merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi (A1 ja A2). Suursuonpuiston reunalle sijoittuu asutopainotteisia kortteleita (A) pääkadun molemmin puolin. Puistoalueen reunaan on varattu myös tilaa koululle ja päiväkodille (Y). Etelä-pohjoissuuntainen pääviheryhteys jää uuden ja vanhan rakentamisen väliin.



KUVA: Nykytila, Näkymä Suursuonpuistosta etelän suuntaan (Oladesign)



KUVA: Visiokuva, Näkymä Suursuonpuistosta ja uusista asuinkortteleista. Vasemmalla kuvassa uusi koulu. (Oladesign)

7. Maunulan ja Patolan pohjoisreuna

Alue on yleiskaavassa 2016 merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi (A2, A3 ja A4). Kaavarungossa alue on merkitty asuntopainotteiseksi alueeksi (A). Pohjoisreunan korttelit sijoittuvat uuden pikaraitiotien pohjoisimman pysäkin ympärille. Itäpuolella osa kortteleista sijoittuu nykyisen lumenvastaanottoaikan kohdalle. Kaavarungossa Patolan metsän reunalle on varattu tilaa uudelle päiväkodille merkinnällä (Y). Pakilan eteläpuolella uuden Mäkelänkadun kortteleiden välille on suunniteltu siltayhteys pääkadun yli. Sillalta on tarkoituksena avata Mäkelänkadulle uusi katuyhteys etelän suuntaan.

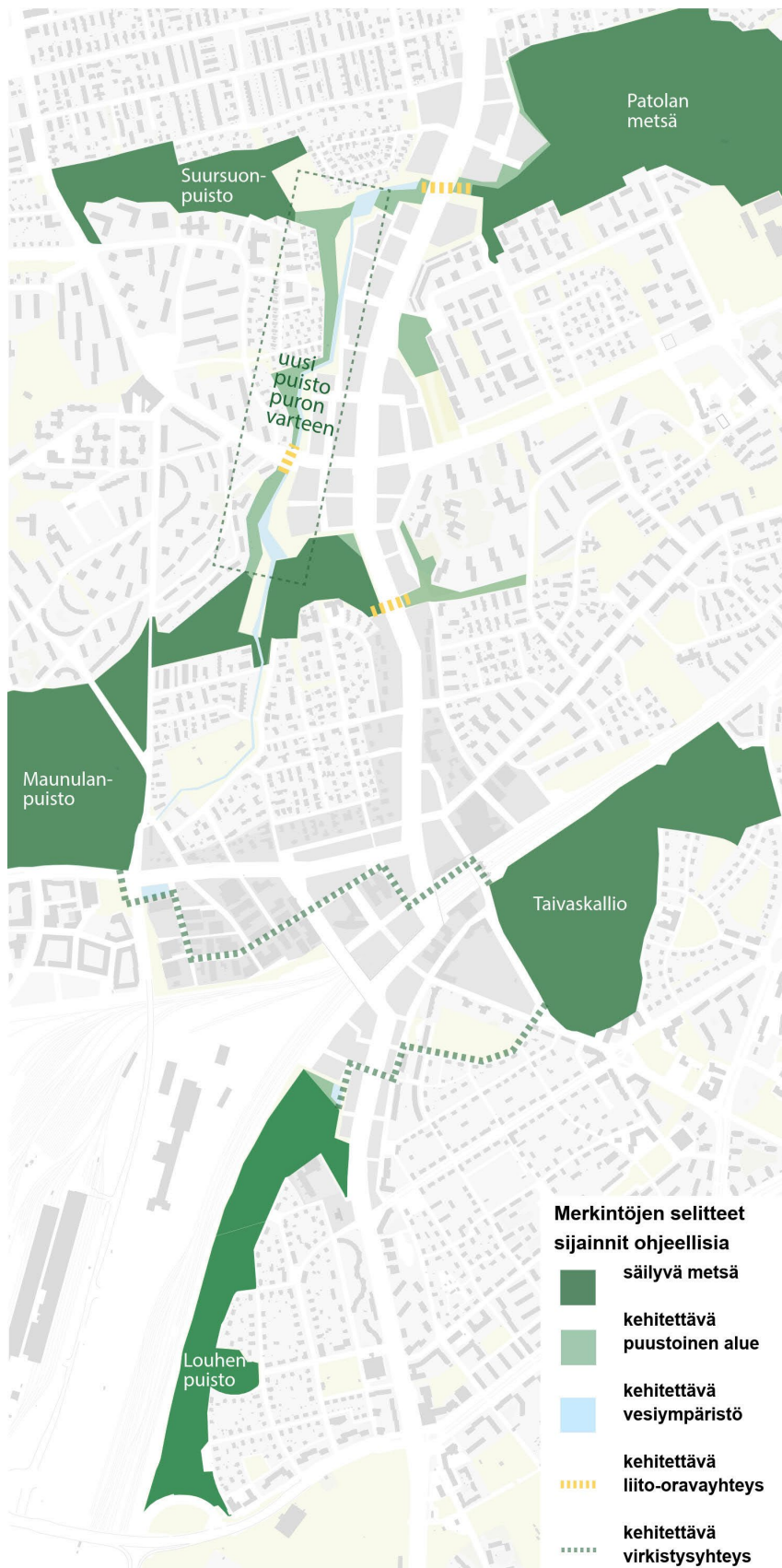


KUVA: Nykytila, Patolan metsän reunalla sijaitseva lumen vastaanottoaika (Oladesign)



KUVA: Visiokuva Patolan lumen vastaanottoaikalta suunnitellusta korttelista. (kuva: Oladesign)

Viher- ja virkistysverkosto



KUVA: **VIHERRAKENNE**, Helsingin kaupunki/Asemakaavoitus

Luonto ja maisema

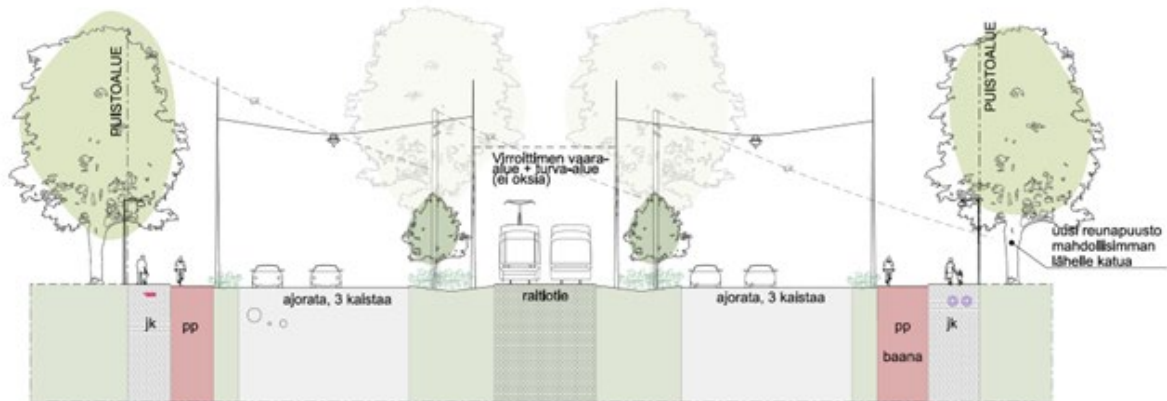
Bulevardikaupungin uudet asuinkorttelit tarjoavat mahdollisuuksia luonnonläheiseen asumiseen viheralueiden ja hyvien virkistysreittien läheisyydessä ja tehostavat alueen nykyisten virkistyspalveluiden käyttöä. Suunnittelualueelle sijoittuvat arvokkaat luontotyypit ja -kohteet on otettu suunnitelmassa huomioon ja ne jätetään luonnontilaisiksi. Suunnittelualueen metsäisiksi jätettävien alueiden kulutusta pyritään minimoimaan ohjaamalla kulku tarkoin ympäristöön sovitetuille reiteille.



Visiokuva: Näkymä Louhenpuistoon rajautuvan korttelialueen välistä, oikealla suunnitellun päiväkodin pihaa. (kuva: Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy)

Bulevardikaupungin korttelialueita reunustavien virkistysalueiden suunnittelun painopisteenä on metsäverkoston kehittäminen ja vahvistaminen. Metsäiset virkistysalueet säilytetään ilmeeltään luonnonmukaisina ja niiden välisiä yhteyksiä vahvistetaan puuston täydennysistutuksin. Alueen merkittävin viheryhteys johtaa Keskuspuistosta Pirttipolunpuiston ja Suursuonpuiston poikki Patolan metsään. Bulevardikaupungin rakentaminen kaventaa yhteyttä erityisesti sen keskiosasta Pakilantien molemmiin puolin. Kaventuvaa viheryhteyttä vahvistetaan täydennysistutuksin ja sen jatkuvuutta bulevardikaupungin pääkadun yli parannetaan katuistutusten avulla. Virkistysalueiden täydennysistutuksia tullaan tekemään ennakkoiden. Tällä tavoitellaan ekologisten yhteyksien vahvistamista huomioiden esimerkiksi liito-oravien liikkuminen.

Liito-oravayhteyksiä parannetaan myös suunnittelemalla bulevardin ylittäviä puustoisia ylityskohtia, joiden toimivuutta voidaan vahvistaa alkuvaiheessa esimerkiksi ns. hyppytolppien avulla. Liito-oravayhteyksien parannustarpeet pohjautuvat Helsingin Liito-oravaverkosto 2019 työssä esitettyihin tavoitteisiin.



KUVA: Liito-oravan yhteyskohta bulevardilla (Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy)

Alueella on useita liito-oravan ydinalueita, uusimpana Suursuonpuistoon 2023 inventointien pohjalta rajattu alue metsittyneellä entisellä pellolla. Asemakaavavaiheessa liito-oravien ydin- ja elinalueiden ajantasainen tilanne tarkistetaan ja huomioidaan suunnittelussa.

Niittyverkostoa tukevia ratkaisuja ovat korttelipihoille ja aukiolle kylvetyt niityt ja perennalueet sekä viherkatot.

Maiseman kannalta suurin muutos on Tuusulanväylän moottoritien ja meluvallien muuttuminen kaupunkimaisiksi korttelialueiksi. Suursuonpuiston ja Pirttipolunpuisto kehittyminen tulvapuistoksi uusine leikki- ja liikunta-alueineen mahdollistaa ainutlaatuisen luontoympäristöä, vihreää infrastruktuuria ja rakennettua puistoa yhdistävän viheraluekokonaisuuden toteuttamisen.

Hulevesien hallinta

Uusi rakentaminen ja ilmastonmuutos lisäävät muodostuvan huleveden määrää koko bulevardikaupungin alueella. Julkisten ulkotilojen viitesuunnitelmassa on varauduttu hulevesimäärien kasvuun tulevaisuudessa muotoilemalla Maunulanpuron varrelle tulvaniittyjä ja -painanteita, joiden kapasiteetti riittää vastaanottamaan ja viivyttämään sadevesitulvien kasvavia vesimääriä. Maunulanpuron yhteyteen sijoittuvat tulva- ja biosuodatusalueet ovat tärkeässä roolissa hulevesien hallinnassa, mutta tiivistyvässä kaupungissa toimenpiteitä tarvitaan myös katualueilla ja korttelipihoilla, missä hulevesiä voidaan viivyttää esimerkiksi biosuodatusrakenteiden, imeytyspainanteiden, viherkattojen ja sadeputarhojen avulla. Varsinaisen tehtävänsä rinnalla nämä vihreän infrastruktuurin ratkaisut rikastavat maisemakuvaa ja lisäävät luonnon monimuotoisuutta. Esimerkiksi Maunulanpuron vesimäärän vaihtelu on osa puistojen vuodenaikojen mukaan vaihtuvaa ilmettä.



VISIOKUVA: Hulevesipuisto uuden korttelirakenteen reunalla (Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy)

Virkistyspalvelut

Bulevardikaupungin virkistyspalvelut sijoittuvat pääasiassa korttelialueita reunustaville virkistysalueille, kuten Suursuonpuistoon ja Pirttipolunpuistoon. Luontoympäristön säilyttämiseksi uusia liikuntapalveluja sijoitetaan ulkoiluteiden ja puistojen varteen sijoittuvina pieninä liikuntapaikkoina. Rakennettujen korttelialueiden lomaan sijoitetaan pienialaisia taskupuistoja ja puistomaisia aukioita, jotka rytmittävät korttelirakenteen läpi kulkevia virkistysyhteyksiä. Aukioiden ja taskupuistojen lisäksi korttelialueille tuodaan vehreyttä katualueiden istutusten, viherkattojen ja viherseinien keinoin.

Virkistysreittien suunnittelun tavoitteena on sujuva, turvallinen ja viihtyisä jalankulku- ja pyöräilyreitistö bulevardikaupungin läpi ja sen eri osa-alueille sekä ympäröiviin kaupunginosiin. Uudet Bulevardin ali- ja ylikulut mahdollistavat liittymisen olemassa olevien alueiden virkistysreitteihin. Esimerkiksi VISTRA:n merkitty täydentävä yhteys Maunulan metsän ja Kustaankartanon eteläpuolen säilyvän metsikön välillä mahdollistuu bulevardikaupungin rakentamisen myötä. Virkistysalueiden läpi kulkevat reitit suunnitellaan luonnonmukaiseen ympäristöön sopiviksi. Korttelirakenteen läpi kulkevien ja katuverkkoon tukeutuvien reittien viihtyvyyttä parannetaan katuistutusten, valaistuksen, laadukkaiden materiaalien ja pääreittien varrelle sijoittuvan ympäristötaiteen avulla.



VISIOKUVA: Havainnekuva viheryhteydestä Patolan metsän Suursuonpuistoon välillä. Näkymän keskellä suunniteltu uusi alikulku ja esteetön reitti. Yläpuolella kulkee bulevardin pikaratikka. (Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy)

Aukiot ja julkinen ulkotila korttelialueilla

Bulevardikaupungin korttelirakenteen lomaan sijoitetaan vehreitä aukioita ja taskupuistoja tuomaan katutilaan elävyyttä ja vaihtelua. Aukiot sijaitsevat pääasiassa katujen ja jalankulkureittien kulmauksissa, mutta niitä voidaan sijoittaa myös korttelien keskivaiheille. Suunnitelmassa on ideoitu myös bulevardikaupungin eri osa-alueille fragmentinomaisesti sijoitettavia taide- ja muotoaiheita kuten eläinjäljet, joita voidaan käyttää eri osa-alueita yhdistävinä ja kokoavina elementteinä. Aiheita voidaan käyttää esimerkiksi alueen opasteissa, laattoina kulkupinnoilla tai vaikkapa graafisesta betonista toteutettuina pintoina rakennusten julkisivuissa.

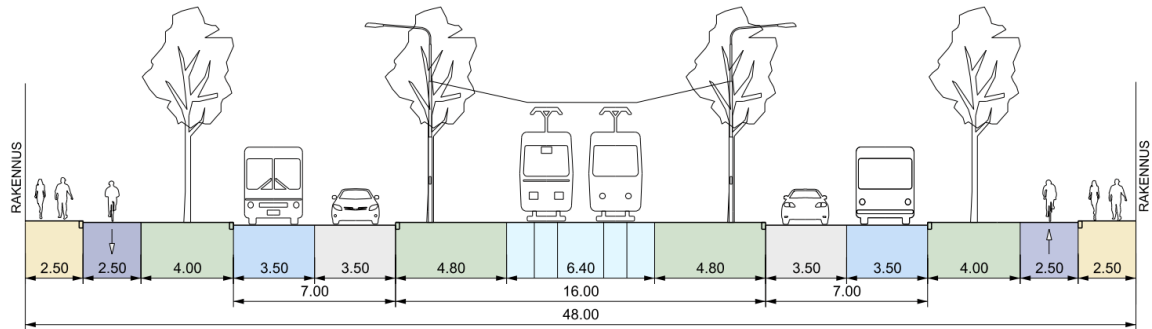


Ulkovalaistusta käytetään osa-alueiden identiteettiä korostavana tekijänä huomioiden häiriövalaistuksen minimointi. Kaduille, jalankulun ja pyöräilyn pääreiteille sekä puistojen toiminta-alueille suunnitellaan turvallinen ja toimiva perusvalaistus. Kaupunkirakenteen solmukohtia korostetaan erikoisvalaistuksen keinoin ja luonnonmukaisten virkistysalueiden ydinosiin jätetään myös kokonaan valaisemattomia paikkoja.

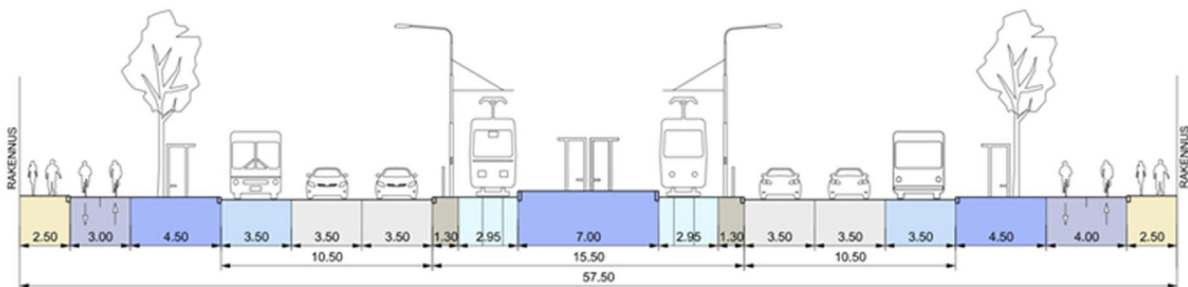
Bulevardikaupungin korttelirakenteen lomaan voidaan sijoittaa vehreitä aukioita ja taskupuistoja tuomaan katutilaan elävyyttä ja vaihtelua. KUVA: (Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy)

Liikkuminen

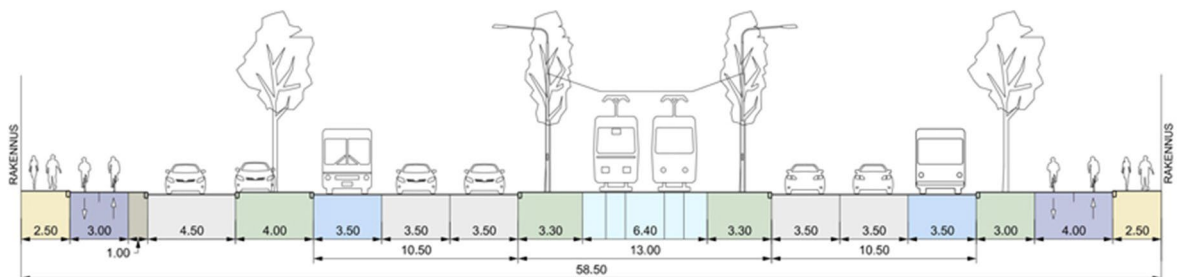
Tuusulanväylän moottoritien muuttaminen pääkaduksi mahdollistaa kadulla liikkumisen eri kulkumuodoilla. Mäkelänkatua on suunniteltu jatkettavan noin kolmen kilometrin pituisella osuudella nykyisestä päätepisteestä, Pohjolankadun liittymän kohdalta Pakilan tasalle saakka, Kehä I:n eteläisten liittymäjärjestelyiden eteläpuolelle, likimain Saarnaajantien kohdalle. Tarkka moottoritien ja kadun vaihtumiskohta tutkitaan jatkosuunnittelussa.



KUVA: Uuden Mäkelänkadun **poikkileikkausluonnos Pohjolankadun pohjoispuolella (1+bussi-kaista suuntaansa) – LUONNOS (Helsingin kaupunki)**



KUVA: Uuden Mäkelänkadun **poikkileikkausluonnos Käslynhaltijantien kohdalla keskilaituripysäkillä (2+bussikaista suuntaansa) – LUONNOS (Helsingin kaupunki)**



KUVA: Uuden Mäkelänkadun **poikkileikkausluonnos Käslynhaltijantien pohjoispuolella (2+bussikaista suuntaansa ja rinnakkaiskatu reunassa) – LUONNOS (Helsingin kaupunki)**

Kadun poikkileikkaus kasvaa nykyiseen moottoritiehen verrattuna, kun eri kulkumuodoille ja istutettaville puuriveille varataan kadulta tilaa. Poikkileikkauksia on useita erilaisia ja niiden leveys vaihtelee kadun eri osilla riippuen muun muassa tarvittavista kaistamääristä, puukaistoista tai pysäkkialueista. Katutilan viihtyisyyteen voidaan vaikuttaa esimerkiksi puukaistojen määrällä, sijainneilla ja jalkakäytävien leveyksiä vaihtelemalla. Alla olevista poikkileikkausten esimerkkiluonnoksista ensimmäinen on Käpylästä, Pohjolankadun pohjoispuolelta ja kaksi jälkimmäistä ovat alueen pohjoisosasta, läheltä Käskynhaltijantietä. Käpylän asemasta etelään poikkileikkauksessa on kaistoja yksi vähemmän suuntaansa.

Moottoritien muuttaminen kaduksi mahdollistaa kestävien kulkumuotojen olosuhteiden merkittävän kehittämisen alueella viihtyisämmäksi ja toimivammaksi. Laajentuvan kaupunkiympäristön suunnittelussa huolehditaan, että eri kulkumuodot huomioidaan suunnittelu- ja ratkaisussa. Katuverkkoa laajennetaan tarvittaessa, jotta mahdollistetaan alueen tiivistyvä maankäyttö ja rakentaminen. Uusi katuverkko mahdollistaa auto-, joukkoliikenteelle sekä jalankulku- ja pyöräliikenteelle entistä kattavammat reitit.

Käpylän aseman kohdalla on tutkittu kahta vaihtoehtoista ratkaisua autoliikenteen verkoksi. Vaihtoehtoiset ratkaisut kuvataan tarkemmin selostuksen kohdassa "Käpylän asema".

Pääkatuverkon suunnittelun tavoitteena on säilyttää sujuvat yhteydet ja huolehtia että Kehä I:n liikenne ei häiriinny. Pohjoispäässä kaduksi muuttaminen pienentää todennäköisyyttä autoliikenteen kasvulle tulevaisuudessa. Mallinnusten perusteella Tuusulanväylän muuttamisella kaduksi ei ole laajempia seudullisia vaikutuksia liikenteeseen. Erityisesti on ollut tärkeää varmistaa, että valtakunnallisesti merkittävät tiejaksot (Kehä I ja Tuusulanväylä), eivät häiriinny suunnitelman tuomista muutoksista.

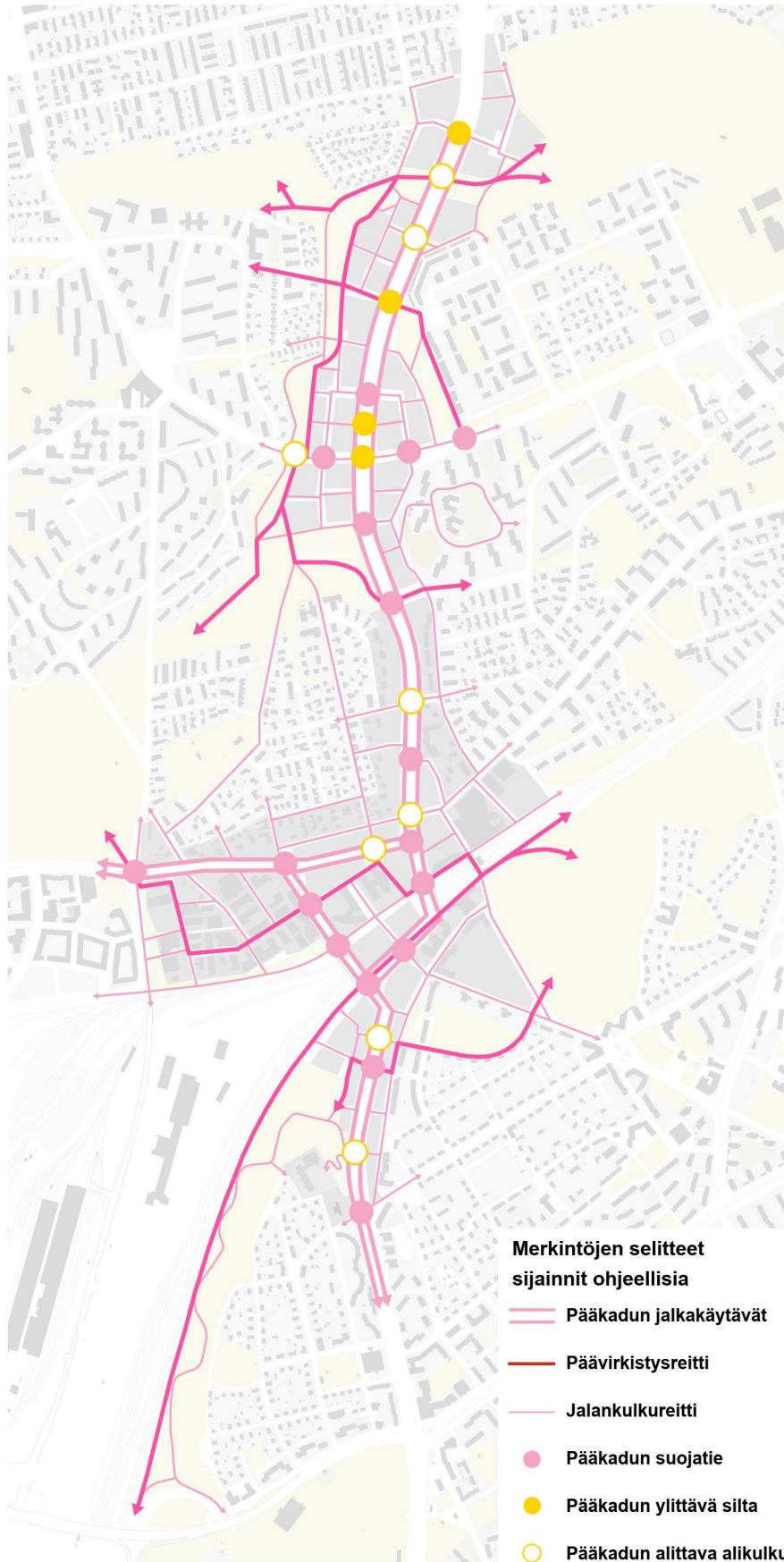
Tarkemmin alueen liikennejärjestelmän kuvaukseen, voi tutustua liitteenä olevasta *Liikennejärjestelmäselvityksessä*.

Jalankulku

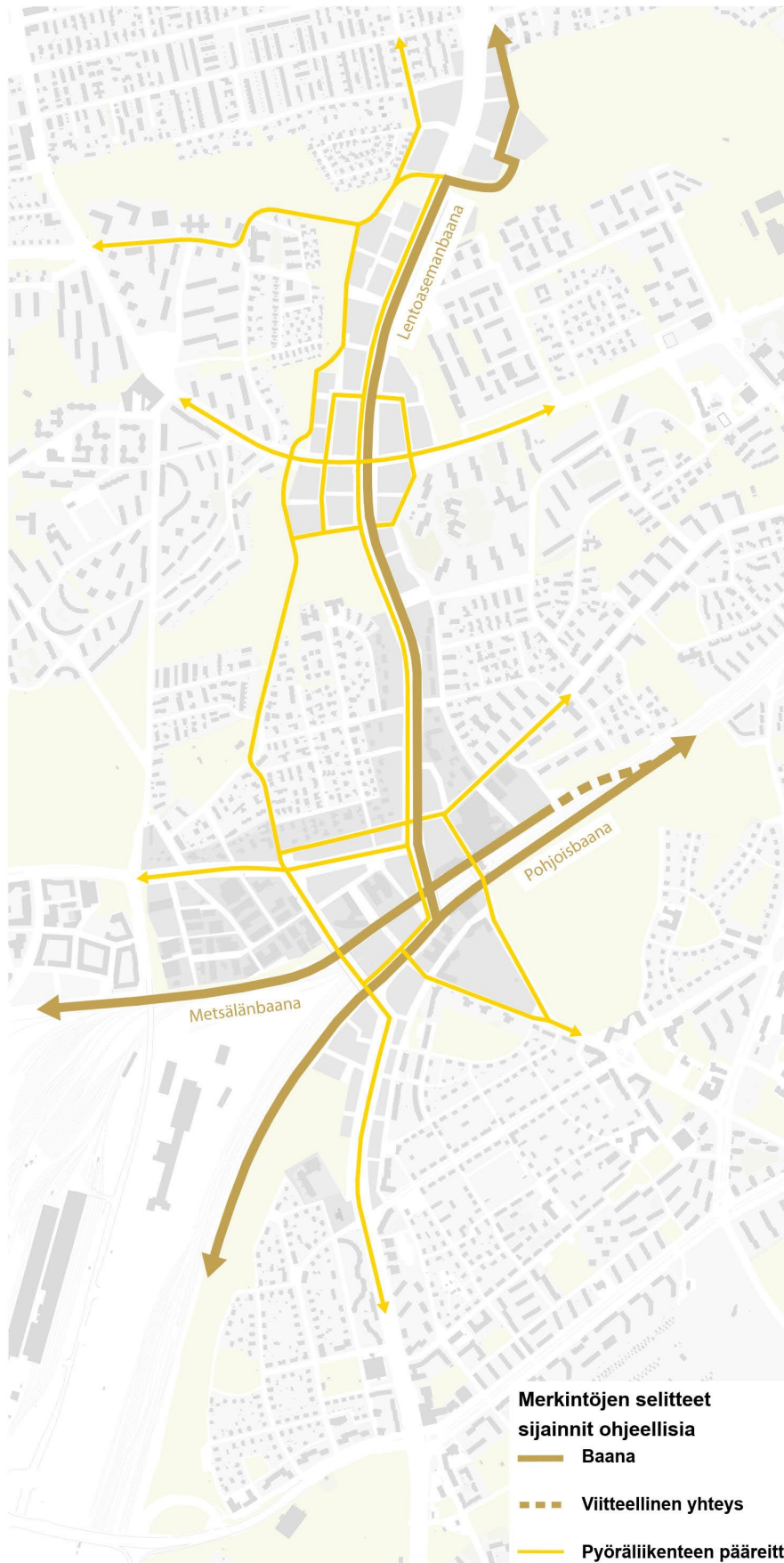
Bulevardikaupungin jalankulun reiteistä suunnitellaan laadukkaita. Jalankulkuverkostosta tehdään riittävän tiheä, jotta lähisaavutettavuudesta muodostuu hyvä. Korttelialueiden tonttikaduista pyritään suunnittelemaan rauhallista ja jalankulkijoille turvallista ja miellyttävää liikenneympäristöä.

Pyöräliikenne

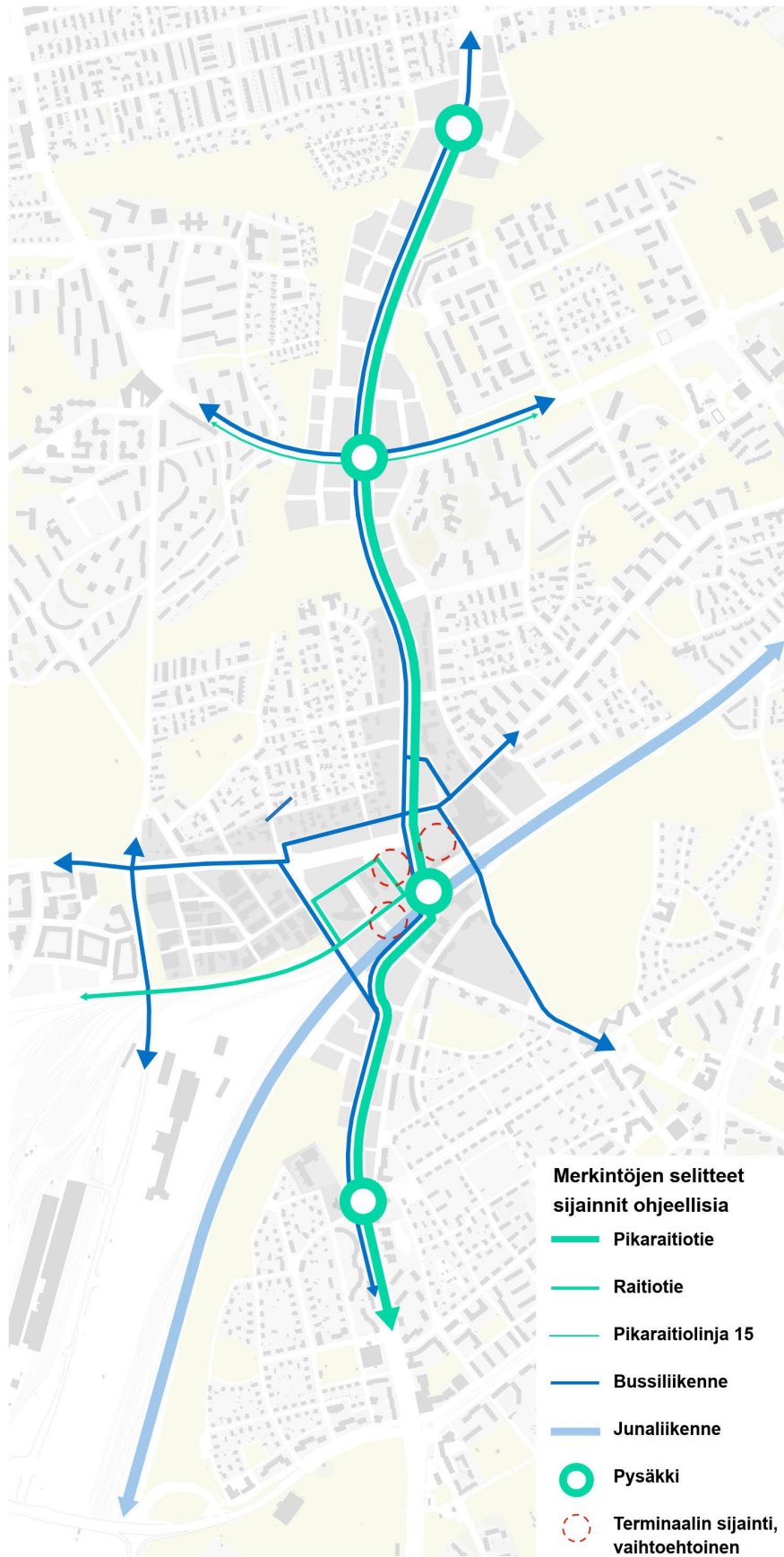
Pyöräliikenteen suunnittelun tavoitteena on mahdollistaa pitkämatkaisen pyöräliikenteen nopeus ja sujuvuus, kaikkien osoitteiden turvallinen saavutettavuus sekä viihtyisät yhteydet lähialueille. Pitkämatkaisen pyöräliikenteen verkoston muodostavat pääkatujen varsien pyörätiet, alueen läpi kulkevat baanat sekä viheralueilla kulkevat pääreitit.



KUVA: JALANKULKUKAAVIO, Helsingin kaupunki/Asemakaavoitus



KUVA: PYÖRÄLIIKENNEKAAVIO, Helsingin kaupunki/Asemakaavoitus



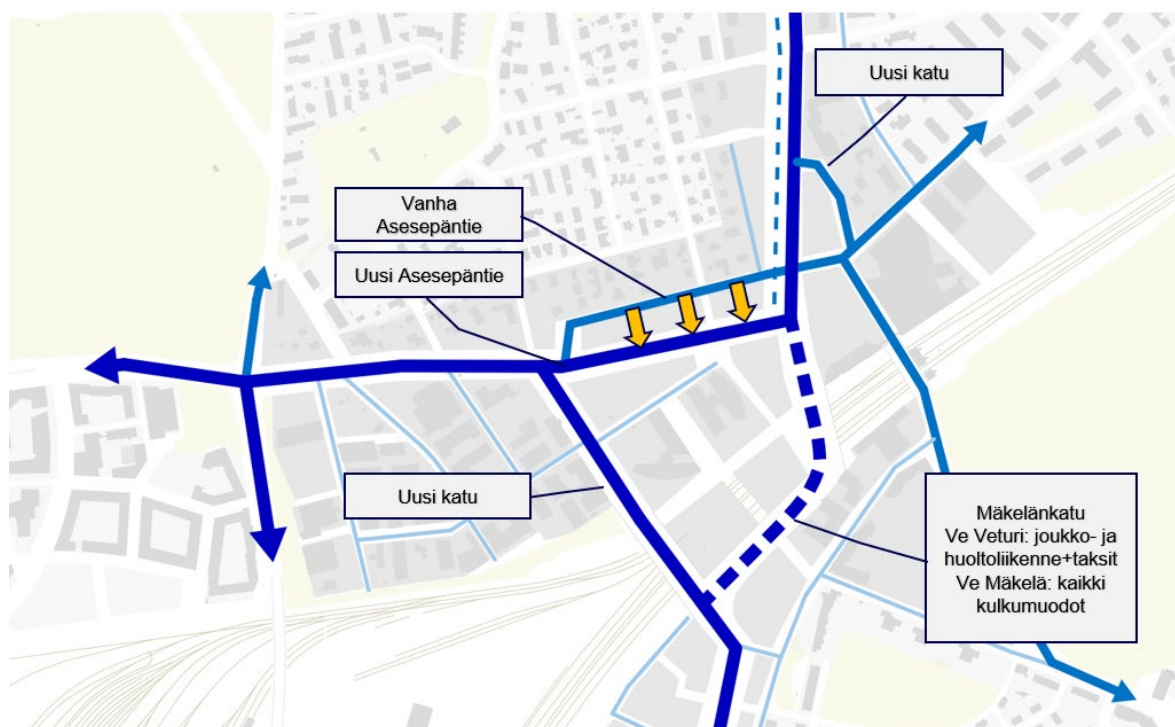
KUVA: JOUKKOLIIKENNEKAAVIO, Helsingin kaupunki/Asemakaavoitus

Joukkoliikenne

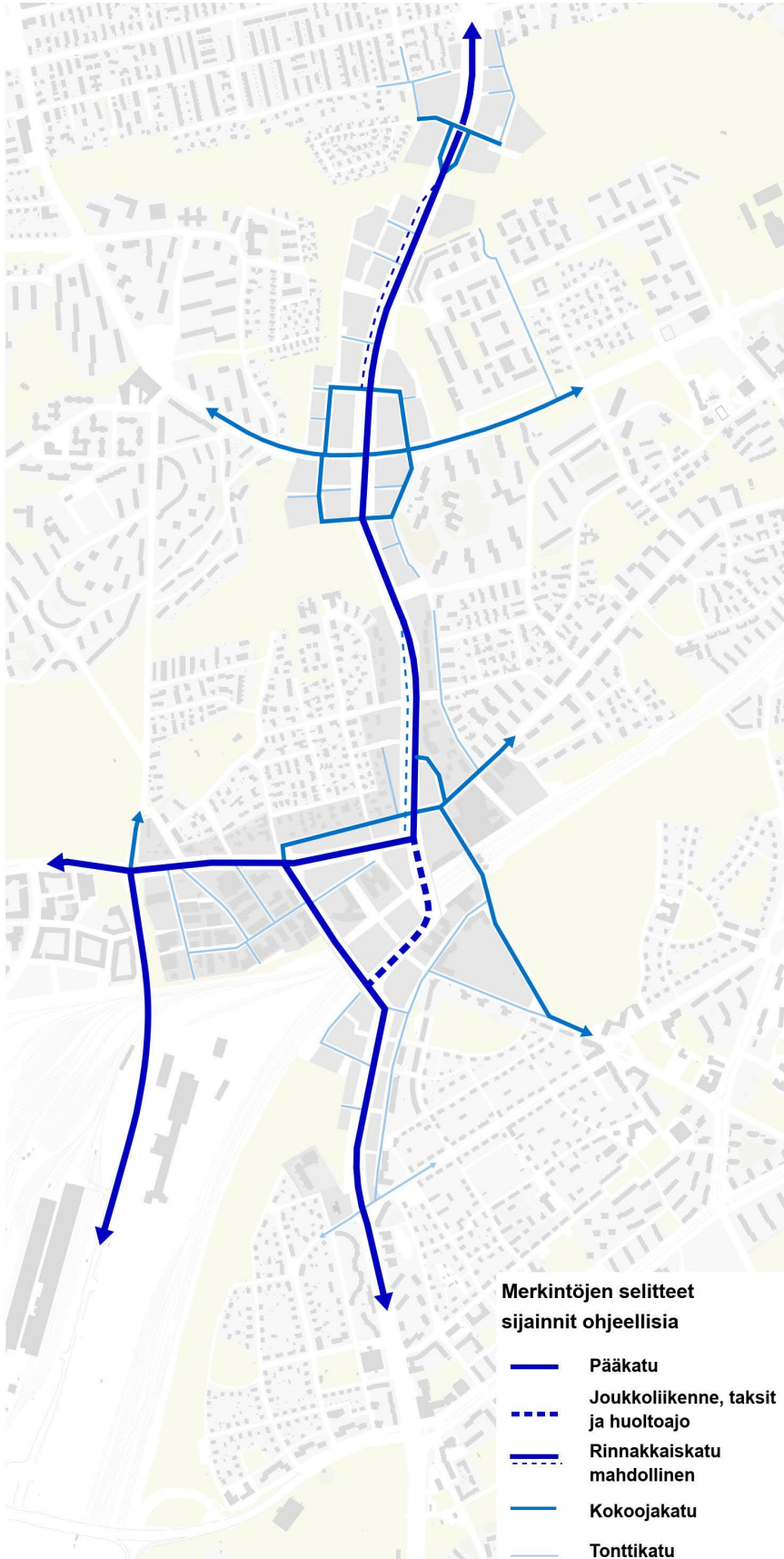
Bulevardikaupungin joukkoliikenne järjestetään tukeutuen junien ja pikaraitioteiden muodostamaan runkoverkkoon, jota täydennetään bussiyhteyksillä. Mäkelänkadun bulevardikaupungille rakennettava pikaraitiotie tulee muodostamaan koko suunnittelualueen läpi kulkevan joukkoliikenteen rungon. Käpylän asemalle on tutkittu vaihtoehtoja varsinaiselle terminaalille, jolloin valtaosa busseista päättyisivät Käpylään, sekä vaihtoehtoa, jossa asemalla sijaitsisivat laadukkaat vaihtoyhteydet, varsinaisen terminaalin sijaitessa muualla kaupungissa. Tutkittuja vaihtoehtoisia ratkaisuja kuvataan tarkemmin selostuksen kohdassa "Käpylän asema" ja liitteenä olevassa liikennejärjestelmäselvityksessä.

Autoliikenne

Etelään päin suuntautuvaa autoliikennettä ohjataan aiempaa enemmän Pasilan suuntaan sujuvoittamalla Asesepäntien ja Veturitien kautta kulkevaa yhteyttä, nykyisen Mäkelänkadun sijaan. Mäkelänkadun suunta on jatkossakin mahdollinen autoliikenteelle. Tehtyjen liikennemallinnusten perusteella autoliikenteen ohjaaminen Veturitien kautta ja bulevardin autoliikenteen kapasiteetin pienentäminen johtavat siihen, että Mäkelänkadun liikennemäärät vähenevät nykyisestä etenkin kadun eteläosissa. Käpylän aseman kohdalla on tutkittu vaihtoehtoja, joissa toisessa (Veturi) autoliikenne kiertää aseman joukkoliikenne- ja kävelypainotteisen keskustan ja toisessa (Mäkelä) autoliikenne kulkee aseman läpi nykyiseen tapaan. Tutkittuja vaihtoehtoisia ratkaisuja kuvataan tarkemmin selostuksen kohdassa "Käpylän asema" ja liitteenä olevassa liikennejärjestelmäselvityksessä. Kaavarunkokartassa on esitetty vaihtoehto Veturi. Suunnittelua jatketaan kaavarungon hyväksymisen jälkeen ja lopullinen ratkaisu päätetään asemakaavavaiheessa.

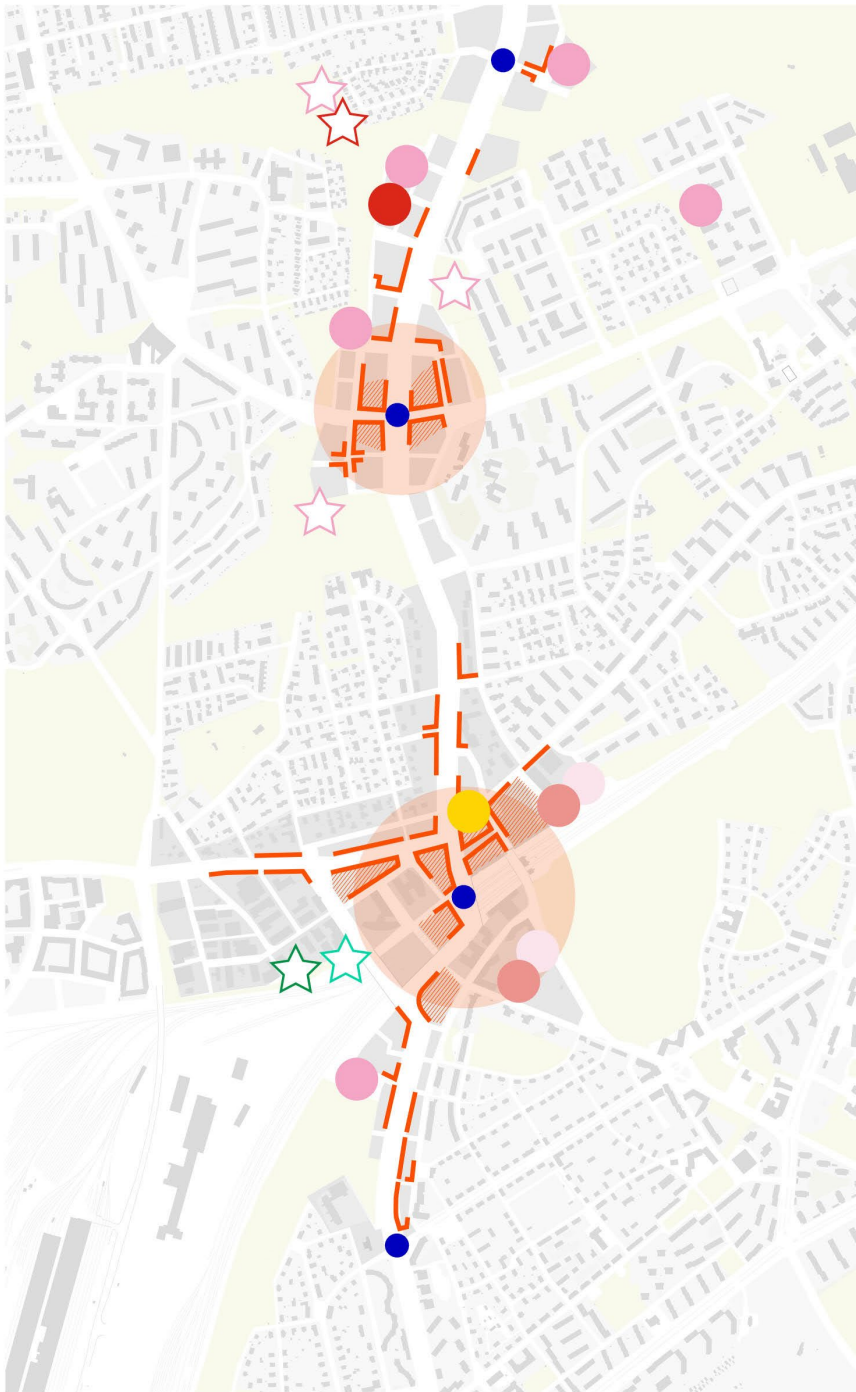


KUVA: Käpylän asemanseudun katuverkkoa ja Asesepäntien linjauksen muutos



KUVA: KATUVERKKO, Helsingin kaupunki/Asemakaavoitus

Palvelut



Merkintöjen selitteet, sijainnit ohjeellisia

- | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
|  | Uusi päiväkot |  | Kirjasto |  | Koirapuisto |
|  | Uusi koulu |  | Uusi leikkipaikka |  | Kivijalkaliiketilän tavoitevyöhyke |
|  | Mahdollinen päiväkodin sijainti |  | Uusi kenttä |  | Suuremmat kaupan yksiköt |
|  | Mahdollinen koulun sijainti |  | Skeittipuisto |  | Pysäkki ja kaupallisen keskustan tavoitevyöhyke |

KUVA: JULKISET JA KAUPALLISET PALVELUT, KAAVIO, Helsingin kaupunki/Asemakaavoitus

Julkiset palvelut

Bulevardikaupungin alueelle on tehty palveluverkkoselvitys, jossa on selvitetty alueen nykyisten koulu- ja päiväkotirakennusten kuntoa, alueen yleistä väestönkehitystä ja bulevardikaupungin rakentamisen vaikutuksia väestöön. Lisäksi on selvitetty kulttuuri- ja vapaa-ajan palvelutilojen riittävyttä alueella. Selvityksen perusteella alueelle tulisi sijoittaa 1-3 uutta koulua sekä viisi tai kuusi uutta päiväkotirakennusta. Kouluja ja päiväkoteja voidaan sijoittaa myös Mäkelänkadun bulevardikaupungin lähialueille. Koulujen ja päiväkotien alustavat sijainnit on esitetty kaavakartassa ja palvelut -teemakartassa. Käpylän asemaseudulla varataan tilaa kirjastopalvelulle, kulttuuri- ja tapahtumatilalle ja nuorisotalolle ja Maunulaan tilaa nuorisotoimelle. Lisäksi ulkoliikuntapaikkoja suunnitellaan niin, että ne palvelevat erityisesti nuoria. Koulujen ja päiväkotien lukumäärät ja sijainnit sekä muut julkisen palvelut tarkentuvat asemakaavavaiheessa. Palveluverkkoselvitys on kaavarunkoaineiston liitteenä.

Kaupalliset palvelut

Kaavarungon suunnitteluratkaisu perustuu tiiviiseen kaupunkirakenteeseen, jossa palvelut ovat lähellä ja saavutettavissa kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Mäkelänkadun bulevardikaupungin alueelle tuleva asukasmäärän ja sitä kautta myös ostovoiman lisäys mahdollistavat alueen kaupallisten palvelujen kehittymisen etenkin joukkoliikenteen solmukohtissa. Käpylän joukkoliikenneterminaalin ympäristö on alueen tärkein uusi kaupallinen keskittymä. Koko alueella keskeisten katujen varsilla rakennusten ensimmäisiin kerroksiin osoitetaan liiketilaa, painottuen raideliikenteen pysäkkien ympäristöön. Nykyiset palvelut monipuolistuvat ja täydentyvät ja hyötyvät sekä alueen asuin- että työpaikkarakentamisesta.

Kulttuuriympäristö

Bulevardikaupungin suunnittelualueeseen rajautuvat Käpylä, Länsi-Käpylä ja Maunula ovat valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä, joiden arvojen säilyminen turvataan asemakaavoituksessa. Länsi-Käpylän itäosan ja Maunulan kaakkoisosan (Sahanmäki) arvokkaan kaupunkirakenteen säilyminen turvataan riittävällä suojavyöhykkeellä. Länsi-Käpylän pientaloalueeseen rajautuva Louhenpiston osa säilyy puistoalueena. Uudet korttelialueet sijoittuvat Louhenpuiston pohjoisosaan, lähemmäksi Käpylän asemaa. Maunulan Sahanmäen ja uuden korttelirakenteen väliin jää Pirttipolunpuiston viheralue lähes vastaavan laajuisena kuin nykyisen moottoritien ramppien ja Sahanmäen kortteleiden välinen alue on nykyisin.

Yhdyskuntatekninen huolto

Lähtökohdat

Käpylän asemanseutu ja Metsälän toimitila-alue

Alueella sijaitsee nykyistä maankäyttöä palveleva yhdyskuntateknisen huollon verkosto. Vesihuollon runkolinjoista merkittävimmät ovat HSY:n 800 mm päävesijohto Asesepäntiellä sekä 400 mm vesijohdot Panuntiellä, Mäkitorpantiellä ja Tuusulanväylän länsipuolella. Asesepäntiellä ja Mäkitorpantien länsipäässä sijaitsee Helen Sähköverkon 110 kV ilmajohto, joka rajoittaa maankäyttöä 50 m leveällä vyöhykkeellä.

Tuusulanväylän varsi ja alueen pohjoisosa

Alueen reunoilla sijaitsee nykyistä maankäyttöä palvelevaa yhdyskuntateknisen huollon verkostoa, mutta verkosto puuttuu suurilta osin suunnittelualuetta. Alueella on HSY:n 400 mm vesijohto Tuusulanväylän länsipuolella ja Gasgridin 400 mm korkeapaineinen maakaasun siirtojohto Suursuon pientaloalueen ja Patolan pohjoisosan kerrostaloalueen välisellä alueella. Lisäksi Suursuon pientaloalueen reunalla sijaitsee kaksi HSY:n jätevesipumppaamaa.

Kaavarunkoratkaisu

Käpylän asemanseutu ja Metsälän toimitila-alue

Nykyistä yhdyskuntateknisen huollon verkostoa uusitaan ja täydennetään tarvittavilta osin. Jätevesiviemäröinnin osalta päätetään toimii valuma-alueen jakajana. Radan länsipuolen jätevedet ohjataan Maunulan kautta Keskuspuistoon johtavaan jäteveden siirtoviemäriin ja itäpuolen jätevedet suurimmaksi osaksi Käpylään Osmontien jätevesiviemäriin. Vedenjakelun osalta alue tukeutuu olemassa olevaan verkostoon. Maankäytön tiivistyminen edellyttää 110 kV ilmajohtojen maakaapelointia. Uutta kaapelireittiä on alustavasti tutkittu Asesepäntien eteläpuolelle: Veturitielle, Metsälän toimitila-alueen eteläreunaan sekä Käpylän asemanseudulla pääradan länsireunaan. Pääradan ylitys säilyisi ilmajohtona. Maakaapelireittiä Käpylän asemanseudulla tutkitaan edelleen jatkosuunnittelussa.

Alueella on tarkasteltu hulevesien viivytyrakenteita Metsälän toimitila-alueen luoteisnurkaan.

Alueelle on laadittu alustava kunnallistekninen yleissuunnitelma 2019.

Tuusulanväylän varsi ja alueen pohjoisosa

Alueelle rakennetaan uusi yhdyskuntateknisen huollon verkosto ja nykyiselle verkostolle tehdään tarvittavat johtosiirrot. Jätevesipumppaamot uusitaan vastaamaan uuden maankäytön mukaista mitoitusta. Suurin osa alueen jätevesistä ohjataan alueelta etelään Maunulan suuntaan johtavaan jäteveden siirtoviemäriin, jonka kapasiteetin kasvattamista suunnittelualueen ulkopuolella tutkitaan jatkosuunnittelussa. Länsi-Pakilaan ja Patolan metsään rajautuvan uuden maankäytön jätevedet voidaan ohjata nykyiseen Kansantien

jätevesiviemäriin. Vedenjakelun osalta alue tukeutuu olemassa olevaan verkostoon ja alueen sisällä siirrettävään 400 mm vesijohtoon. Maakaasujohdon 16+16 m suojavaöhyke uuteen maankäyttöön on huomioitu suunnittelussa.

Alueella on tarkasteltu hulevesien hallinta- ja viivytyrakenteita Maunulanpuron uoman yhteyteen Käskynhaltijantien molemmin puolin.

Alueelle on laadittu kaavarunkovaiheen kunnallistekninen yleissuunnitelma 2023.

Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen

Lähtökohdat

Maaperäkuvaus perustuu olemassa olevaan kartta- ja pohjatutkimusaineistoon, eikä kaavarunkoa varten ole suoritettu tarkentavia pohjatutkimuksia. Jatkosuunnittelua varten koko tarkasteltavalta alueelta on tehtävä lisäpohjatutkimuksia perustamistapojen tarkempaa suunnittelua varten ja erityisesti linjan 6 alikulun suunnittelua varten on ohjelmoitava uusia pohjavesiputkia.

Kaavarunkoalueelle on laadittu alustavia kunnallisteknisiä suunnitelmia, joiden osana on kuvattu maaperä- ja esirakentamisolosuhteita sekä alustavia perustamistapoja.

Kaavarunkoratkaisu

Kaavarunkoalueen maaperä on pääosin moreenialuetta, jonka päälle on tehty täyttöjä alueen rakentamisen yhteydessä. Suunnittelualueen eteläosassa Tuusulanväylä sijoittuu kantavalle moreenimaalle ja pohjoisosassa noin Suursuonpuistosta alkaen savipehmeikölle. Savikerroksen paksuus vaihtelee noin 3 metristä 10 metriin.

Alueen pohjavesiputkihavaintojen perusteella pohjaveden painetaso on lähellä maanpintaa Maunulanpuron notkossa ja paikoitellen voi esiintyä paineellista pohjavettä.

Kaavarunkoalueella on tehty vain vähän pohjanvahvistustoimenpiteitä. Väylä on savialueilla perustettu maanvaraisena, paikoin saven päällä kelluvana penkereenä. Luiskasortumille on tehty myöhemmin korjaussuunnitelmia. Pakilantien/Käskynhaltijantien sillan eteläpuolella on mahdollisesti tehty massanvaihtoa. Tuusulanväylälle on tehty pengerpaalutusta Osuuskunnantien sillan eteläpuolelle ja pilaristabilointia itäreunalle meluseinän ja penkereen leventämisen yhteydessä. Maunulan liittymän rampeissa on tehty massanvaihtoa. Meluvallien osalta ei ole tiedossa nykyisiä pohjanvahvistuksia tai kevennysrakenteita.

Lähtökohtana on, että pehmeikköalueilla raitiotie perustetaan paalulaatalle ja muu pohjanvahvistuksia vaativa osuus joko paalulaatalle tai pilaristabiloinnin varaan. Paalulaattaa on esitetty lähes koko bulevardin levyisenä saviosuuksilla, jossa taseaus nousee nykyisen väylän kohdalla tai kadun poikkileikkaus on nykyisten ojien kohdalla. Meluvalli on toiminut esikuormittavana penkereenä alueelle tulevien kevyenliikenteen väylien osalta ja niiltä osin on esitetty maanvaraista perustamista.

Linjan 6 alikulku on olemassa olevien tietojen perusteella toteutettava kaukalarakenteena.

Korttelialueille johtaville kaduille on esitetty pohjanvahvistuksena massanvaihtoa matalille saviosuuksille. Linja 8, joka sijoittuu syvemmälle savikolle ja nykyiselle lumenkaatopai-

kalle, on esitetty perustettavaksi paalulaatalle. Vesihuollon perustamistapoja tai tuentatarpeita ei ole erikseen tarkasteltu. Mikäli vesihuoltolinjoja on tarpeen sijoittaa nykyisen väylän kohdalle, on pohjanvahvistustarpeet tarkasteltava niiden perustamissyvyyden mukaan.

Korttelialueilla rakennukset perustetaan joko maanvaraisesti pohjamaan tai massanvaihdon varaan, kallionvaraisesti (louhittavat alueet) tai paaluperustuksen varaan. Piha-alueet perustetaan savialueilla pilaristabiloimalla tai matalammalla savikolla massanvaihdon varaan.

Lähtökohtana on, että tonttien rakentamisen edellytyksenä olevat vesihuoltolinjat eivät sijoittuisi korkeasti pengerrettäville osuuksille, jolloin tontit voidaan rakentaa ennen katuja ilman tukimuureja. Tällöin rakennusten seinät toimisivat maanpaineisinä.

Ympäristöhäiriöt

Lähtökohdat

Liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaitat kuormittavat voimakkaasti suunnittelualuetta, alueen sijoituessa Tuusulanväylän liikennealueelle ja sen vaihtelevan levyisille reuna-alueille. Tuusulanväylän liikennemäärä vaihtelee ollen suunnittelualueella noin 38 000 – 55 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nopeusrajoitus on pääosin 80 km/h, mikä nostaa liikenteen päästöjä. Myös mm. Asesepäntien, Käskynhaltijantien, Pakilantien, Panuntien ja Mäkitorpantien liikenteestä aiheutuu haittoja. Pääradan junaliikenteestä ja liikennöinnin juuri aloitaneesta raitiolinja 15 liikenteestä aiheutuu myös melua. Pääradan läheisyydessä raideliikenteestä välittyy maa- ja kallioperään värähtelyä, joka voi ilmetä rakennuksissa tärinä tai runkomeluna.

Helsingin kaupungin meluselvityksen 2022 perusteella suunnittelualue on suurimmalta osalta melualueetta, jolla ylittyy VNp 993/1992 melutason ohjearvot ulkona. Moottoritiellä ja ramppialueilla melutasot ovat kovia. Liittymäalueilta ja niiltä kohdin, joilla ei ole meluesiteitä, ohjearvot ylittävä melu ulottuu pitkälle ympäristöön.

Suunnittelualueen ilmanlaatua voidaan arvioida HSY:n tuottaman kattavan mittaus- ja mallinusaineiston avulla. Typpidioksidin vuosiraja-arvoon ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) verrannollinen pitoisuus on ilmanlaadun vuosikartan perusteella väyläalueella noin $24\text{--}32 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pitoisuudet laskevat avoimessa ympäristössä nopeasti, liikennealueen ulkopuolella pitoisuudet ovat pääsääntöisesti alle $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Tuusulanväylältä ei ole ilmanlaadun mittaustuloksia, mutta Hämeenlinnanväylän itäpientareella Kaivokselassa on mitattu ilmanlaatu vuosina 2015–2016, 2022 ja edelleen 2023. Mittausaseman olosuhteet ovat melko vastaavat kuin Tuusulanväylällä. Vuonna 2022 Hämeenlinnanväylän mittausaseman typpidioksidin vuosipitoisuus oli $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eli typpidioksidin raja-arvo alittui selvästi. Mittaustulos vastaa hyvin vuosikartan pitoisuutta. Typpidioksidin kansallinen vuorokausiohjearvo ylittyi mittausten mukaan Hämeenlinnanväylällä ja voi mahdollisesti ylittyä myös Tuusulanväylän välittömässä läheisyydessä. Pakokaasujen typenoksidien pitoisuudet ovat laskeneet viime vuosina nopeasti vilkasliikenteisimmissä paikoissa. Tätä ovat edesauttaneet autokannan uusituminen ja päästöjen vähennystekniikat.

Pienhiukkasten ($\text{PM}_{2,5}$) vuosikeskiarvo oli Kaivokselassa $6,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$, mikä on selvästi alle vuosiraja-arvon ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Tuusulanväylän pitoisuuksien voidaan arvioida olevan samaa

suuruusluokkaa. Väyläympäristön vuosipitoisuus on samaa tasoa kuin Helsingin keskustan vilkasliikenteisissä katukuiluissa.

Ajoneuvokannan uusiutuminen ja päästöjen puhdistustekniikat eivät vähennä hengitettävien hiukkasten (PM_{10}) pitoisuuksia samalla tapaa kuin pakokaasuista aiheutuvia pitoisuuksia, vaikka hengitettävien hiukkasten pitoisuudet ovat hieman laskeneet pitkällä aikavälillä tarkasteltuna. Vuonna 2022 hengitettävien hiukkasten vuosiraja-arvo ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ei ylittynyt millään ilmanlaadun mittausasemalla. Pölyisiä päiviä, jolloin vuorokausipitoisuus on yli $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, saa olla 35 kertaa vuodessa. Näitä pölyisiä päiviä oli vuonna 2022 eniten Hämeenlinnanväylällä, 29 päivää. Samalla mittausasemalla ylittyi myös hengitettävien hiukkasten vuorokausipitoisuuden kansallinen ohjearvo ($70 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ja siellä havaittiin myös korkein mitattu vuorokausipitoisuus $170 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pitoisuuksien Tuusulanväylän ympäristössä voidaan arvioida olevan samaa suuruusluokkaa.

Kaavarunkoratkaisu

Moottoritien muuttaminen kaupunkimaiseksi pääkaduksi mahdollistaa ramppi- ja reuna-alueilta vapautuvalle maa-alueelle uutta maankäyttöä, koska liikenteestä aiheutuvat melu- ja päästöt ja ilmanlaatua heikentävät päästöt pienenevät ajonopeuksien laskiessa. Jo pelkkä ajonopeuksien lasku parantaa nykyisten asuin- ja virkistysalueiden tilannetta, ja kaavarungon mukaiset uudet korttelialueet parantaisivat paikoin tilannetta edelleen. Isojen liikennemäärien vuoksi bulevardikaupungin suunnittelun haasteena on nopeuden laskusta huolimatta muodostaa katutilasta ja sitä reunustavista ja korttelialueista terveellisestä ja viihtyisää asuinalueita. Autoliikenteen määrän arvioidaan pysyvän varsin ennallaan Mäkelänkadun pohjoisosassa. Keskustan suuntaan autoliikennettä ohjataan aiempaa enemmän Asesepäntien ja Veturitien suuntaan, jolloin näiden liikennemäärät kasvavat. Mäkelänkadun eteläosissa autoliikenteen määrän arvioidaan puolestaan vähenevän.

Päästöjen leviämisympäristö tulee muuttumaan voimakkaasti bulevardin varrella. Voimakkain liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaittojen kuormitus tulee kohdistumaan etenkin Mäkelänkatua ja Asesepäntietä rajaavien kortteleiden katujen puolelle. Tiiviit katukuilut heikentävät bulevardin tuulettuvuutta ja katutilan ilmanlaadun kannalta on suositeltavaa suunnitella jatkossa hyvin tuulettuvia korttelirakenteita. Alustavien ilmanlaatu- ja melutarkastelujen perusteella melutasot ja ilman epäpuhtauspitoisuudet tulevat olemaan pääkatujen varrella korkeita. Melun leviämisen ja asumisen mahdollistamisen kannalta bulevardin reunustojen kortteleissa on siten tarpeen ensisijaisesti kuitenkin jatkossa tutkia yhtenäisiä ja umpinaisia kortteliratkaisuja, jolloin katutilaa reunustavat ja rajaavat rakennusmassat muodostaisivat kokonaisuuden, joka suojaaisi tehokkaasti korttelin sisempiä osia liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaitoilta ja toisaalta estäisivät liikenteen haittojen leviämisen kauemmas ympäristöön. Kaavarungossa on siksi annettu melko tiukasti jatkosuunnittelua ohjaava määräys, jonka mukaan pääkatujen ja pääradan varrella rakennusten ja rakenteiden tulee estää liikenteen haittojen leviämistä asuinkortteleihin ja laajemmalle ympäristöön ja mahdollistaa asumisen avautuminen suojan puolelle. Määräyksen mukaisesti liikenteen haittavaikutuksia vähentävät ratkaisut terveellisen ja viihtyisän asumisen varmistamiseksi määritellään tarkemmin asemakaavamuutosten yhteydessä.

Melu

Suunnittelualueelle kohdistuvien merkittävien meluhaittojen vuoksi alueelle on tehty alustavia melutarkasteluja kaavarunkotyön tueksi ja jatkosuunnittelua ohjaavien lähtökohtien ja reunaehtoien tunnistamiseksi (Sitowise 2020 ja 2022).

Käpylän aseman eteläpuolella Louhenpuiston alueella kaavarungon mukainen uusi maankäyttö parantaa laajalti nykyisten alueiden melutilannetta. Uusi Y-korttelialue sijoittuu etäälle Mäkelänkadun liikenteestä mutta rautatieliikenteen melualueelle. Asemakaavavaiheessa on oleellista kiinnittää huomiota rakennusten massoitteeseen piha-alueiden suojaamiseksi liikennemelulta.



KUVA: Alustavia melutarkasteluja Louhenpuiston alueen kaaviomaisista viitesuunnitelmaluonnoksista (Sitowise 2020).

Asesepäntien alueella liikennemäärän arvioidaan kasvavan nykyisestä, koska etelään päin suuntautuvaa liikennettä ohjataan aiempaa enemmän Asesepäntien ja Veturitien kautta nykyisen Mäkelänkadun sijaan. Siten alueella jatkosuunnittelussa on erityinen tarve ottaa huomioon olemassa olevaan asumiseen kohdistuvien ympäristöterveyshaittojen torjunta, jottei tilanne oleellisesti heikkene. Liikenteen haittojen torjunta lisä- ja täydennysrakentamisella on alustavien tarkastelujen perusteella huomattavasti tehokkaampaa kuin rakenteellisella meluntorjunnalla kuten melusteillä. Vaikka uudisrakentamiseen kohdistuu huomattavia liikenteen haittoja, on asumisen terveellisyys paremmin varmistettavissa niissä kuin olemassa olevassa rakennuskannassa.

Mäkelänkadulla Käpylän aseman pohjoispuolella bulevardin puoleisiin asuinkortteleihin kohdistuvat katuliikenteen melutasot ovat korkeita, alustavien arvioiden mukaan noin 70–75 dB. Melutasot ovat suurimmillaan suunnittelualueen pohjoisosissa, jossa nopeusrajoitus on eteläosaa korkeampi. Tällöin asuinrakennusten julkisivuihin kohdistuvat äänita-

soerovaatimukset olisivat 35–40 dB, jotta sisämelun ohjearvotaso alitetaan. Tämä on kaupunkiympäristössäkin tavanomaista korkeampaa tasoa ja vaatii huolellisesta jatkosuunnittelua asumisen edellytysten saavuttamiseksi. Y-korttelialueet on sijoitettu kaavarungossa etäämmälle bulevardista, jolloin näille korttelialueille on mahdollisesta sijoittaa liikenteen haitoille herkkien väestöryhmien toimintoja esim. päiväkotia ja kouluja.

Raitioliikenteestä aiheutuva keskiäänitaso jää huomattavasti ajoneuvoliikenteen melua pienemmäksi eikä muodostu mitoitettavaksi suorilla rataosuuksilla, kun muuta liikennettä on paljon. Raitioliikenteen meluvaikutus korostuu esim. kaarteissa ja vaihekohdissa tai pienillä etäisyyksillä.

Melulaskennan perusteella Mäkelänkadun katualueen melutasot ovat tarkastelualueella 70–82 dB. Melutaso on erittäin kova ajatellen elävää katumaailmaa, viihtyisää oleskelua tai mahdollisia toimintoja. Melutilanne on vastaava kuin monien Helsingin vilkasliikenteisten pääkatujen varrella. Katualueen meluhaittoja voidaan vähentää lähinnä vaikuttamalla melulähteeseen kuten liikennemäärään, ajonopeuteen, raskaan liikenteen määrään ja ajoneuvojen melupäästöön. Erilaisilla viherratkaisuilla voidaan kuitenkin pyrkiä vaikuttamaan myönteisesti kaupunkiympäristön, pienempien katujen katutilan ja kortteleiden ääniympäristöön ja viihtyisyyteen. Viherratkaisuilla on myös synergiaetuja mm. mikroilmaston säätelyyn, sadevesien hallintaan ja viihtyisyyden edistämiseen.

Sähköautoilla ei ole melutasoa pienentävää vaikutusta melutasoon maantienopeuksilla, koska viimeistään noin yli 50 km/h ajonopeuksilla renkaiden vierintämelu on voimakkaampi melun osalähde kuin moottorimelu myös raskailla ajoneuvoilla. Leveärenkaiset ja painavilla akuilla varustetut sähköautot voivat aiheuttaa jopa enemmän melua kuin polttomoottoriautot. Katuverkolla, alle 40 km/h ajonopeuksilla sähköautoilla voi tulevaisuudessa olla myönteinen vaikutus melutasoon, jos niiden osuus liikennemäärästä on riittävän suuri. Tämä voi vaikuttaa melutilanteeseen positiivisesti esimerkiksi risteysalueilla.

Ilmanlaatu

Ajoneuvoliikenteen päästöjen kehittämisellä on merkittävä vaikutus suunnittelualueelle muodostuvaan ilmanlaatuun. Autokannan uusiutumisen, tekniikan kehityksen ja liikenteen sähköistymisen myötä liikenteen pakokaasuperäiset päästöt eli typen oksidien (NO_x) ja pienhiukkasten (PM_{2,5}) päästöt ovat pienentyneet ja pienenevät yhä tulevaisuudessa. Tulevaisuudessa ajonopeuden vaikutuksen pakokaasuperäisiin päästöihin ennustetaan pienenevän. Liikenteen aiheuttaminen hengitettävien hiukkasten (PM₁₀) eli katupölyn päästöissä ei kuitenkaan ole näköpiirissä merkittäviä vähennyksiä.

Ajonopeudella ja sen laskulla on tutkimustulosten mukaan kuitenkin selkeä vaikutus tieliikenteen hiukkaspäästöihin, katupölyyn ja hengitettävien hiukkasten pitoisuuksiin (PM₁₀). Ajonopeuden laskeminen parantaa ilmanlaatua vähentämällä katupölyä ja hengitettävien hiukkasten pitoisuuksia ilmassa, mikäli liikenne ei ruuhkaudu ja katujen kunnossapito, puhdistus ja pölynsidonta hoidetaan tehokkaasti ja oikea-aikaisesti. Nastarenkailla nopeuden vaikutus katupölyn muodostumiseen on suurempi kuin kitkarenkailla. Toisaalta painavammat sähköautot puolestaan saattavat jopa lisätä PM₁₀-päästöjä.

HSY:n tuottaman ilmanlaatuaineiston, pääkaupunkiseudun ilmanlaatuselvityksen ja kaupungin viime vuosina teettämien muiden ilmanlaatuselvitysten perusteella voidaan arvioida suunnittelualueen ja etenkin Mäkelänkadun tulevan tilanteen mukaista ilmanlaatua.

Eri kohteiden selvityksissä on tarkasteltu etenkin katukuilumaisten ympäristöjen typpidioksidin- (NO₂), pienhiukkas- (PM_{2,5}) ja hengitettävien hiukkasten pitoisuuksia (PM₁₀) nyky- päästöjä (2019) ja vuoden 2030 ennustettuja päästöjä edustavissa skenaarioissa.

Voidaan arvioida, että kaavarungon mukaisen maankäytön toteutuessa typpidioksidin, pienhiukkasten ja luultavasti myös hengitettävien hiukkasten vuosipitoisuus alittaisi voimassa olevan raja-arvon Mäkelänkadun katukuilumaisella katuosuudella. Vaikka hengitettävien hiukkasten vuosipitoisuus alittaisi raja-arvon, hengitettävien hiukkasten vuorokausi- raja-arvon ja ohjearvon ylittyminen on hyvin mahdollista ja jopa todennäköistä myös tulevaisuudessa Mäkelänkadun ja kenties myös Asesepäntien katukuilussa.

Vaikka eri tutkimuksissa mallinnettuihin hengitettävien hiukkasten lyhytaikaispitoisuuksiin sisältyy epävarmuuksia, eikä päästömallissa ole huomioitu katujen kunnossapitotoimia, on ylitysriski suunnittelualueella todellinen. Katupöly on merkittävä ongelma myös tulevaisuudessa, ja katujen tehokkaaseen ja oikea-aikaiseen kunnossapitoon tulee kiinnittää erityistä huomiota. Etenkin hengitettävien hiukkasten lyhytaikaispitoisuudet voivat nousta huomattavan korkeiksi ja mahdollisesti ylittää raja- ja ohjearvot toimenpiteistä huolimatta etenkin, kun nykyiset voimassa olevat raja-arvot mitä todennäköisimmin tiukkenevat nykyisestä vuoden 2030 alusta alkaen. Laajavaikutteiset päästöjä pienentävät toimet kuten liikennemäärien ja nastarenkaiden käytön vähentäminen, ovat oleellisia, jotta hiukkasten lyhytaikaispitoisuudet saataisiin pidettyä alle raja- ja ohjearvojen.

Runkomelu ja tärinä

Pääradan junaliikenteen tärinä- ja runkomeluvaikutuksia on alustavasti arvioitu Luoteis-Käpylän Louhenpuiston alueella mittauksiin perustuvassa runkomelu- ja tärinäselvityksessä (Akukon Oy 27.8.2020). Selvityksen tarkoituksena oli arvioida millä alueilla ja etäisyyksillä pääradasta tärinän ja runkomelun torjuntaan tulee jatkossa varautua, ja millä edellytyksillä se voidaan toteuttaa teknistaloudellisesti soveltuvilla suunnitteluratkaisuilla. Junaliikenteen runkomelu- ja tärinäriskialueet on tunnistettu ja selvityksen perusteella kaavarungossa esitetty maankäyttö Louhenpuiston pohjoisosissa pääradan ja Mäkelänkadun välissä on toteuttavissa, kun rakenteiden runkomelueristämiseen ja tärinätorjuntaan liittyvä värähtelytekninen suunnittelu ja mitoitus tehdään jatkosuunnittelussa.

Kaavarunkoratkaisu mahdollistaa kansirakentamista Käpylän asemalle. Pääradan päälle rakennettaessa rakentaminen sijoittuu hyvin lähelle värähtelyherätettä, jolloin tärinän ja runkomelun ohjearvojen täytyminen edellyttää erittäin suurella todennäköisyydellä vaimennusratkaisujen toteuttamista. Vaimennustarpeeseen vaikuttaa erityisesti eri toimintojen etenkin asumisen tai muille värähtelylle herkkien toimintojen sijoittuminen alueella ja rakennusmassoissa. Kannen päälle rakennettavien rakennusten tärinän ja runkomelun eristystarvetta ja torjuntaratkaisuja on alustavasti jo tunnistettu Käpylän aseman rakennettavuus selvityksessä (A-insinöörit 19.2.2024). Myös kansirakenteen ulkopuolelle radan läheisyyteen suunniteltavat rakennukset tulevat vaatimaan tärinäeristyksen.

Jatkosuunnittelussa asemakaavoituksen yhteydessä tehdään tarvittavat lisäselvitykset tärinä- ja runkomeluriskien kartoittamiseksi ja tarkempien torjuntatoimien määrittelemiseksi niin pääradan kuin pikaraition ympäristössä. Tähän liittyen on annettu määräys: Raideliikenteen vaikutusalueelle suunniteltaessa ja rakennettaessa tulee huomioida mahdollinen raideliikenteen aiheuttama tärinä ja runkomelusuojaustarve.

Uuden pikaraitiotien ja kaupunkiraitiotien värähtelyntorjunnan tarve ja ratkaisut tulee lähtökohtaisesti arvioida raitiotien suunnittelun yhteydessä siten, että tarvittavat vaimennusratkaisut toteutetaan osana ratarakennetta. Tavoitteena tulee olla, ettei radan lähiympäristön nykyisiin tai tuleviin rakennuksiin kohdistuu tavoitearvoja ylittävää runkomelu- tai tärinähäiriötä. Tähän liittyen on annettu määräys: Raitiotiet tulee suunnitella siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa.

Uusien asuinrakennusten ja raitioteiden suunnittelun tavoitetasoina voidaan soveltaa ympäristöministeriön ohjeessa rakennuksen ääniympäristöstä annettuja ohjearvoja. Maaperäisen runkomelutason L_{prm} ohjearvo on 30 dB ja avoradalla 35 dB. Tärinän $V_{w,95}$ ohjearvo, jota rakennuksen rakenteissa esiintyvä liikenteen ohiajoista aiheutuva värähtelynopeus ei saa säännöllisesti ylittää, on 0,30 mm/s.

Pelastusturvallisuus / Rakennetekniikka

Lähtökohdat

Taitorakenteet - yleisesti

Kaavarunkoalueella sijaitsee useita, eri aikakausina toteutettuja taito- ja aluerakenteita.

Pakilantien siltaa liikennöi Raide -Jokeri -raitiotieyhteys, joka vaikuttaa sen lähiympäristön jatkosuunnitteluun.

Suunnittelualueella sijaitsee Maanalainen yleiskaava (2021) mukainen Lentoradan tunneli –varaus, joka on esitetty em. yleiskaavassa ohjeellisesti suunniteltuna liikennetunnelina. Tätä kaavarunkoa laadittaessa oli Lentoradan osalta menossa YVA –menettely.

Lisäksi alueella sijaitsee Vuosaari - Pasila -kaukolämpötunneli sekä Kustaankartanon maanalaisia kalliotiloja.

Käpylän asemanseutu

Käpylän aseman kohdalla, nykyisen Tuusulanväylän linjauksella, pääradan ylittää kolme autoliikenteen käytössä olevaa siltaa. Silloista kaksi on valmistunut 1960 -luvulla ja pohjoisin 1980 –luvun lopulla. Sillat on suunniteltu liikennekäyttöön, eikä niille voida lähtökohtaisesti perustaa rakennuksia tai rakenteita. Siltojen laajentaminen vaatii käytännössä uuden, itsenäisesti perustetun laajennusosan. Nykyisen tiedon mukaan em. sillat tulevat peruskorjausikänsä n. 20 -30 vuoden kuluessa.

Liikennevirasto on laatinut (2/2018) lisäraiteiden aluevaraus selvityksen välille Pasila–Kerava, jossa Käpylän aseman kohdalle, rata-alueen eteläreunalle, on osoitettu lisäraidevaraus. Kyseinen lisäraidevaraus on toiminut kaavarunkotyön lähtökohtana. Kyseisessä selvityksessä on osoitettu purettavaksi Käpylän aseman ylikulkusilta.

Kaavarunkotyön yhteydessä Käpylän asemanseudulle on laadittu useita suunnitteluvaihtoehtoja liikenteen ja kaupunkirakenteen osalta. Suunnitteluvaihtoehdot perustuvat nykyisten siltarakenteiden korvaamiseen uusilla silta- ja kansirakenteilla siten, että toteutusta on mahdollista vaihteistaa. Suunnittelua tarkennetaan kaavarungon hyväksymisen jälkeen ja lopulliset ratkaisut päätetään asemakaavavaiheessa.

Kaavarunkoratkaisu

Suunnittelualueen pohjoisosassa, liikenteen eritasoratkaisujen yhteydessä sekä niitä reu-
nustavissa kortteleissa, on mm. tukimuuritarpeita, joiden suunnittelua tulee tarkentaa seu-
raavissa suunnitteluvaiheissa. Pohjoisosan esirakentamisen toteutustapa vaikuttaa tuki-
muurien tarpeeseen. Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee Haaganpuro, joka tulee huo-
mioida aluerakenteita suunniteltaessa.

Katulinjausten lopullinen sijainti, ja edelleen nykyisten taitorakenteiden säilyttämisen edel-
lytykset, sekä tulevien taitorakenteiden toteuttamisedellytykset määritellään tarkemmin jat-
kosuunnittelussa ja asemakaavoissa.

Nykyisen Tuusulanväylän ylittävä Pakilantie - Käskynhaltijantien sillan osalta tulee laatia
erillinen yleissuunnitelma, joka yhteensovitetään uuden bulevardilinjauksen ja asemakaa-
van mukaisen liikennesuunnitelman kanssa.

Olevien taitorakenteiden purkamisella ja korvaamisella on merkittäviä kustannusvaikutuk-
sia. Olevien rakenteiden hyödyntäminen osana tulevaa maankäyttöratkaisua tarkentuu
jatkosuunnittelussa.

Jatkosuunnittelussa tulee huomioida Lentoradan tunnelivaraus. Lentoradan linjaus tarken-
tuu jatkosuunnittelussa. Lentoradan varaus aiheuttaa rajoitteita mm. geotermisen ener-
gian alueelliseen hyödyntämiseen. Alueella sijaitsevat maanalaiset rakenteet ja tilat sekä
muut uusien linjausten varaukset aiheuttavat rajoitteita alueellisen maalämpöratkaisujen
toteuttamiselle.

Kaavarungossa on määräys turvata Lentoradan tunnelin toteuttamisedellytysten turvaami-
sesta. *“Jatkosuunnittelussa on turvattava Lentoradan toteuttamisedellytykset.”* Lisäksi ny-
kyisten maanalaisten tilojen ja tunnelien olemassaolo on otettava huomioon ja turvattava
niiden toiminta- ja kehittämisedellytykset.

Postipuistosta saapuvaa raitiotielinjausta on alustavasti suunniteltu linjattavaksi kulke-
maan rata-alueen pohjoisreunan suuntaisesti. Rata-alueen läheisyydessä rakennettaessa
tulee huomioida rata-alueen turvallisuus sekä muut sen asettamat reunaehdot.

Kaavarungossa on annettu määräys rata-alueen huomioimisesta jatkosuunnittelussa;
*“Rata-alueelle, ja rata-alueen välittömässä läheisyydessä suunniteltaessa ja rakentaessa
tulee huomioida rata-alueen aiheuttamat vaikutukset ja rajoitukset, sekä siitä erikseen an-
netut ohjeistukset ja määräykset.”*

Käpylän asemanseutu

Kaavarunkotyön yhteydessä on laadittu Käpylän aseman osalta yleissuunnittelutasoinen
rakennettavuusselvitys, jonka tarkoitus on ohjata alueelle suunniteltavien ratkaisujen to-
teuttamiskelpoisuutta.

Rata-alueen ylittävien uusien silta- ja kansirakenteiden osalta on yleissuunnitteluvai-
heessa tehty yhteistyötä Väylä -viraston kanssa mm. radan opastin- ja turvalaitteiden
osalta. Käpylän aseman osalta on selvitetty mm. opastimien näkemävaateita ja alueelta
on laadittu yhteistyössä periaatteet, joiden mukaisesti turvalaitteistoja sekä opastimia on

mahdollista muuttaa siten, että uusien pystyrakenteiden sijoittaminen rata-alueelle on vaapaampaa.

Kaavarunko perustuu kolmeen uuteen pääradan ylittävään siltayhteyteen. Eteläisin, uusi siltayhteys on autoliikenteelle suunniteltu yhteys. Alustavan tarkastelun perusteella silta on toteuttavissa laatta-palkkisiltana. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida siltarakenteen vaikutus reuna-alueiden yleistasaukseen.

Keskimmäinen, uusi siltayhteys, on pääsääntöisesti jalankulkua palveleva yhteys, joka on arvion mukaan toteutettavissa laattasiltana. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida siltarakenteen vaikutus reuna-alueiden yleistasaukseen.

Pohjoisin uusi siltayhteys on joukkoliikennettä palveleva siltayhteys, jonka reunoille on mahdollista sijoittaa rakentamista. Siltayhteys on arvion mukaan toteutettavissa liikennealueeltaan laattasiltana ja muilta osin elementtirakenteisena kansilaattana. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida silta- ja kansirakenteen vaikutus reuna-alueiden yleistasaukseen.

Nykyinen Panuntien silta säilyy nykyisessä käytössä.

Kaavarungossa on esitetty uusi baanayhteystarve Panuntien koillispuolelle. Uuden siltayhteyden toteutettavuuden tarkempi arviointi vaatii jatkosuunnittelua.

Rata-alueen päälle rakennettaessa tulee jatkosuunnittelussa huomioida rata-alueilla erityisen haastavat palo- ja pelastusturvallisuuskulmat sekä tarvittava rakenteellinen runkomelutorjunta. Rata-alueen osalta tulee huomioida viranomaisen laatimat suoja- ja varoetäisyydet sekä törmäyskuormille mitoitettavat rakenteet. 1.1.2024 julkaistu RATO – suunnitteluohjeistus linjaa jatkosuunnittelussa, asemakaavavaiheessa laadittavien suunnitelmien sisältövaatimuksia ja yhteistyötä Väyläviraston kanssa.

Rata-alueen pohjois- ja eteläsivuille esitetyt uudet katulinjaukset vaativat yhteensovittamista olevien rakenteiden ja uusien tukimuuri- sekä siltarakenteiden kanssa. Katulinjausten välittömässä läheisyydessä sijaitsee rakennuksia, joissa on myös maanalaisia rakenteita. Tukimuuritarve ulottuu radan pohjoispuolella Panuntien sillasta etelään, uuteen autoliikenteen siltayhteyteen saakka. Lisäksi tukimuuritarve on mahdollisen Postipuistosta linjattavan raitiotien ja rata-alueen välissä. Nykyisen rata-alueen etelälaidalla tukimuuritarve ulottuu uuden joukkoliikennesillan linjalta etelään, uuteen autoliikenteen siltayhteyteen saakka.

Olevat maanalaiset rakenteet sekä katurakentamiseen tarvittavat rakenteet tulee yhteensovittaa jatkosuunnittelussa.

Yleissuunnittelutarkkuudella ei voida lopullisesti varmistua rata-alueen päälle rakentamisen toteuttamiskelpoisuudesta. Toteuttamiskelpoinen ratkaisun löytyminen vaatii jatkosuunnittelussa laajan suunnitteluaineiston laatimisen yhteistyössä radanhaltijan sekä turvallisuudesta vastaavan viranomaisen kanssa.

Kaavarungossa on annettu määräys rata-alueen huomioimisesta jatkosuunnittelussa; *“Rata-alueelle, ja rata-alueen välittömässä läheisyydessä suunniteltaessa ja rakentaessa tulee huomioida rata-alueen aiheuttamat vaikutukset ja rajoitukset, sekä siitä erikseen annetut ohjeistukset ja määräykset.”*

VAIKUTUKSET

Kaupunkiympäristön toimiala sekä tarvittaessa muut viranomaiset ja asiantuntijat arvioivat kaavarungon vaikutuksia muun muassa yhdyskuntarakenteeseen, kaupunkikuvaan ja rakennettuun ympäristöön, liikenteeseen, maisemaan ja luontoon, ihmisten elinoloihin, elinympäristöön ja palveluihin, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin, teknisen huollon järjestämiseen ja yhdyskuntatalouteen.

Kaavarunko mahdollistaa alueen kehittymisen asemakaavamuutosten kautta. Toteuttamisen vaikutuksia on selostettu joiltain osin kaavarungon kuvauksen yhteydessä osa-alueittain. Vaikutukset liikennejärjestelmään on kuvattu liikennejärjestelmäselvityksen raportissa, joka on kaavarungon liiteaineistona.

Yhdyskuntarakenne, maisema, kaupunkikuva, rakennettu ympäristö ja kulttuuriperintö

Mäkelänkadun bulevardikaupungin alueen rakentaminen ja liikennejärjestelmämuutoksen toteuttaminen muuttaa merkittävästi alueen yhdyskuntarakennetta, kaupunkikuvaa ja maisemaa. Liikkumiseen kohdistuvat vaikutukset ovat merkittäviä. Kulkumuodot monipuolistuvat, poikittaiset yhteydet lisääntyvät ja kestäväälle liikkumiselle muodostuu erinomaiset mahdollisuudet.

Moottoritieympäristön tilalle rakentuva kaupunkimainen kortteli- ja katuverkko laajentaa kantakaupunkia, autoliikenteen nopeusrajoitukset laskevat ja ensimmäiset liikennevalot siirtyvät Pohjolankadun risteyksestä Käskynhaltijantien pohjoispuolelle. Uusi Mäkelänkatu toimii kaupungin pääkatuna, kuten esimerkiksi Mannerheimintie tai nykyinen Mäkelänkatu. Autolla ja bussilla liikkumisen lisäksi uutta pääkatua pitkin voi kulkea myös kävellen, pyörällä tai raitiovaunulla. Tuusulanväylän moottoritieympäristön muuttuminen laadukkaaksi ja kaupunkimaiseksi kaduksi on muutos, jolla on selkeästi kaupunkikuvaan positiivinen vaikutus. Käpylän aseman nykyisen väylä- ja ramppiympäristön muuttuminen käveltäväksi kaupunkikeskukseksi parantaa myös Käpylän aseman maisemallista jäsentymistä ja viihtyisyyttä ja vähentää nykyisiä estevaikutuksia. Uudet vehreät kävelyreitit sekä puistot ja aukiot näiden varrella voivat muodostaa näkymäakseleita, jotka johdattavat kulkijan nykyistä paremmin kohti ympäröiviä viheralueita, palveluita tai joukkoliikenteen solmukohtia.

Alueen toteuttaminen muodostaa kaavarunkoalueen pohjoisosaan kokonaan uusia rakentamisen alueita tai kaupunginosia, jotka sijoittuvat pääosin nykyisten moottoritien meluvallien, suoja-alueiden ja ramppialueiden tilalle. Eteläosassa rakentaminen täydentää pääasiassa nykyistä rakennetta, poikkeuksena Luoteis-Käpylän pohjoisosan uudet korttelialueet.

Uusien korttelialueiden väleihin avataan puistoaukioita ja reittejä, jotka vahvistavat ympärillä olevien asuinalueiden läpi kulkevia, nykyisiä kävelyreittejä. Myös uuden pääkadun ylitykset ja alitukset lisäävät nykyisten reittien jatkuvuutta, turvallisuutta ja viihtyisyyttä.

Täydennys- ja lisä rakentaminen luo alueelle uusia kerrostumia, jotka sopeutetaan jatkosuunnittelussa ja asemakaavoituksessa olemassa olevaan ympäristöön ja erilaisten osa-alueiden ominaispiirteisiin sekä kaavarungon suunnittelualueeseen rajautuviin arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin.

Suunnittelualueella on seitsemän muinaismuistolain suojaamaa kohdetta, jotka kuuluvat Helsingin seudun ensimmäisen maailmansodan aikaisiin linnoituslaitteisiin. Kaavarungon

alueen uusilla korttelialueilla tai merkittävien liikenneväylien kohdalla sijaitsevat linnoituslaitteet tulevat todennäköisesti tuhoutumaan. Kiinteän muinaisjäännöksen kajoamismenetelyn mukaisesti kajoamisen salliminen ja ehdot käsitellään asemakaavavaiheen neuvotteluissa Museoviraston kanssa.

Luonto ja luonnon monimuotoisuus

Suunnittelualueelle sijoittuvat arvokkaat luontotyytit ja -kohteet on otettu suunnitelmassa huomioon ja ne jätetään pääosin luonnontilaisiksi. Arvokkaimmilla luontoalueilla on jo nyt paikoin kuluneisuutta ja kasvava käyttäjämäärä lisää kulumisen vaaraa. Metsäisten alueiden kulutusta vähennetään parantamalla opastusta ja kanavoimalla kulkua selkeästi ulkolureiteille sekä lisäämällä tarvittaessa korotettuja pitkospuuyhteyksiä.

Mäkelänkadun bulevardikaupungin rakentuminen vaikuttaa nykyisiin viheralueisiin erityisesti alueen länsi-, lounais- ja pohjoisosissa sekä Louhenpuiston pohjoisosassa. Suursuonpuiston ja Pirttipolunpuiston muutoksia voidaan pitää vaikutuksiltaan positiivisina luontoympäristön ja maiseman kannalta. Louhenpuiston pohjoisosassa kaavarungon korttelialueet on sijoitettu siten, että metsänympäristöä poistuu mahdollisimman vähän. Rakentamisen liittämistä luontevasti metsäisiin alueisiin on kaavarungossa esitetty mää räys, joka ohjaa vähentämään haitallisia vaikutuksia luontoympäristössä ja maisemassa.

Keskuspuiston ja Patolan metsän välinen viheryhteys kaventuu ja nykyinen puustoinen yhteys alueiden väliltä siirtyy lännemmäksi Suursuonpuistoon, kun Tuusulanväylän suoja vyöhykkeiden paikalle sijoitetaan uutta rakentamista. Täydennysistutuksia pyritään tekemään ennakoiden jo ennen Tuusulanväylän suojametsän kaatamista, mikä vähentää haitallisia vaikutuksia viheryhteyteen. Tästä huolimatta rakentamisen jälkeen metsäinen alue puistojen länsireunassa on alkuun nykyistä matalampaa. Ajan kuluessa monilajiset istutukset voivat kuitenkin vahvistaa luonnon monimuotoisuutta nykyiseen kuusikkoon verrattuna.

Keskuspuiston ja Patolan välinen tavoiteltu viherlinjayhteys on jo nykyisin kapeimmillaan sen keskivaiheilla Pakilantien molemmin puolin. Pakilantien alikulkua levennetään, ja tällä voi olla kohentava vaikutus joidenkin eläinlajien liikkumiseen Suursuonpuiston ja Pirttipolunpuiston välillä. Kaventuvaa viheryhteyttä vahvistetaan täydennysistutuksin ja sen jatkuvuutta bulevardikaupungin pääkadun yli parannetaan katuistutusten avulla.

Nykyisiä suojaviheralueita poistuu myös Käskynhaltijantien pohjoispuolella, jossa nykyinen Tuusulanväylän liittymä muutetaan korttelialueeksi.

Alueella on useita liito-oravan ydinalueita, uusimpana Suursuonpuistoon 2023 inventointien pohjalta rajattu alue metsittyneellä entisellä pellolla. Kaavarungon korttelialueilla on liito-oravan ydinalueiksi määriteltyjä puustoisia alueita myös Patolan metsän ja Kustaan kartanon alueen länsireunassa sekä Louhenpuiston metsäalueella. Asemakaavavaiheessa haitallisia vaikutuksia liito-oravan elinympäristöihin ja verkostoon voidaan vähentää tarkistamalla liito-oravien ydin- ja elinalueiden ajantasainen tilanne ja huomioimalla ne suunnittelussa. Sama koskee myös muita arvokkaita luontokohteita.

Jatkosuunnittelussa on mahdollista vahvistaa alueen ominaispiirteitä, tukea metsä- ja puuroympäristön monimuotoisuutta ja kestävyyttä. Tulva-altaat ja istutettava monilajinen metsä tarjoavat elinympäristöjä uusille lajeille. Muutoksille herkkiä viheralueita voidaan

valmentaa ja kehittää etupainotteisesti jo ennen bulevardikaupungin rakentamista. Harkituilla metsähoitotoimenpiteillä edistetään olemassa olevien kasvi- tai eläinlajien elinympäristöjen säilymistä.

Ihmisten elinolot, elinympäristö ja palvelut

Kaavarungon suunnitelman toteuttaminen tuo alueelle noin 16 500 uutta asukasta. Asuntokanta monipuolistuu ja uudistuu, jolloin eri elämäntilanteessa olevien ihmisten on helppompaa muuttaa alueelle tai tarvittaessa vaihtaa asuntoa samalla seudulla paremmin sopivaan.

Kaavarunkoalueen nykyinen asukasmäärä on vähäinen. Uudet korttelialueet liittyvät kuitenkin tiiviisti ympäröiviin asuinalueisiin, erityisesti Käpylän Osmontien varrella, Länsi-Käpylän koilliskulmalla, Metsälän pientaloalueen itä- ja eteläreunalla, Oulunkylän pientaloalueen länsireunalla sekä Itä-Pakilan lounaiskulmassa ja Länsi-Pakilan kaakkoisreunalla. Maunulan itäreunalla nykyisten asuinalueiden ja uusien korttelialueiden väliin jää puistoaluetta. Alueen rakentaminen noin 16 500 uudelle asukkaalle on väistämättä merkittävä muutos lähiympäristön asukkaille ja vaatii sopeutumista. Haittoja, huolia ja epätietoisuutta voidaan vähentää muun muassa rakentamisen vaiheistuksella, selkeällä ja ennakoivalla tiedottamisella sekä järjestämällä rakentamisen aikainen liikkuminen mahdollisimman sujuvaksi ja pitämällä virkistysreitit mahdollisimman hyvin käytössä. Rakentamisen aikaisia väliaikaistoimintoja ja virkistyspalveluita voidaan suunnitella ja pyrkiä toteuttamaan yhdessä nykyisten ja tulevien asukkaiden kanssa ennen uusien, pysyväisluonteisten toimintojen aloittamista ja rakentamista.

Palvelut

Alueen nykyiset ja uudet asukkaat hyötyvät lisääntyvistä palveluista ja niiden helposta saavutettavuudesta. Koko alueella rakennusten maantasokerrokset avautuvat kadulle ja muodostavat mielenkiintoista ja elävää katutilaa erityisesti hiljaisemmilla sivukaduilla. Käpylän asemanseudun olemus muuttuu väyläympäristöstä ja läpikulkupaikasta elävän kaupunkikulttuurin, liikunta- ja virkistyspalveluiden, tapahtumien ja palveluiden keskipisteeksi, paikaksi, jonne voidaan tulla myös viettämään aikaa. Myös Metsälän toimitila-alueen täydennysrakentaminen, katu ympäristön ja muun julkisen ulkotilan parantaminen nostaa alueen profiilia ja monipuolistaa alueen palvelutarjontaa. Käskynhaltijatien ramppialue muuttuu kaupunkimaisiksi kortteleiksi, joiden katujen varsilla on elämää ja liiketiloja. Kahden pikaraitiotien solmukohta ja uusi palvelukeskittymä hyödyttää sekä uusia asukkaita että nykyisiä ympäristön asukkaita. Palveluiden saavutettavuus paranee koko alueella.

Sekä julkisten että kaupallisten palveluiden sijoittumisesta, määrästä ja sisällöstä tehdään tarkemmat selvitykset asemakaavavaiheessa ja uusien palveluiden vaikutusta olemassa olevan palvelutarjonnan toimintaedellytyksiin tarkastellaan jatkosuunnittelussa.

Viher- ja virkistysverkosto

Kaavarungon mukainen maankäyttö parantaa virkistysyhteyksiä suunnittelualueella ja siihen liittyvillä olemassa olevilla asuinalueilla. Erityisesti virkistysalueiden väliset poikittaiset yhteydet paranevat. Bulevardin varren rakentaminen vähentää monin paikoin liikenteen melua myös virkistysalueilla. Lisääntyvä käyttäjämäärä luonnonmukaisilla virkistysalueilla

altistaa metsänpohjan kulumiselle. Pohjakasvillisuuden väheneminen häiritsee myös puiden kasvua ja uusiutumista. Metsäisten alueiden kulutusta voidaan hillitä opastuksella ja ohjaamalla kulkua rakennetuille reiteille ja vahvistetuille poluille tai pitkospuille.

Bulevardikaupungin rakentuminen aiheuttaa joitain muutoksia alueen ulkoliikuntapalveluihin. Sekä Suursuonpuiston että Risupadonpuiston pelikentät poistuvat. Näitä korvaamaan on suunniteltu pelikentän sijoittamista Suursuonpuistoon. Pelikenttä palvelisi myös suunnitellun uuden koulun tarpeita. Käpylän aseman läheisyyteen on alustavasti varattu tilaa uudelle skeittipuistolle, mutta päätös sen rakentamisesta tehdään myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Ehdotetut uudet pelikentät sekä leikki- ja lähiliikuntapaikat parantavat virkistyspalveluiden saavutettavuutta ja tarjontaa myös bulevardikaupungin lähialueen asukkailla. Rakennetut virkistyspaikat vähentävät osaltaan luonnonmukaisille virkistysalueille kohdistuvaa käyttöpainetta.

Suunnittelualueelta poistuvia toimintoja ovat palstaviljelyalue Suursuonpuistossa sekä Risupadontien ja Louhenpuiston koira-aitaukset. Koira-aitaukselle on ehdotettu julkisten ulkotilojen viitesuunnitelmassa uutta paikkaa Metsälän toimitila-alueelle tai Pirkkolaan. Voimassa olevan koirapalvelulinjauksen mukaan bulevardikaupungin alueelta on kuitenkin verkoston tavoite-etäisyydellä saavutettavissa kolme koira-aitausta.

Metsä- ja puustoinen verkosto

Kaavarungon ratkaisu säilyttää metsä- ja puustoinen verkoston ydinmetsät, lukuun ottamatta lumen vastaanottopaikan pohjoispuolella sijaitsevaa, Patolan metsän ydinmetsään kuuluvaa reunaa. Kaavarungon suunnitelman mukaisesti poistuva osuus on noin 3 % tämän ydinmetsän kokonaispinta-alasta. Metsäverkoston kannalta muutos on vähäinen. Metsäluonnon monimuotoisuusselvityksen mukainen luontoarvoindeksi poistuvalla metsäkuviolla on tasolla matala. Jatkosuunnittelussa tarkistetaan ja huomioidaan kuitenkin alueelle ulottuva liito-oravan ydinalue.

Metsä- ja puustoinen verkoston laadinnassa on varauduttu yleiskaavan mukaiseen Mäkelänkadun bulevardikaupungin täydennysrakentamiseen merkitsemällä verkostoon maankäytön muutosalueet. Näitä muutosalueita ovat suojametsiköt Tuusulanväylän länsipuolella. Suojametsikön poistuminen vaikuttaa heikentävästi eliöstöön ja puustoiseen verkostoon. Kaavarungossa esitetään korvaavaa metsitystä Suursuonpuiston ja Pirttipolunpuiston länsireunaan sekä liito-oravan ylityksen mahdollistavia puustoisia kadun ylityksiä Pakilantien ja bulevardin yli. Näillä on puustoinen verkoston kytkeytyneisyyttä parantava vaikutus. Metsälän pohjoispuolella, Tuusulanväylän länsireunalla sijaitsevaan ydinmetsään on metsä- ja puustoinen verkoston tulevassa tilanteessa ennakoitu verkostollisen tason laskua, mutta kaavarunko mahdollistaa tämän luontoarvoindeksiltään kohtaisen korkean metsäalueen säilyttämisen ydinmetsänä. Taivaskallion ydinmetsään ei tule muutosta. Louhenpuisto ei ole osa metsä- ja puustoinen verkostoa.

Niittyverkosto

Kaavarunko mahdollistaa niittyverkoston kehittämisen ja osa niityistä on mahdollista säilyttää. Metsitys supistaa jonkin verran niittyjen pinta-alaa, mutta Maunulanpuron varrelle perustettavilla tulvaniityillä on huomattava, luonnon monimuotoisuutta vahvistava vaikutus. Kylvettävillä niittyalueilla, aukiolla ja korttelipihoilla sekä viherkatoilla voidaan lisätä niittyverkoston askelkiviä myös rakennettuun ympäristöön.

Siniverkosto

Tiivistyvä kaupunkirakenne ja ilmastonmuutos lisää maaperään imeytymättömien hulevesien määrää ja äärevöittää vesistöjen tulvimista. Kaavarungossa on määräyksiä huleveden hallintaa koskien. Korttelikohtaisella huleveden viivytyksellä on tässä merkittävä vaikutus. Maunulanpuron muotoilulla ja tulva-alueilla varaudutaan ääri-ilmiöihin. Rakennettavilla biosuodatusaltilailla pystytään parantamaan puroon johdettavan huleveden laatua.

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja yritysvaikutukset

Kaavarungon suunnitelman mukainen kehitys kasvattaa elinkeinopotentialia, ja muun muassa Käpylän asemanseudun yritysten sekä Metsälän toimitila-alueen synergiaetuja on mahdollista hyödyntää tehokkaammin. Asemanseudun työpaikka-alueesta muodostuu nykyistä houkuttelevampi sijoittumispaikka korkean lisäarvon yritystoiminnalle ja esimerkiksi kansainvälisissä tehtävissä työskenteleville osaajille, jotka arvostavat kaupunkimaista asumista ja palveluita, sekä erinomaista saavutettavuutta esimerkiksi lentoasemalle ja keskustaan. Alueelle suunniteltu, riittävän tiheä ja monipuolinen asuinkortteli- ja työpaikkarakenne vetävät perässään lisää yrityksiä, osaajia ja asukkaita, joka luo edellytyksiä runsaalle palvelutarjonnalle. Rouheammin kehittyvä toimitila-alue asemanseudun itäpuolella lisää monipuolisuutta. Metsälän toimitila-alueesta ja Käpylän asemanseudusta on mahdollista kehittää mielenkiintoinen, omintakeinen toimitila- ja työpaikkakeskittymä, jossa kaavarungossa esitetyt toiminnot, kuten kulttuuri- tapahtuma- ja liikuntapalvelut tuovat alueelle runsaasti kävijöitä ja myös ympärivuorokautista toimintaa. Elinkeinoelämän vaikutuksia ja yritysvaikutuksia arvioidaan tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Alueen vaatimat teknisen huollon verkostot tullaan suunnittelemaan kaavoitustyön yhteydessä yhdessä verkostojen omistajien kanssa.

Vaikutukset yhdyskuntatalouteen

Kaavarungon mukainen maankäyttö edellyttää yhdyskuntateknisten rakenteiden suunnittelua ja niiden rakentamista alueelle. Toteuttamisen edellyttämä esirakentaminen ja yleisten alueiden rakentaminen aiheuttaa kaupungille kustannuksia. Kustannuksia muodostuu alueen yleistasausten muutoksista, vanhojen rakenteiden purkamisesta, katujen, kevyen liikenteen väylien, siltojen, taitorakenteiden ja raitiotieväylien rakentamisesta sekä viher – ja puistoalueiden rakentamisesta. Lisäksi alueen rakentuminen aiheuttaa kaupungille kustannuksia julkisen palvelurakentamisen mm. koulujen ja päiväkotien osalta.

Yhdyskuntateknisen huollon verkostojen omistajille aiheutuu kustannuksia vesihuollon, kaukolämmön ja tele – sekä energiaverkkojen suunnittelusta ja rakentamisesta. Merkittävimmät kustannuserät aiheutuvat radan ylittävän siltakansien ja muiden taitorakenteiden rakentamisesta sekä Tuusulanväylän bulevardisoinnista ja siihen liittyvästä raitiotien rakentamisesta.

Kustannukset on arvioitu suunnitteluvaiheen edellyttämällä tarkkuustasolla kaavataso – tarveselvitys – ja yleissuunnitelmatasoisesti.

Kaavarunko mahdollistaa alueen maankäytön muuttamisen ja nostaa maan arvoa. Kaupunki saa maankäytöstä vuokra – tai myyntituloa tai maankäyttökorvausta kaavoitettavaan rakennusoikeuteen perustuen.

Kaavaratkaisusta aiheutuu kaupungille kustannuksia seuraavasti; Kustannukset esitettynä kustannustasossa 1/2024, joka vastaa Maku-indeksin pistelukua 130 (2015=100), alv. 0%.

Kaavan toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset	€
Esirakentaminen	51 302 000
Kadut ja liikenne, raitiotiet	209 952 000
Sillat ja taitorakenteet	225 266 000
Puistot ja virkistysalueet	18 729 000
Julkiset palvelurakennukset	105 473 000
Kustannukset yhteensä	610 721 000

Käpylän aseman optiokannet 1+2	€
Optiokannet	26 718 000
Kustannukset optiokansilla	637 439 000

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

Muille toimijoille kaavaratkaisusta aiheutuvat kustannukset;

Muille toimijoille aiheutuvat kustannukset	€
Vesihuolto, HSY	19 096 000
Kaukolämpö, Helen	1 541 000
110 kV kaapeli, Helen, sisältyy esirak.	0

Kunnallistekniikan kustannusten jakautuminen kaupungin ja operaattorien välillä tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Kaavarungon suunnitelman mukainen maankäytön ja liikennejärjestelmäinvestoinnin luoma saavutettavuuden paraneminen nostaa alueen arvoa. Kaavoitettavan, kaupungin omistaman rakennusoikeuden arvo on karkeasti arvioiden 309 milj. euroa.

Kaupungin tulot syntyvät pitkän ajan kuluessa, koska kaupungin omistamista tonteista valtaosa vuokrataan. Kaupunki saa yksityisessä omistuksessa olevien tonttien osalta maankäyttökorvauksia. Maankäyttökorvauksista sovitaan maanomistajan kanssa käytävissä neuvotteluissa. Kustannusarvio päivittyy asemakaavoitusvaiheessa tarkentuvien suunnitelmien sekä kustannustason osalta.

Tulot maan vuokraamisesta ja myynnistä, maankäyttökorvauksista sekä kiinteistöveroista kasvavat kaavarungon mukaisen maankäytön toteutuessa 204 milj. euroa 30 vuoden ajalta diskontattuna nykyarvoon suhteessa odotettuun kehitykseen Tuusulanväylän säilyessä moottoritienä. Lisäys 60 vuoden ajalta on 271 milj. euroa. Kaupungin infrastruktuuri-investointien (koostuu esirakentamisen, katujen ja liikenteen, siltojen ja taitorakenteiden sekä puistojen ja virkistysalueiden investointikustannuksista) kustannukset ovat 339 milj.

euroa vastaavalla tavalla diskontattuna (laskelmassa liikennejärjestelmäinvestoinnit ajoitettu ensimmäiselle 5 vuodelle ja infrakustannukset jaettu 30 vuodelle). Käpylän aseman kansioption vaikutus maankäyttötuloihin on korkeintaan 6 milj. euroa ja -kustannuksiin korkeintaan 19 milj. euroa (diskontattuna nykyarvoon 30 vuoden ajalta). Laskelmissa on huomioitu kaavarungon vaikutus sekä kaava-alueen että sen välittömän lähialueen asunto- ja toimitilarakentamiseen. 60 vuoden aikajaksoa tarkasteltaessa on huomioitava, että kaava-alueelle tulee lisäksi kohdistumaan peruskorjauskustannuksia pidemmällä aikavälillä.

Kaavarungon mukaisten kaupungin investointien työllisyysvaikutus Helsingissä on 1200 henkilötyövuotta ja niiden arvioidaan lisäävän tulo- ja yhteisöverokertymää yhteensä 3 milj. euron edestä. Talonrakentamisesta arvioidaan syntyvän Helsinkiin vuosittainen 220 htv:n työllisyys- ja 0,5 milj. euron verovaikutus tulevan 30 vuoden ajaksi. Alueen uusien asukkaiden ja yritysten tulo- ja yhteisöverokertymän sekä peruspalveluita vastaavien valtionavustusten lisäyksen arvioidaan kattavan noin 90 % julkisten palvelurakennusten investointikustannuksista ja palveluiden toimintamenoista 30 vuoden aikajaksolla.

Kaavarunko seuraa Yleiskaavassa 2016 ja AM-ohjelmassa laadittuja maankäytön periaatteita mahdollistaen myönteisiä kaupunki- ja aluetaloudellisia vaikutuksia. Mäkelänkadun ympäristön rakentamispotentiaali kattaa 6 prosenttia Helsingin koko rakentamispotentiaalista vuoteen 2050 mennessä - kaava on toteutuessaan merkittävässä roolissa mahdollistamassa asuntotarjontaan liittyvien tavoitteiden saavuttamista. Alueen rakentaminen laajentaa kantakaupunkimaista yhdyskuntarakennetta ja parantaa osaltaan Helsingin toimisto- ja liiketilojen keskimääräistä saavutettavuutta (sekä hyvin saavutettaville tonteille sijoittuvan uuden toimitilarakentamisen että uusien liikennejärjestelmäinvestointien myötä), millä voi odottaa olevan vaikutuksia tuottavuuskehitykseen. Lyhentyvät välimatkat ja kasvava väestötiheys luovat perustan myös lähipalveluiden muodostumiselle ja hyvälle joukkoliikenteen palvelutasolle. Käpylään suunniteltu merkittävä joukkoliikenteen keskittymä sekä suunniteltu pikaraitiotie palvelevat laajaa joukkoa pääkaupunkiseudun asukkaista ja tukevat osaltaan raideliikenteen verkostokaupungin toteutumista.

Mäkelänkadun bulevardikaupunki on kaupunkitaloudellisesti mittava kokonaisuus, joka mahdollistaa Helsingin maankäyttöön, asuntotuotantoon, liikenteeseen ja palveluverkostoon liittyvien tavoitteiden saavuttamista, mutta luo merkittävän erän kaupungin investioitiohjelmaan vuosien ajaksi. Kaavataloudellinen yhtälö on muuttunut haastavammaksi viime vuosina rakennusoikeuden arvon kasvaessa kustannuksia hitaammin, etenkin hankkeessa, johon kuuluu mittavia taitorakenteita ja jossa kaupungin maanomistus on kaava-alueella rajallinen (noin 50 %). Suuren rakentamispotentiaalinsa ja hyvän saavutettavuutensa myötä nykyistä Tuusulanväylää ympäröivä alue on kaupungille tärkeä maankäytön kehitysalue.

Bulevardikaupungin suunnitelma sisältää merkittävän määrän rakentamispotentiaalia, jolla voidaan vastata tulevien vuosikymmenten asunto- ja toimitilatuotannon tarpeisiin. Yhtä merkittävää asuntorakentamista mahdollistavien alueiden määrä on hyvin rajallinen, etenkin kantakaupungin ja raideverkoston välittömässä läheisyydessä. Kaupungin investoinnit bulevardikaupunkiin ja pikaraitiotiehen palvelevat laajaa aluetta. Joukkoliikenneinvestoinneilla merkitystä Helsingin seudun vetovoiman kannalta. Bulevardikaupungin kontribuutio Helsingin seudun aluetalouteen ja seudun vetovoimaan perustuu mittavaan rakentamispotentiaaliin sekä saavutettavuuden paranemiseen.

Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen

Sopeutuminen ilmastonmuutokseen

Mäkelänkadun bulevardikaupungin alueella varaudutaan ilmaston lämpenemiseen ja sen myötä myös kasvaviin sademääriin sekä tuulisuuden ja myrskyisyyden lisääntymiseen. Moottoritien muuttaminen kaduksi on itsessään ilmastonmuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista tukeva muutos, jonka vaikutukset näkyvät pitkän ajan kuluessa. Kaavarungon suunnitelma perustuu tiiviiseen ja tehokkaaseen kaupunkirakenteeseen, joka mahdollistaa monipuoliset, kestäväillä kulkumuodoilla saavutettavat lähipalvelut.

Ilmastonmuutoksen haittavaikutuksia lievennetään monin keinoin

- Kävely- ja pyöräily-yhteyksien priorisointi ja laatu
- Joukkoliikenteen toteuttaminen korkealaatuisena palveluna
- Joukkoliikenteen tukeutuminen raideliikenteen verkostoon ja uuteen pikaraitiotiehen
- Arvokkaimpien luontoalueiden ja laajojen viheralueiden säilyminen
- Hulevesien luonnonmukainen hallinta
- Alueen pohjoisosaan Maunulanpuron varteen suunniteltu hulevesipuisto, joka toimii myös ekologisena yhteytenä.
- Alueelle toteutettavat, paahteisia olosuhteita kestävät niittyalueet sekä hulevesiä hallitsevat viherrakenteet.
- Aluetason energiatarkastelu ja energiahuollon yleissuunnitelma, jonka avulla valvotaan myös kaupungin energiatehokkuus- ja päästötavoitteiden toteutumista
- Hajautetun uusiutuviin energialähteisiin perustuvan energiatuotannon (mm. aurinkosähkö ja maalämpö) mahdollistaminen
- Alueella tulee rakentaa energiatehokkaasti ja pyrkiä hyödyntämään sekä tuottamaan uusiutuvaa energiaa.
- Alueella tulee hyödyntää materiaalivirtoja kiertotalouden periaatteiden mukaisesti ja edistää alueellista massatasapainoa, sekä kierrätettävien, kestävien ja laadukkaiden materiaalien käyttöä.
- Täydennysrakennushankkeissa laaditaan ratkaisuvaihtoehtoista vertailevat hiilitaselaskelmat sekä ajankohtainen rakennushistoriallinen selvitys purettavaksi esitetystä rakennuksesta. Arvioitaessa purkavan saneerauksen vaihtoehtoa alueella tulee lähtökohtaisesti pyrkiä nykyisten rakennusrunkojen säilyttämiseen tai hyödyntämiseen.
- Kiinteistöjen kehittämisen yhteydessä olemassa olevien rakennusten energiatehokkuutta tulee parantaa.
- Kaavaratkaisun perustuminen keskitettyyn pysäköintiin. Kun pysäköintiä ohjataan kansipihojen sijasta pysäköintilaitoksiin, on korttelipihat mahdollista toteuttaa maanvaraisena, ja sijoittaa piholle hulevesien käsittelyä, suuria puita ja muuta biodiversiteettiä tukevaa kasvillisuutta.

Ilmastopäästöt

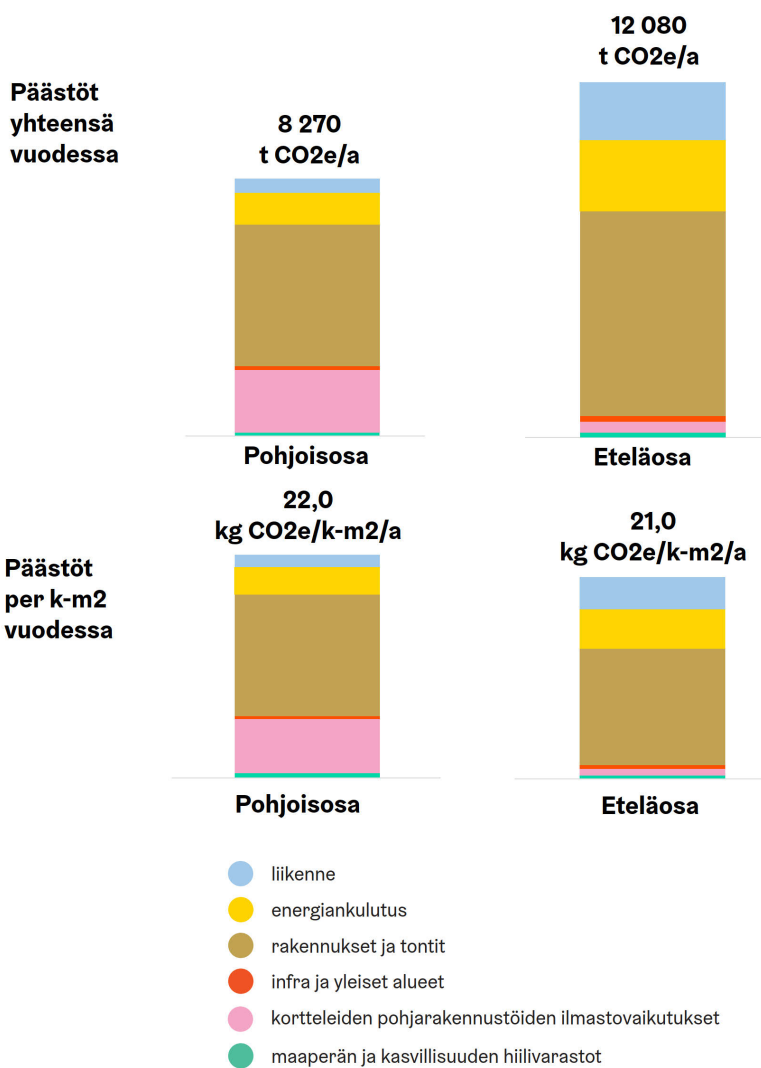
Rakentaminen aiheuttaa aina ilmastopäästöjä. Kaavarungon suunnitelman vaikutuksia ilmastopäästöihin on arvioitu Asemakaavojen vähähiilisyden arviointityökalulla (AVA). Työkalu on ollut arviointihetkellä koekäytössä. Työkalu arvioi esirakentamisen, rakentamisen ja ylläpidon, energiankulutuksen ja liikenteen sekä maaperän ja kasvillisuuden hiilijalanjäljen muutosta 50 vuoden tarkastelujaksolla. Hiilijalanjälki on arvioitu erikseen kaavarungon suunnittelualueen etelä- ja pohjoisosille, sillä alueiden lähtökohdat ja reunaehdot eroavat toisistaan monella tapaa. Kaavarunkoalueen eteläosa sijoittuu pääosin valmiiksi rakennettuun ympäristöön, kun taas pohjoisosa sijoittuu suurelta osin nykyisen moottoritien reuna-alueille ja rakentamattomalle alueelle. Hiilijalanjälki on ilmoitettu sekä yhteenlaskettuina päästöinä/vuosi että päästöinä kerrosneliötä kohden/vuosi.

Koko kaavarungon toteuttamisen arvioitu päästövaikutus on n. 20 350 tonnia hiilidioksidiekvivalenttia vuodessa. Rakennusten ja tonttien osuus on n. 11 880 t CO₂e vuodessa, mikä vastaa karkeasti tarkastellen hieman yli puolta koko kaavarungon päästöistä. Kerrosneliötä kohti tarkasteltuna rakennusten, tonttien ja energiankulutuksen yhteenlaskettu osuus on kaavarungon eteläosassa 16,4 kg CO₂e/k-m²/a ja pohjoisosassa 15,7 kg CO₂e/k-m²/a. Rakennusten laskennassa on käytetty hiilijalanjäljen kattotavoitetta 16 kg CO₂e/k-m²/a. Ilman tavoitetta rakennusten osuus olisi laskennassa n. 1 kg CO₂e/k-m²/a korkeampi.

Rakennusten ja tonttien jälkeen merkittävimmät päästölähteet ovat energiankulutus, esirakentaminen ja liikenne. Pohjoisosan rakennettavuus on eteläosaa heikompi, mikä ilmenee suurempana esirakentamisen osuutena (n. 20% pohjoisosan kokonaispäästöistä). Toimintoiltaan kaavarungon pohjoisosa on asuntovaltaisempaa, joten eteläosan laskelmassa suurempi kaupallisten ja toimitilojen osuus näkyy suurempina energiankulutuksen ja liikenteen päästöinä.

Eryteisesti pohjoisosan liikenteen päästölaskennassa on voitu hyödyntää AVA:n ominaisuutta, jossa on mahdollista tarkastella, minkälainen vaikutus eri liikennevyöhykkeille sijoittumisella on kortteleiden päästölaskelmien tuloksiin. Tuloksista voidaan nähdä, että kaavarungossa esitetyn liikennejärjestelemän muutoksen toteuttaminen pienentää päästöjä nykytilanteen mukaisen liikennejärjestelmän säilyttämiseen verrattuna. Koska bulevardikaupungin toteuttaminen muuttaa joukkoliikenteen saavutettavuutta ja palvelutasoa, voidaan suurimman osa kortteleista katsoa olevan tulevaisuudessa nykyisen autoliikennevyöhykkeen sijasta intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä. Eteläosa sijaitsee jo nykyisin keskustan reunavyöhykkeellä tai intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä, jossa joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen ei muuta alueen vyöhykeluokitusta eikä sillä näin ollen ole myöskään vaikutusta eteläosan päästölaskelmien tulokseen.

MÄKELÄNKADUN BULEVARDIKAUPUNKI Päästölaskelma/ AVA



Päästölaskennassa on käytetty koekäytössä olevaa Asemakaavojen vähähiilisuuden arviointimenetelmää (AVA). Arviointimenetelmän esi- ja pohjarakentamisen automaattista arvioita on korjattu KTYS-raportin katu- ja kortteleiden pohjarakentamisesuosituksilla. Laskelmasta puuttuvat kansien ja siltojen rakentamisen ja ylläpidon päästöt.

KUVA: Mäkelänkadun boulevardikaupungin päästölaskelma (AVA)

Vaikutukset ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen

Kaavarunko antaa edellytykset melun- ja ilmalaadun ohje- ja raja-arvojen mukaiselle jatkosuunnittelulle ja toteutukselle. Tarvittavat melu- ja ilmaaatuselvitykset laaditaan asema-kaavoituksen aikana.

Kaavarunko luo edellytykset teollisuuden ympäristöhäiriöiden ja riskien huomioon ottamiselle jatkosuunnittelussa siten, että terveellisyyden ja turvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

Kaavarunko luo edellytykset maaperän pilaantuneisuuden huomioon ottamiselle jatkosuunnittelussa ja -kaavoituksessa.

Alue tulee rakentumaan osa-alue kerrallaan, jolloin esirakentamista ja pohjarakentamista tullaan tekemään alueittain useassa vaiheessa kaava-alueen rakentumisen myötä. Joka vaiheessa tullaan tarkastelemaan sekä hulevesien käsittely työn aikana että kunkin rakentamisvaiheen mukaisesti.

Toteuttamisen vaikutuksia ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen on kuvattu myös selostuksen kohdassa ”Ympäristöhäiriöt” sekä ”Pelastusturvallisuus / Rakennetekniikka”.

JATKOTOIMENPITEET

Kaavarunko mahdollistaa alueen kehittymisen asemakaavamuutosten kautta. Alueen asemakaavat laaditaan osa-alueittain. Ensimmäisenä laaditaan kadun asemakaava, jolla Tuusulanväylän tiealue muutetaan kaduksi. Kadun asemakaavan laatiminen ja siihen liittyvät neuvottelut on tarkoitus aloittaa vuoden 2024 aikana.

Alueen nykyisistä tonteista noin 55 % on yksityisomistuksessa. Hankekohtaisia asemakaavoja ja asemakaavan muutoksia lähdetään valmistelemaan kiinteistönomistajien ja kaupungin tarpeiden sekä myöhemmin tarkentuvan aikataulun mukaan. Lisä- ja täydennysrakentamisen tarkempi hahmo ja mitoitus tarkentuvat asemakaavavaiheessa. Kaavarungon avulla varmistetaan alueellisten kokonaisuuksien ja tavoitteiden toteutuminen yksityisillä tonteilla.

Eteläosan asemakaavoitus aloitetaan arviolta vuoden 2025 alussa. Pohjoisosan asemakaavoituksen arvioidaan alkavan vuonna 2028. Alustavat asemakaava-alueet ja kaavoituksen aikatauluarvio on esitetty selostuksen liitteenä.

Alueen maankäytön toteuttaminen edellyttää kaupungilta ennakkoinvestointeja katuverkkoon, raiteisiin ja yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin. Sähköverkon muutostöiden suunnittelu ja vaiheistus määritetään jatkosuunnittelussa etupainotteisesti. Kaavarungon mukainen maankäyttö edellyttää voimalinjan kaapelointia, yleistasausten muutostöitä sekä muita esirakentamistöitä.

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

- edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä
- luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle
- vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä suurilla kaupunkiseuduilla
- edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä
- sijoitetaan merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa
- varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin
- ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja
- huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta
- luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä
- varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin

Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Yleiskaava

Helsingin yleiskaavan 2016 mukaan alue on yksi kaupungin kasvun painopisteistä. Käpylän asemanseutu on alueen tärkein toiminnallinen ja liikenteellinen keskus. Alueen runkona on uusi pääkatu, Mäkelänkadun jatke. Katu on merkitty yleiskaavaan kaupunkibulevardi -merkinnällä, jonka mukaisesti liikenneväylää kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa. Kaavarunko on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Osalla alueesta on voimassa Yleiskaava 2002, jossa alue on osoitettu liikennealueeksi (LR) (tullut voimaan 19.1.2007). Nyt laadittu kaavaratkaisu on Yleiskaava 2002:n mukainen.

Asemakaavat

Alueella on voimassa useita asemakaavoja monilta vuosikymmeniltä. Suunnittelualueella on myös kaavoittamatonta aluetta mm. moottoritien osuudella ja sitä reunustavalla viheralueella sekä puistoalueella. Kaavoitetulla alueella on katualueita, liikennealuetta, rata-alueita, puistoa, urheilualuetta, teollisuus-, toimitila- ja asuinkortteleita, liiketilaa ja palvelurakennusten kortteleita.

Rakennuskiellot

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n 1 momentin mukainen rakennuskielto numero 12857 asemakaavan muuttamiseksi ja laatimiseksi.

Muut suunnitelmat ja päätökset

Kaupunkiympäristölautakunta on 18.12.2018 (§655) hyväksynyt alueelle laaditut suunniteluperiaatteet.

Maanomistus

Kaupunki omistaa suunnittelualueelta laajoja yleisiä alueita, Tuusulanväylän liittymän ramppialueet Käpylän aseman kohdalla sekä suuren osan Metsälän toimitila-alueen tonteista. Valtio omistaa rautatiealueen ja Tuusulanväylän alueen ja Käskynhaltijantien liittymän ramppialueita, Louhenpuiston aluetta sekä pääradan reuna-alueita. Useita tontteja on yksityisessä omistuksessa. Kaupungin omistamilla tonteilla Metsälän alueella on voimassa olevia vuokrasopimuksia. Kaavarunko on tehty kaupungin aloitteesta.

Muut lähtökohdat

Selvitys alueen oloista, rakennuskannasta ja muista ympäristöominaisuuksista on kuvattu kaavarungon selostuksen kohdassa "Nykytilanteen kuvaus" kunkin aiheen kohdalla sekä kaavarunkoaineiston liitteessä "Lähtötietoja".

SUUNNITTELU- JA KÄSITTELYVAIHEET

Viranomaisyhteistyö

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

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Väylävirasto
- Kaupunginmuseo
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
- Sosiaali- ja terveystoimiala
- Senaatti

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavarungon valmisteluaineiston nähtävillä-olo

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

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat muun muassa Käpylän asemanseudun kehittämiseen, bussiterminaalin sijaintiin, liikennejärjestelmän muutokseen ja sen vaikutuksiin, liikenteen sujuvuuteen, katuverkkoon, pikaraitiotien suunnitteluun, radan päälle ja reunaan rakentamiseen, melu-, runkomelu- ja värinähaittoihin, valtion maanomistukseen sekä ympäröivien alueiden kulttuuriympäristöarvojen ja ominaispiirteiden huomioonottamiseen sekä jatkosuunnitteluun ja viranomaisyhteistyöhön.

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat muun muassa kaupunkirakenteeseen, rakentamisen sijoittumiseen, määrään ja korkeuteen, palveluiden riittävyyteen, julkisiin ja kaupallisiin palveluihin, kaupunkiympäristön laatuun ja vehreyteen, viheralueisiin ja luontoarvoihin, koko hankkeen kannattavuuteen, liikennejärjestelmän muutokseen, katuverkkoon, bulevardin leveyteen, jalankulkuun, pyöräliikenteeseen joukkoliikenteeseen, autoliikenteen sujuvuuteen, liikenteen aiheuttamiin haittoihin ja vuorovaikutukseen.

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.

Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Esitelty lautakunnalle
Helsingissä, 23.4.2024

Marja Piimies
asemakaavapäällikkö

Mäkelänkadun bulevardikaupungin kaavarunko

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Diaarinumero HEL 2022-013388
Hankenumero 5804_2
Oas 1681-00/23

Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoituspalvelu
Päivätty 7.11.2023

Mäkelänkadun bulevardikaupungin suunnittelu etenee. Alueelle suunnitellaan ympäröiviä kaupunginosia täydentävää rakentamista. Alueelle suunnitellaan asuntoja noin 15 000–17 000 uudelle asukkaalle, useita tuhansia työpaikkoja sekä pikaraitiotie. Kaupunkiympäristölautakunta on 18.12.2018 (§655) hyväksynyt alueelle laaditut suunnitteluperiaatteet ja nyt alueelle ollaan laatimassa kaavarunkoa.

Kaavarungossa hahmotellaan koko suunnittelualueen suuret linjat, muun muassa alueiden pääasiallinen käyttötarkoitus ja rakentamisen likimääräinen tehokkuus, liikennetarkaisuun, pikaraitiotien sekä viher- ja virkistysverkon pääperiaate sekä julkisten palveluiden alustavat tilavaraukset. Kaavarungossa esitetään lisäksi rakentamista koskevia yleisiä reunaehtoja ja laatuvaatimuksia.

Kaavarunkoa valmistellaan Helsingin kaupungin aloitteesta. Kaavarunko ohjaa jatkosuunnittelua ja määrittelee lähtökohtia osa-alueittain laadittaville asemakaavoille. Osa-alueet, liikennetarkaisuut ja korttelit suunnitellaan tarkemmin ja yksityiskohtaisemmin vasta asemakaavavaiheessa. Eteläosan asemakaavoitus ajoittuu pääasiassa 2020-luvulle ja pohjoisosan 2020- ja 2030-luvuille. Alueen rakentamisen on arvioitu alkavan 2020–30 -lukujen vaihteessa etelästä päin.

Kaavarunkoa valmistellaan vuorovaikutuksessa kaupunkilaisten kanssa. Kaavarungon luonnosaineistoa on mahdollista kommentoida verkossa osoitteessa: <https://kerrokantasi.hel.fi/>

Info- ja keskustelutilaisuus järjestetään 15.11.2023 klo 16.30–19.00 Kaupunkiympäristötalon 1. kerroksessa, Työpajankatu 2. Tilaisuuden lisäksi kaupunkilaisilla on mahdollisuus hakea 28.11. järjestettävään työpajaan osoitteessa: <https://response.questback.com/helsinginkaupunki/fs1ikz0xoy>

Suunnittelualue



Kuva 1. Ilmakuva ja suunnittelualueen rajaus

Kaavarunko koskee Mäkelänkadun boulevardikaupungiksi kutsuttua suunnittelu-
 aluetta, Helsingin yleiskaavan osoittamaa Tuusulanbulevardin ja boulevardikaupungin
 maankäytön muutosaluetta.

Osallistuminen ja aineistot

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja kaavarungon luonnosaineistoon voi tutustua verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

- **Info- ja keskustelutilaisuus** järjestetään 15.11.2023 klo 16.30–19.00 Kaupunkiympäristötalon 1. kerroksessa, Työpajankatu 2. Tilaisuuden lisäksi kaupunkilaisilla on **mahdollisuus hakea mukaan 28.11. järjestettävään työpajaan osoitteessa: <https://response.questback.com/helsinginkaupunki/fs1ikz0xoy>**
- Kaavarungon luonnosaineistoa on **mahdollista kommentoida 13.11.–1.12 verkossa osoitteessa: <https://kerrokantasi.hel.fi/make-lankadunbulevardikaupunki>**
- Kommentteja on mahdollista esittää **1.12.2023 asti**.
- Viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillisiä neuvotte-luja.
- Suunnitteluun liittyvää aineistoa päivitetään Helsingin karttapalve-luun kartta.hel.fi/suunnitelmat

Hankkeen lähtökohdista ja tavoitteista kertova video on nähtävissä Helsingin kaupungin Youtube-kanavalla 13.11. lähtien. Video on katsottavassa myös vuorovaikutustilaisuudessa Kaupunkiympäristötalolla.

Opastusta suunnitelmiin tutustumiseen saa kaupunkiympäristön asiakas-palvelussa. Kaupunkiympäristön asiakaspalvelu palvelee puhelimitse nu-merossa 09 310 22111 ja verkossa <https://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi/yhteystiedot/yhteystiedot>. Asiakas-palvelun käyntiosoite on Työpajankatu 8, tarkistathan asiakaspalvelupis-teen aukioloajat verkosta.

Kun mielipiteet on saatu, suunnittelu etenee ja laaditaan kaavarunkoehdo-tus. Kaavarunkoehdotus sekä mm. osa-alueiden asemakaavoituksen alus-tava aikataulu on tarkoitus esitellä kaupunkiympäristölautakunnalle alku-vuodesta 2024.

Osalliset

Suunnittelualueen laajuuden vuoksi osallisten määrä on suuri. Alla on lue-teltu kaavarunkovaiheessa arvioituja osallisia:

- suunnittelualueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yrityk-set
- suunnittelualueen seurat ja yhdistykset, mm.
 - Käpylä-seura
 - Metsälä-seura
 - Oulunkylä-seura
 - Maunula-seura
 - Pakila-seura

- Kanta-Helsingin omakotiyhdistys
- Helsingin luonnonsuojeluyhdistys
- Helsingin Yrittäjät
- asiantuntijaviranomaiset
 - Helen Oy
 - Helen Sähköverkko Oy
 - Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
 - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
 - Väylävirasto
 - Museovirasto
 - Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
 - kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
 - kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
 - sosiaali- ja terveys- ja pelstustoimiala

Vaikutusten arviointi

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

- yhdyskuntarakenteeseen
- liikenteeseen
- maisemaan, kaupunkikuvaan ja rakennettuun ympäristöön
- luontoon ja luonnon monimuotoisuuteen
- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön sekä palveluihin
- teknisen huollon järjestämiseen
- yhdyskuntatalouteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Suunnittelun taustatietoa

Kaupunki omistaa suunnittelualueelta laajoja yleisiä alueita, Tuusulanväylän liittymän ramppialueet Käpylän aseman kohdalla sekä suuren osan Metsälän toimitila-alueen tonteista. Valtio omistaa rautatiealueen ja Tuusulanväylän alueen. Useita tontteja on yksityisessä omistuksessa. Kaupungin omistamilla tonteilla Metsälän alueella on voimassa olevia vuokrasopimuksia.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja monilta vuosikymmeniltä. Suunnittelualueella on kaavoittamatonta aluetta moottoritien osuudella ja sitä reunustavalla viheralueella sekä puistoalueella. Kaavoitetulla alueella on katualueita, liikennealuetta, rata-aluetta, puistoa, urheilualuetta, teollisuus-, toimitila- ja asuinkortteleita, liiketilaa ja palvelurakennusten kortteleita.

Yleiskaavassa 2016 alue on yksi kaupungin kasvun painopisteistä. Käpylän asemanseutu on alueen tärkein toiminnallinen ja liikenteellinen keskus.

Alueen runkona on uusi pääkatu, Mäkelänkadun jatke. Katu on merkitty yleiskaavaan kaupunkibulevardi -merkinnällä, jonka mukaisesti liikenneväylää kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa. Suunnittelualueella on osittain voimassa Yleiskaava 2002, jossa alue on osoitettu eteläosassa keskustatoimintojen alueeksi ja muilta osin liikennealueeksi (LR).

Suunnittelualue sijoittuu osittain valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen viereen. Käpylän ja Maunulan alueilla viereiset korttelit kuuluvat Museoviraston RKY 2009-kohdeluetteluun Käpylän puutaalouset ja Käärmetalo sekä Maunulan asuntoalue.

Suunnittelun taustoja on kuvattu yksityiskohtaisemmin 18.12.2018 hyväksytyjen suunnitteluperiaatteiden yhteydessä seuraavissa asiakirjoissa:

- Tuusulanbulevardin ja bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet – Taustaa ja perusteluja, kaupunkiympäristölautakunta 18.12.2018
https://www.hel.fi/Kaupunkiymparistolautakunta/Paatos/2018/Kymp_2018-12-18_Kylk_36_Liite.pdf
- Tuusulanbulevardi - Bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet, kaupunkiympäristölautakunta 18.12.2018
<https://dev.hel.fi/maatokset/media/att/0f/0f86beca4f4a01eee65aad997f54b72d8d5a3e74.pdf>

Suunnittelualueetta koskevia päätöksiä / rakennuskielto:

- Helsingin Yleiskaava 2016, tullut voimaan 5.12.2018.
- Alueella on voimassa rakennuskielto numero 12857
<https://kartta.hel.fi/helshares/RakennuskieltoPDF/rk12857.pdf>

Lisätiedot suunnittelijoilta

Maankäyttö

Eeva Pirhonen, johtava arkkitehti, p. (09) 310 37319, eeva.pirhonen@hel.fi

Liikenne

Aleksi Räisänen, liikenneinsinööri, p. (09) 310 37229, aleksi.raisänen@hel.fi

Teknistaloudelliset asiat

Mikko Tervola, erityisasiantuntija, p. (09) 310 44131, mikko.tervola@hel.fi

Julkiset ulkotilat, maisema, viherverkostot

Inkeri Niskanen, maisema-arkkitehti p. (09) 310 42168, inkeri.niskanen@hel.fi

Luonnonhoidon strateginen suunnittelu

Tiina Saukkonen, suunnitteluvastaava p. (09) 310 38508, tiina.saukkonen@hel.fi

Ympäristöpalvelut

Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja, p. (09) 310 31534, raimo.pakarinen@hel.fi

Yleiskaava

Jouko Kunnas, arkkitehti, p. (09) 310 37070, jouko.kunnas@hel.fi

Rakennussuojelu

Sakari Mentu, arkkitehti, p. (09) 310 37217, sakari.mentu@hel.fi

Kaupalliset asiat

Elina Luukkonen, erityisasiantuntija, p. (09) 310 37073, elina.luukkonen@hel.fi

Vuorovaikutus ja viestintä

Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutusasiantuntija, p. (09) 310 37436, tiina.antila-lehtonen@hel.fi

Anni Salla, vuorovaikutusasiantuntija, p. (09) 310 52611, anni.salla@hel.fi

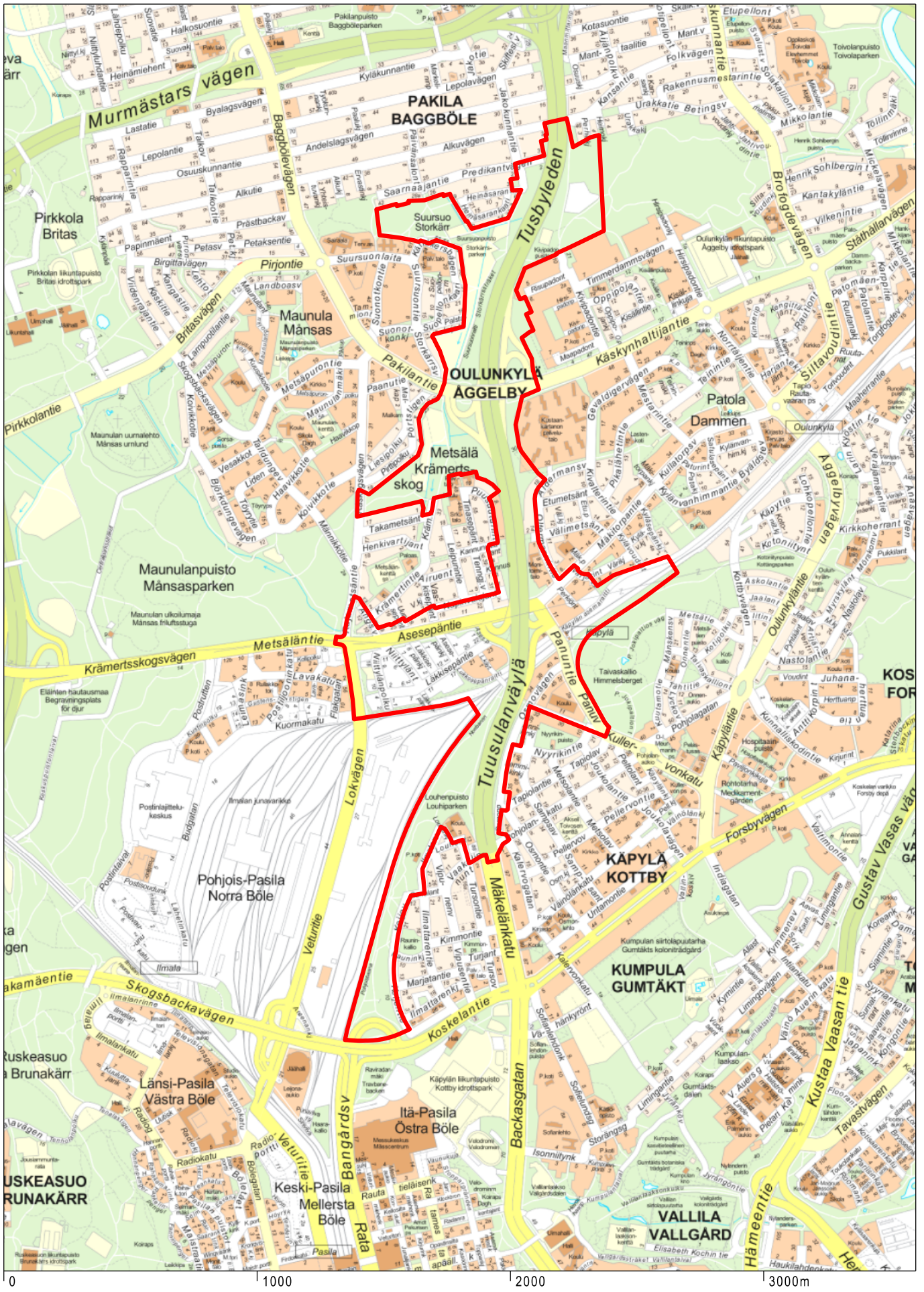
Jukka Lehtonen, viestintäasiantuntija, p. (09) 310 39359, jukka.lehtonen@hel.fi



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

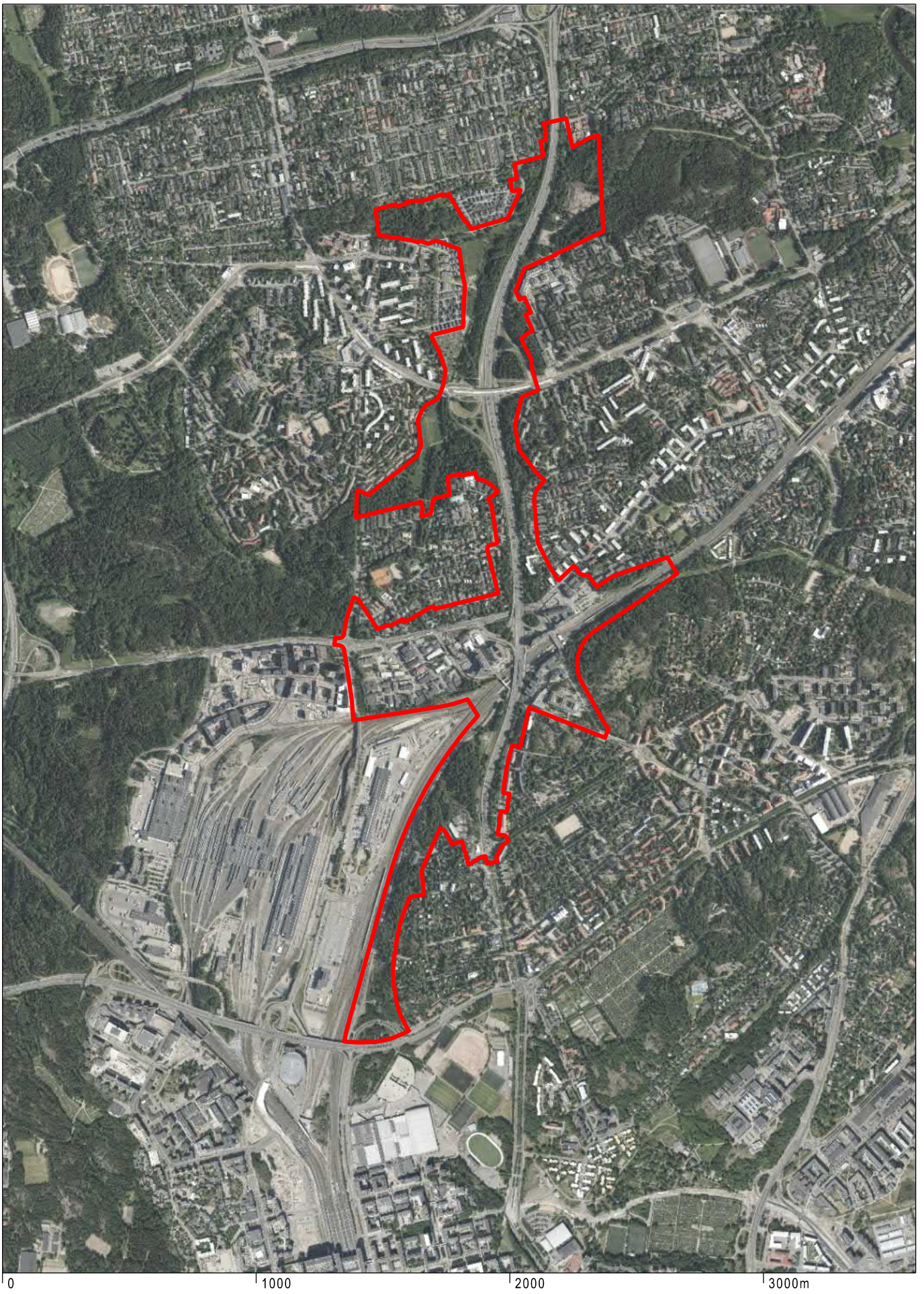
Helsingissä 7.11.2023

Anna-Maija Sohn
tiimipäällikkö



Sijaintikartta
Mäkelänkadun bulevardikaupunki

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus



Ilmakuva
Mäkelänkadun bulevardikaupunki

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus

Pohjoisosa II

Asukkaita ~1800
Liike-/toimitilaa ~1500 k-m²
Palvelut ~2000 k-m²

Pohjoisosa I

Asukkaita ~5900
Liike-/toimitilaa ~12 000 k-m²
Palvelut ~12 000 k-m²

Keskiosa

Asukkaita ~2800
Liike-/toimitilaa ~2500 k-m²

Eteläosa

Asukkaita ~6000
Liike-/toimitilaa ~56 500 k-m²
Palvelut ~5700 k-m²

- 1. Kadun asemakaava aloitus ~2024 →**
- 2. Eteläosa asemakaavat aloitus ~2025 →**
- 3. Keskiosa asemakaavat aloitus ~2026/27 →**
- 4. Pohjoisosa I asemakaavat aloitus ~2028 →**
- 5. Pohjoisosa II asemakaavat aloitus ~2028/30 →**

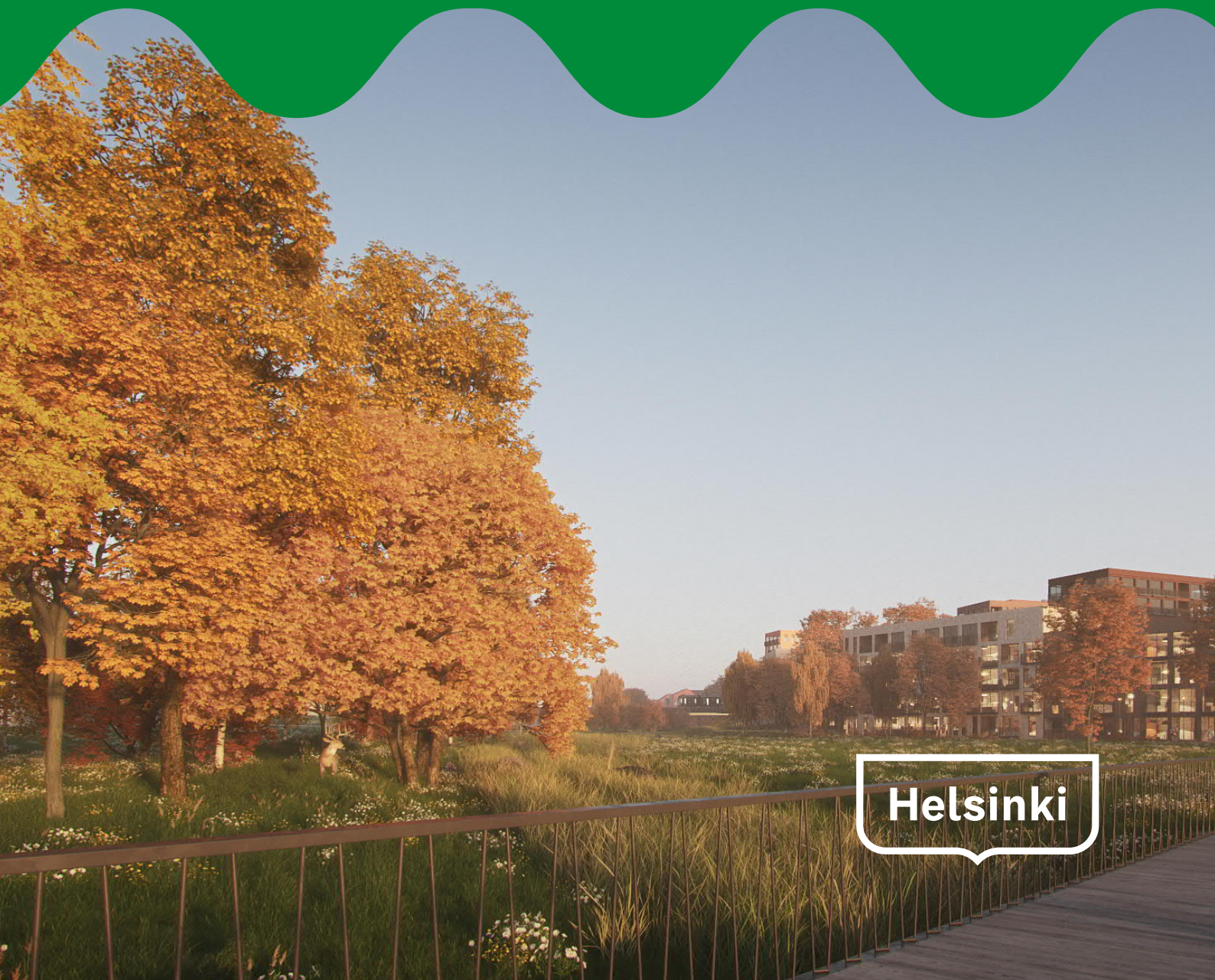
Mäkelänkadun bulevardikaupunki

Alustavat asemakaava-alueet ja kaavoituksen aikatauluarvio

04/2024

Mäkelänkadun bulevardikaupunki

Lähtökohtia



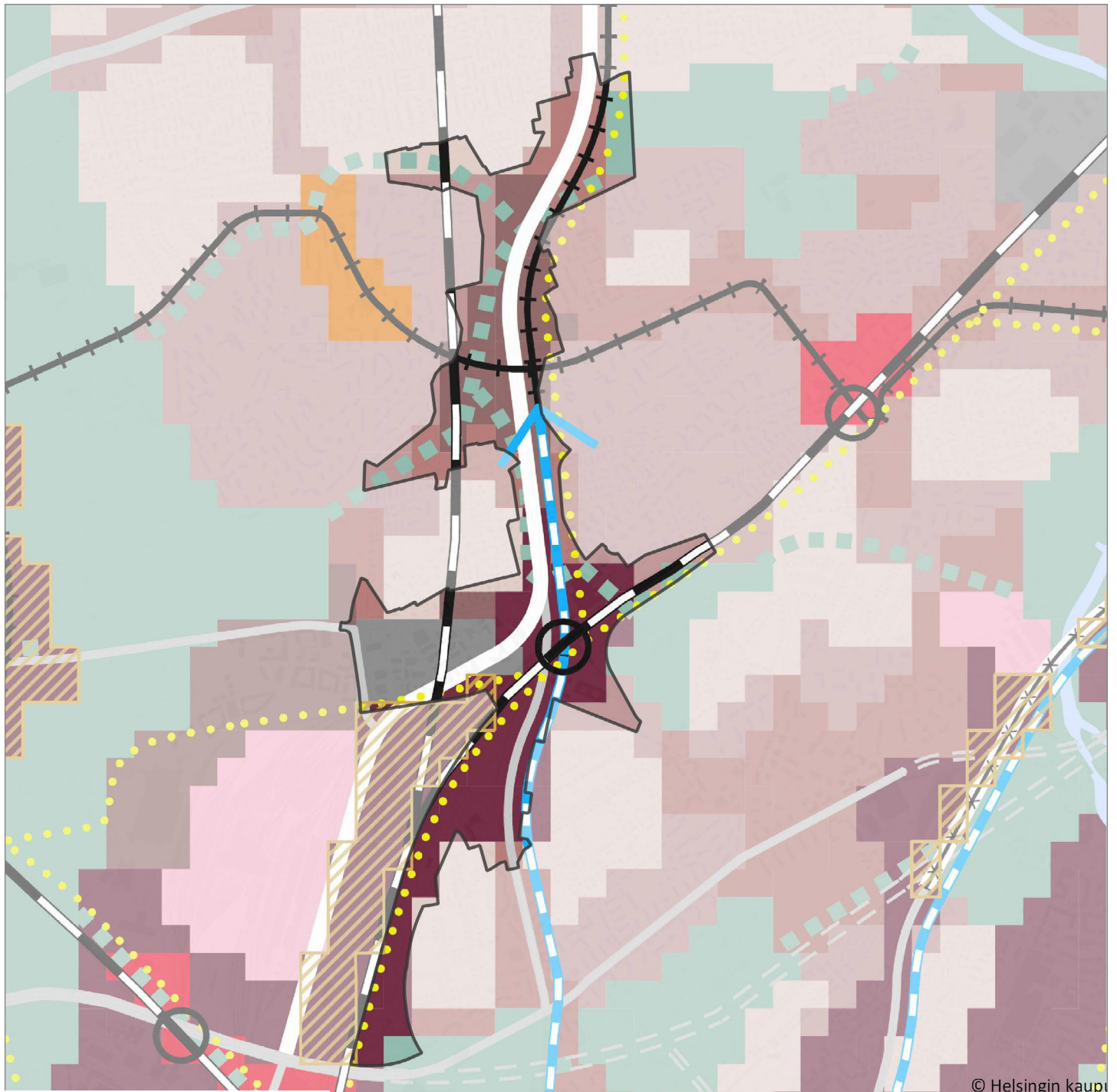
Helsinki

Mäkelänkadun bulevardikaupungin lähtötietokarttoja hankerajauksella.

Sisällysluettelo

Yleiskaava 2016	3
Maaperä	4
Kaupungin maanomistus- ja vuokrausalueet	5
Kulttuuriympäristöt	6
Rakennusten pääkäyttötarkoitus	7
Rakennusten valmistumisvuosi	8
Rakennusten kerroslukumäärä	9
Kaavayksiköt - voimassaoleva käyttötarkoitus	10
Kaavanmukainen korttelitehokkuus	11
Asukkaiden määrä 250 m ruuduissa	12

Yleiskaava 2016



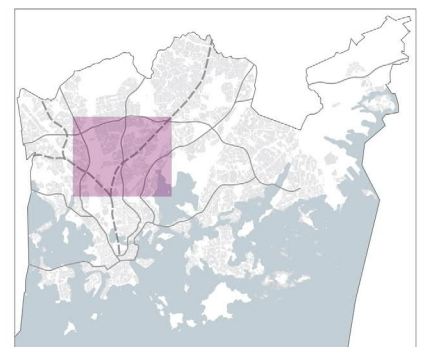
© Helsingin kaupunki

- Asuntovaltainen alue A1
- Asuntovaltainen alue A2
- Asuntovaltainen alue A3
- Asuntovaltainen alue A4
- Liike- ja palvelukeskusta C1
- Kantakaupunki C2
- Lähikeskusta C3
- ▨ Puolustusvoimien alue
- Yhdyskuntateknisen huollon alue
- ▨ Kumottu ruutumuotoinen kaavamerk. *
- Satama
- Toimitila-alue
- Suomenlinnan aluekokonaisuus
- Virkistys- ja viheralue
- Merellisen virkistystyksen ja matkailun alue
- Vesialue
- Baanaverkko
- Kaupunkibulevardi

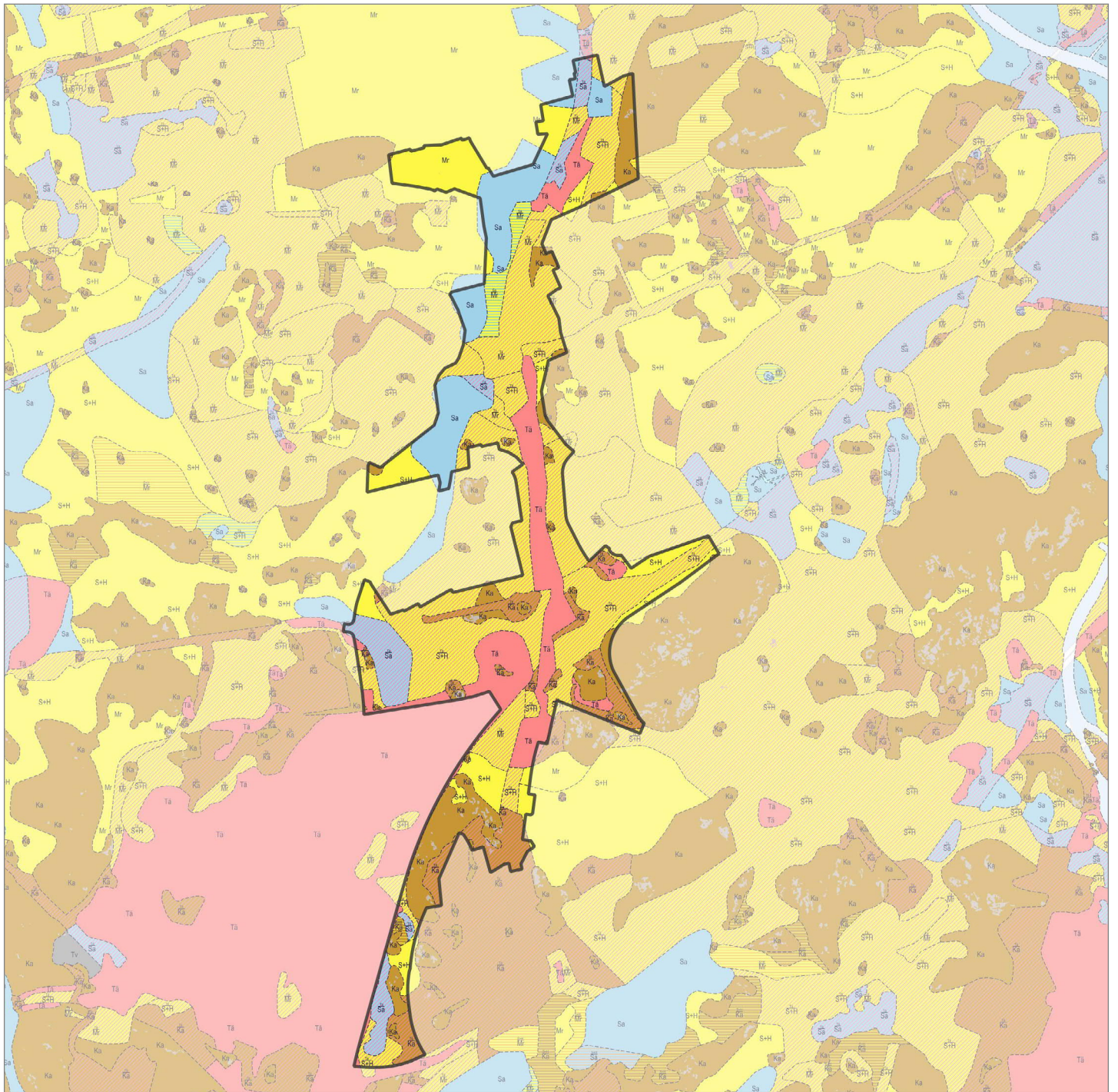
- ✕ Kumottu kaupunkibulevardimerkintä *
- Metro asemineen
- ⊢ Pikaraitiotie
- == Pääkadun maanalainen tai katettu osuus
- Pääkatu
- ▬ Raideliikenteen runkoyhteys
- Rautatie asemineen
- > Raideliikenteen yhteystarve
- Valtak./seudullisesti tärkeä tie/k.
- ▬ Valtak./seud. tärk. maanal./katettu tie/k.
- ▬ Viheryhteys
- ▬ Rantareitti
- Hankerajaus

Östersundom ei kuulu kaava-alueeseen

* Merkinnät osoittavat KHO:n päätöksellä (8.11.2018) kumotut ruutumuotoiset kaavamerkinntät ja kaupunkibulevardit

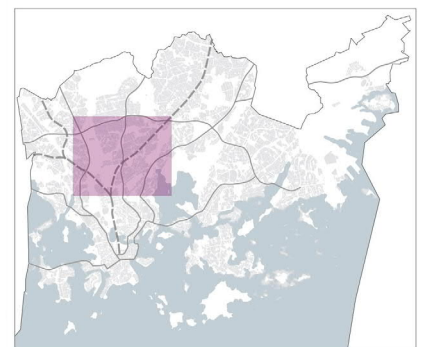


Maaperä



Merkki	Selitys
Sa	Savikerroksen paksuus >3m. Savi ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
Tä	Täytekerroksen paksuus >3m. Täyte ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
Tv	Turvekerroksen paksuus >3m. Turve ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
S+H	Savikerroksen päällä olevan silti+hiekkakerroksen paksuus on 1-3m. Savikerroksen paksuus on >3m. Silti+hiekkakerros on maanpinnassa tai sen läheisyydessä.
Sa	Savikerroksen päällä olevan tyytekerroksen paksuus on 1-3m. Savikerroksen paksuus on >3m. Täyte on maanpinnassa tai sen läheisyydessä.
Sa	Savikerroksen päällä olevan turvekerroksen paksuus on 1-3m. Savikerroksen paksuus >3m. Turve ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
S+H	Silti+hiekkakerroksen päällä olevan silti+hiekkakerroksen paksuus on 1-3m. Silti+hiekkakerroksen paksuus on >3m. Savikerros ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
S+H	Silti+hiekkakerroksen päällä olevan tyytekerroksen paksuus on 1-3m. Silti+hiekkakerroksen paksuus on >3m. Täyte ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
S+H	Silti+hiekkakerroksen päällä olevan turvekerroksen paksuus on 1-3m. Silti+hiekkakerroksen paksuus on >3m. Turve ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
Tä	Savikerroksen päällä olevan tyytekerroksen paksuus on >3m. Savikerroksen paksuus on >3m. Täyte on maanpinnassa tai sen läheisyydessä.
Tv	Savikerroksen päällä olevan turvekerroksen paksuus on >3m. Savikerroksen paksuus on >3m. Turvekerros on maanpinnassa tai sen läheisyydessä.
Mr	Moreenikerroksen päällä olevan savikerroksen paksuus on 1-3m. Moreenikerroksen paksuus on >3m. Savikerros on maanpinnassa tai sen läheisyydessä.
Mr	Moreenikerroksen päällä olevan tyytekerroksen paksuus on 1-3m. Moreenikerroksen paksuus on >3m. Tyytekerros ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
Mr	Moreenikerroksen päällä olevan turvekerroksen paksuus on 1-3m. Moreenikerroksen paksuus on >3m. Turvekerros on maanpinnassa tai sen läheisyydessä.

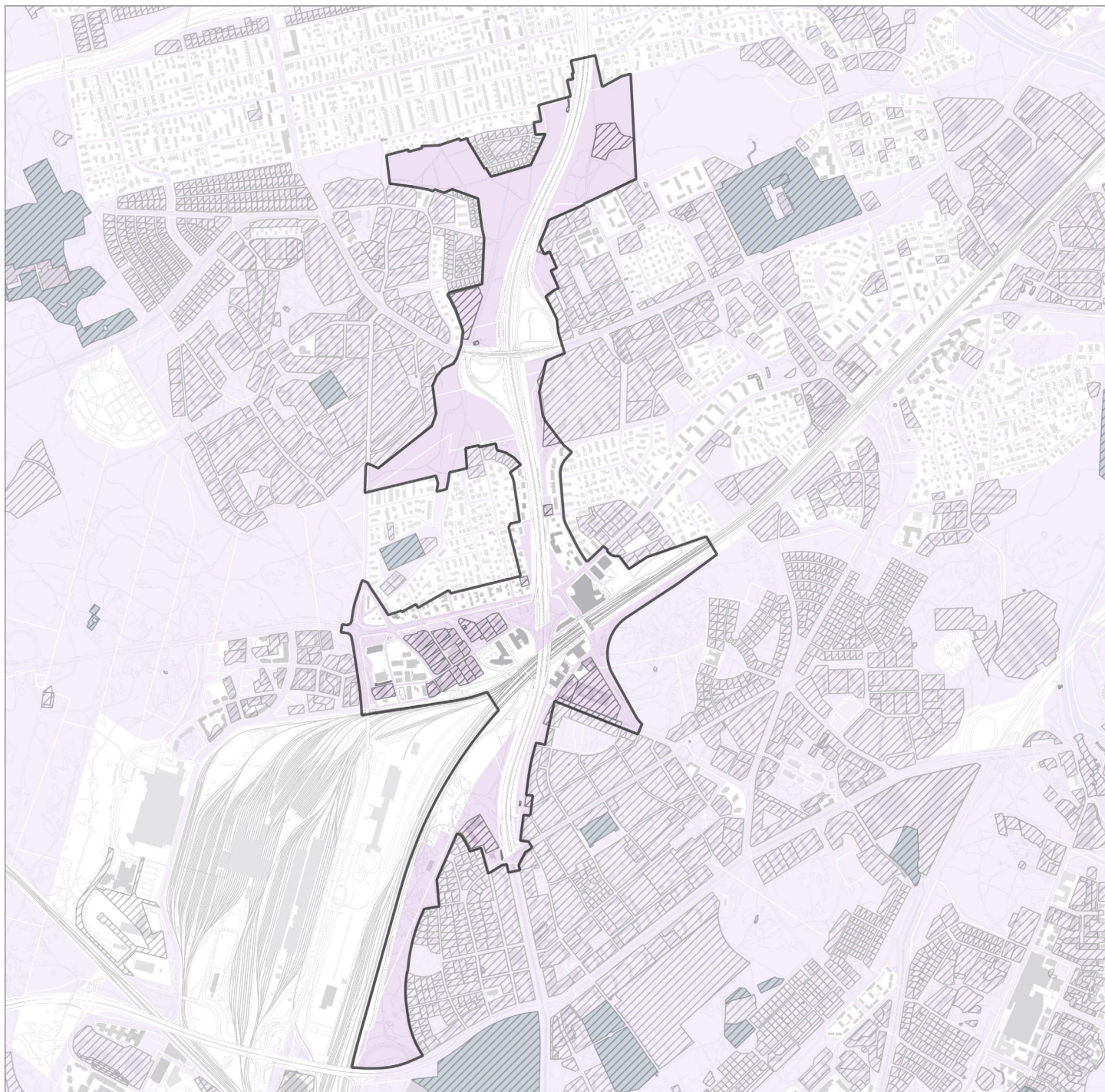
Mr	Moreenikerroksen paksuus > 3m. Moreeni ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
Mr	Moreenikerroksen päällä olevan silti+hiekkakerroksen paksuus on 1-3m. Moreenikerroksen paksuus on > 3m. Silti+hiekkakerros ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
S+H	Silti+hiekkakerroksen paksuus on > 3m ja se ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
Ka	Kallion päällä olevan savikerroksen paksuus on 1-3m. Savi ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
Ka	Kallion päällä olevan tyytekerroksen paksuus on 1-3m. Täytekerros ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
Ka	Kallion päällä olevan silti+hiekkakerroksen paksuus on 1-3m. Silti+hiekkakerros ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
Ka	Kallion päällä olevan moreenikerroksen paksuus on 1-3m. Moreenikerros ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
Ka	Kallion alue, joka aikaa 0-1m:n etäisyydellä maanpinnasta.
Ka	Kallion päällä olevan stabiloidun alueen paksuus on 1-3m. Stabioliu alue ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
S+H	Silti+hiekkakerroksen päällä olevan stabiloidun alueen paksuus on 1-3m. Silti+hiekkakerroksen paksuus on > 3m. Stabioliu alue ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
Mr	Moreenikerroksen päällä olevan stabiloidun alueen paksuus on 1-3m. Moreenikerroksen paksuus on > 3m. Stabioliu alue ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.
Sa	Savikerroksen päällä olevan stabiloidun alueen paksuus on 1-3m. Savikerroksen paksuus on > 3m. Stabioliu alue on maanpinnassa tai sen läheisyydessä.
St	Stabioliuun alueen päällä olevan tyytekerroksen paksuus on 1-3m. Stabioliuun alueen paksuus on > 3m. Täytekerros on maanpinnassa tai sen läheisyydessä.
St	Stabioliuun alue, jonka paksuus > 3m. Kerros ulottuu maanpintaan tai sen läheisyyteen.







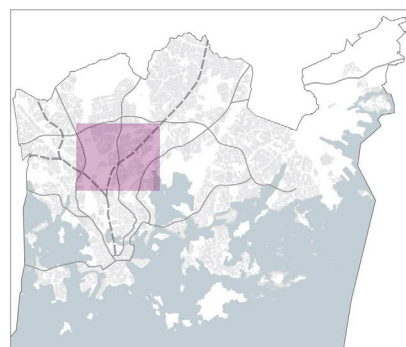
© Helsingin kaupunki
 Aineisto: Maankäyttö- ja kaupunkirakenne 2022
 Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2024
 Hankerajukset: Kymp/Aska 2024
 Toteutus: Kymp/Asemakaavakoordinointi
 Päivitetty: Ohto Inkinen 5.3.2024

Hankerajaus

Kaupungin maanomistus- ja vuokrausalueet



-  Maanomistus
-  Maanvuokrausalueet
-  Maanvuokrausalueet Liiku *
-  Alueen rajaus



© Helsingin kaupunki
Aineistot: Kaupunkimittaus 2023
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2023
Toteutus: Kymp/Asemakaavakoordinointi
Päivitetty: AMR 27.10.2023

Kulttuuriympäristöt



Huomioitavat erityisalueet

RKY-alue

Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue

Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö

Helsingin kulttuuriympäristöt (2002)

Unesco:n maailmanperintökohde

Suomenlinnan suojavyöhyke

Docomomo-kohde

Suojellut kohteet ja alueet

Rakennussuojelulla suojeltu rakennus

Muut erityislajeilla suojellut alueet

Muut erityislajeilla suojellut kohteet

Asemakaavalla suojeltu alue

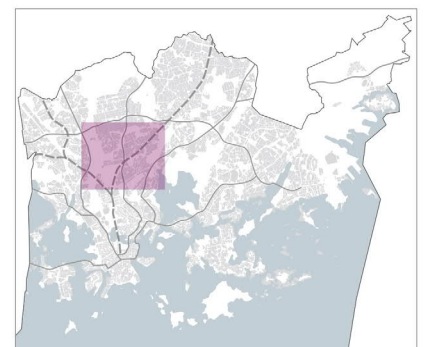
Asemakaavalla suojeltu rakennus

Muinaisjäännösalue

Muinaisjäännöskohde

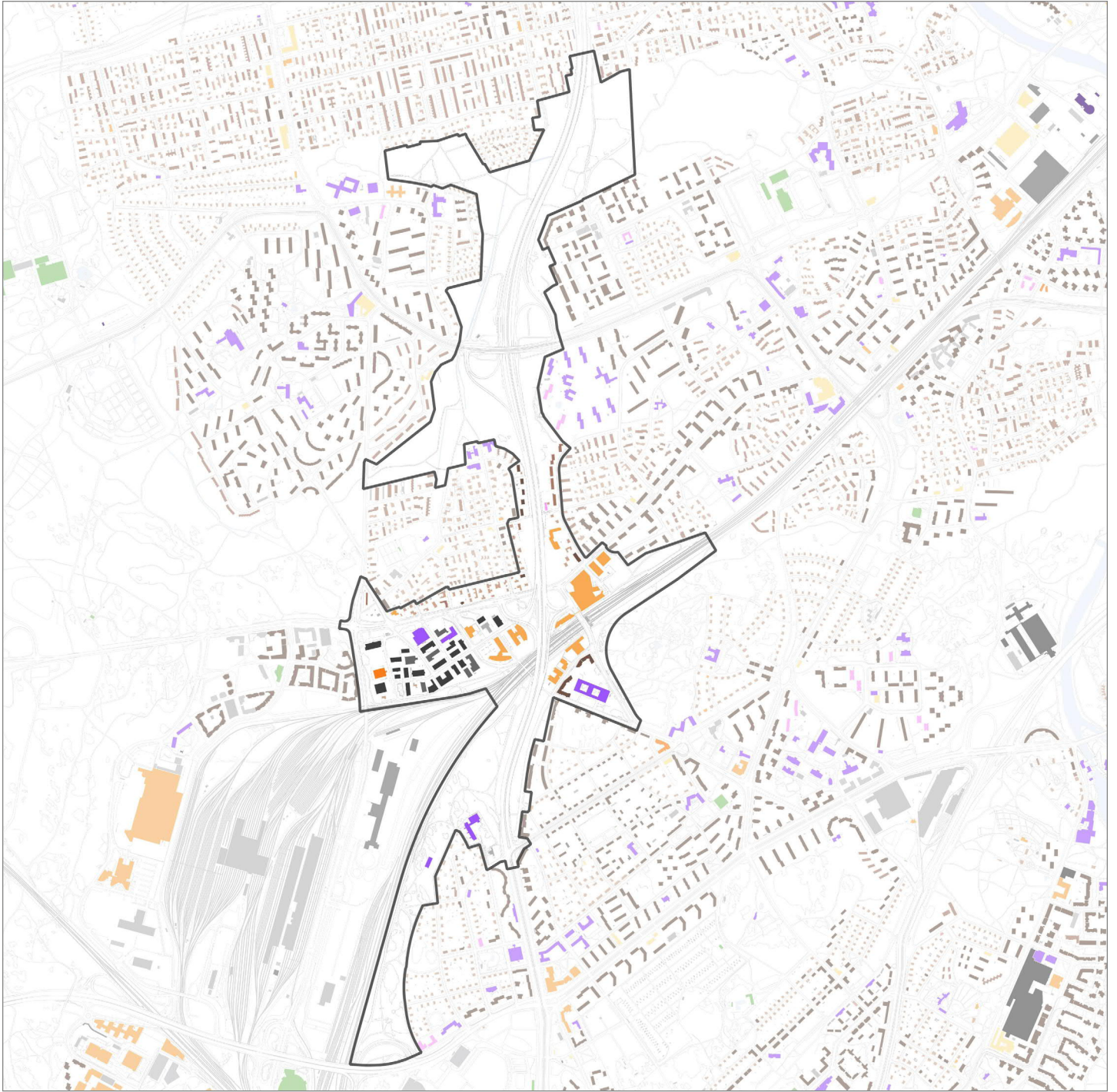
Osa-alueen rajaus
















Huom. Katso ajantasainen tieto rakennussuojelulla suojelluista rakennuksista ja muinaisjäännöksistä Museoviraston aineistoista sekä asemakaavalla suojellut ajantasaisista asemakaavoista.



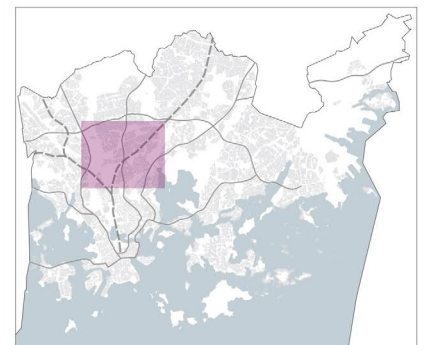
© Helsingin kaupunki
Aineistot: Museovirasto 2009, Uudenmaan liitto 2016, Unesco 2017, Docomomo 2018, Yleiskaavoitus 2002, Asemakaavoitus 2021, Kaupunkimittaus 2021
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2022
Toteutus: Kympp/Asemakaavakoordinointi
Päivitetty: AMR 27.10.2023

Rakennusten pääkäyttötarkoitus



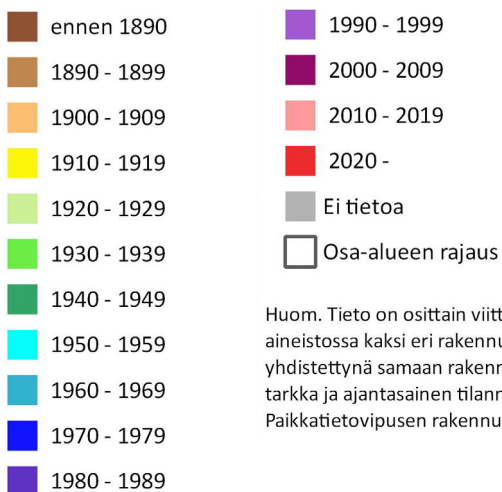
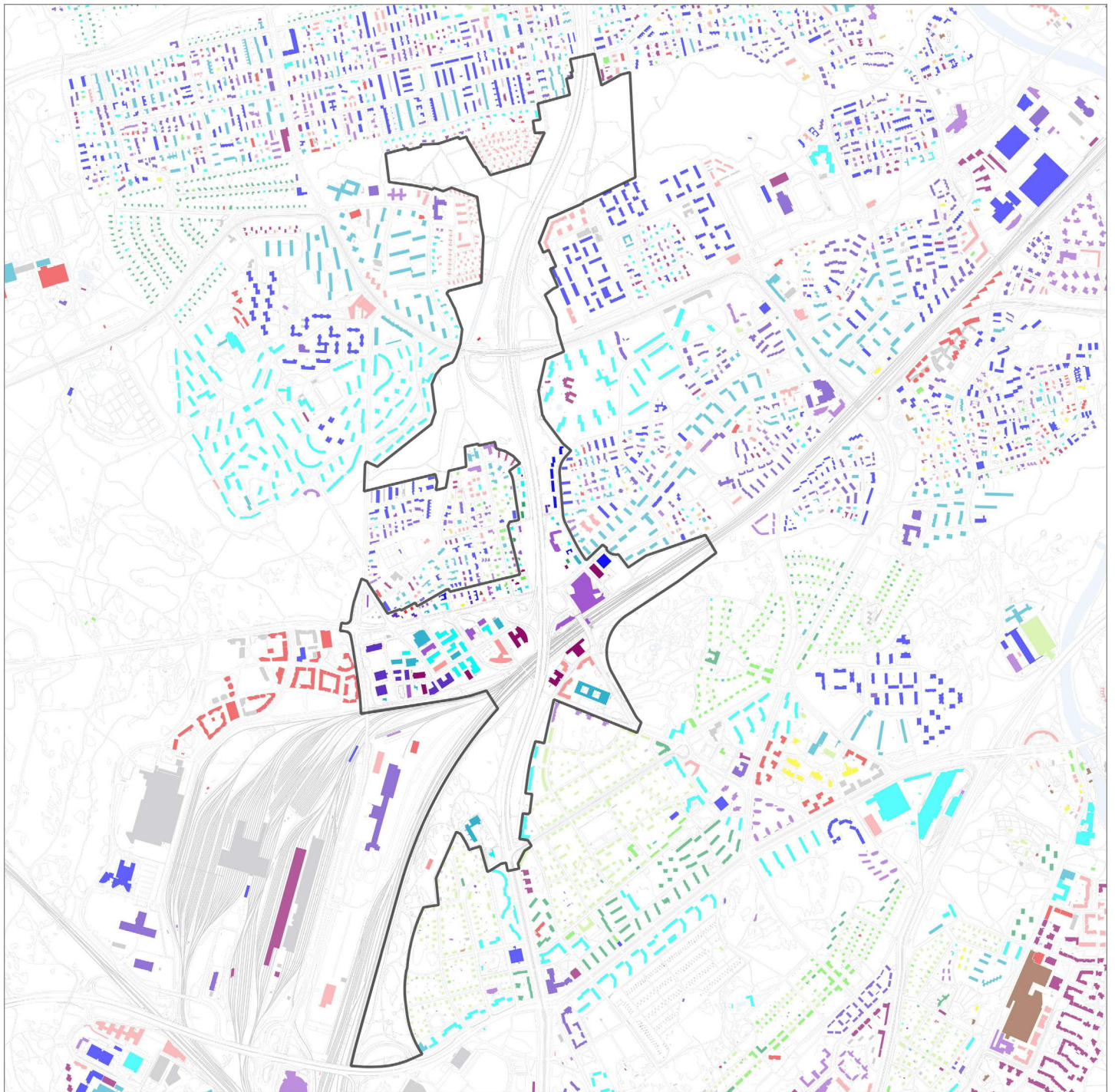
- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Kerrostalot |  Kokoon-tumis- ja liikuntarakennukset |
|  Rivi- ja ketjutilot |  Voimalaitosrakennukset |
|  Pientalot |  Muut rakennukset tai ei tietoa |
|  Asuntolat, vanhusten palvelutalot yms. |  Osa-alueen raja |
|  Hotelli- ja majoitusrakennukset | |
|  Toimistorakennukset | |
|  Liike- ja ravintolarakennukset | |
|  Teatterit, kongressi- ja konserttitalot, näyttelyha | |
|  Julkiset rakennukset | |
|  Teollisuusrakennukset | |
|  Varastorakennukset | |

Huom. Tieto on osittain viitteellinen, koska aineistossa kaksi eri käyttötarkoitusta voi olla yhdistettynä samaan rakennukseen. Tarkista tarkka ja ajantasainen tilanne Paikkatietovipusen rakennuspisteaineistosta.

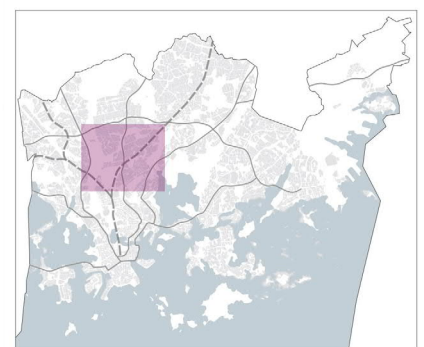


© Helsingin kaupunki
Aineistot: Helsingin kuntarekisteri,
Kaupunkimittaus 07/2023
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2023
Toteutus: Kymp/Asemakaavakoordinointi
Päivitetty: AMR 26.10.2023

Rakennusten valmistumisvuosi

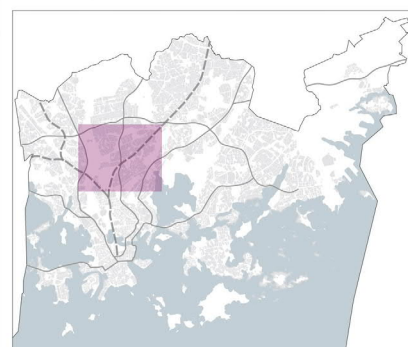
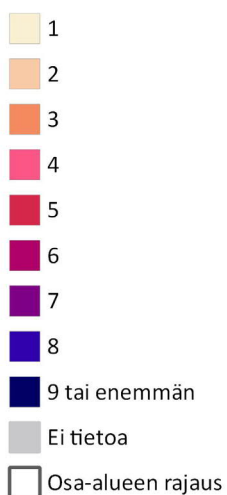
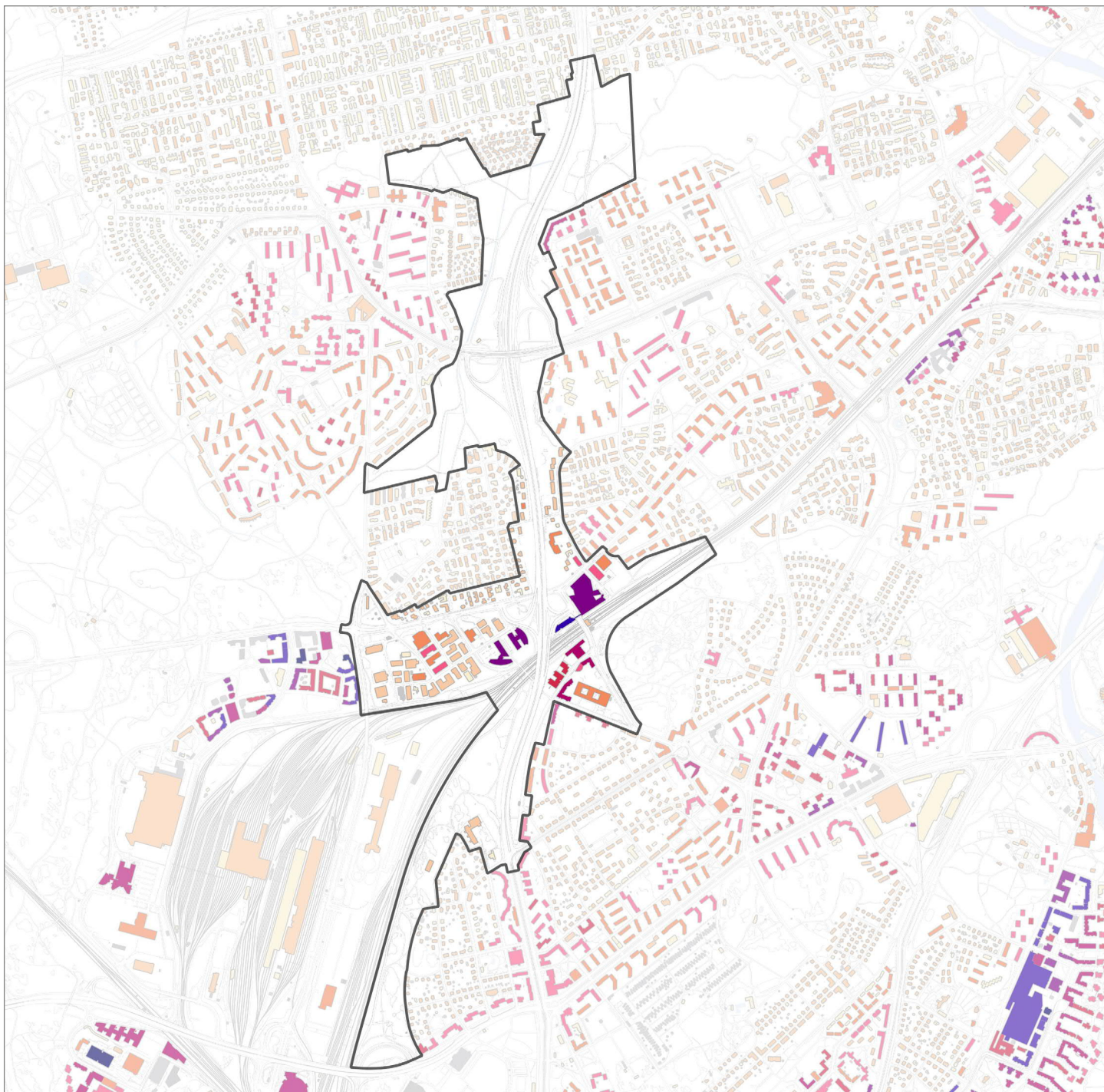


Huom. Tieto on osittain viitteellinen, koska aineistossa kaksi eri rakennusta voi olla yhdistettynä samaan rakennukseen. Tarkista tarkka ja ajantasainen tilanne Paikkatietovipusen rakennuspisteaineistosta.



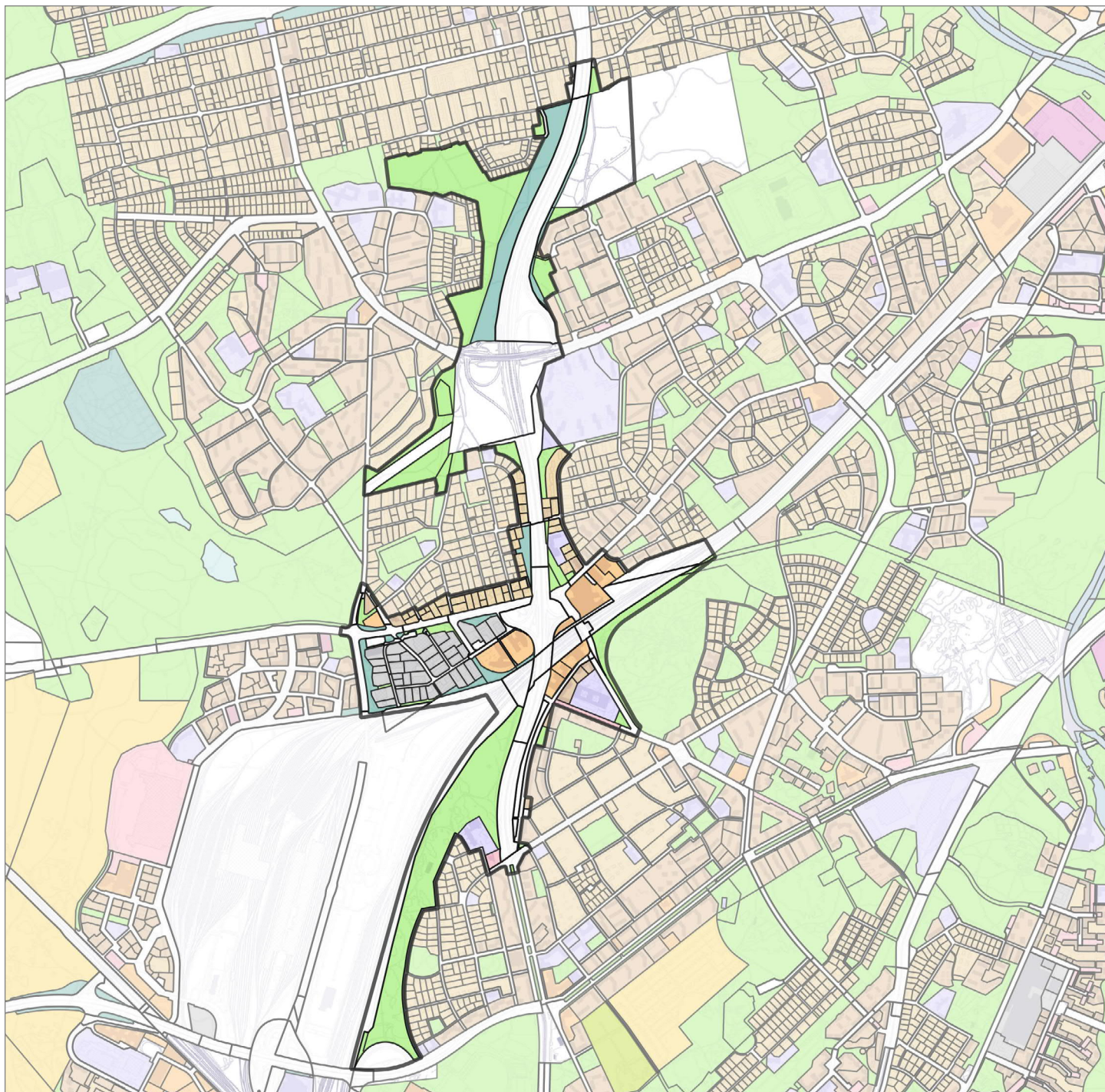
© Helsingin kaupunki
Aineistot: Helsingin kuntarekisteri, Kaupunkimittaus 07/2023
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2023
Toteutus: Kymp/Asemakaavakoordinointi
Päivitetty: AMR 26.10.2023

Rakennusten kerroslukumäärä



© Helsingin kaupunki
Aineistot: Helsingin kuntarekisteri,
Kaupunkimittaus 07/2023
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2023
Toteutus: Kympp/Asemakaavakoordinointi
Päivitetty: AMR 26.10.2023

Kaavayksiköt - voimassaoleva käyttötarkoitus



■ A, AP, AR, AO, AH, AM

■ AK, AL, AS

■ P, PL, PV, K, KL, KM, KT, KTY

■ Y, YL, YH, YO, YS, YY, YM, YK, YU

■ C

■ T, TT, TV, TY, T/kem

■ V, VP, VL, VK, VU, VR, VV

■ R, RA, RM, RL, RV, RP

□ L, LT, LR, LL, LS, LK, LV, LP

■ LH, LHA, LTA, LPY

■ E, ET, EN, EJ, EO, EK, EMT, EA, EP

■ EH, EV

■ S, SL, SM, SR

■ M

■ MT

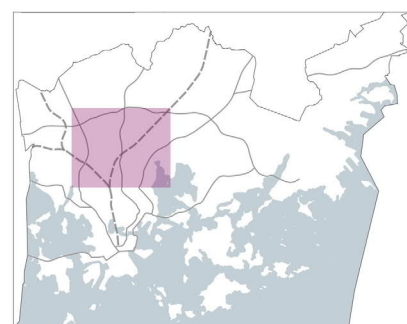
■ ME, MP

■ MA

■ MU, MY

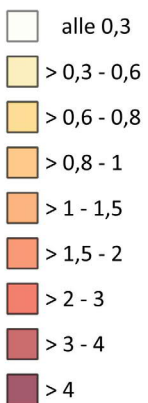
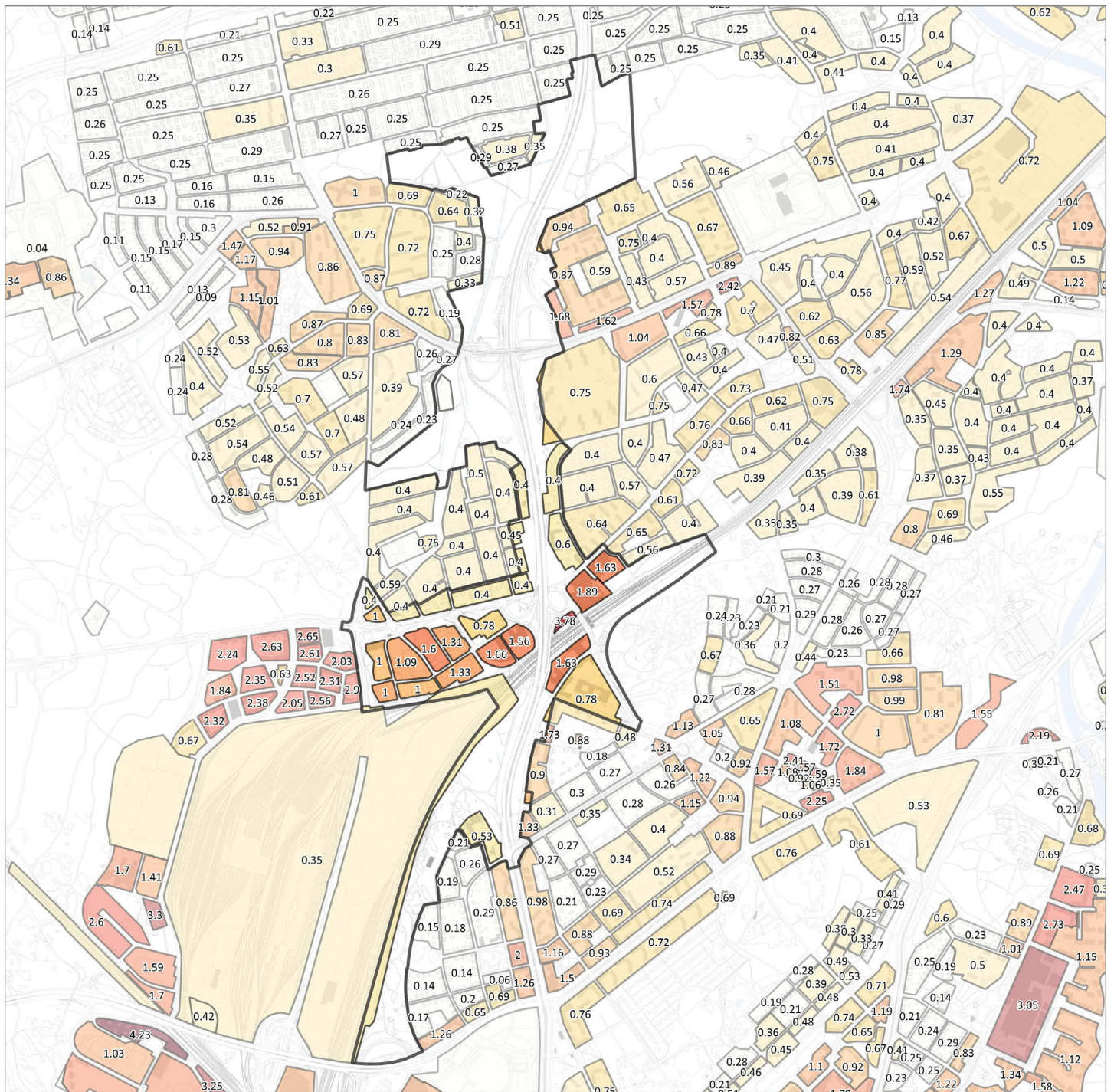
■ W

□ Hankerajaus

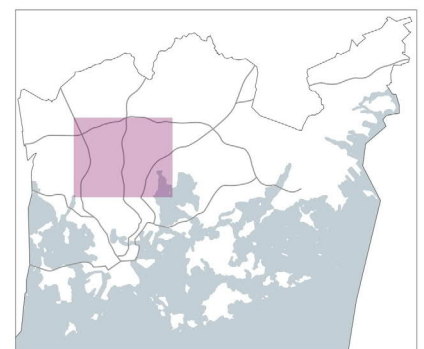


© Helsingin kaupunki
Aineistot: Kaupunkimittaus 2024
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2024
Hankerajaukset: Kymp/Aska 2024
Toteutus: Kymp/Asemakaavakoordinointi
Päivitys: Ohto Inkinen 14.3.2024

Kaavanmukainen korttelitehokkuus



Hankerajus



© Helsingin kaupunki
 Aineistot: HSY/SeutuRAMAVA 2023
 Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2024
 Hankerajukset: Kympp/Aska 2024
 Toteutus: Kympp/Asemakaavakoordinointi
 Päivitetty: Ohto Inkinen 12.3.2024

Helsinki