

## VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupunki, kaavarunko



### Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot kaavarungon valmistelu-  
aikana saaduista kannanotoista ja kommentteista.

### LIITTEET

Asukastilaisuuksien 5.3. ja 7.3.2019 muistio

## **YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN**

### **Suunnitteluperiaatteet nähtävillä ja Kerro kantasi -kysely 9.4.–30.4.2018**

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

Näyttely- ja infotila Laiturilla oli esillä 23.11.2017–12.6.2018 Vihdintien ja Huopalahdentien sekä Tuusulanväylän bulevardisointia koskeva Bulevardikaupunki-näyttely. Näyttelyn yhteydessä järjestettiin asukastilaisuuksia sekä työpajoja.

Kerro kantasi –verkkokyselyyn saatiin Vihdintien ja Huopalahdentien sekä Tuusulanväylän bulevardisointia koskien yhteensä 293 kommenttia. Palautteissa oli suunnitteluperiaatteita sekä puoltavia että vastustavia kommentteja. Esiin nousi erityisesti huoli metsäluonnon säilymisestä.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet 5.6.2018 jatkosuunnittelun pohjaksi.

### **Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavarunkoluonnos ja muu valmisteluaineisto nähtävillä sekä Kerro kantasi –kysely 27.2.–24.3.2019**

Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavarunkoluonnos olivat nähtävillä kaupungin verkkosivuilla 27.2.–24.3.2019. Lisäksi kaavarunkoluonnos valmisteluaineistoinen oli esillä Kerro kantasi –verkkosivulla 27.2.–24.3.2019. Keskustelutilaisuudet alueen suunnittelusta pidettiin 5.3.2019 Keskustakirjasto Oodin Bryggassa sekä 7.3.2019 Munkkivuoren ostoskeskudessa. Aineistoon oli mahdollista tutustua ja jättää palautetta myös Kerro kantasi –verkkokyselyn kautta.

### **Yhteenveto viranomaisten kannanotoista työneuvottelussa 28.3.2019**

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

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavarunkoluonnoksen nähtävilläolon yhteydessä järjestetyssä työneuvottelussa 28.3.2019 viranomaisten kannantotot kohdistuivat mm. seuraaviin asioihin:

**Helen Oy:n** kannanotot kohdistuivat mm.:

- alueella toteutettaviin energiaratkaisuihin
- tulevaisuuden energiantuotannon muutoksiin Helsinginniemellä
- voimajohtoihin ja kytkinasemaan
- hyvään yhteistyöhön.

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL)** kannanotot kohdistuivat mm.:

- raitiolinjastokokonaisuuden suunnitteluun
- hyvään yhteistyöhön.

**Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY)** kannanotot kohdistuivat mm.:

- alueen vesihuoltoverkoston
- vesihuollon kokonaisverkoston toteuttamisen huomioimiseen
- alueella oleviin viemäritunneleihin.

**Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/tilapalveluiden** kannanotot kohdistuivat mm.:

- yhteistyön tekemiseen
- ulkoilureittiverkon kehittämiseen
- Talin liikuntapuiston toimijoiden vuokrasopimuksiin

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus)** kannanotot kohdistuivat mm.:

- kokousesityksen tarpeellisuuteen
  - kaavarungon ilmastotavoitteisiin
  - ekologisten verkostojen tunnistamiseen
  - Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa Konalaan esitetyn laaturajoittamattoman kaupan suuryksikön suhteutumiseen kaavarunkotyöhön
  - liikenteen seudulliseen vaikutusalueeseen
  - alueella sijaitseviin ympäristöriskeihin
  - alueella oleviin liito-oraviin
  - yleiskaavan ohjausvaikutukseen: osalla aluetta on voimassa yleiskaava 2002
  - melun ja ilmanlaadun terveys- ja talousvaikutuksiin
  - melunhallintaan katutilan akustisella suunnittelulla
  - virkistysalueiden roolin korostumiseen
  - tekeillä olevaan Vihdintien kehityskäytävätyöhön
  - Turunväylän T-risteyksen kaavajuridiseen asemaan
  - Turunväylään pääväylänä
  - Turunväylään valtakunnallisen tai pitkämatkaisen seudullisen linja-auto ja/tai tavaraliikenteen yhteytenä
  - Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet –raporttiin ja Turunväylän itäpään kehittämiseen kaupunkimaisena katujaksona
  - yleiskaavallisen tarkastelun ajankohtaan
  - Korppaanmäen tunnelivaraukseen.
-

Lisäksi kaavarunkotyön yhteydessä on tehty yhteistyötä useiden eri viiranomaisten kanssa.

### **Yhteenveto kommentteista**

Kirjallisia kommentteja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin yhteensä noin 530 kpl. Näistä pääosa saatiin Kerro kantasi –kyselyn kautta (502 kpl). Lisäksi kommentteja saatiin kirjeitse ja sähköpostilla sekä suullisesti asukastilaisuuksissa. Riistavuoren metsän säilyttämisen puolesta saatiin vetoamus, jossa oli 45 allekirjoittanutta.

Kommentit kohdistuivat mm. viheralueiden ja luontoarvojen säilymiseen, rakentamisen sijoittumiseen ja määrään, kaupunkikuvaan, palveluiden riittävyyteen, liikenteen sujuvuuteen sekä joukkoliikenne-, pyöräily ja kävely-yhteyksiin. Osa palautteen antajista vastusti liian suurisuuntaiseksi ja kalliiksi kokemaansa hanketta, osa ilmaisi olevansa tyytyväinen suunnitelmiin. Kommentit on huomioitu kaavarunkotyössä mm. siten, että viheralueiden rajauksia on tarkistettu Riistavuorella, Munkkivuoren koillisosassa ja Valimon aseman koillispuolella.

Esille nousseet asiat tullaan ottamaan huomioon tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä.

### **Vastineet kommentteihin**

#### **Maankäyttö**

##### Kaupunkirakenne

Suunnitelmissa esitettyä tiivistä ja urbaania rakentamistapaa pidettiin vieraana nykyisten asuinalueiden vehreälle ja väljälle rakentamisvalle. Epäiltiin tulevan rakentamisen olevan kallista ja ahdasta. Viher- ja virkistysalueiden haluttiin säilyvän koskemattomina tai ainakin pienin muutoksin nykyisten korttelialueiden ympärillä. Uusien rakennusten toivottiin olevan suunniteltua matalampia, korkeintaan esim. 4- tai 5-kerroksia. Esitettiin myös korkeampia rakennuksia Vihdintien reunaan, jolloin loput luontoalueesta voisi jättää rakentamatta. Toisaalta osassa kommentteja toivottiin myös esitettyä korkeampaa ja tehokkaampaa rakentamista. Esimerkiksi Huopalahdentien varren ja Haagan liikenneympyrän ympäristöjen ns. liikennevihreää pidettiin virkistysarvoltaan olemattomana ja alueiden ottamista rakennuskäyttöön kannatettiin. Suunniteltuun pikaraitiotiehen suhtauduttiin monessa kommentissa positiivisesti ja sen rakentamista kiirehdittiin.

---

## Vastine

Helsingin yleiskaavassa Huopalahdentietä ja Vihdintietä reunustavat alueet on osoitettu merkinnällä Kantakaupunki C2, mikä mm. mahdollistaa tehokkaan, tiiviin ja monipuolisen rakentamisen Huopalahdentien ja Vihdintien varsilla pikaraitiotiehen tukeutuen. Kaavarungossa tehokkaimmin rakennettavat alueet, eli asumisen, työpaikkojen ja liiketilojen sekoittuneet alueet, on osoitettu raideliikenteen solmukohtiin. Rakentamisen lopullinen määrä ja mm. rakennusten korkeudet tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä. Tavoitteena on tehokkuuden ja kaupunkimaisuuden lisäksi myös viihtyisä, ihmisläheinen ja omaleimainen ympäristö. Alueelle tullaan osoittamaan hallintamuodoiltaan monipuolista, myös kohtuuhintaista asumista kaupunkistrategian mukaisesti.

## Palvelut

Alueella toivottiin nykyisten palvelujen säilymistä. Kommenteissa epäiltiin mm. alueen koulu- ja päiväkotipaikkojen sekä virkistyspalvelujen riittävyttä tulevan rakentamisen jälkeen. Toisaalta toivottiin, että suunniteltaisiin mahdollisimman tiivistä, jotta alueelle syntyisi tarpeeksi väestöpohjaa ylläpitämän ja kehittämään alueen palveluja.

Munkkivuoren ostoskeskuksen kehittämistä pidettiin kannatettavana ja korostettiin tarvetta suunnitella palvelut tulevan asukasmäärän tarpeita vastaaviksi. Nykyisen ostoskeskuksen todettiin toisaalta olevan toimiva, viihtyisä ja kaunis, toisaalta taas toivottiin sen korvaamista uudella ja kauniimmalla ostoskeskuksella.

## Vastine

Kaavarungon alueelle on laadittu nykyisten julkisten palvelujen ja tulevien palvelutilatarpeiden osalta alustava selvitys. Selvityksessä on tarkasteltu uusien palvelutilatarpeiden lisäksi myös lähiympäristön nykyisten koulutonttien tilannetta; sekä rakennusten että tonttien laajennusmahdollisuuksia. Kaavarungossa on uusia Y-tontteja varattu Vihdintien ympäristössä neljälle uudelle päiväkodille. Kaksi näistä tonteista on mitoitettu siten, että niille on sijoitettavissa myös uusi koulu. Nämä sijaitsevat Eliel Saarisen tien kaakkoispuolella ja sekä suunnittelualueen pohjoisosassa Sentnerinkujan eteläpuolella. Muut päiväkodit sijoittuisivat nykyiselle Valion alueelle sekä Riistavuoren alueelle. Huopalahdentien ympäristössä on tarkasteltu erityisesti läheisyydessä olevien nykyisten päiväkotien ja koulujen laajennusmahdollisuuksia. Myös mahdolliselle uudelle päiväkodille on etsitty vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja.

Nuorisopalvelut sijoittuisivat uusien koulujen yhteyteen. Kirjasto- sekä sosiaali- ja terveystyöpalvelut tukeutuisivat ympäröivään palveluverkkoon.

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

---

Kaupallisia palveluja tullaan asemakaavoituksen yhteydessä osoittamaan yleisesti pikaraitiotiepysäkkien yhteyteen rakennusten pohjakeroksiin sekä lisäksi erityisesti Munkkivuoren ostoskeskukseen, Lapinmäentien ns. Pohjola-kortteliin sekä uusiin kortteleihin Haagan liikenneympyrän ja Valimon aseman ympäristöön.

Munkkivuoren ostoskeskusta kehitetään alueen liike- ja palvelukeskittymänä sen rakennustaiteellisia arvoja kunnioittaen. Päivittäistavara-kauppojen laajentuminen mahdollistetaan ja samalla tutkitaan myös asuinrakentamisen sijoittamista ostoskeskuksen yhteyteen. Ostoskeskuksen asemakaavoituksen on tarkoitus käynnistyä kuluvana vuonna.

#### Viheralueet, reitit ja verkostot

Kerro kantasi –kyselyn kautta, sähköpostilla sekä palautejärjestelmän kautta annetusta palautteesta yli puolet koski viheralueita.

Etelä-Haagan länsipuolella olevan Riistavuoren metsäalueen sekä radan pohjoispuolisen metsäalueen haluttiin useassa palautteessa säilyvän nykyisellään tai kaventuvan vain yhdellä korttelirivillä Vihdintien varteen. Alueen luonto- ja virkistysarvoja pidettiin merkityksellisinä eri ikäisten asukkaiden viihtymisen, liikkumisen, terveyden ja oppimisen kannalta. Alueen halki kulkeva metsäinen reitti (talvella latu) Talista Keskuspuistoon saakka koettiin tärkeäksi. Huoli ekologisesta yhteydestä Haagan liikenneympyrän halki Talin suuntaan nousi myös esille. **Helsingin luonnonsuojeluyhdistys** esitti huolen rakentamisen vaikutuksista alueen eläin- ja kasvilajistoon, etenkin liito-oraviin, ja uhanalaisiin rakkosammaleeseen ja ruostekääpään radan pohjoispuolisella metsäalueella.

Munkkivuoressa Ulvilantien koillispuolella oleva metsäalue reitteineen ja metsäisine näkymineen koettiin tärkeäksi ja ne haluttiin säilyttää. Alueen luonto- ja virkistysarvoja pidettiin tärkeinä eri ikäisten asukkaiden sekä koulu- ja päiväkotiryhmien ulkoilumahdollisuuksien, lähiluontokokemuksen ja luontokasvatuksen osalta. Helsingin luonnonsuojeluyhdistys esitti huolen rakentamisen vaikutuksista alueen eläin- ja kasvilajistoon, etenkin liito-oraviin ja uhanalaisiin pohjanrypykkään ja ruostekääpään.

Munkkiniemessä Huopalahdentien länsipuolella sijaitsevan Kivitorpan kentän muuttamista korttelialueeksi vastustettiin ja kentän haluttiin säilyvän nykyisessä käytössään. Puiston ylemmän pelikentän, jolla sijaitsee tällä hetkellä koulujen väistötiloja, toivottiin palautuvan kenttäkäyttöön koulujen remonttien jälkeen.

Osassa palautteista rakentamisen tiivistämistä Niemenmäessä Huopalahdentien varressa pidettiin hyvänä ja suunniteltujen korttelipihojen katsottiin luovan puistomaista ympäristöä. Huopalahdentien ja Niemenmäen välisen puistoalueen koettiin useammassa kommentissa olevan

eräänlaista joutomaata, jolla ei ole virkistysarvoa. Osassa palautteista puolestaan Huopalahdentien varrelle suunniteltua rakentamista pidettiin liian massiivisena. Luonnontilaisia viheralueita, viher- ja virkistysyhteyksiä sekä virkistyspalveluita kuten minigolf-toimintaa ja palstaviljelyä pidettiin tärkeinä. Erityisesti Helsingin luonnonsuojeluyhdistys esitti huolen alueen liito-oravien elinolosuhteiden ja liikkumisen turvaamisesta.

### **Vastine**

Riistavuoressa rakentamisaluetta on kaavarungossa supistettu siten, että aiempaa suurempi osa metsäalueesta nykyisten rakennusten ja tulevien rakennusten välissä jää virkistyskäyttöön ja metsäyhteys vahvistuu aiemmin esitetystä. Haagan liikenneympyrän alueella puustoista yhteyttä on vahvistettu aiemmin esitetystä.

Munkkivuorella Ulvilantien koillispuoleista täydennysrakentamisaluetta on supistettu aiemmin esitetystä. Yhtenäinen kallioalue, joka osittain kuuluu Talin arvokkaisiin metsäkohteisiin (ns. Metso-kohteet) on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Korvaava virkistysreitti Ulvilantieltä Talin halleille voidaan luontevasti rakentaa em. kallioalueen ja täydennysrakentamisalueen väliin. Täydennysrakennusten asemakaavavaiheen sijoittelussa voidaan huomioida pidempien puustoisten näkymien säilyminen.

Munkkiniemessä Kivitorpan kenttien ympäristössä kaavarunkoa on muutettu niin, että puistoalueen koko on hieman aikaisempaa suurempi. Väliaikainen väistöilarakennus tulee poistumaan arviolta 2020-luvun puoleen väliin mennessä, jolloin ylempi (suurempi) pelikenttä vapautuu takaisin julkiseen ulkoilu- ja urheilukäyttöön. Alemman pelikentän alueesta noin kolmasosa jää edelleen puistoksi. Tälle alueelle voidaan sijoittaa esimerkiksi 1-2 pienempää pelikenttää. Lisäksi tutkitaan mahdollisuuksia uusien pelikenttien sijoittamiselle Munkkiniemen alueelle.

Olemassa oleva itä-länsisuuntainen puukuja Huopalahdentien nykyisen ylikulkusillan ja Laajalahdentien välillä on säilytetty. Itäpäästä puukuja on osa uutta katuyhteyttä, joka palvelee uutta asuinkorttelia sekä laajentuvaa toimitila-aluetta Pfizerin ja IBM:n pääkonttoreiden yhteydessä. Puukuja sekä Rakuunantie Huopalahdentien toisella puolella yhdistävät Kivitorpan puiston Korppaanpuistoon. Myös Niemenmäen eteläpuolelta Huopalahdentielle suuntautuva viheryhteys jatkuu toimitila-alueen ja uuden asuinkorttelin välistä Kivitorpan puistoon.

Niemenmäen länsipuolella sijaitseva kaunis kalliorinne säilyy. Uusi rakentaminen on suunniteltu sijoitettavaksi kalliorinteen länsipuolelle, voimassa olevan asemakaavan puisto- ja pysäköintialueille sekä Huopalahdentien katu- ja tiealueille. Huopalahdentien ja Lapinmäentien risteyksen kaakkoiskulmaan on kaavarunkoratkaisussa jätetty aukiomainen rakentamaton alue, jossa pyritään säilyttämään nykyistä puustoa ja

jonka kautta alikulun jalankulku- ja pyöräliikenne voidaan ohjata. Virkistysreitit Luuvanniementieltä Huopalahdentielle säilyvät osin uudelleen linjattuina. Minigolfradalle on löydettävissä sijoituspaikkoja ympäristön lähivirkistysalueilta ja palstaviljelyalueita voidaan järjestellä uudestaan voimalinjan poistumisen jälkeen tapahtuvan täydennysrakentamisen yhteydessä.

Liito-oravien ydinalueet ja yhteystarpeet tarkastetaan asemakaavavaiheessa. Pohjanrypykkä ja ruostekääpä eivät ole tällä hetkellä valtakunnallisesti uhanalaisia.

### Ilmastoviisaus

Kaavarunkoluonnoksen suhde ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen askarrutti. Viher- ja metsäalueiden säilyttämistä nykyisellään pidettiin ilmastoviisauden kannalta erittäin tärkeänä ja oleellisena toimenpiteenä. Tähän suhteutettuna pidettiin esitettyjä ilmastoviisaan rakentamisen tavoitteita toisarvoisina.

### **Vastine**

Kaupungilla on erilaisia keinoja ohjata kehitystä ilmastoviisaasti. Kun harkitaan mihin rakennetaan, punnitaan haittoja ja hyötyjä monelta kannalta. Riistavuoren alueella haittana on puuston tarjoaman hiilinielun väheneminen, mutta hyötynä on tehokkaan rakentamisen mahdollisuus juuri siellä, missä se kaupunkirakenteen kannalta on ilmastoviisainta, erityisessä raideliikenteen solmukohdassa. Riistavuoren alue sijaitsee kahden tulevan pikaraitiotien ja kahden junaradan risteyskohdassa ja tarjoaa mahdollisuuden autoriippumattomaan kaupunkielämään. Tämä on arvotettu tärkeäksi lähtökohdaksi. Vihdintien varren puuttoman ilmajohtojen vyöhykkeen lisäksi kaavarungossa on osoitettu rakentamisaluetta metsäiselle alueelle noin 7 ha. Rakentamatonta puistoaluetta jää alueelle noin 5 ha. Menetettävää puustoa pyritään osittain kompensoidaan tavanomaista runsaammin istutettavalla katupuustolla.

Kaavarungossa on useita ilmastonmuutoksen hillintää ja sopeutumista sekä energiatehokkuutta koskevia tavoitteita ja jatkosuunnitteluohjeita asemakaavoitusta varten. Alueesta suunnitellaan ilmastoviisas ja hiili-neutraali alue. Rakentamisen tulee olla energiatehokasta ja alueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa. Materiaalivirtoja hyödynnetään kiertotalouden periaatteiden mukaisesti sekä edistetään alueellista massatasa-painoa ja uusiomateriaalien käyttöä. Alueella syntyviä hulevesiä viivytetään ja edistetään niiden laadullista hallintaa. Rakennusten katto-



pinnat hyödynnetään pääosin viherkattoina, kattoterasseina ja uusiutuvan energian tuottamiseen. Tonteille asetetaan tavoitteeksi tavanomaista korkeampi vihertehokkuus.

## **Liikenne**

### Joukkoliikenne

Suurin osa joukkoliikennekommenteista koski raitioliikennettä. Raitioliikenteen heikkouksiksi arvioitiin sen hitaus, häiriöherkkyys, kustannukset ja sen muulle liikenteelle aiheuttamat haitat. Nopeuden turvaamiseksi ehdotettiin tehokkaiden valoetuuksien toteuttamista. Ratikkalinjan jatkaminen Kantelettarentielle nähtiin tarpeelliseksi. Pikaratikan todettiin sivuuttavan Munkkiniemen. Haagan ympyrän pysäkkien saavutettavuus ja vaihtopaikan selkeys kyseenalaistettiin. Ratikkahanketta toivottiin toteutettavaksi samassa vaiheessa ensimmäisten talojen rakentamisen kanssa. Vaihtoehdoksi ratikalle ehdotettiin raidebusseja ja sähköbusseja. Nykyisten bussien nopeuden arvioitiin olevan ratikkaa suurempi.

Metroa pidettiin parempana vaihtoehtona ratikalle sen nopeuden vuoksi ja metroverkon laajentamista ehdotettiin useammassa kommentissa. Toinen monessa kommentissa esiintynyt huomio oli Valimon aseman huono junatarjonta, jonka koettiin estävän Valimon muuttamisen joukkoliikenteen solmukohdaksi. Yleisiä joukkoliikennetarjontaa koskevia huomioita olivat Konalan palvelutasopuutteet, Munkkivuoren nykyisten yhteyksien hitaus sekä huoli Munkkiniemen palvelun heikentymisestä muutosten myötä.

### **Vastine**

Pikaraitiotie on ratkaisu reiteille, joissa tarvitaan bussilinjaa enemmän kapasiteettia ja joiden ympäristössä halutaan edistää kaupunkirakenteen tiivistyvää kehitystä. Pikaraitiotiet muodostavat täydentävää raide-liikenneverkkoa olemassa olevaan meteroon ja rautateihin tukeutuen. Pikaraitiolinjoiden kulku on sujuvaa, sillä ne suunnitellaan mahdollisimman pitkälti omille ajoneuvoliikenteestä erillisille väylille ja niille suunnitellaan tehokkaat liikennevaloetudet. Raitioliikenteen valoetuuksien ei ole todettu haittaavan ajoneuvoliikennettä merkittävästi, sillä kyse on ensi sijassa raitioliikenteen ajolupien oikea-aikaisuuden parantamisesta. Raitiotien erottelu myös vähentää sen häiriöherkkyyttä.

Bussilinjoilla ei kyetä suunnittelualueen olosuhteissa tarjoamaan pikaraitiolinjaa vastaavaa palvelutasoa ja pikaraitiotie tuottaa suuremman joukkoliikenteen kysynnän kuin kapasiteetiltaan vastaava bussilinja. Saman kapasiteetin tarjoaminen busseilla vaatii tiheämmän vuorovälin, jolloin sujuvuus ja luotettavuus heikkenevät jonoutumisen vuoksi. Keskkustan terminaaleissa ei ole merkittävästi vapaata kapasiteettia bussiliikenteen lisäämiseksi. Kantakaupungin olemassa olevat bussikaistat

eivät ole tehokkaasti autoliikenteestä eroteltuja ja ne ruuhkautuvat bussiliikenteen suuren vuoromäärän vuoksi. Bussilinjojen nopeus on verrannollinen pikaraitiolinjaan vain hiljaisina aikoina. Ruuhka-aikoina bussiliikenne on hitaampaa ja matka-aikojen hajonta suurempi. Pikaraitiotien nopeus sekä sujuvuus ovat hyvällä ja ennustettavalla tasolla myös ruuhka-aikoina.

Metrolinja ei ole vaihtoehto pikaraitiotielle vaan kokonaan erilainen ratkaisu, jonka kustannukset ja vaikutukset seudun yhdyskuntarakentamiseen sekä liikennejärjestelmään ovat merkittävän erilaiset raitiotiehen tukeutuvaan bulevardikaupunkiin verrattuna. Metrolinjan kustannuksella voidaan toteuttaa useita pikaraitiolinjoja, jolloin saavutetaan verkostovaikutuksia ja mahdollistetaan maankäytön kehittymistä laajemmalla alueella. Metrolle ei ole edellytyksiä yleiskaavassa.

Pikaraitiotien reitti sivuaa ympäröiviä alueita. Kunkin alueen kautta poikkeava linja olisi hidas ja vaikeasti toteutettava eikä kasvattaisi joukkoliikenteen kysyntää suoraa linjaa vastaavasti. Pikaraitiotie ei korvaa kaikkea vaikutusalueen joukkoliikennettä, vaan kultakin alueelta järjestetään HSL:n palvelutasotavoitteiden mukaiset yhteydet. Munkkinielessä säilyy kaupunkiraitioliikenteen palvelu.

Raitiotiehankkeen toteutusaikataulua ei määritellä sitovasti yleissuunnitteluvaiheessa. Suunnittelu tähtää kuitenkin siihen, että hankkeen toteutukselle on edellytykset 2020-luvun puoliväliin mennessä. Kaupunkibulevardin liikennejärjestelyjen, raitiotien ja maankäytön toteutus pääosin yhtenä kokonaisuutena on tarkoituksenmukaista.

Valimon asemasta suunnitellaan joukkoliikenteen vaihtopaikkaa. Tehokas vaihtoasemana toimiminen edellyttää lähijunien vuorotarjonnan ja liikennöinti-aikojen kehittämistä. Raitiotien yleissuunnitelmassa suunnitellaan pysäkkien ja asemalaiturien järjestelyt. Juna- ja bussiliikenteen liikennöinti suunnitellaan myöhemmässä toteutusvaiheessa.

Haagan ympyrä on toinen vaihtopaikkana kehitettävä kohde, jossa pikaraitiolinja risteää Raide-Jokerin kanssa. Vaihtopaikan saavutettavuus ja järjestelyjen selkeys ovat tärkeitä tarkempaa jatkosuunnittelua ohjavia tavoitteita.

### Pyöräily

Pyöräilyä koskevissa kommentteissa Huopalahdentien pyöräteiden parantamista pidettiin toivottavana koko kadun osuudella. Pyöräiliikenteen kaksisuuntaisuutta kommentoitiin tilankäytön osalta hankalaksi risteysalueilla ja järjestelmän valinta kyseenalaistettiin ennen tarkempien suunnitelmien laatimista. Vaihtoehtoisesti pyöräteitä ehdotettiin sijoitettavaksi kokonaan erilleen kaduista, jolloin pyöräilijät eivät altistuisi ilmansaasteille ja toisaalta pyöräiliikenne ei häiritse muuta liikennettä.

---

Haagan ympyrän uusien liikennevalo-ohjattujen risteysten arvioitiin hidastavan pyöräilyä. Pyöräpysäköinnin tarpeellisuudesta keskeisillä paikoilla muistutettiin.

### **Vastine**

Pääkatujen pyöräliikenteen kaksisuuntaisuuden perusteena on kadunylitysten verrattain pitkät välimatkat. Vaikka ylitysten määrää lisätään nykyiseen verrattuna, ylitysten väliset välimatkat ovat silti 200 – 350 metriä auto- ja joukkoliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi. Yksisuuntaisilla pyöräteillä tämä johtaa kiertävämpiin reitteihin osalla matkoista ja saattaa aiheuttaa väärään suuntaan pyöräilyä. Kaksisuuntaisten pyöräteiden risteysjärjestelyt vaativat enemmän tilaa, mutta alustavissa liikennesuunnitelmaluonnoksissa tähän on varauduttu. Pyöräteiden sijoittaminen viheralueille katuverkosta erilleen on monessa tapauksessa kannatettavaa, mutta pelkästään viheralueverkkoihin tukeutuva pyöräliikennejärjestelmä ei palvele arjen liikkumistarpeita. Viheralureittien lisäksi tarvitaan yhteydet myös kadunvarsien asuntoihin, työpaikkoihin, palveluihin ja muihin kohteisiin.

### Jalankulku

Korttelirivien takana kulkevia yhteyksiä pidettiin tarpeellisina pitkämatkaiselle jalankululle. Reittien jatkuvuuden esittämistä suunnittelualueen ulkopuolelle kaivattiin ja jalankululle ehdotettiin laadittavaksi tavoiteverkko koko kaupungin alueelle. Yksittäisissä kommentteissa suoja-tieväliä moitittiin liian pitkäksi ja toisessa jalkakäytävien leveyttä liian suureksi.

### **Vastine**

Jalankulkijoiden reittien monipuolisuus, viihtyisyys ja jatkuvuus uusille ja olemassa oleville alueille huomioidaan jokaisessa suunnitteluvaiheessa. Kaavarunkoalueen ulkopuolisten reittiverkoston määrittäminen on tärkeää, mutta ei sisälly tähän suunnitelmaan. Pääkatujen ylitystiheyden määrittelyssä tasapainotetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden lähisaavutettavuutta sekä pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta. Ylitysten välimatkat suunnittelualueella ovat hieman kantakaupunkia suuremmat, johtuen alueen sijainnista kauempana kaupungin keskustaa. Suuri osa pääkatujen liikenteestä kulkee edelleen alueen ohi kaupungin keskustaa kohti ja sen sujuvuus on myös huomioitava. Jalkakäytävien leveys parantaa jalankulun viihtyisyyttä pääkaduilla. Leveämpi katutila parantaa myös kadun tuulettumista, mikä parantaa ilmanlaatua.

### Autoilu

Turunväylän ja Hakamäentien väliselle liikenteelle rakennettava tunneliyhteys oli selvästi useimmin toistunut ehdotus autoliikenteen sujuvuuden parantamiseksi. Huopalahdentien, Lapinmäentien ja Haagan ym-

pyrän muodostamaa aluetta pidettiin erittäin ruuhkautuneena nykytilassa, ja lisääntyvän maankäytön tuottaman liikenteen arvioitiin ruuhkauttavan alueen katuverkon täysin ilman tunneliratkaisuja. Tunnelin rakentamiselle tulee jättää tilaa ja toteutuessaan se rauhoittaisi Lapinmäentietä. Tunneliratkaisuja ehdotettiin myös muualle.

Haagan ympyrän järjestelyiden arvioitiin aiheuttavan merkittävää ruuhkautumista. Ympyrää kiertävien alikulkujen säilyttämistä toivottiin ja koko ympyrää esitettiin rauhoitettavaksi rakentamiselta historiallisesti arvokkaana kohteena. Muita ehdotettuja toimenpiteitä olivat Eliel Saarisen tien avaaminen kaikelle liikenteelle Huopalahden aseman kohdalla ja Vihdintien nopeusrajoituksen nostaminen 80 km/h. Isonnevantien ja Haagan urheilutien rauhallisen ympäristön toivottiin säilyvän. Yleisenä linjauksena esitettiin autoliikenteen tulevaisuuden kasvulle varattavan riittävästi tilaa liikenne-ennusteiden epävarmuuksien vuoksi. Autoilun kasvun mahdollistaminen nähtiin tarpeellisena, koska autojen määrä kasvaa ja autoliikenteen päästöt laskevat. Pysäköinnin osalta tärkeimpänä nähtiin liityntäpysäköintipaikkojen mahdollistaminen. Kommentteissa huomioitiin myös asiakas- ja asukaspysäköinnin tarve Huopalahdentien eteläpäässä.

### **Vastine**

Turunväylän ja Hakamäentien välinen Korppaan tunneli on varauksena Helsingin yleiskaavassa. Tunnelin toteuttamisedellytykset turvataan suunnitelmassa. Laadittujen liikenneselvitysten mukaan alueen liikennejärjestelmä mahdollistaa uuden maankäytön tuottaman liikenteen toimivuuden ennustetilanteessa myös ilman tunnelia. Tunnelin toteuttaminen vähentäisi hieman alueen katuverkon autoliikennettä, etenkin Lapinmäentiellä, mutta se myös kasvattaisi alueen läpikulkevan autoliikenteen kokonaismäärää. Tunnelin toteuttaminen on toimenpide, jota voidaan edistää autoliikenteen sujuvuutta parantavana erillishankkeena. Suunnittelussa pyritään välttämään tunneliratkaisuja niiden merkittävien investointi- ja ylläpitokustannusten vuoksi.

Haagan ympyrän järjestelyillä mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen, raitiolinjojen sujuva vaihtopaikka ja suorat jalankulku- ja pyöräilyreitit alueen läpi. Autoliikenteen toimivuutta on tutkittu simulointimallilla. Toimivuustarkastelun mukaan autoliikenteen kapasiteetti kasvaa ja ruuhkautuminen vähenee hieman nykyisestä, vaikka pysähdyksiä aiheutuu hieman enemmän. Alikulkujen säilyttäminen tekisi etenkin pyöräilystä sujuvampaa, mutta alikulkujen ramppien ja katutason yhteyksien yhteensovittaminen pienentäisi mahdollisten korttelialueiden pinta-alaa merkittävästi, eikä siksi ole kannatettavaa. Eliel Saarisen tien tunneliosuuden avaaminen heikentäisi Raide-Jokerin ja muun joukkoliikenteen sujuvuutta, eikä ole siksi mahdollista. Vihdintien nopeusrajoitus on määritelty Helsingin nopeusrajoitusjärjestelmän määrittämisen yhteydessä 50 km/h. Liikenne-ennustemallin mukaan Isonnevantielle tai Haagan urheilutielle ei siirry lisäliikennettä. Autoliikenteen kasvuun va-

rautuminen tilavarauksilla on ristiriidassa maankäytön tiivistämistavoitteiden kanssa. Katualueille varattava tila pienentää mahdollisten rakennettavien tonttien tilaa ja sen myötä rakennettavien asuntojen määrää. Kaupungin liikennepoliittisena linjauksena ei ole kasvattaa autoliikenteen määrää, vaan tavoite on ohjata lisääntyvän maankäytön tuottama liikenne kestäviin ja tilatehokkaisiin kulkumuotoihin. Suunnittelualueen liityntäpysäköintiä osoitetaan jatkosuunnittelussa etenkin polkupyörien tarpeisiin. Merkittävämmät autojen liityntäpysäköintialueet on kannattavampaa sijoittaa suunnittelualuetta ulommalle vyöhykkeelle, jolloin joukkoliikennematkan osuus liityntämatkoista kasvaa suuremmaksi. Raitiotien rakentaminen Huopalahdentien eteläosalle vaatii muutoksia pysäköintipaikkoihin alueen asiakas- ja asukaspysäköintitarve huomioiden.

### **Ympäristöhäiriöt**

Palautteissa tuotiin esiin etenkin Huopalahdentien olevan jo nykyisellään vilkasliikenteinen ja meluisa ympäristö. Liikenteen ennakoitiin lisääntyvän ja ruuhkautuvan, jolloin melun ja ilman epäpuhtauksien kuormitus kasvaa entisestään. Myös pikaraitiotien melua lisäävä vaikutus aiheutti huolta. Uuden asuinrakentamisen sijoittumisen lähelle liikennettä koettiin ongelmalliseksi niin melun kuin hiukkastenkin vuoksi sekä sisätiloissa että parvekkeilla. Muutamissa palautteissa todettiin toisaalta tiiviin rakentamisen estävän liikenteen melun leviämistä. Turunväylän melusteiden korottamista toivottiin. Joitakin liikenteen mahdollinen lisääntyminen ei huolettanut, sillä autojen todettiin olevan tulevaisuudessa vähäpäästöisiä tai saastuttamattomia. Kävelijöille ja pyöräilijöille toivottiin kaupunkibulevardien suorien reittien lisäksi vaihtoehtoisia liikenteen melulta suojassa kulkevia reittejä.

Lisäksi oltiin huolissaan rakentamisaikaisista haitoista, työmaamelusta, -pölystä ja -liikenteestä.

### **Vastine**

Tie-, katu- ja raideliikenteestä aiheutuvat ilmanlaatu- ja meluvaikutukset selvitetään ja arvioidaan jatkosuunnittelussa asemakaavoituksen yhteydessä. Arvioinnissa pyritään ottamaan huomioon liikenteen ennakoitu kehitys. Samalla tutkitaan mahdollisesti tarvittavia torjuntatoimenpiteitä haittavaikutusten vähentämiseksi ja sekä altistumisen pienentämiseksi niin asuin- kuin liikkumisympäristössäänkin.

Rakennusaikaisia melu- ja pölyhaittoja voidaan lieventää mm. monin teknisin keinoin tai työskentelyaikoja rajaamalla. Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräyksissä on useita määräyksiä liittyen rakennustyömaiden aiheuttamiin melu- ja pölyhaittoihin, ja niissä määritellään mm. tarkemmin erityisen häiritsevää melua tai ääntä aiheuttavan toiminnan ilmoitusvelvollisuudesta. Osaa rakentamiseen liittyvistä toimista säädelään puolestaan ympäristölupamenettelyllä.

## **Korkeajännitteiset ilmajohdot**

Palautteissa tiedusteltiin mitä tapahtuu nykyisille suunnittelualueella kulkeville korkeajännitteisille ilmajohdoille.

## **Vastine**

Kaavarunkotyön aikana on yhteistyössä Helen Sähköverkko Oy:n kanssa laadittu alustavat suunnitelmat nykyisten avojohtojen maakaapeloidmiseksi uuden maankäytön edellyttämällä laajuudella. Tarkemmat ratkaisut kuten kaapelireitit ja kaapeloinnin laajuus määritetään jatko-suunnittelussa.

## **Yhteenveto asukastilaisuuksista**

Kaavarunkotyötä koskevat asukastilaisuudet järjestettiin samasisältöisinä keskustakirjasto Oodissa 5.3.2019 ja Munkkivuoren ostoskeskuk-sessa 7.3.2019. Tilaisuuksissa käytiin keskusteluja pöydille ja seinille levitettyjen kartta- ja kuva-aineistojen äärellä. Osalliset saivat keskuste-lun lisäksi kirjoittaa huomioita karttoihin kiinnitettäville lapuille.

Valtaosa tilaisuuksissa esitetyistä kommentista ja palautteista koski viheralueita: esitettiin huoli nykyisten viheralueiden sekä viher- ja virkis-tysyhteyksien säilymisestä, ja korostettiin viheralueiden merkitystä asukkaiden terveyden, viihtyvyyden ja oppimisen kannalta.

Liikenteestä käydyt keskustelut ja kommentit koskivat mm. Huopalah-dentien, Vihdintien sekä Lapinmäentien liikenteen sujuvuutta. Esitettiin huoli liikenteen lisääntymisestä ja toivottiin ratkaisuja liikenneuhkien välttämiseksi. Katsottiin uuden rakentamisen lisäävän liikennettä enti-destään. Toivottiin hyviä joukkoliikenneyhteyksiä myös nykyisille alu-eille (mm. Munkkivuoreen).

Tulevan rakentamisen ja kaupunkikuvan toivottiin useassa keskuste-lussa noudattavan nykyisten asuinalueiden väljyyttä ja vehreyttä. Jul-kisten palvelujen, koulujen ja päiväkotien, ennakoitiin käyvän riittämät-tömiksi.

Mielipiteitä ja kannanottoja esitettiin myös uusien asuntojen ja pikarai-tiotien rakentamisen puolesta: muutos nähtiin positiivisena kehityksenä alueella.

Yhteenveto asukastilaisuuksista on tämän vuorovaikutusraportin liit-teenä.

---



## Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupunki Kaavarunkoluonnosvaiheen asukastilaisuudet

### 1. asukastilaisuus

Aika	5.3.2019 klo 15-19
Paikka	Keskustakirjasto Oodi, Brygga-näyttelytila
Läsnä	n. 50 osallista, 8 kymppin asiantuntijaa

### 2. asukastilaisuus

Aika	7.3.2019 klo 15-19
Paikka	Munkkivuoren ostoskeskus
Läsnä	n. 100 osallista, 8 kymppin asiantuntijaa

Asukastilaisuuksien esittelymateriaali oli sama kuin kerrokantasi –palvelussa:

- kaavarunkoluonnos
- viheralueet-luonnos
- bulevardipoikkileikkauksia
- ilmakehän kuva alueesta
- visualisointikuvat (nyt/jälkeen)
- liikennesimulaatio pääristeyksistä.

Keskusteluja käytiin pöydille ja seinille levitettyjen kartta-aineistojen äärellä. Osalliset saivat keskustelun lisäksi ilmaista mielipiteitään karttoihin kiinnitettävillä lapuilla. Seuraavassa on koottu kirjallisesti ja suullisesti annettuja kommentteja aihepiireittäin seuraavasti:

### **Kommentteja kaavarunkoluonnoksesta**

- Yleistä / koko alue
- Yleistä / Vihdintien osuus
- Yleistä / Huopalahdentien osuus

### **Kommentteja viheralueista**

- Riistavuorenpuisto
- Haaganpuisto
- Talin liikuntapuisto, Munkkivuoren kallioalue
- Niemenmäentie puistokulmaus
- Kivitorpanpuisto

### **Kommentteja liikenteestä**

## Kommentteja kaavarunkoluonnoksesta

### *Yleistä / koko alue*

- Ei kaupunkibulevardia! Liian iso rakennusprojekti toimivalle alueelle
- Ratikka nopeasti
- Puustoa ei saa poistaa
- "Cozy places are missing!"
- Lämpimiä värejä ympäristöön
- Huoli alueen koulu- ja päiväkotirakentamisen riittävydestä. Alueen koulut ja päiväkodit ovat jo ylitäynnä.
- Toimitiloille ei ole alueella kysyntää, vaan nykyisetkin tilat ovat tyhjillään.

### *Yleistä / Vihdintien osuus*

- Reitit korttelien sisällä "Mummopyöräilijän lempireitti"
- Lisää rakentamista Riistavuoren alueelle
- Lisää puskuria nyk. pientalojen ja uusien kortteleiden väliin (Haagan ympyrä ja Talin talot)
- Ei rakentamista Haagan liikenneympyrään
- Alueen ainutlaatuinen vehreys katoaa
- Sama rakennuskorkeus kuin muutoinkin Haagassa
- Isompi viheralue olevien pientalojen ja uuden asuinrakentamisen väliin (Vanha viertotie)
- Lisää taloja Riistavuoreen
- Korkeampaa rakentamista Vihdintien varteen, Riistavuoren metsäalue suuremmaksi.

### *Yleistä / Huopalahdentien osuus*

- Täydennysrakentamista Ulvilantieltä lounaaseen liikuntapuiston puolelle, "jättömaata"
- Munkkivuoren kalliometsä: metsäeskarilaisten leiripaikka
- Etsikää kaadettavat puut muualta kuin Niemenmäestä
- Miksi Niemenmäenkujalle rakentamista?
- Niemenmäenkujan kulmaan matala talo, joka ei estä nykyisten rakennusten näkymiä.
- Ei kaupunkibulevardia Huopalahdentielle
- Ei lisää taloja
- Mesenaatintien laitaa taloja
- Korkeat talot varjostavat, ahtaat näkymät
- Ei rakentamista Ulvilantien pohjoispuolelle
- Alueet aiotaan pilkkoa ja Huopalahdentie sulkea – järkyttävää!
- Säästäkää minigolf!



- Minigolf alue: ”space that opens the whole neighborhood”
- Lapinmäentie 1: tulevia tornitaloja ei esitetty
- Munkkivuoren kalliometsä: maastopyöräreittejä ja boulderointikallioita
- Munkkivuoren kalliometsän rakentaminen lähemmäs Canonia ja Ulvilantietä
- Munkkivuoren autotallit asuinrakentamiseen
- Viihtyvyyden säilyttäminen huomioiden kaikki ikäluokat
- Turunväylä bulevardiksi Helsingin alueella mahd. pian!
- Ei asuntoja aivan Turunväylän varteen
- Uimahalli (?) Talin yhteyteen
- Tähän asuintaloja (jättömaata) (Munkkivuori: Ulvilantien – Taiteentekijäntien kulma)
- Hienot katuvalaisimet Huopalahdentiellä
- Huopalahdentien (Munkkiniemen puoli) kadun pysäköintipaikat säilytettävä!
- Huopalahdentien ruuhkaisuus kamalaa
- Puustoa ei saa poistaa
- Liikenneruuhka ostarin kohdalla
- Ulvilantien risteys ruuhkautuu nykytilanteessa
- Huopalahdentie / Vanha viertotie ehdottomasti liikennevalot

### **Kommentteja viheralueista**

Viheralueiden rakentamista paheksuttiin yleisesti, oltiin huolissaan alueen luonteen muuttumisesta, itselle tärkeiden retkeily- ja ulkoilualueiden menetyksestä ja lasten ja nuorten terveydestä ja lähiympäristön toimimismahdollisuuksista.

#### *Riistavuorenpuisto*

- Riistavuorenpuiston säilyviä metsäalueita pidettiin liian pieninä. Toivottiin poistettaviksi muutama kortteli Haagan puoleiselta metsäosuudelta, jotta metsätuntu säilyisi paremmin. Metsä on tärkeä alueen kouluille, päiväkodeille, lapsiperheille ja muille asukkaille. Myös latuyhteyttä Keskuspuistoon ja Taliin pidettiin tärkeänä. Riistavuorenpuiston eläimistön yhteyksistä Munkkivuoren/Talin metsien suuntaan oltiin huolissaan.
- Metsien säilyminen tärkeää
- Riistavuorenpuisto säilytettävä, lasten retkimetsä
- Käyttäkää jo kaadettuja metsäalueita, nyk. säilyminen tärkeää
- Munkkivuoren kallioon ei saa koskea!
- Huopalahdentie: Viheralueita katoaa liikaa, viihtyvyys kärsii
- Riistavuori: metsä säilytettävä, korttelit pois, Haagan tärkein metsä
- Riistavuori: leveämpi viheralue
- Metsä metsänä, ei puistoksi
- Säilytetään Haagan vihreää ympäristöä ja tunnelmaa
- Haagan puistoa säilytettävä tarpeeksi, liikuntapuistosuunnitelmien huomioiminen

- Tärkeä ekologinen yhteys!
- Metsäreitti Lassilaan säilytettävä ja mahdollisimman paljon metsää
- Riistavuorenpuisto tärkeä!!! Vähemmän taloja.
- Arvokkaat metsäalueet sitovat hiiltä ja suuri virkistysarvo
- Upeimmat kalliot Riistavuoreнкуja 4 ja 6 takana
- Lasten retkimetsä Riistavuoreнкуja 4 ja 6 takana
- Hyötykö tästä kukaan muu kuin SRV?
- Enemmän luonnontilaista metsää
- Leveämpi viheralue
- Säästetään enemmän metsää
- Korkeampi rakentaminen -> säilyttäkää metsää
- Kallioiden ympärille enemmän puistoa / luonnonmetsää. Kannatetaan!
- Luonto säästettävä
- Lehtokurpan pesä
- Säilytetään riistavuoren metsä luonnontilaisena
- Hiihtoyhteys tästä Malminkartanoon ja Paloheinään turvattava
- Säilytettävä Riistavuoren metsä luonnontilaisena!
- Ei rakennuksia alueille. Luonto säilytettävä.

#### *Haaganpuisto*

- Haaganpuisto on suosittu piknik-puisto, johon ei haluttu enempää kenttiä (nykyisessä asemakaavassa varaus uudelle kentälle). Toivottiin, että kenttien nykyinen käyttö selvitettäisiin, esim. onko Haaganpuiston nykyisten koulujen kentät paremmin käytettävissä iltaisin ja viikonloppuisin.
- Säilytettävä puistona, ei urheilukenttiä.

#### *Talin liikuntapuisto, Munkkivuoren kallioalue*

- Säilytettävä kävelytieltä kalliolle viheralue (Ulvilantieltä Huopalahdentielle johtavan nykyisen puistoreitin ja kallion välinen alue halutaan säilyttää viheralueena)
- Ei tähän rakentamista (Ulvilantien varsi)
- Kalliolla metsäeskarin leikkipaikka (Munkkivuoren pk)
- Älkää pilatko Munkkivuorta!
- Olemassa olevasta ulkoilureitistä kalliolle päin ei rakentamista!
- Please keep this corner as it is luonnon kalliona
- Mahdollisimman vähän rakentamista metsään
- Pidetään tämä metsä
- Kallio on jätettävä ehjäksi
- Munkkivuoren pikkumetsä on arvokas ja jo valmiiksi pieni
- Metsä säilytettävä, voidaan hoitaa osin puistona
- Laajempi alue kallioaluetta säilytettävä
- Ei asuntoja näin lähelle tärkeää kalliota

- Upeat kalliot täytyy säästää
- Metsä säilytettävä kallion ympärillä
- Taloja tähän kiitos (kenttä Ulvilantien varressa)

#### *Niemenmäentie puistokulmaus*

- Miksi tähän tulee talo?
- Viheralue olisi hyvä säilyttää tai matala rakennus tontin itälaitaan

#### *Kivitorpanpuisto*

- Kivitorpan kentälle toivottiin edelleen kaksi urheilukenttää, kentät ovat tärkeitä alueen lapsille ja nuorille.
- Huopalahdentien urheilupuisto tulisi säilyttää

#### **Kommentteja liikenteestä**

- Yleinen huolestuneisuus henkilöautoliikenteen ruuhkautumisesta (Lapinmäentie on jo ruuhkautunut) ja henkilöautoliikenteen hidastumisesta, kun tulee lisää asukkaita autoineen nykyisen liikenteen lisäksi
- Sulkekaa Lapinmäentie!!! Vain lähiasukkaat ja bussit
- Niemenmäentien ja Lapinmäentien risteys ruuhkainen: miten Niemenmäestä pääsee pois?
- Munkkivuorelaisten ja munkkiniemeläisten huolestuneisuus nykyisen bussi- ja ratikkaliikenteen säilymisestä tulevassa pikaraitiotietilanteessa. Matkat pikaraitiotiepysäkeille ovat monessa kohtaa pitkiä.
- Huopalahdenkadun eteläosassa oli useita huolestuneita asukkaita, joiden mukaan nykyisillä taloyhtiöillä on pysäköinti järjestetty Huopalahdentien varteen, kun kortteleissa pysäköintipaikkoja ei ole. Siksi pysäköintiä ei rinnakkaiskaduilta saisi poistaa.
- Ulvilantie 19 a: bussi 52 erittäin tärkeää, jotta pääsee Huopalahden asemalle ja sieltä Tikkurilaan (työmatka)
- Pikaratikka jatkumaan Kaarelle asti
- Liityntäpysäköinti kuntoon!
- Raitiovaunulle KYLLÄ
- Ei pikaraitiotietä vilkkaan bussiliikenteen sekaan
- Autot eivät poistu kaistoja vähentämällä
- Lapinmäentie: autoliikenne tukossa jo nyt
- Suojatiet hidastavat ratikkaa
- Alikulku kevyelle liikenteelle ratikka- ja autoliikenteen sujuvoittamiseksi (Huopalahdentie)
- Turunväylän tunneli mahdollistaa sujuvan liikenteen
- Ulvilantie 9: vaarallinen suojatie/paikka

- Ulvilantieltä ei saa poistaa bussiyhteyksiä, ei kaikkia linjoja Huopalahdentielle
- Munkkivuoren länsiosan julkisten yhteyksien säilyttäminen (bussi 52)
- Munkkivuoren metropysäkin hyödyntäminen pikaratikalle
- Liikennevalot Huopalahdentie-Vanha Viertotie risteykseen
- Haagan liikenneympyrä: Autoliikenne ympyrässä tunneliin!
- Haagan liikenneympyrä: Ympyrän sisällä ainoastaan jalankulku ja ratikka, autot ulkokehällä?
- Haagan ympyrä luonnollisesti korkeammalla, alikulkujen säilyttäminen
- Isonnevantiellä nykyään valtava liikenne! Hakamäentien tunnelinvalmistumisen jälkeen kun Kauppalantielle kääntyminen muuttui
- Kaupunkibulevardin esikuvaksi toivottiin Tukholman Ringvägeniä, jossa on rinnakkaiskadut (jossa myös pyöräily) ja kaksiriviset puukujanteet kadun molemmin puolin. Bulevardin poikkileikkauksia pidettiin liian leveinä, jossa on liian paljon tilaa nimenomaan kadun reunoilla erillisinä kaistoina, jotka voisi yhdistää.

Tukholman  
Ringvägen

- Samoin toivottiin, että pääosa sivukaduista bulevardille katkaistaisiin tukholmalaiseen tapaan (esim. Lilla Gatan).

Tukholman  
Lilla Gatan



Muistio asukastilaisuuksista  
5.3.2019 ja 7.3.2019

- Pyöräliikenteen yhteyksien hidastumisesta liikennevalojen myötä oltiin huolissaan. Todettiin mm. liikuntapuoli auraa Keskuspuiston reitit aikaisemmin aamulla kuin pyörätiet katujen varrella.