

Tuusulanbulevardi

# Bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet



Helsinki

## Helsingin kaupunki

Kaupunkiympäristön toimiala

Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Marja Piimies, asemakaavapäällikkö

### Maankäyttö

Eeva Pirhonen, johtava arkkitehti

Timo Karhu, arkkitehti

Jouko Kunnas, arkkitehti

Sakari Pulkkinen, arkkitehti

Janne Salo, arkkitehtiharjoittelija

Elina Suonranta, arkkitehti

Antti Varkemaa, arkkitehti, yksikön päällikkö

### Liikenne

Aleksi Räisänen, liikenneinsinööri

Markku Granholm, liikenneinsinööri

Kaisa Reunanen-Krause, liikenneinsinööri

Ville Vaarala, projektipäällikkö

Ville Kankkunen, liikenneinsinööri

### Kaupunkitila ja maisema

Anna Böhling, maisema-arkkitehti

Laura Kakkola, maisema-arkkitehti

Maija Lounamaa, tiimipäällikkö

### Teknistoloudelliset asiat

Mikko Juvonen, diplomi-insinööri

Mikko Tervola, insinööri

Jarkko Nyman, insinööri

### Kauppa ja elinkeino

Anne Karlsson, tiimipäällikkö

Elina Luukkonen, yleiskaavasunnittelija

Salla Ahokas, yleiskaavasunnittelija

Susa Eräranta, arkkitehti

Hanna Käyhkö, yleiskaavasunnittelija

### Rakennussuojelu ja historia

Sakari Mentu, arkkitehti

### Nimistöasiat

Johanna Lehtonen, nimistösuunnittelija

### Vuorovaikutus

Maija Mattila, vuorovaikutussuunnittelija

Reetta Heiskanen, vuorovaikutussuunnittelija

### Paikkatietoaineisto

Liisi Ylönen, suunnittelija

Eeva-Maria Niemi, suunnittelija

### Suunnitteluavustajat

Kimmo Kivisalo

Tiia-Henriikka Rantanen

### Sekä muita vaihtuvia asiantuntijoita

# Sisällysluettelo

4	Johdanto
5	Suunnittelualue
6	<b>Visio - Helsingin uusi bulevardikaupunki</b>
6	Kansainvälisen yritystoiminnan, työn ja kaupunkiasumisen paikka
7	Urbanit kaupunginosat
8	Uusi kaupunkirakenne yhdistää
9	Matkalla merkittävään yrityskeskittymään
10	Elinkeinopotentialia uudeltaisesta liiketoiminnasta
11	Bulevardikaupungin identiteetti
11	Kohti kestävämpää elämistä ja liikkumista
12	<b>Suunnitteluperiaatteet</b>
13	I Yleiset periaatteet
14	II Kaupunkirakenne - Maankäytön periaatteet
18	II Kaupunkirakenne - Viherverkosto ja julkiset ulkotilat
20	II Kaupunkirakenne - Katuverkon periaatteet
21	III Liikkuminen - Liikenneturvallisuus
22	III Liikkuminen - Jalankulku
23	III Liikkuminen - Pyöräliikenne
24	III Liikkuminen - Joukkoliikenne
25	III Liikkuminen - Tavaraliikenne
26	III Liikkuminen - Autoliikenne
27	III Liikkuminen - Pysäköinti

# Johdanto

Tuusulanbulevardin ja bulevardikaupunginosien suunnittelu on käynnissä. Alueelle laaditaan ensimmäiseksi suunnitteluperiaatteet. Periaatteiden lähtökohtana on kaupunginvaltuuston 26.10.2016 hyväksymä yleiskaava, Helsingin kaupunkistrategia sekä globaalit ilmastotavoitteet. Suunnitteluperiaatteiden lähtötiedot ja hankkeeseen liittyvät selvitykset on esitetty erillisessä liiteasiakirjassa.

Suunnitteluperiaatteiden tarkoituksena on asettaa tavoitteet, jotka ohjaavat alueen tarkempaa suunnittelua. Periaatteilla ohjataan mm. erilaisten toimintojen sijoittumista ja rakentamisen volyymia, katuverkoston luonnetta, alueen liittymistä ympäröivään kaupunkirakenteeseen, pysäköinnin pääperiaatteita, tärkeimpien yhteyksien likimääräistä sijaintia sekä kaupunkiympäristön laatua. Suunnitteluperiaatteilla pyritään myös hahmotamaan alueen uutta identiteettiä ja avaamaan suunnittelualueeseen liittyviä reunaehtoja ja ominaisuuksia.

Suunnitteluperiaatteiden yhteydessä tuodaan esille bulevardikaupungin alueen toteuttamisen edellytyksenä olevia infra-, liikenne- ja vihervestohankkeita, jotka vaativat ennakointia ja investointipäätöksiä sekä laajemman kokonaisuuden tarkastelua, yhteensovittamista ja yhteistyötä. Tuusulanbulevardin suunnittelualueen maankäytön kehittämistavoitteet on sovitettava yhteen ympäröivien alueiden kanssa siten, että uusi rakentaminen, viher- ja katuverkosto kiinnittyvät luontevasti viereisiin kaupunginosiin sekä seudullisiin verkostoihin ja alueet muodostavat yhdessä toimivan, eheän ja monimuotoisen kantakaupunkimaisen rakenteen, jossa liikenne on sujuvaa kaikilla kulkumuodoilla.

Suunnitteluperiaatteita voidaan käyttää jatkosuunnittelua edeltävänä vuorovaikutuksen välineenä. Periaatevaiheessa tuodaan näkyväksi hankkeeseen liittyvät suunnittelukysymykset, joista voidaan keskustella ennen kuin suunnittelua tarkennetaan tai varsinaisista suunnitteluratkaisuista päätetään.

Kaavoitustyö jatkuu vuonna 2019, jolloin alueelle aletaan valmistella kaavarunkoa. Ennen kaavarunkotyön aloitusta, järjestetään ”Kerro kantasi” -kysely, jossa kerätään mielipiteitä ja ajatuksia alueen suunnittelusta.



# Suunnittelualue

Suunnittelualue sijoittuu Keski- ja Pohjois-Helsingin alueelle. Alue sisältää noin kolmen kilometrin pituisen Tuusulanväylän liikennealueen reuna-alueineen, alkaen Pohjolankadun ja Mäkelänkadun risteyksestä ulottuen Pakilan ja Patolan pientaloalueen korkeudelle, sisältäen Käpylän asemanseudun ympäristön rata-alueineen, Metsälän toimitila-alueen, Louhenpuiston alueen, Asesepäntien ja Veturitien katualueita.

Suunnittelualue on pinta-alaltaan noin 180 hehtaaria.

KHO:n päätöksessä 8.11.2018 todettiin, että yleiskaava on kumottava Liikenneviraston valituksen mukaisesti Veturitien ja pääradan väliin sijoittuvan C2-alueen osalta. Bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteissa tälle alueelle ei esitetä periaatteita. (Raidoitettu alue)







Kuva Eeva Pirhonen

## Visio

# Helsingin uusi bulevardikaupunki

## Kansainvälisen yritystoiminnan, työn ja kaupunkiasumisen paikka

Tuusulanbulevardi ja bulevardikaupunki on kansainvälisen yritystoiminnan, työn ja urbaanin asumisen paikka, tärkeä solmukohta uuden yleiskaavan mahdollistamassa verkostokaupungissa. Kaupunkimaiseksi pääkaduksi muuttuva nykyinen moottoritie yhdistää Helsinki-Vantaan kansainvälisen lentoaseman ja metropolin keskusta ja samalla moottoritien toisistaan erottamat kaupunginosat elinvoimaiseksi kokonaisuudeksi.

Alueen kaupunginosat kehittyvät houkutteleviksi työpaikka- ja asuinympäristöiksi. Bulevardikaupunki tarjoaa keskustamaista asumista ja monipuoliset palvelut. Kehittyvät joukkoliikennedytykset, erityisesti pikaraitiotiet, lisäävät alueen jo ennestään erinomaista saavutettavuutta. Myös pohjois-eteläsuuntainen nopean pyöräliikenteen yhteys kulkee alueelta ydinkeskusta.







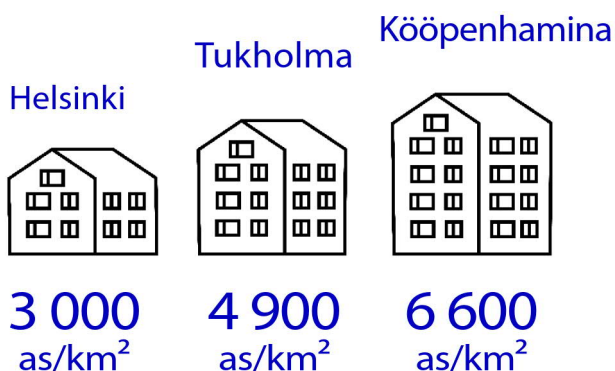
## Urbaanit kaupunginosat

Tuusulanbulevardi ja bulevardikaupunki on osa Suomen kaupungistumista – kantakaupunkimainen asuminen on mahdollista yhä useammalle.

Keskustamaisen asumisen suosio on kasvussa. Kalasataman, Pasilan ja Jätkäsaaren uudet kaupunginosat ovat osaltaan edistäneet Suomen kaupungistumista ja tiivistäneet yhdyskuntarakennetta, mutta alueet on pian rakennettu valmiiksi. Uutta kantakaupunkia tarvitaan vahvan kysynnän vuoksi lisää. Tuusulanbulevardin ja bulevardikaupungin uudet ja täydentyvät kaupunginosat vastaavat tiiviin asumisen kysyntään. Moottoritien kupeessa sijaitsevat kaupunginosat laajenevat kaupunkibulevardin myötä osaksi kantakaupunkia.



Aktiivinen välikaistoiminta ja vuorovaikutus ovat tärkeitä, jotta nykyisten asukkaiden, yritysten ja päättäjien toiveet voidaan huomioida alueen kehittämiseksi.



Pääkaupunkien asukastiheys



# Uusi kaupunkirakenne yhdistää

## Eloisa pääkatu

Uuden kaupunkibulevardin, sen kortteleiden välissä kulkevien poikkikatujen varrelle tai pienten aukoiden reunamille sijoittuvat entistä paremmat palvelut tarjoavat elävän ja houkuttavan ympäristön sekä nykyisille että tuleville yrityksille ja asukkailla.

Monipuolisten palveluiden ja toimivan joukkoliikenteen lisäksi elävässä bulevardikaupungissa on viihtyisää ja vaihtelevaa julkista ulkotilaa sekä uusia yhdistäviä jalankulun ja pyöräilyn reittejä, jotka houkuttelevat ulkona oleskeluun ja liikkumiseen. Bulevardikaupungissa jalankulkuympäristö suunnitellaan erityisen huolella. Bulevardille istutetaan katupuita ja varataan riittävästi tilaa jalankululle ja erilaisille toiminnoille. Myös kaupunginosien viher- ja virkistysyhteydet ovat kaupunkibulevardin ansiosta helposti saavutettavissa, kun viheralueiden välisiä yhteyksiä parannetaan ja lisätään. Alueelta on tulevaisuudessa entistä paremmat yhteydet suurille lähivirkistysalueille kuten Keskuspuistoon.

## Käpylän asemanseudusta kantakaupungin sisääntuloportti

Alueelle suunnitellaan tiivistä ja monimuotoista kaupunkia noin 20 000 uudelle asukkaalle. Bulevardikortteleiden arkkitehtuuri on vaihtelevaa ja kortteleiden olemus muotoutuu ympäröivien alueiden ja kaupunginosien lähtökohdista. Myös bulevardin katutilan poikkileikkaukset voivat vaihdella eri alueilla.

Käpylän asemanseudusta muotoutuu tehokkaasti rakennettu, omaleimainen kantakaupungin sisääntuloportti, jonka dominanttirakennukset ja eläväinen katutila muodostavat dynaamisen toimitila- ja palvelukeskittymän. Katutason elämälle ja kaupunkitilassa oleskelulle suunnitellaan mahdollisuudet kehittyä vilkkaaksi, palveluiltaan monipuoliseksi ja mielenkiintoiseksi. Rakennusten kadulle avautuvat tilat osoitetaan liike- tai muuksi toimitiloiksi ja toimistorakennusten alimpien kerrosten tiloja avataan yhteiseen käyttöön.

## Liikkumisen vaihtoehdot lisääntyvät

Liikenteen suurimmat muutokset koskevat kulkumuotojen monipuolistumista ja liikenneympäristön muutosta. Bulevardikaupungin joukkoliikenne muodostetaan tehokkaiden runkoyhteyksien varaan.

Bulevardille suunnitellaan pikaraitiotie, joka liittää alueen kantakaupungin raitiotieverkkoon. Pikaraitiotie tarjoaa matkustajille vaihtoehtoisen reitin Mäkelänkatua ja Hämeentietä pitkin Sörnäisten metroasemalle, ja sieltä edelleen keskustaan. Bulevardin raitiotielle on hahmoteltu pysäkkejä n. 800-900 metrin välein.

Käpylän asemasta kehitetään eri kulkumuodot yhteen liittävä vaihto-asema, joka mahdollistaa sujuvan vaihtamisen bussi-, juna- ja raitiotieliikenteen kesken. Lähijunalla asemalta pääsee Helsingin keskustaan alle kymmenessä minuutissa ja lentoasemalle kahdessa-kymmenessä minuutissa. Käslynhaltijantien sillalla raide-Jokeri risteää bulevardialueen kanssa. Risteyskohtaan suunnitellaan laadukas vaihtopysäkki pikaraitiolinjalta toiselle.

Mäkelänkadun autoliikennettä pyritään rauhoittamaan ohjaamalla osa autoliikenteestä Veturitien suuntaan. Nykyistä katuverkkoa kehitetään poikkileikkauksien, linjauksen ja liittymien osalta tätä tukevaksi bulevardin haaraksi. Alueelle suunnitellaan myös uusia katuyhteyksiä.

Moottoritien ja bulevardin vaihettumisvyöhykkeellä kaupunkirakenteen muutos tukee liikenteen nopeusrajoitusten laskua ja ennakoii tulevia liikennevaloja. Meluaitojen vaihtuessa rakennetuiksi kortteleiksi, rakenteen tiivisyessä bulevardin reunoihin, puurivien ja raitiovaunujen ilmaantuessa katutilaan ympäristön muutos kertoo, että nyt saavutaan kaupunkiin.



# Matkalla merkittävään yrityskeskittymään

Helsinki-Vantaa on Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen solmukohta. Tämä tarjoaa Helsingille ainutlaatuisen mahdollisuuden rakentaa nopeasti saavutettava kansainvälisesti houkutteleva asuin- ja työpaikka-alue.

Tuusulanbulevardin ja bulevardikaupungin alueella voidaan hyödyntää Helsingin erinomaista sijaintia talouden kasvattamiseen ja kaupungin houkuttelevuuden lisäämiseen. Käpylä-Oulunkylä-Metsälä-akselilta on maailmanluokan yhteydet sekä Keski-Eurooppaan että Aasian kasvaville markkinoille – ja samalla myös Helsingin keskusta.

Työkseen paljon matkustavat ihmiset arvostavat läheisyyttä kansainväliseen lentoasemaan ja keskusta. He voivat myös viipyä työpäivän jälkeen kortteleissa palveluiden äärellä ilman tarvetta suunnata ydinkeskusta.

## Yrityksiin vetoava pääkatu

Bulevardikaupunki houkuttaa kansainvälistä yritystoimintaa ja liikkuvaa työvoimaa. Kaupunginosa on vetovoimainen alue kansainvälisissä tehtävissä työskenteleville osaajille, jotka arvostavat urbaania asumista ja palveluita. Alue on houkutteleva sijoittumispaikka korkean lisäarvon yritystoiminnalle. Riittävän tiheä ja monipuolinen asukas- ja työpaikkarakenne vetää perässään yhä lisää yrityksiä ja osaajia. Tiiviimpi kaupunkirakenne luo edellytykset myös verkkokaupan kehitykselle ja kaupallisen jakeluliikenteen sujuvoittamiselle.



# Elinkeinopotentiaalia uudenlaisesta liiketoiminnasta

Hankkeen päätavoitteisiin kuuluu elinkeinoelämän potentiaalin kasvattaminen kokeilevalla yritystoiminnalla. Yritysten välisillä uudenlaisilla kumppanuuksilla ja keskustelevalle yhteistyöllä voidaan luoda alue, jonka ansiosta Helsinki on osa eurooppalaista suurkaupunkien verkostoa. Yritystoiminnan klusterialueella on edellytyksiä toimia Helsingin tulevaisuusrakentamisen kärkihankkeena, johon tulevaa kaupunkisuunnittelua voidaan verrata.

## Työn murros ohjaa yrityskeskittymän kehitystä

Ajasta ja paikasta riippumattomuus on yksi talouden ja liike-elämän keskeisistä kilpailukykytekijöistä tulevaisuudessa. Lisääntyvä kysyntä etätöille edellyttää suunnitelmia monikäyttöisistä tiloista, joissa asiantuntijatyötä voi tehdä joustavasti. Toimistotilaa tullaan tarvitsemaan edelleen, mutta tilojen painopiste suuntautuu joustaviin tiloihin, jotka mahdollistavat kohtaamisia.

Väkirikkailla työmarkkina-alueilla työntekijät vaihtavat työpaikkaa useammin. Kehityksestä seuraa parhaimmillaan kiertoliike, jossa uudet työntekijät uudistavat raikkailla näkemyksillään yrityksiä. Bulevardikaupungissa Käpylän asemanseudulle ja Metsälän tuomitala-alueelle sijoittuu useita toimialoja asiantuntijaorganisaatioista rakennusliikkeisiin. Kun eri alojen yritykset toimivat tiiviisti samoissa kortteleissa ja pitävät keskustelun avoimena, voidaan synnyttää paljon useita synergiaetuja ja uutta liiketoimintaa.

## Elinkeinopotentiaali alueella

- Hyvät yhteydet keskustaan ja lentoasemalle
- Edellytykset löytää yhteistyökumppaneita ja työvoimaa
- Kohtaamiset tiiviissä kortteleissa synnyttävät innovaatioita
- Kokeilua ja joustavuutta korostava vuorovaikutus alueen toimijoiden kesken

# Bulevardikaupungin identiteetti

Bulevardikaupungin alueen ja katujen nimistö sekä uusien alueiden identiteetti muotoutuu suunnittelun tarkentuessa. Nimistötoimikunta on pitänyt ensimmäisen kokouksen Tuusulanbulevardin ja bulevardikaupungin nimistöstä.

Nimistötoimikunta käsitteli asiaan liittyviä nimistötarpeita syksyllä 2018 ja jatkaa asian käsittelyä suunnittelun edetessä. Nimistötoimikunnassa keskusteltiin alustavasti mahdollisuudesta, että Tuusulanväylän nimi

muutetaan Mäkelänkaduksi, eli Mäkelänkatu jatkuisi samalla nimellä nykyistä pidemmälle. Tuusulanväylän nimi säilytettäisiin liikenteellisesti väylämäisellä osuudella. Käpylän aseman nimi säilytettäisiin sellaisenaan.

Tulevilla kaavanimillä haetaan uusien, syntyvien alueiden identiteettiä. Nyt Tuusulanbulevardin ja bulevardikaupungin yhteydessä ratkaistavat nimistökysymykset linjaavat myös sitä, miten muita "kaupunkibulevardeja" jatkossa nimistöllisesti käsitellään.

## Kohti kestävämpää elämistä ja liikkumista

Helsingin ja koko Suomen tarpeena on luoda uskottavaa, ilmastotavoitteet huomioivaa elinkeinopolitiikkaa, jossa yritykset sopeuttavat omaa toimintaansa ilmastoystävälliseksi samalla kilpailukykyään kasvattaen. Kaupunkisuunnittelu muuttuu ilmastomuutoksen myötä yhä vastuullisemmaksi ja kokonaisvaltaisemmaksi.

Bulevardikaupungin suunnittelun lähtökohtia ovat tehokas maankäyttö, olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen, vähäpäästöisten rakentamisen ratkaisujen, uusiutuvan energian tuotannon sekä viher- ja energiatehokkuuden edistäminen sekä kestävä kehityksen mukaisten kulkumuotojen mahdollisuuksien lisääminen.



Visualisointi Anja Karhula

Liikkuminen bulevardikaupungissa on vaivatonta korttelirakenteen tiivistyessä, kun päivittäiset palvelut ja asiat ovat saavutettavissa kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä. Liikkumisen muotojen monipuolisuudessa ja kaupunginosien kasvaessa tiiviimmin kiinni toisiinsa myös lähipäästöjen määrä vähenee.

**Päätavoitteena on ilmastoviisas, kestävä ja älykäs kaupunki.**

Nykyisen moottoritien kaduksi muuttaminen on itsessään ilmastomuutosta torjuva hanke, joka on linjassa kaupungin päästöstrategian kanssa.





# Suunnitteluperiaatteet

# I Yleiset periaatteet

## 1.

Tuusulanväylä muutetaan kaduksi Mäkelänkadun ja Pohjolankadun risteuksen ja Pakilan pientaloalueen eteläreunan välisellä osuudella.

## 2.

Kantakaupunkia laajennetaan suunnittelemalla Helsinkiin uusi urbaani asuin- ja työpaikka-alue, joka yhdistää nykyisen moottoritien erottamat kaupunginosat toisiinsa. Moottoritien ramppi- ja reuna-alueilta vapautuva maa-alue suunnitellaan osaksi ympäröivää kaupunkirakennetta ja kaupunginosat liitetään toisiinsa kantakaupunkimaisella katuverkostolla.

## 3.

Katuverkko, korttelit ja viherverkosto suunnitellaan yhdessä siten, että alueelle muodostuu turvallinen ja toimiva kaupunkirakenne ja liikkumisympäristö. Liikenteen haittavaikutuksia minimoidaan mm. liikennesuunnittelun ja korttelisuunnittelun keinoin. Hulevesien hallintaratkaisut suunnitellaan luontevaksi osaksi kaupunkirakennetta sekä puistoalueita ja niille varataan riittävästi tilaa.

## 4.

Bulevardikaupunki suunnitellaan raideliikenteen verkostoon tukeutuvaksi. Bulevardille suunnitellaan pikaraitiotie, joka liittää alueen kantakaupungin raitioverkkoon.

## 5.

Bulevardikaupungin suunnittelussa priorisoidaan kestävän kehityksen mukaisia kulkumuotoja, edistetään vähäpäästöisiä rakentamisen ratkaisuja, uusiutuvan energian tuotantoa sekä viher- ja energiatehokkuutta. Aluetta suunnitellaan siten, että autoriippumaton elämä on houkuttelevaa ja palvelut ovat saavutettavissa jalkaisin, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

## 6.

Suunnittelun lähtökohtana on ottaa huomioon terveellisen ja turvallisen asuin- ja elinympäristön vaatimukset sekä alueen toteuttamiskelpoisuus.

# II Kaupunkirakenne - Maankäytön periaatteet

## 7.

Maankäyttö on tehokasta ja tukeutuu mahdollisimman paljon olemassa olevaan yhdyskuntarakentamiseen. Asuinkorttelit suunnitellaan ilmeeltään ja toimintoiltaan monimuotoisiksi. Eri osa-alueilla on oma persoonallinen identiteettinsä ja luonteensa. Alueiden historia ja ajallinen kerrostuneisuus sekä maiseman ominaispiirteet ovat suunnittelun lähtökohtana.

## 8.

Maankäytön painopistealueet ovat Käpylän asemanseutu ja Käskynhaltijantien risteuksen ympäristö. Painopistealueiden rakentaminen on tiivistä ja tehokasta. Niihin sijoittuvat bulevardin tärkeimmät palvelukeskitymät.

## 9.

Julkisten palveluiden ja niihin liittyvien ulkoalueiden tilantarpeet selvitetään.





## Alueen eteläosa

### 10.

Käpylän asemanseudusta suunnitellaan tehokkaasti rakennettu, omaleimainen kaupunkikuvallinen "portti" kantakaupunkiin. Aluetta kehitetään elinvoimaisena toimitila- ja palvelukeskittymänä, jonne voidaan sijoittaa myös asumista, hotelli- ja virkistystoimintaa. Aseman yhteyteen suunnitellaan toiminnoiltaan monipuolinen, laadukas ja arkkitehtuuriltaan korkealaatuinen joukkoliikenteen terminaali. Asemanseudulle tutkitaan tehokkaan rakentamisen vaatimia kansiratkaisuja, katuyhteyksiä ja suunnitellaan houkuttelevia pyöräily- ja jalankulun yhteyksiä.

### 11.

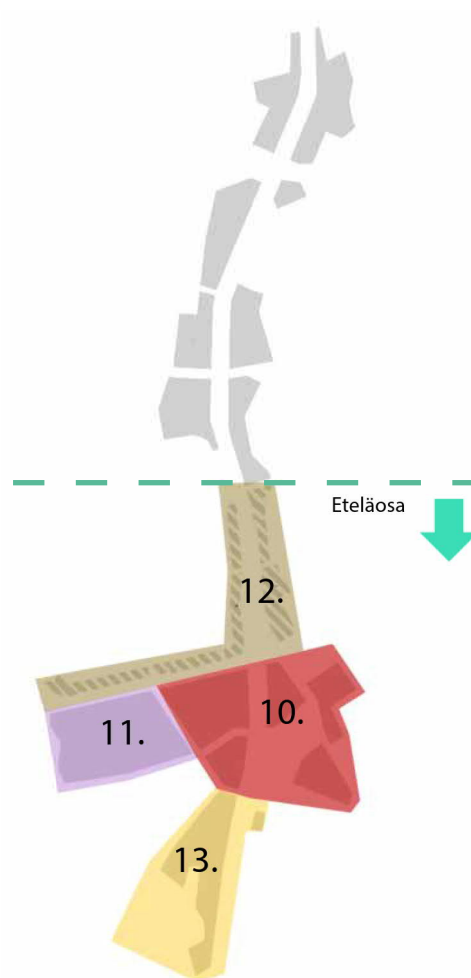
Metsälän toimitila-aluetta kehitetään yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa nykyistä tiiviimmäksi ja monipuoliseksi toimitila-alueeksi. Käpylän aseman läheisyydessä rakentaminen on kantakaupunkimaista. Tavoitteena on yhdistää tontteja yhtenäisiksi korttelikokonaisuuksiksi. Toimitila-alueen kävely-ympäristöä parannetaan ja sen kautta suunnitellaan urbaani kävelyreitti Taivaskallion ja Keskuspuiston virkistysalueiden välille. Alueen katuympäristön laatua parannetaan ja tutkitaan uusia katuyhteyksiä Käpylän suuntaan. Alueen pysäköintijärjestelyjä kehitetään ja asiakaspysäköintipaikkojen riittävyys selvitetään.

### 12.

Bulevardiin rajautuvien alueiden lisärakentaminen ja rakentamisen sopeuttaminen olemassa olevaan Metsälän ja Oulunkylän pientaloalueeseen tarkastellaan jatkosuunnittelussa.

### 13.

Louhenpuiston pohjoisosaan suunnitellaan vihreä ja tiivis asuinalue. Metsäinen rinnealue nykyisen koulutontin pohjois- ja länsipuolella säilytetään kaupunkikuvaa jäsentävänä maisemaelementtinä. Louhenpuiston eteläosan rakentamisen mahdollisuudet tarkastellaan jatkosuunnittelussa.



Kaaviomainen esitys. Ei määrittele suunnitteluratkaisuja.

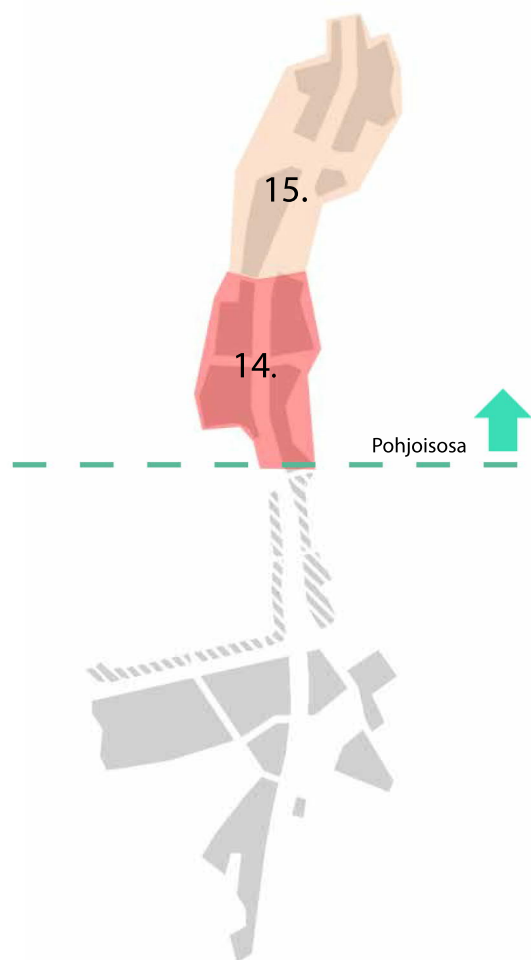
## Alueen pohjoisosa

### 14.

Käskynhaltijantien risteysalueelle suunnitellaan uusi, nykyisiä kaupunginosia yhdistävä ja poikittaista kaupunkirakennetta vahvistava paikalliskeskus ja joukkoliikenteen solmukohta, jossa asuminen, liike- ja toimitilat, palvelut sekä vehreät ulkotilat muodostavat elävää kaupunkitilaa. Risteysalueella olevat eritasoratkaisut suunnitellaan kaupunkimaisiksi ja miellyttäväksi kaupunkitiloiksi.

### 15.

Itä- ja Länsi-Pakilan väliin suunnitellaan kaupunginosia yhdistävä asuntopainotteinen korttelirakenne pikaraitiotien pysäkin ympärille. Maunulanpuroon tukeutuvaa viheryhteyttä kehitetään osana laajempaa viherverkostoa, ekologisenä ja virkistykseellisenä pääyhteytenä, huilavesien viivytyksalueena sekä tiiviitä kortteleita palveluena virkistysalueena.



Kaaviomainen esitys. Ei määrittele suunnitteluratkaisuja.

## Maankäytön osa-alueiden alustava kerrosalapotentiali

10.	Käpylän asemanseutu Asumista Liike/toimitilaa	~250 000 k-m2 ~140 000 k-m2 ~110 000 k-m2
11.	Metsälän toimitila-alue Liike/toimitilaa	~100 000 k-m2 ~100 000 k-m2
12.	Metsälä-Oulunkylä Asumista	~100 000 k-m2
13.	Louhenpuiston ja Osmontien alue Asumista Liike/toimitilaa	~110 000 k-m2 ~100 000 k-m2 ~10 000 k-m2
14.	Käskynhaltijantien korttelit Asumista Liike/toimitilaa	~205 000 k-m2 ~185 000 k-m2 ~20 000 k-m2
15.	Pohjoisin alue Asumista Liike/toimitilaa	~160 000 k-m2 ~155 000 k-m2 ~5 000 k-m2

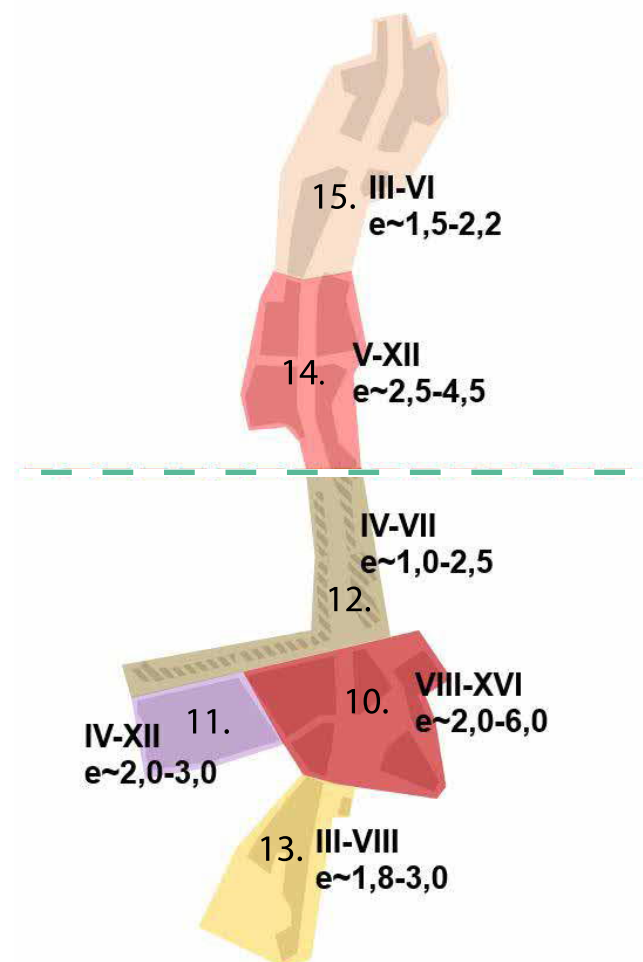
Koko alue yhteensä noin 925 000 k-m2

Kerrosalalaskelmat ovat alustavia ja suuntaa antavia. Luvut voivat muuttua suunnittelun tarkentuessa.

Kortteleiden ja rakennusten muodot ja tarkat sijainnit sekä rakennusten korkeudet tutkitaan tarkemmassa suunnittelussa.

Kerrosalan määrästä ei päätetä suunnitteluperiaatteissa.

## Maankäytön osa-alueiden alustavat kerroskorkeudet ja tehokkuudet



Kaaviot osoittavat rakentamisen tehokkuudet eri alueilla sekä alueiden pääasialliset käyttötarkoitukset.

Kaaviomainen esitys. Ei määrittele suunnitteluratkaisuja.



# II Kaupunkirakenne - Viherverkosto ja julkiset ulkotilat




## 16.

Viherverkoston keskeisimmät alueet ja yhteydet säilytetään osana kaupungin virkistys- ja ekologista verkostoa ja olemassa olevien rakennettujen alueiden läpi kulkevia viheryhteyksiä kehitetään. Merkittävimmät luontoalueet, ekologiset verkostot ja liito-oravan ydinalueet turvataan. Virkistysyhteyksien, -palveluiden sekä lähiluonnon tilavaraukset mitoitetaan vastaamaan tulevaa asukasmäärää.

## 17.

Julkiset ulkotilat suunnitellaan viihtyisiksi ja sellaisiksi, että ne houkuttelevat ulkona liikkumiseen. Erityisesti pysäkkien ja asemien ympäristöt ovat korkeatasoisia ja kaupunkimaisia. Jalankulkureitien urbaania laatua vahvistetaan suunnitteleamalla rakennusten maantason kerroksiin monipuolisia toimintoja ja viihtyisyyttä lisätään sijoittamalla reittien varsille kasvillisuutta. Bulevardille suunnitellaan katupuita ja muuta kasvillisuutta. Korttelirakenteet jaksotetaan omaleimaisiin aukioin ja puistikoin.

TUUSULANBULEVARDIN  
VIHER- JA  
VIRKISTYSVERKOSTON KEHITTÄMINEN

-  Kaupunkibulevardina kehitettävä katuosuus
-  Kehitettävä alikulku tai muu yh
-  Säilyvä viheralueverkosto
-  Säilyvä metsä
- L** Oleva puistotoiminto  
-Leikki
- U** -Urheilu, liikunta
- K** -Koirapuisto
- V** -Kaupunkiviljely
- K** Uudelleen sijoitettava puistoto
-  Kehitettävä viheralue
-  Oleva viheralue, jatkosuunnitelma mahdollinen rakentamisalue
-  Uusi tai kehitettävä puistomain virkistysyhteys
-  Kehitettävä päävirkistysyhteys
-  Lähivirkistyspalvelun tarve
-  Kehitettävä tai uusi aukio/puistik kaupunkibulevardin varrella
-  Suunnittelualan raja



Kaaviomainen esitys. Ei määrittele suunnitteluratkaisuja.

# II Kaupunkirakenne - Katuverkon periaatteet

## 18.

Katuverkko suunnitellaan kaikkia kulkumuotoja palvelevaksi. Olemassa olevaa katuverkkoa hyödynnetään ja kehitetään.

Tonttikatuverkosto suunnitellaan kantakaupunkimaiseksi. Katuverkostolla varmistetaan alueen luonteva liittyminen ympäröiviin kaupunginosiin.

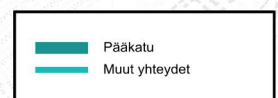
Soveltuvissa kohdin pääkadun rinnakkaiskatuja hyödynnetään osana paikallista katuverkosta.

Katuverkko- ja yhteystarjonta on luonnosmainen ja voi muuttua suunnittelun tarkentuessa.

Kuvassa on mukana kaikkien kulkumuotojen yhteyksiä. Kaavio ei ota kantaa taso- tai eritasoratkaisuihin.



Katujen ja yhteyksien tarkemmat sijainnit ja linjaukset päätetään jatkosuunnittelussa.



Kaaviomainen esitys. Ei määrittele suunnitteluratkaisuja.

# III Liikkuminen

## - Liikenneturvallisuus

### 19.

Liikenneturvallisuus kaikkien kulkumuotojen osalta on suunnittelun lähtökohta.

Bulevardilla nopeusrajoitus on 50 km/h. Katuverkolla noudatetaan kaupunginhallituksen hyväksymiä nopeusrajoitusperiaatteita.

Suojateitä sijoitetaan pääasiassa liittymien yhteyteen. Pääkadun ylittävät suojatiet ovat valo-ohjattuja ja tarvittaessa hyödynnetään eritasoratkaisuja.

Tontille ajoa, paikallista liikennettä sekä jalankulkua ja pyöräliikennettä palveleva alempi katuverkosto suunnitellaan turvalliseksi ja viihtyisäksi. Haitallista autoliikennettä hillitään ja autoliikenteen päävirrat ohjataan kokooja- ja pääkaduille.



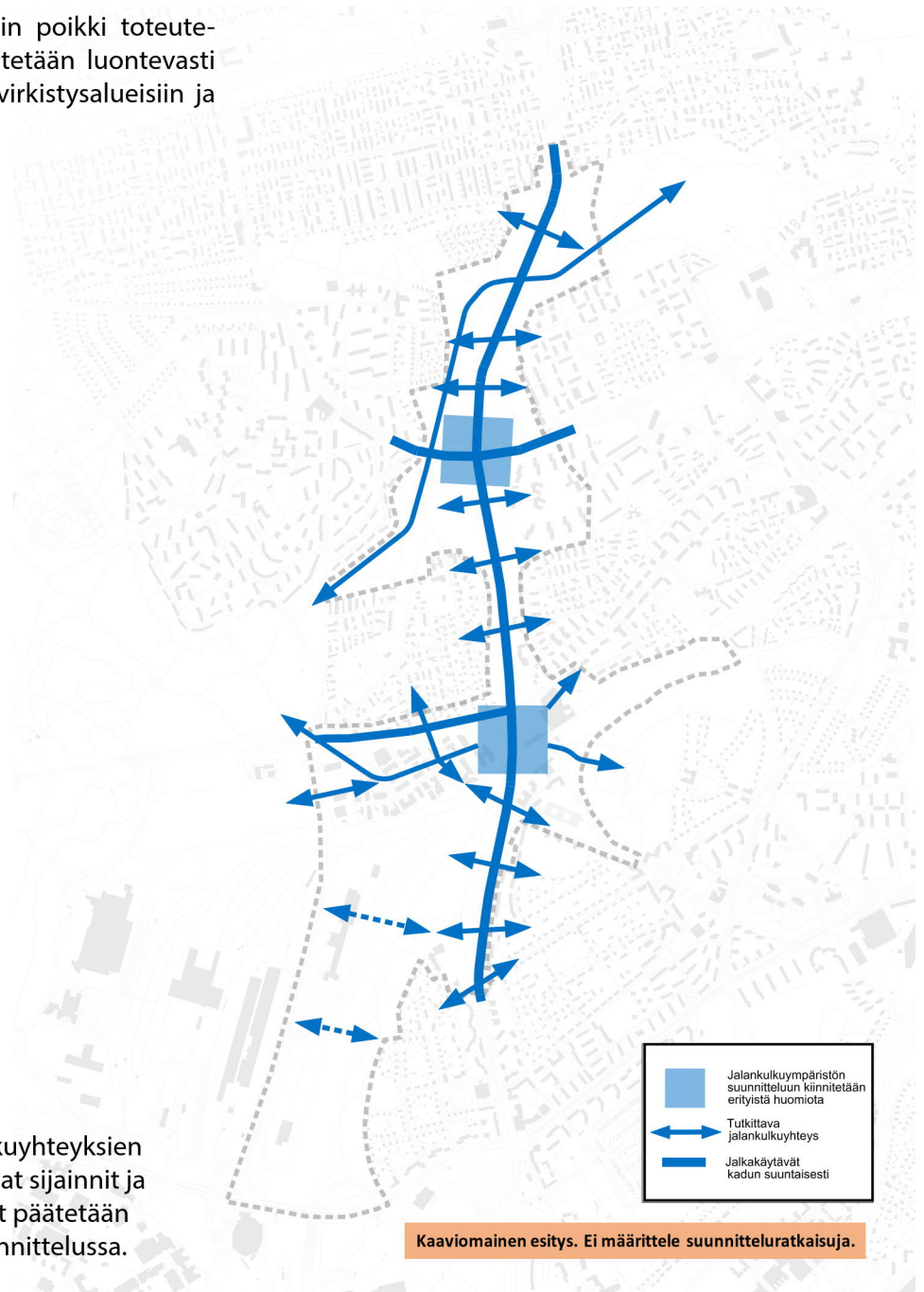
# III Liikkuminen - Jalankulku

## 20.

Kävely-yhteyksiä lisätään ja parannetaan. Ulkona liikkumiselle ja oleskelulle pyritään varaamaan riittävästi tilaa ja monipuolisia mahdollisuuksia. Pääkadun suuntaisista jalkakäytävistä suunnitellaan toiminnallisuuden ja viihtyisyyden kannalta riittävän leveitä ja laadukkaita.

Jalankulun yhteydet bulevardin poikki toteutetaan riittävän tiheästi ja ne liitetään luontevasti alueen ympäristön reitteihin, virkistysalueisiin ja kaupunkitilaan.

Jalankulkuyhteyksien tarkemmat sijainnit ja linjaukset päätetään jatkosuunnittelussa.



# III Liikkuminen - Pyöräliikenne

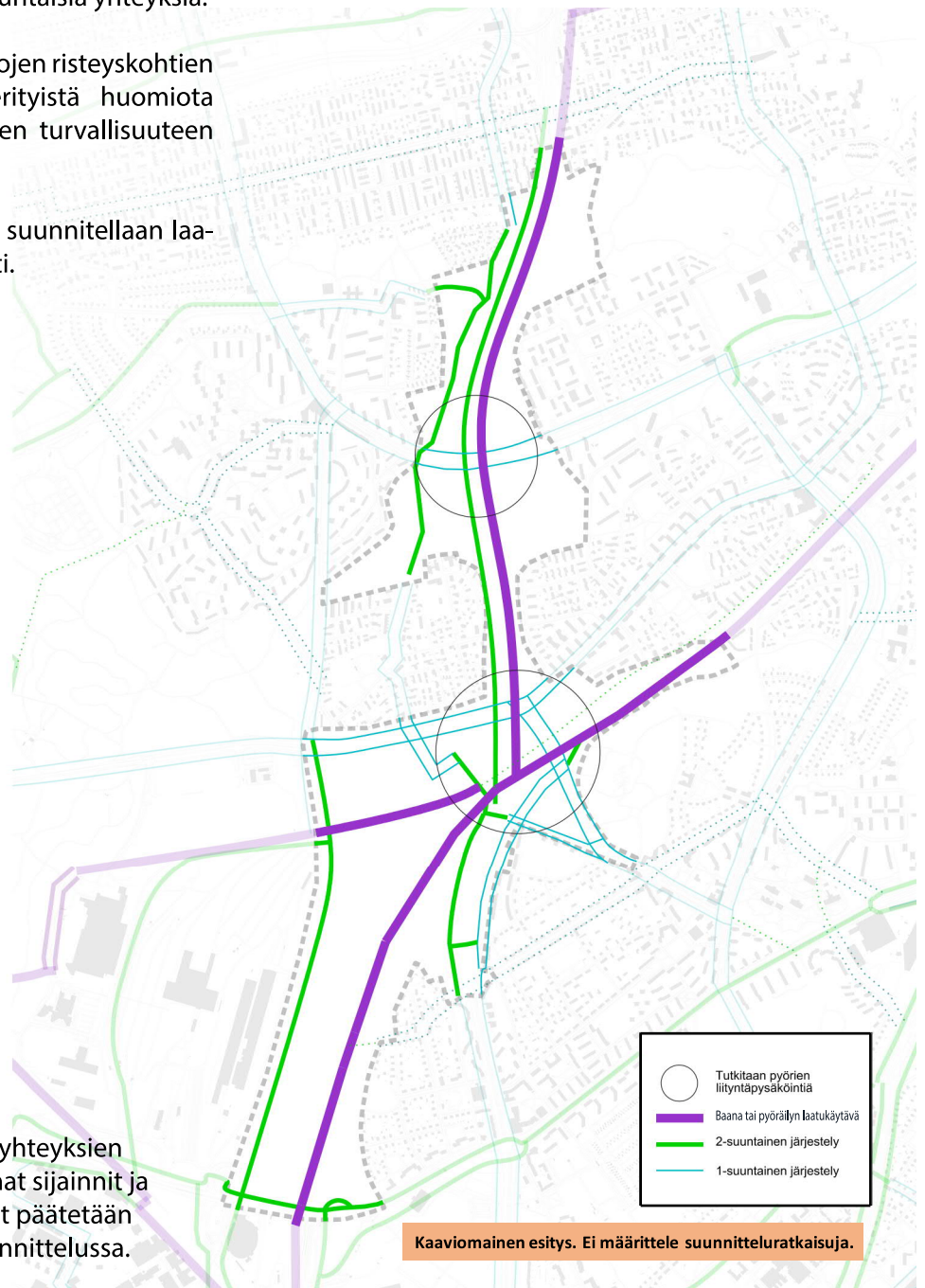
## 21.

Pyöräliikenteelle järjestetään turvalliset ja vaivat-  
tomat paikalliset yhteydet koko alueella. Sujuva  
pitkämatkainen pyöräliikenne mahdollistetaan  
bulevardin suuntaisella laatuikäytävällä ja päära-  
dan varren baanoilla ja lisäksi muilla pyöräliiken-  
teen pääreiteillä. Tavoitellaan jalankulun kanssa  
yhtä tiheitä pääkadun poikkisuuntaisia yhteyksiä.

Käpylän aseman kohdalla baanojen risteyskohtien  
suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota  
pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden turvallisuuteen  
ja liikkumisen sujuvuuteen.

Joukkoliikenteen solmukohtiin suunnitellaan laa-  
dukas pyörien liityntäpysäköinti.

Pyöräily-yhteyksien  
tarkemmat sijainnit ja  
linjaukset päätetään  
jatkosuunnittelussa.



# III Liikkuminen - Joukkoliikenne

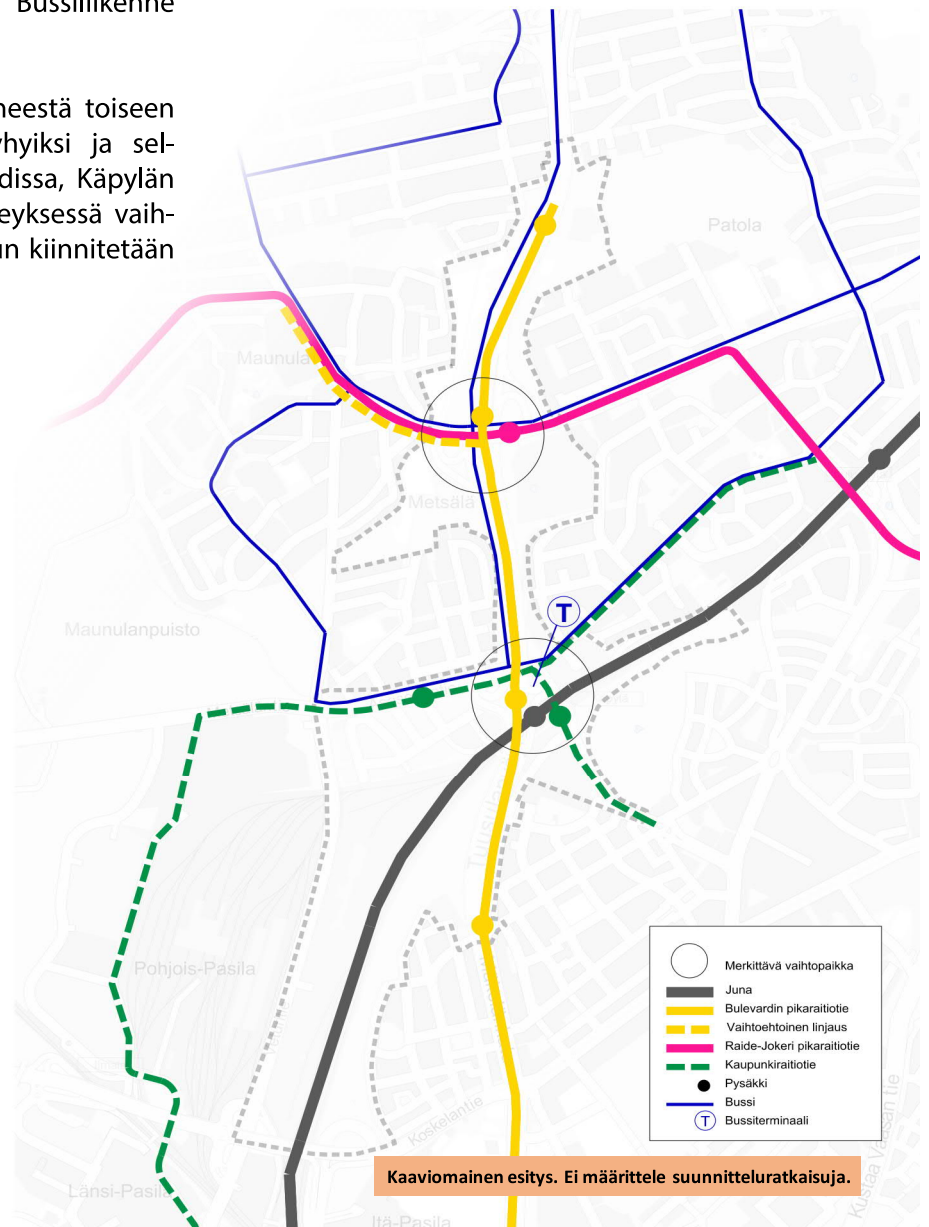
## 22.

Suunnittelualueella olevan pikaraitiotien pohjoisimman pysäkin sijaintia tutkitaan Käskynhaltijantien ja Kehä I:n väliselle osuudelle.

Pikaraitiotien etuudet pyritään suunnittelemaan niin että raitiovaunut pysähtyvät vain pysäkeillä.

Pikaraitiotien tavoiteltu pysäkkiväli on noin 800-900 metriä. Pysäkit pyritään sijoittamaan maankäytön painopisteisiin. Bussiliikenteen tavoiteltu pysäkkiväli on noin 300m-400m. Bussiliikenne täydentää pikaraitiotien palvelua.

Vaihtoyhteydet joukkoliikennevälineestä toiseen suunnitellaan mahdollisimman lyhyiksi ja selkeiksi. Joukkoliikenteen solmukohtissa, Käpylän asemalla ja Käskynhaltijantien risteyksessä vaihtoyhteyksien sujuvuuteen ja laatuun kiinnitetään erityisesti huomiota.



# III Liikkuminen - Tavaraliikenne

## 23.

Huolto- ja jakeluliikenteen sujuvuus suunnitellaan yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa.

Käpylän asemansseudulla tutkitaan mahdollisuuksia toteuttaa yritysten ja kiinteistöjen moninaisia logistisia tarpeita palveleva jakelukeskus. Älyliikenteen mahdollisuuksia hyödynnetään huolto- ja jakeluliikenteen ohjauksessa sekä jakelupisteiden varauksissa.

Jakeluliikenteen reitit ja pysähtymispaikat sijoitetaan niin, että yöaikaan häiriöitä vältetään asuinrakennusten läheisyydessä. Erityisesti keskeiset jalankulkualueet suunnitellaan jakeluliikennehuomioiden siten, että niiden yhteydessä sijaitsevien kiinteistöjen huolto- ja jakelutarpeet voidaan järjestää jalankulkua haittaamatta.

Jätehuollossa tutkitaan putkikeräysjärjestelmän toteutusta keskeisille alueille ja koko alueella keskitettyjä keräyspisteitä kiinteistökohtaisten jättepisteiden sijaan.



# III Liikkuminen - Autoliikenne

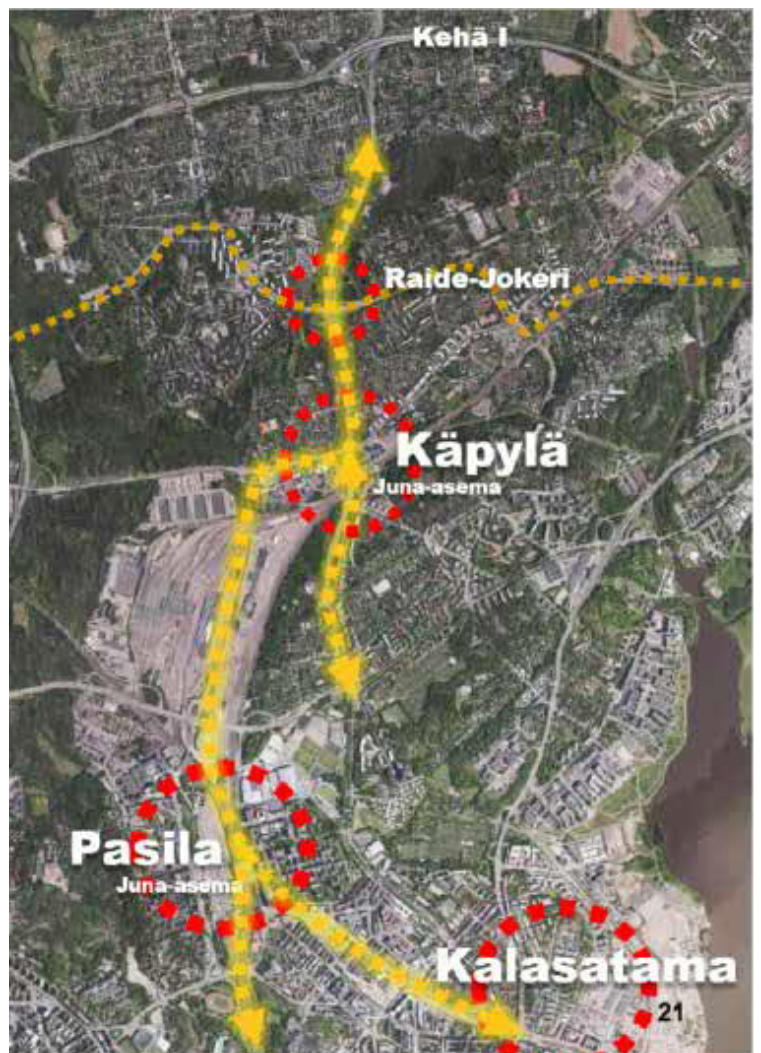
## 24.

Mäkelänkatua rauhoitetaan ohjaamalla osa autoliikenteestä Veturitien suuntaan. Katuverkkoa kehitetään poikkileikkauksien, linjauksen ja liittymien osalta tätä tukevaksi bulevardin haaraksi. Pääyhteys Pasilan kautta Kalasataman suuntaan kulkee Veturitien kautta.

Pääkatujen liittymissä tutkitaan keinoja pääsuunnan liikenteen sujuvoittamiseksi. Huolehditaan toimivasta ja ajallisesti ennakoitavasta arkiliikumisestä. Mahdollistetaan pitkänmatkan bussi- ja tavaraliikenteen riittävän sujuva kulku pääkaduilla.

KUVA

Pasilan ja Kalasataman alueiden voimakas kasvu edellyttää Tuusulan suunnasta tulevien liikennevirtojen jakamista Käpylän asemanseudun kohdalla Mäkelänkadulle ja Veturitien kautta Pasilaan.



# III Liikkuminen - Pysäköinti

## 25.

Bulevardikaupunkiin suunnitellaan ensisijaisesti keskitetty pysäköintijärjestelmä ja mahdollisimman tehokas paikkojen yhteiskäyttö. Lähtökohtaisesti pääosa liityntäpysäköinnistä tapahtuu tiiviin kaupunkirakenteen ulkopuolella. Liityntäpysäköintipaikkojen sijainnit ja määrät päätetään tarkemmassa suunnittelussa.

Pysäköintiratkaisuissa pyritään hyödyntämään vuorottaispysäköintimahdollisuutta. Bulevardin liiketiloille suunnitellaan riittävä määrä autojen ja pyörien pysäköintipaikkoja Yhteiskäyttöautojen toimintakonsepteja, markkinaehtoista pysäköintiä ja uusia pysäköinti-innovaatioita hyödynnetään pysäköintijärjestelmän suunnittelussa.



