

Tuusulanbulevardi Bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet

Taustaa ja perusteluja



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

Kannen kuva Ari Leppä

(Helsingin kaupungin mediapankki)

Sisällysluettelo

- 5 **Sijainti**
- 6 Bulevardikaupungin suunnittelualue osana kasvavaa kantakaupunkia

- 7 **Suunnittelua ohjaavat lähtökohdat**
- 8 Yleiskaava
- 10 Helsingin kaupunkistrategia 2017-2021
- 11 Liikkumisen kehittämissuunnitelma
- 12 Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelma

- 13 **Alueen historia**

- 17 **Nykytilanne**
- 19 Maanomistus
- 20 Kaavan mukainen tehokkuus
- 21 Rakennusten käyttötarkoitukset

- 22 **Kaupunkitila ja maisema**
- 23 Kaupunkitila ja maisemarakenne
- 26 Viher- ja virkistysverkosto sekä kaupunkiluonto
- 28 Kulttuuriympäristöt

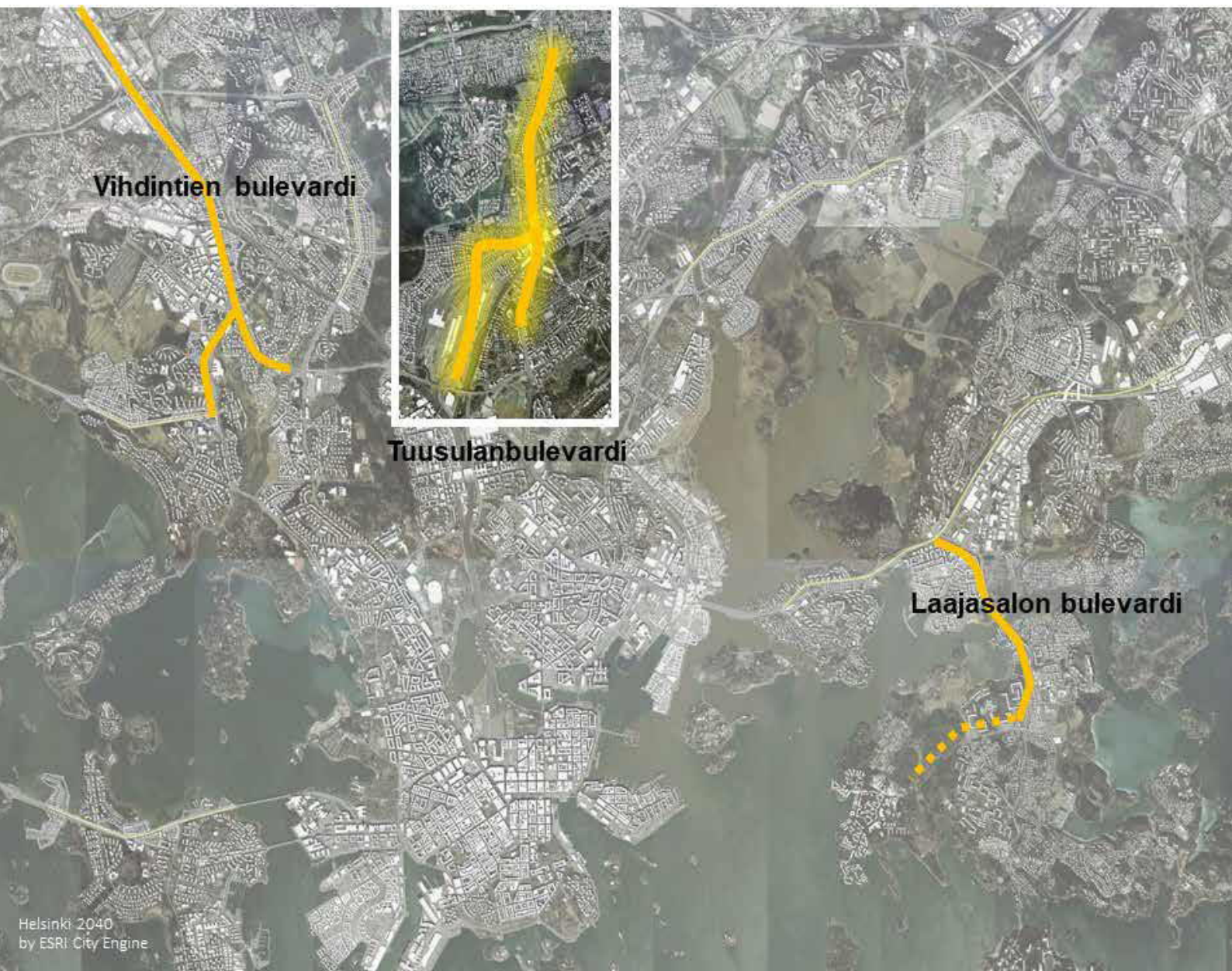
- 30 **Liikenne**
- 32 Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet
- 34 Joukkoliikenne
- 36 Katuverkko ja liikennemäärät
- 37 Autoliikenne

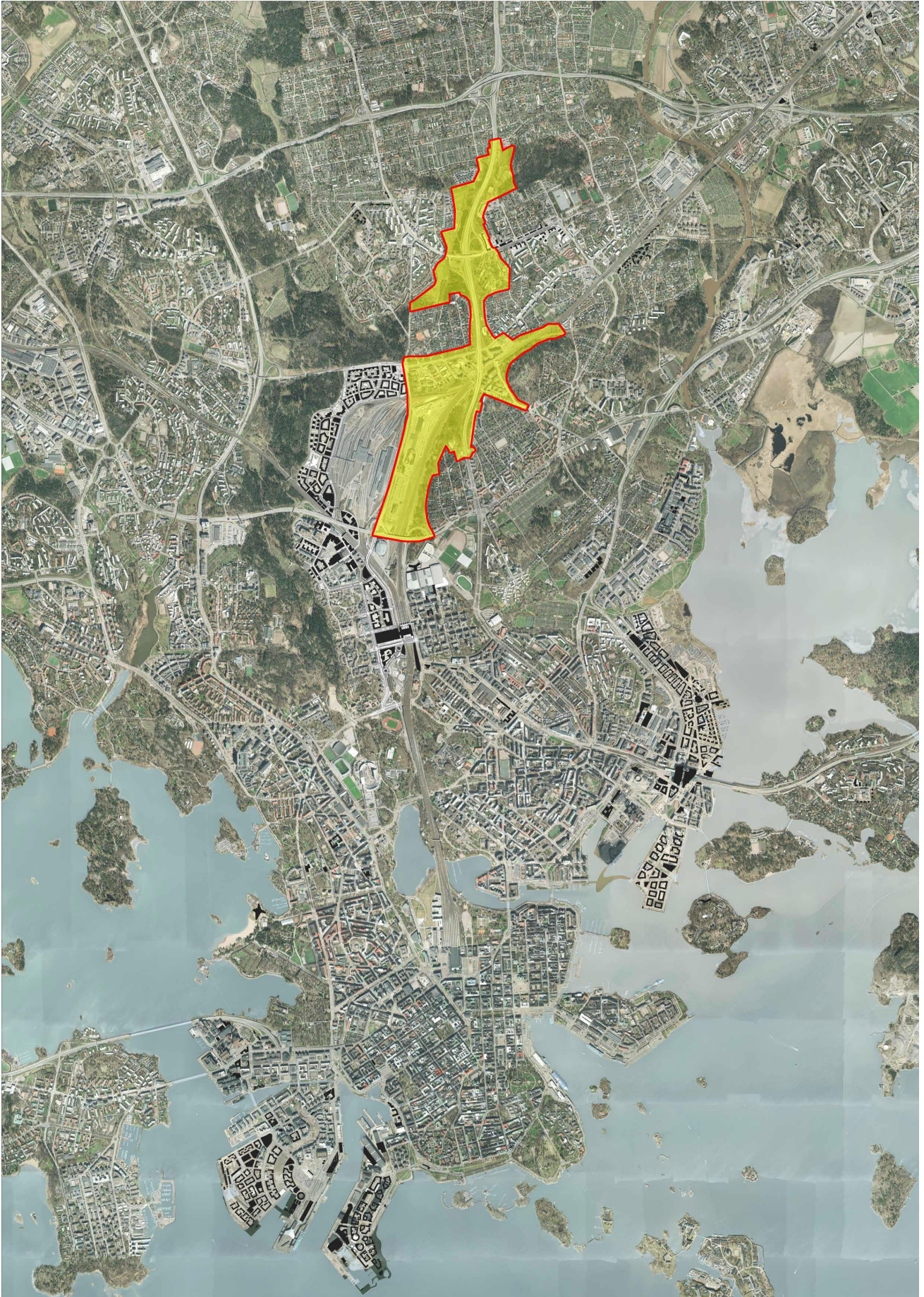
- 38 **Teknitaloudellinen suunnittelu**
- 39 Suunnittelualueen teknisiä ominaispiirteitä

- 42 **Hankkeeseen liittyviä selvityksiä**
- 43 Liikenteen selvityksiä
- 44 Kaupallinen tilanne
- 46 Tavoitteet kaupan suunnittelulle
- 48 Muita selvityksiä
- 49 Tulevia selvitystapreja

Sijainti

Tuleva bulevardikatu ja bulevardikaupungin suunnittelualue sijoittuu strategisesti keskelle Helsingin kaupunkia, Keski- ja Pohjois-Helsingin alueille. Bulevardikaupungin tärkeimmältä painopistealueelta, Käpylän asemansseudulta on sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalle että Helsingin keskustaan lyhyt, noin 15 minuutin matka, mikä tekee alueesta helpposti tavoitettavan, kansainvälisen kiintopisteen sekä asumiselle että liiketoiminnalle.





Bulevardikaupungin suunnittelualue osana kasvavaa kantakaupunkia

Suunnittelua ohjaavat lähtökohdat

Yleiskaava

Helsingin yleiskaavassa 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.

Kaupunkibulevardi palvelee autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Kaupunkibulevardin rinnalle on merkitty keskustasta lähtevä raideliikenteen runkoyhteys ja pikaraitiotie sekä pyöräliikenteen nopean runkoväylä. Käskynhaltijantien kohdalla on poikittaisen pikaraitiotien merkintä.

Alueen eteläosa on merkitty kantakaupungiksi (C2), jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Korttelitehokkuus on yli 1,8 ja keskeisten katujen varsilla kadulle avautuvat tilat osoitetaan ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi.

Pääkadun pohjoisosan lähiympäristö on merkitty yleiskaavassa asuntovaltaiseksi alueeksi A1, jota kehitetään asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8. Alueen keskeisten katujen varsilla rakennusten maantasokerrokseen tulee varata liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta vähintään 60 % on korttelimaata.

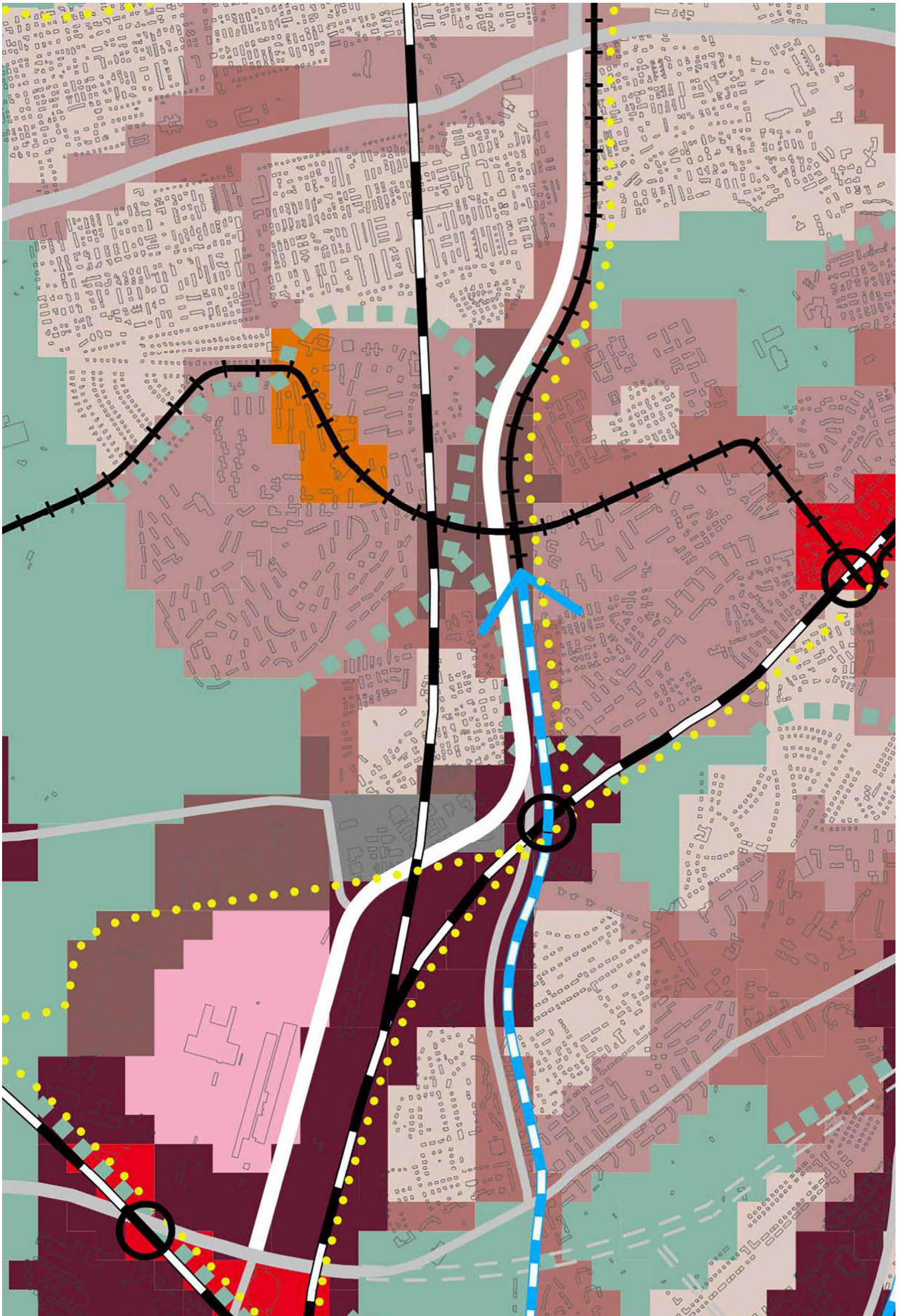
Uudet korttelialueet liittyvät jatkuvana kaupunkirakenteena ympäröiviin vanhoihin kaupunginosiin. Korttelialueet on merkitty yleiskaavamerkinnoillä A2 ja A3. Alueita kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen

käyttöön. Korttelitehokkuus on A2-alueella pääasiassa 1,0–2,0 ja A3-alueella 0,4–1,2. Perustellusti korttelikohdainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueiden pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata. A2-alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa.

Metsälän toimitila-alueella yleiskaavan merkintä on toimitila-alue. Aluetta kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyskäyttöön. Päivittäistavara-kaupan suuryksiköitä ei sallita. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan asemakaavoittamalla riittävästi toimitilatontteja.

Aluetta ympäröi useita virkistys- ja viheralueita. Näitä yhdistämään on merkitty viheryhteyksiä, laajojen virkistysalueiden välisiä, sijainniltaan ohjeellisia yhteyksiä, kuten viherakseli tai puistojen sarja, joka palvelee virkistys- ja/tai ekologisena yhteytenä. Alueiden suunnittelussa viheralueet tulee liittää luontevasti toisiinsa. Kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen säilyminen, viheryhteyksien yhtenäisyys ja jatkuvuus sekä ekologinen kytkeytyneisyys on otettava huomioon. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaiseen ja luonnonmukaiseen. Tarvittaessa rakennetaan vihersilltoja tai -alikulkuja.

Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksessä 8.11.2018 kumottiin osa kaavamerkinnoistä. Tuusulanbulevardin alueella kumottiin merkinnät Ilmalan varikkoalueen itäpuolella Hakamäentien, Veturitien, pääradan ja Käpylän aseman väliin osoitetun kantakaupunki C2-alueen osalta. Alueella jää voimaan Yleiskaava 2002, jossa alue on osoitettu eteläosassa keskustatoimintojen alueeksi ja muilta osin liikennealueeksi (LR).



Helsingin yleiskaava (Kaupunginvaltuuston hyväksymä 26.10.2016)

Helsingin kaupunkistrategia 2017-2021

Helsingin kaupunkistrategian teemoja Tuusulanbulevardin ja bulevardikaupunginosien suunnittelussa:

Kestävän kasvun turvaaminen

Asuntotuotannon edistäminen

Moderni ilmastovastuu

Liikkumisen sujuvuus ja kestävä kulkumuodot

Elävät, omaleimaiset ja turvalliset kaupunginosat

Uudistuvat palvelut

Monipuoliset sijaintipaikat yrityksille

- kaavoitetaan aktiivisesti toimitilatontteja

- varmistetaan, että toimitilavaranto ei vähene nykyisillä toimitila-alueilla

Palveluita uudistetaan asukaslähtöisesti

- kumppanuus ja osallisuus toimintatapana vahvistuvat

Maailman toimivin kaupunki

Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021



Liikkumisen kehittämishojjelma

Helsingin liikkumisen kehittämishojjelma (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2015:4) laadittiin vastaamaan kaupungin strategisissa ohjelmissa sekä seudullisissa suunnitelmissa liikenteelle ja liikkumiselle asetettuihin tavoitteisiin. Liikkumisen kehittämishojjelma tukee liikennesuunnittelussa tehtäviä valintoja ja ohjaa Helsingin liikennepolitiikan suuntaa osana kaupunkisuunnittelua.

Helsingin maankäytön tavoitteena on rakenne, jossa kaupunkia tiivistetään viihtyisiin ja maankäytöltään monipuolisiin kaupunkikeskustoihin. Kaupunkikeskustat kytetään toisiinsa hyvillä joukkoliikenneyhteyksillä. Kestävien kulkutapojen edistäminen on tärkeää kaupunkiympäristön viihtyisyyden, saavutettavuuden ja liikkumisen sujuvuuden sekä ympäristövaikutusten hallinnan näkökulmista.

Liikennesuunnittelun yleisenä periaatteena on huolehtia ensimmäisenä liikenteen heikoimman osapuolen eli kävelijöiden tarpeista. Tämän jälkeen huomioidaan järjestyksessä pyöräliikenteen, joukkoliikenteen, elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöautoilun tarpeet.

Liikkumisen kehittämishojjelmassa esitettiin 16 toimintalinjausta. Näistä periaatteista seuraavat koskevat suoraan bulevardin liikennesuunnittelua:

1. Lasketaan ajonopeuksia liikenteen häiriöherkkyyden ja liikennemelun vähentämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi.
2. Kaupunkikeskustat suunnitellaan ihmisten mittakaavaan: kaupunkitila suunnitellaan kokonaisuutena ja huolehditaan kävely-yhteyksien jatkuvuudesta, virikkeisyydestä, esteettömyydestä ja turvallisuudesta.
3. Keskusta-alueiden katuverkoille järjestetään parhaiden käytäntöjen mukaiset pyöräilyolosuhteet.
4. Ajoneuvoliikenteen määrä, nopeus ja pysäköinti mitoitetaan ympäröivän kaupungin mukaan niin, että keskustojen vetovoima kasvaa.
5. Joukkoliikenteen runkolinjastosta tehdään selkeä ja sujuva kokonaisuus, jolle taataan ruuhkista riippumaton kulku ja vaihdot suunnitellaan kokonaisuutena.
6. Joukkoliikenteen keskeiset vaihtopaikat suunnitellaan käyttäjälähtöisesti ja niiden lähisaavutettavuutta kaikilla kulkutavoilla parannetaan.
7. Toteutetaan pyöräliikenteen runkoyhteyksiverkko.
8. Kehitetään liikenneverkkoa niin, että tuetaan kaupungin tiivistymistä.

Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelma

Helsingin kaupunkistrategian mukaan kasvihuonepäästöjä tulee vähentää 60 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman mukaan pääkaupunkiseudusta tavoitellaan täysin hiilineutraalia aluetta.

Kohti kestävämpää elämistä ja liikkumista

Kaupunkibulevardin suunnittelun lähtökohtia ovat muun muassa olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen, vähähiilinen rakentaminen ja kestävien kulkumuotojen lisääminen.

Nykyisen moottoritien pääkaduksi muuttaminen on itsessään ilmastonmuutosta torjuva hanke, joka on linjassa kaupungin päästöstrategian kanssa.



Pikaratikka

Kuva Jutta Harjunen (Helsingin kaupungin mediapankki)

Liikkuminen bulevardikaupungissa helpottuu korttelirakenteen tiivistyessä, kun päivittäiset palvelut ja asiointit ovat saavutettavissa kävelen, pyöriin ja joukkoliikenteellä. Liikkumisen muotojen monipuolistuessa ja kaupunginosien kasvessa tiiviimmin kiinni toisiinsa myös lähipäästöjen määrä vähenee.



Ilmastoviisaat toimenpiteet

- Vähähiilinen rakentaminen
- Tehokas ja järkevä maankäyttö
- Toimiva ja kestävä liikumisvalinnat mahdollistava verkosto
- Viheryhteyksien lisääminen
- Kaupunginosa mahdollistaa ihmisille ja yrityksille ilmastoviisaat valinnat

Historiaa

Historiaa

Käpylä mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1556 yksinäisenä verotilana. Helsingin kaupunki lunasti alueen, joka silloin kuului Kumpulan kartanon maihin, vuonna 1893 ja alue liitettiin senaatin päätöksellä Helsinkiin vuonna 1906. Käpylän asuntoalueen rakentamista ryhdyttiin valmistelemaan vuonna 1916, mutta kaupunginosan rakentaminen siirtyi sisällissodan takia 1920-luvun alkuun. Alueen asemakaavan laativat vuonna 1917 Otto-livari Meurman ja Birger Brunila. Helsingin Kansanasunnot Oy:n rakennuttama Puu-Käpylä (Martti Välikangas), viereinen Länsi-Käpylän pientaloalue, Mäkelänkadun varressa sijaitseva Käärmetalo (1949), Olympiakylä (1940-luku) sekä Kisakylä (1952) kuuluvat valtakunnallisesti merkit-

täviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Käpylän kirkko (E. I. Sutinen 1930) on suojeltu kirkkolain nojalla.

Alueen pohjoisosassa sijaitseva **Käpylän asema** rakennettiin lähes asumattomaan ympäristöön vuonna 1910. Alkuperäinen odotushuone korvattiin vuonna 1922 kaksikerroksisella asemarakennuksella. **Tuusulanväylän** valmistuminen vuonna 1967 muutti maisemaa Pohjolankadun ja Mäkelänkadun risteyksestä pohjoiseen ja erotti asema-alueen Käpylästä. Vanha asemarakennus purettiin 1970-luvun lopulla. Nykyinen arkkitehtitoimisto Perko & Rautamäen suunnittelema asema valmistui vuonna 1991.

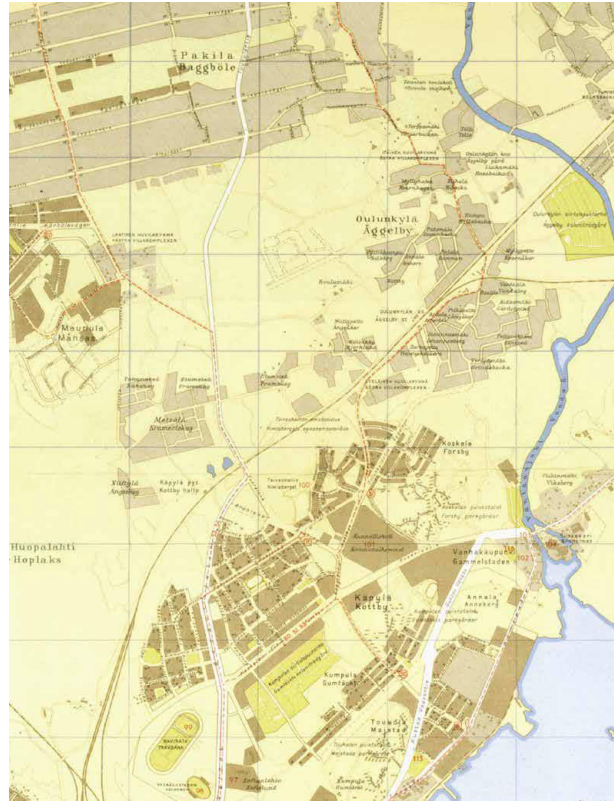


Oulunkylän asutushistoria ulottuu keskiajalle. Kylässä oli 1500-luvun puolivälissä kuusi tai seitsemän taloa, eikä se kasvanut suuremmaksi ennen 1800-luvun loppua. Helsingin voimakas kasvu 1800-luvun lopulla ja erityisesti rautatien rakentaminen Helsingistä Riihimäelle paransivat Oulunkylän liikenneyhteyksiä Helsinkiin. Tavaraliikenteen laituria perustettiin Oulunkylään vuonna 1873 ja pysäkki pysäkkirakennuksineen vuonna 1881. Rautatien lähistölle rakentui huvilayhdyskunta, johon muutti kaupungista virkamiesperheitä. Asukasluvun kasvamisen johdosta Oulunkylä nimettiin vuonna 1906 senaatin päätöksellä taajaväkiseksi yhdyskunnaksi, toisin sanoen itsenäistä kuntaa vastaavaksi. Vuonna 1921 Oulunkylä erosi Helsingin pitäjästä itsenäiseksi kunnaksi. Helsinkiin Oulunkylä liitettiin vuoden 1946 suuren alue-liitoksen yhteydessä.

Maunula, Patola ja Metsälä kuuluvat hallinnollisesti Oulunkylään. Maunulan alue oli rakentamaton vuoden 1946 alueliitokseen saakka. Varhaisen lähiön rakennuksia suunnittelivat tunnetut arkkitehdit: erityisesti Hilding Ekelund (Sahanmäki), Keijo Petäjä, Viljo Revell, Kaj Englund, Bertel Saarnio ja Esko Toiviainen. Suurin osa alueen eteläosan rakennuksista on suojeltu asemakaavalla.



Tuusulanväylän rakentaminen
Kuva Kaupunginmuseo



Kartta vuodelta 1952

Patolan ensimmäinen asemakaava vahvistettiin vuonna 1953. Omakotialue käsittää hieman yli kaksikymmentä 1950-luvun omakotitaloa, joista osa on työppitaloja.

Metsälän asutushistoria alkaa 1890-luvulla Krämertsängin alueella, jonne kaavoitettiin yli kaksikymmentä tonttia. Vuonna 1910 silloin vielä lähes asumattomalle alueelle avattiin Kottbyn eli Vanha-Käpylän seisake. 1920-luvun puolivälissä kylässä oli 32 taloa ja seuraavalla vuosikymmenellä jo yli 40. Näin muodostunut yhdyskunta sai alueliitoksen jälkeen asemakaavan vuonna 1956 kaava, ja sen nimi vaihtui Metsäläksi. Viisikymmentäluvulla rakentui **Metsälän eteläosan teollisuusalue**, ja omakotialueen rakennuskanta täydentyi. Suuri osa vanhoista puurakennuksista on purettu, ja myös 1920-luvun asemarakennus hävisi 1970-luvulla.

Pakila kuului ennen alueliitosta Helsingin pitäjään ja kylä mainitaan asiakirjoissa jo 1400-luvulla. 1700-luvulla Pakilassa oli neljä taloa. 1800-luvun lopulla Pakilaan perustettiin huvilayhteisö. Asukasluku kasvoi 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä nopeasti ja oli vuonna 1920 yli 1 200. Vuosisadan alussa syntyi myös osuuskunnallista työväen asutusta ja vuonna 1908 Pakila muodostettiin taajaväkiseksi yhdyskunnaksi, jonka kehitys jatkui vapaana vuoden 1932 asemakaavalakiin saakka.

Pakila liitettiin Helsinkiin Helsingin suuressa kuntaliitoksessa 1946. Pakilan suojeltuja kulttuuriympäristökohteita ovat kirkko sekä Kyläkunnantien, Halkosuontien, Suovakujan ja Heinämiehentien varrella sijaitseva omakotitontit.

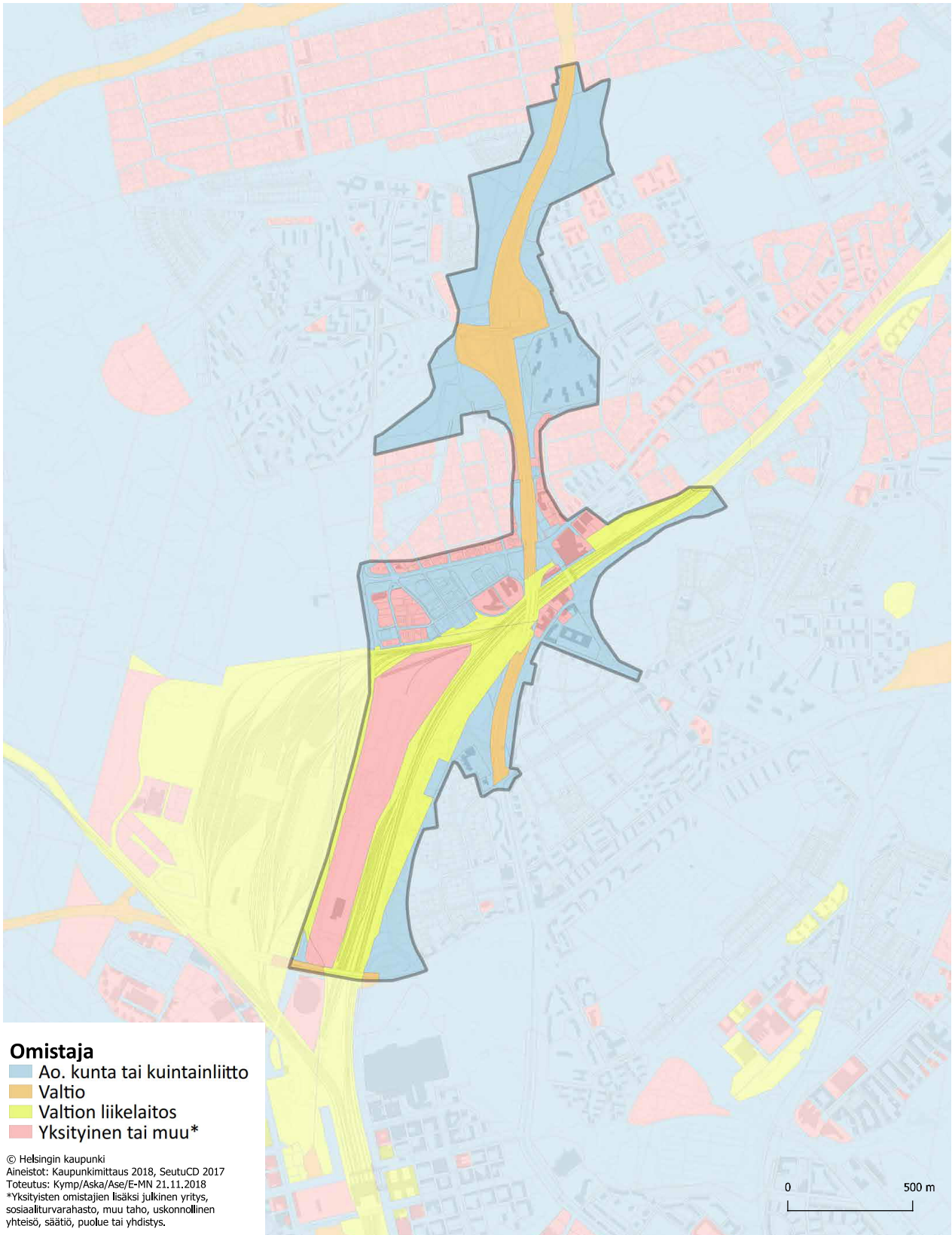


Ilmakuva vuodelta 1943

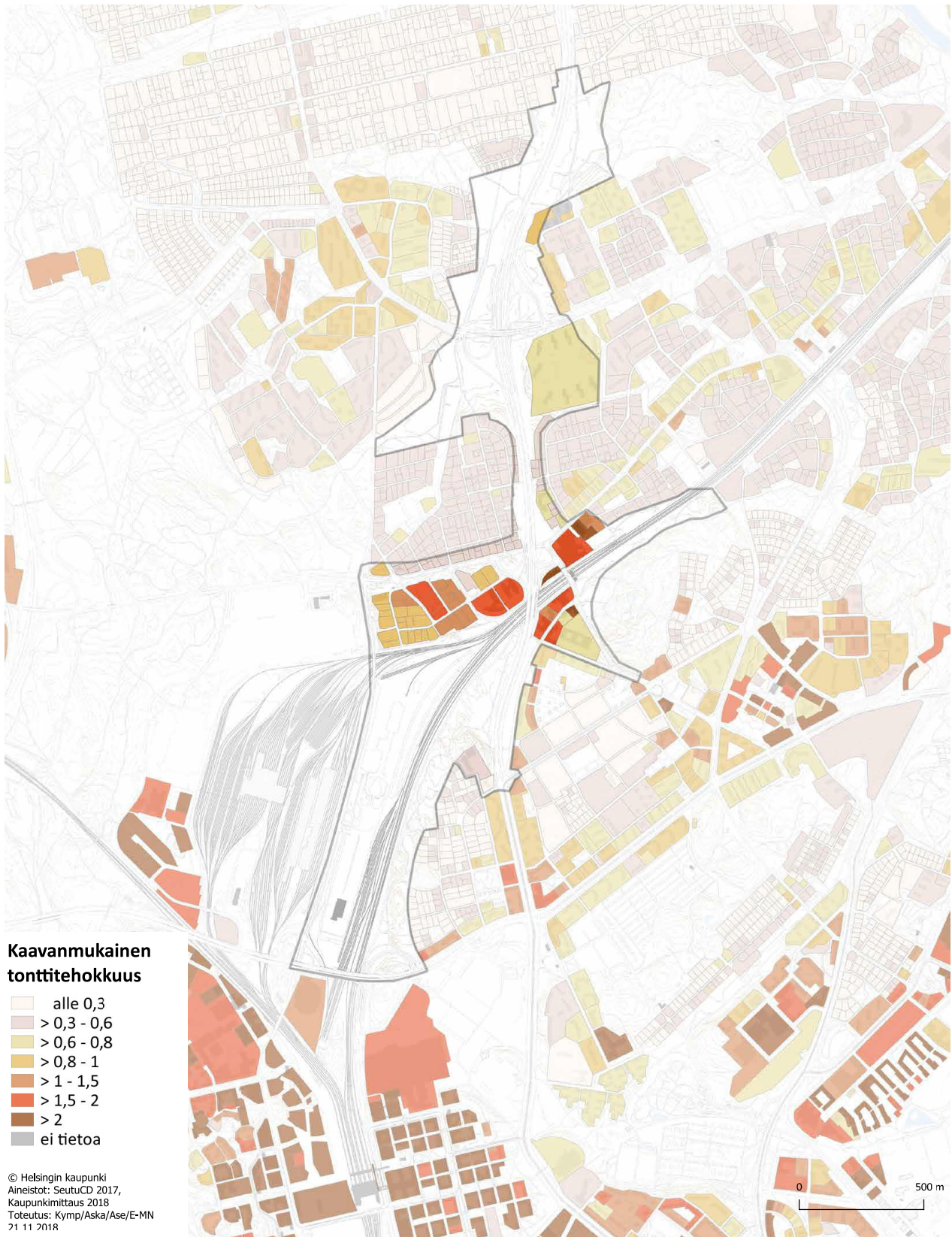
Nykytilanne



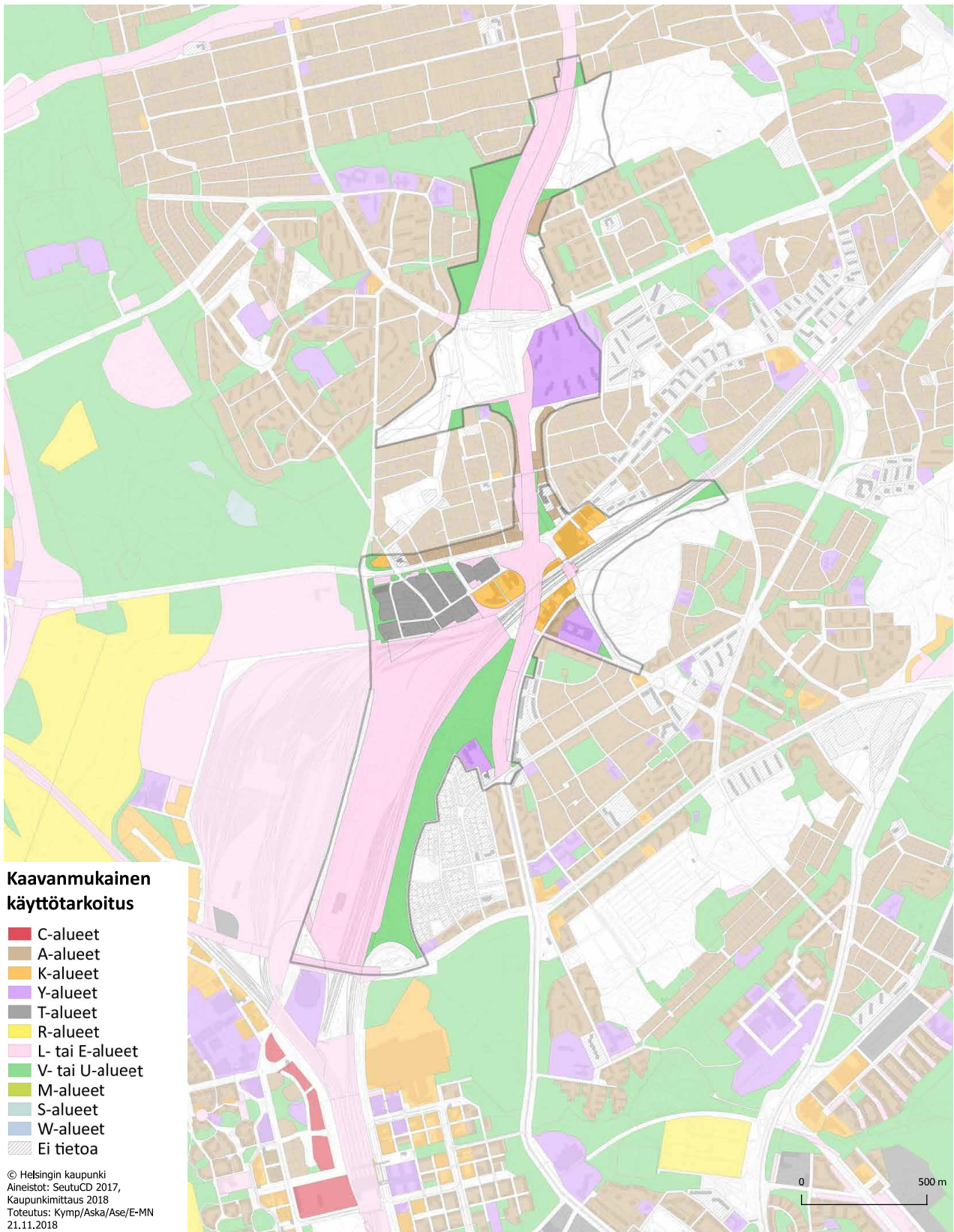
Maanomistus



Asemakaavan mukainen tehokkuus



Asemakaavan mukainen käyttötarkoitus



Kaupunkitila ja maisema

Kaupunkitila ja maisemarakenne

Suunnittelualueen kaupunkikuvaa leimaa Tuusulanväylän moottoritieympäristö sekä Käpylän asemanseudun eritasoympäristö, jotka osin vaikeuttavat ympäristön hahmottamista, aiheuttavat visuaalisia ja toiminnallisia esteitä ja tuottavat auton mittakaavaan suunniteltua kaupunkitilaa.

Tuusulanväylään ja rata-alueeseen rajoittuvalla tarkastelualueella on hyvinkin omaleimaisia ja ihmisenkokoisia ympäristöjä, kuten Käpylän kaupunginosaa, Metsälän, Maunulan ja Oulunkylän pientaloalueet sekä Patolan väljä kerrostaloalue. Nämä alueet sijaitsevat selänneillä, joiden osin jyrkkäpiirteiset rinteet osuvat usein Tuusulanväylän ja radan reunoihin.

Suunnittelualueen selänneiden huippukohdan muodostaa Käpylän aseman itäpuolella sijaitseva Taivaskallio, joka nousee noin 58 metrin korkeuteen merenpinnasta ollen yksi Helsingin korkeimmista mäistä. Taivaskallio on maisemallisesti merkittävää metsä- ja kallioaluetta linnoituslaitteineen.

Metsälän pohjoispuolella, Tuusulanväylän länsipuolella kulkee Maunulanpuro ja sitä ympäröivä kapeahko purolaakso. Purolaaksossa maisematiilaa määrittelee laaksotilojen avoimuus ja ympäröivien selänneiden metsäisyys ja puustoisuus.



Läntinen Käpylä

Asuinalueen ja radan välissä sijaitsee metsäinen ja osin kallioinen Louhenpuisto, jonka pohjoisosasta löytyy maisemallisesti merkittävä hiidenkirnukallio.

Metsälän toimitila-alue

Metsälän toimitila-alueen pohjoisreunassa, Aseepäntien eteläpuolella kulkee lineaarinen suojaviheralue, jota pitkin kulkee voimalinja. Alueella on pieniä kalliometsikkösaarekkeita ja pensaikoita. Toimitila-alueen eteläreunassa kulkee kapea viheralue. Veturitien itäpuolella on Niittypolun puisto, jossa kasvaa mäntyjä ja rauduskoivuja, jotka muodostavat näyttävän taustan nykyiselle kaupunkirakenteelle.



Kuva Eeva Pirhonen

Maunula-Metsälä

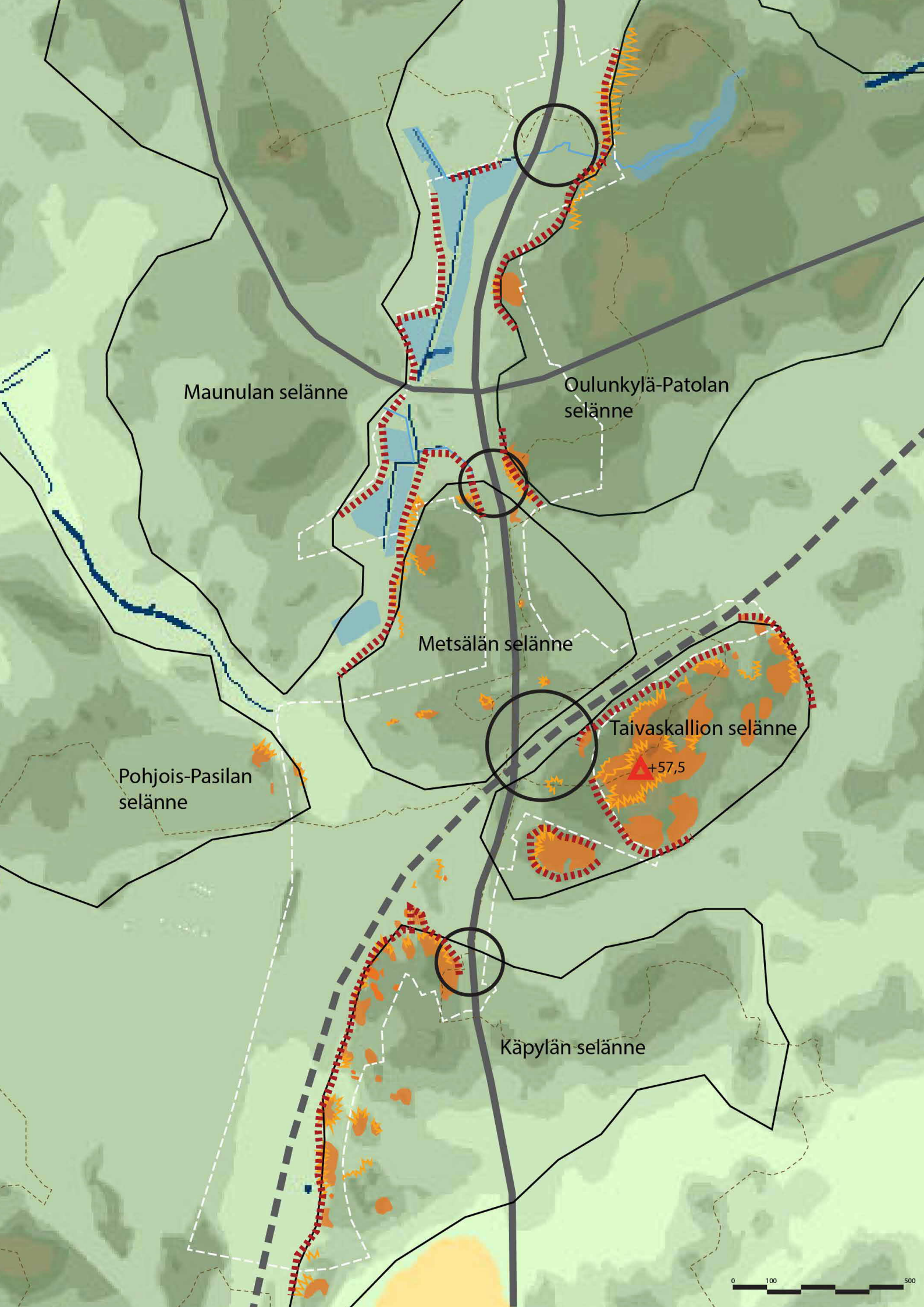
Maunulanpurolaakso liittyy Keskuspuiston, Pirtti-polunpuiston ja Suursuonpuiston yhteen. Pirtti-polunpuiston itäosassa on liito-oravametsä, jossa kasvaa vanhoja kuusia. Krämerintien puistokais-tassa on puoliavointa tilaa ja kauniita näkymiä, missä sijaitsee myös urheilukenttiä tennikselle ja muille pallopeleille.

Läntinen Oulunkylä

Tuusulanväylän itäpuolella on Helsingin kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta arvokkaaksi määritelty Kustaankartanon alue, jossa on Helsingin ensimmäinen vanhainkoti. Alueen suunnitteli arkkitehti Olli Saijonmaa 1950-luvulla. Punatiiliset rakennukset ja puistomainen ympäristö luovat alueelle ehyen ja omaleimaisen ympäristökokonaisuuden.

Suursuo-Patola

Maunulanpurolaakso kulkee Tuusulanväylän länsipuolta ja alittaa väylän jatkuen Patolan metsään, puron alkulähteille. Purolaakso on entistä peltoa, jonka puusto on pääosin harvaa koivikkoa tai tiheää istutuskuusikkoa (ks. kuva oikealla). Maunulan reunalla purolaakso on avointa ja erityisesti palstaviljelyalueen kohdalla aukeaa kauniita näkymiä. Patolan pohjoispuolella Tuusulanväylän varressa on täytemaa-alueella ja sen tuntumassa urheilukenttä, koirapuisto ja lumen vastaanotto-paikka. Alue on osin puistomainen, osin entistä peltoa. Patolan metsärinteet muodostavat maisemalle eheän taustan.



Viher- ja virkistysverkosto sekä kaupunkiluonto

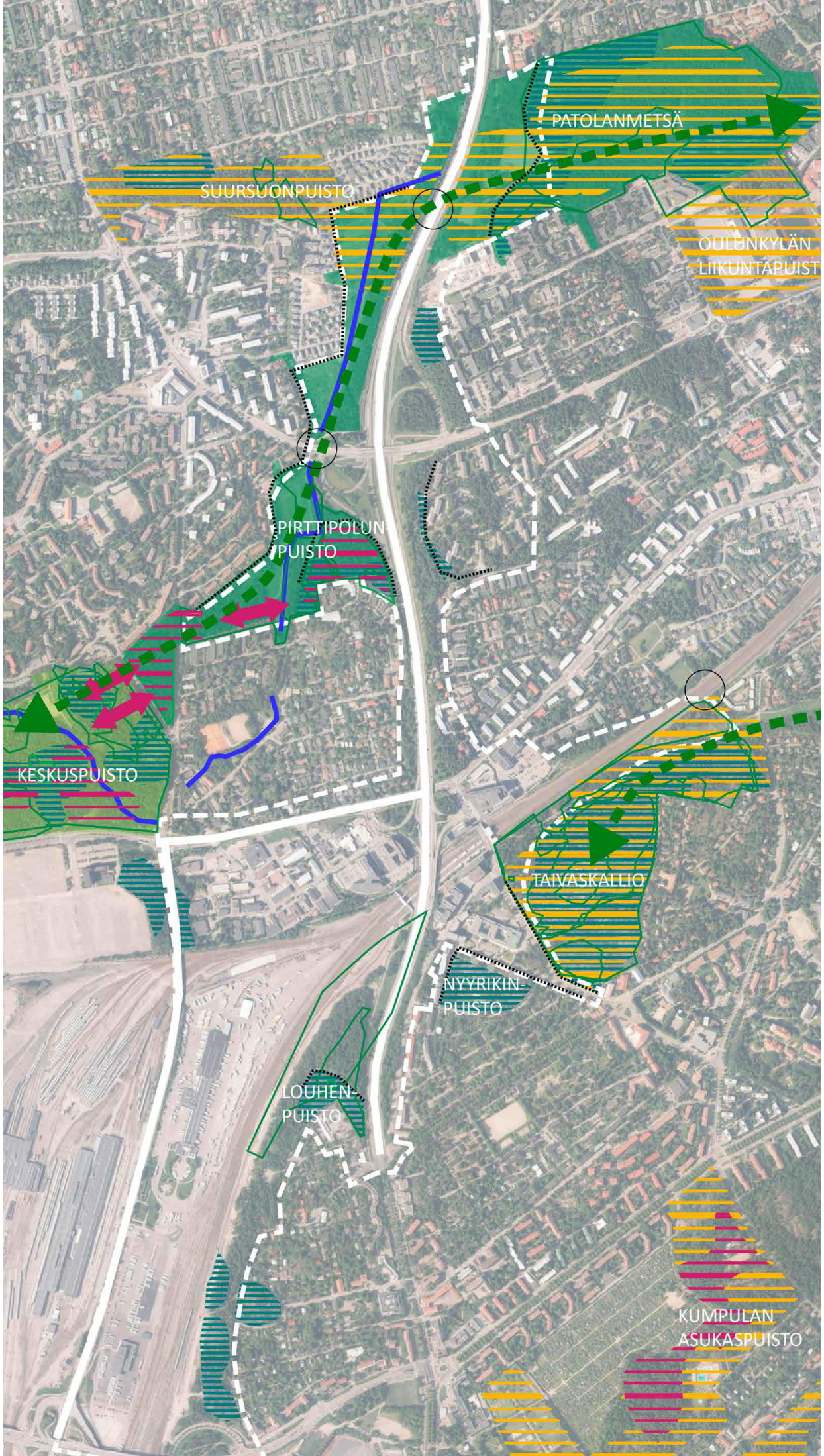
Maunulan purolaaksoa pitkin kulkee kaupunkitason poikittainen virkistyspääyhteys Keskuspuiston ja Patolan metsän välillä. Keskuspuisto on alueen lähin laajempi viheralue eli vihersormi. Kaupunginosapuistot, eli asukkaiden merkittävimmät lähivirkistystä palvelevat alueet sijaitsevat Taivaskalliolla, Suursuolla ja Patolan metsässä.

Tavoitteellisessa viher- ja virkistysverkostossa (VISTRA) todettuja virkistysyhteyksien kehittämistarpeita on erityisesti Patolan ja Oulunkylän alueella sekä itä-länsisuuntaisia (esim. Tuusulanväylän yli/ali Kustaankartanon eteläpuolella), että etelä-pohjoisuuntaisia yhteyksiä (uusi alikulku Kylänvanhimmanpuiston ja Taivaskallion välillä). Maankäytön muutoksista johtuvia uusien puistojen tarpeita on todettu Suursuon alueella sekä Louhenpuiston keskiosassa.

Luontoarvot alueella muodostuvat pääosin metsäluonnon lajistosta. Patolan metsä on arvokas lintukohde ja siellä on laihokaviosammaleen elinympäristö. Pirttipolun puistoon liittyy Metsälän pohjoispuolinen rinnemetsä, joka on liito-oravan ydinalue (v. 2016 liito-oravaselvitys), arvokas metsäkohde ja laihokaviosammaleen elinympäristö. Pirttipolun puiston on laajemmin myös arvokas lintukohde. Taivaskallio on arvokas lintukohde, metsäkohde, ja geologinen kohde. Louhenpuiston pohjoisosassa on arvokas lintukohde ja metsäkohde.

Yleiskaavan Kaupunkiluonto –teemakartassa Maunulanpurolaakso–Patolan metsän on todettu olevan sekä tärkeä ekologinen yhteys, että kehitettävä metsäverkostoyhteys Keskuspuiston ja Helsingipuiston välillä. Patolan metsä on metsäverkoston ydinaluetta.

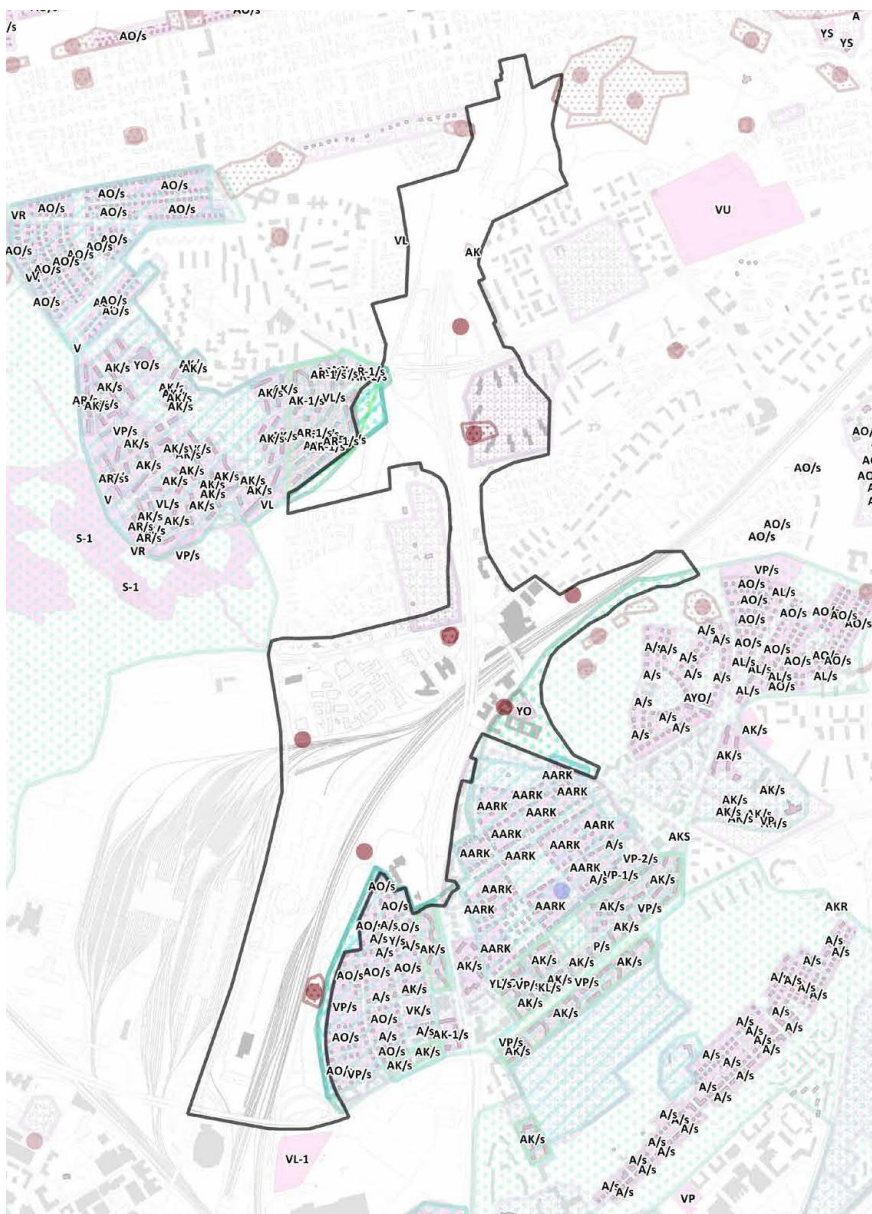
-  Kaupunkibulevardina kehitettävä katuosuus
-  Keskuspuiston vihersormi (VISTRA)
-  Viherlinjan puisto (VISTRA)
-  Kaupunginosapuisto (VISTRA)
-  Kehitettävä tai uusi alikulku
-  Maunulanpuro
-  Jyrkkä rinnemetsä tai kalliometsäalue
-  Säilytettävä tai kehitettävä maisemareuna
-  Ekologinen yhteys (Luontotietokanta)
-  Liito-oravan ydinalue (Helsingin liito-oravakartoitus 2016)
-  Liito-oravan kulkuyhteys (Helsingin liito-oravakartoitus 2016)
-  Arvokkaat luontokohteet (Luontotietokanta)



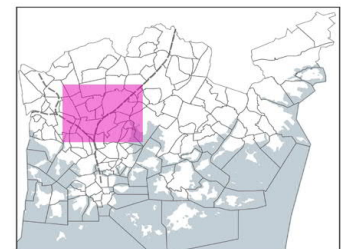
Kulttuuriympäristöt

Kaupunkibulevardin 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 ja Maunulassa).

Bulevardin suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat Käpylän, Länsi-Käpylän ja Maunulan kulttuuriympäristökohteet ovat merkittäviä sekä alueellisesti että valtakunnallisesti. Alueet ovat valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä, joiden arvojen säilyminen on turvattava kaavoituksessa.



- RKY 2009 -alue
 - Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö
 - Helsingin kulttuuriympäristöt (2002)
 - Docomomo-kohde
- Suojellut kohteet ja alueet**
- Rakennussuojelulla suojeltu rakennus
 - Muut erityislailla suojellut alueet
 - Muut erityislailla suojellut kohteet
 - Asemakaavalla suojeltu alue
 - Asemakaavalla suojeltu rakennus
 - Muinaisjäännösalue
 - Muinaisjäännöskohde



© Helsingin kaupunki
Aineistot: Museovirasto 2018,
Uudenmaan liitto 2016, Unesco 2017,
Docomomo 2018, Yleiskaavoitus 2002,
Asemakaavoitus 2018, Kaupunkikittaus
Pohjakartta: Kaupunkikittaus 2018



Liikenne



Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet

Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet

Suunnittelualueella on merkittäviä estevaikutuksia jalankulun ja pyöräliikenteen reiteille. Suurimmat haasteet luo päärata ja sen varikkoalueet, sekä Tuusulanväylä ja sen ramppialueet.

Tuusulanväylän poikki on etelästä alkaen pääosin eritasoyhteyksiä Pohjolankadusta Asesepäntien tasalle, jonka jälkeen 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.

Pohjoisessa kaikki poikittaiset yhteydet ovat eritasossa. Pohjoiseen mennessä Asesepäntiestä eteenpäin, poikittaisia yhteyskohtia on suunnittelualueella kolme kappaletta. Keskimäärin yhteyksien välinen etäisyys on noin 500 metriä.

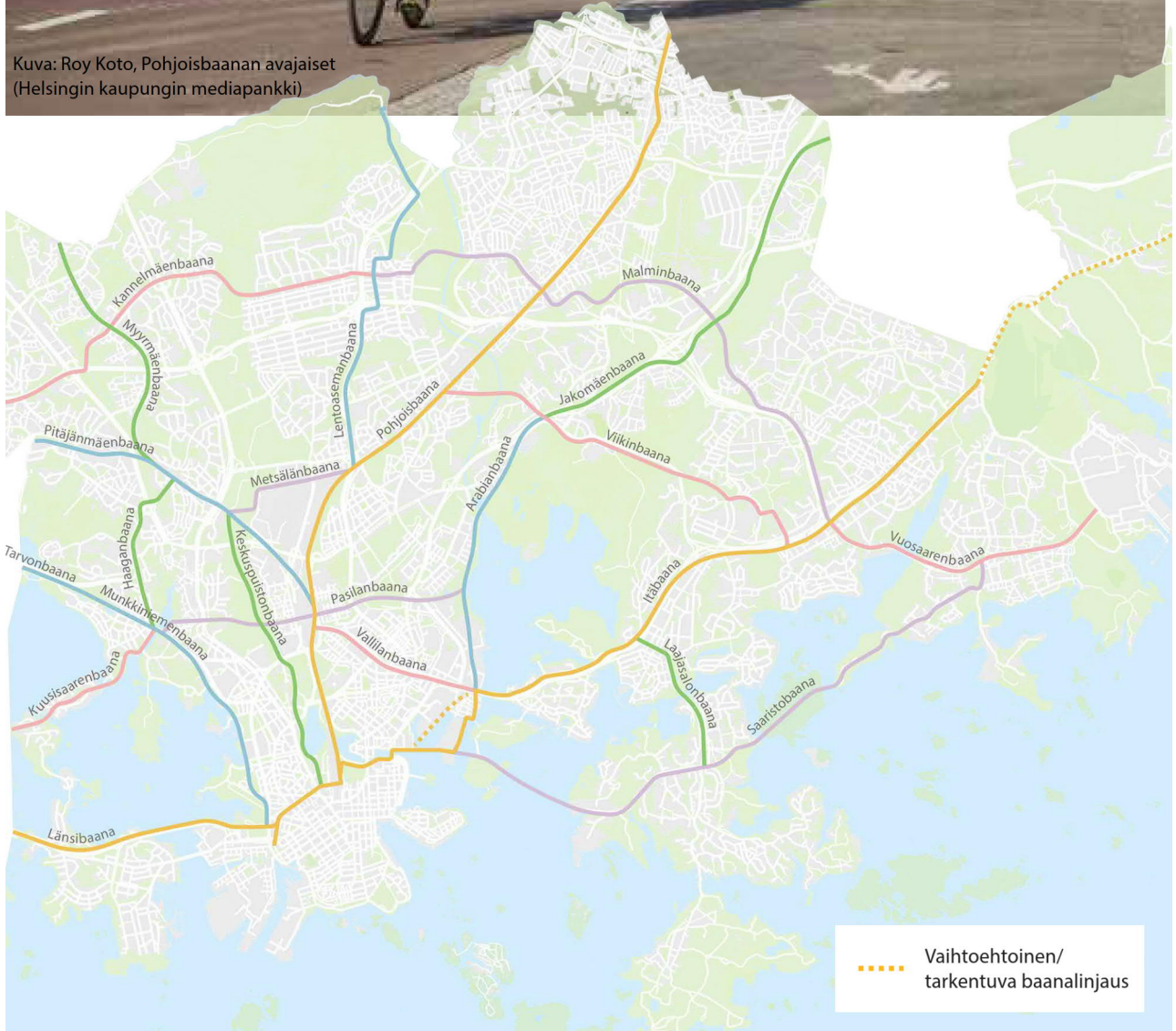
Tuusulanväylän suuntaiset jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet jatkuvat väylän rinnalla Asesepäntien tasalle. Asesepäntiestä pohjoisen suuntaan reitit erkaantuvat väylästä ja jatkuvat esikaupunkialueen katuverkolla. Pohjoisbaana kulkee Pasilasta radan vartta Käpylän asemalle ja jatkuu pyörätienä Oulunkylään.



Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä Käpylän aseman ympäristössä
Kuvat: Eeva Pirhonen



Kuva: Roy Koto, Pohjoisbaanan avajaiset
(Helsingin kaupungin mediapankki)



Pyöräliikenteen baanaverkon suunnitelma

Joukkoliikenne

Tuusulanväylä on tärkeä Helsingin keskustaan johtava säteittäisen bussiliikenteen väylä. Tuusulanväylän kautta Mäkelänkadulle ja edelleen Hämeentietä Rautatientorille ajetaan ruuhka-aikana noin 60 lähtöä tunnissa suuntaansa. Tämän lisäksi pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulevilla bussilinjoilla on huipputunnilla noin 10 lähtöä, jotka ajavat Mäkelänkadun ja Sturenkadun kautta Kampin bussiterminaaliin.

Kantakaupungin raitiotieverkko ulottuu Mäkelänkatua Pohjolankadun risteykseen asti. Rataa käyttää raitiolinja 1 (Käpylä – Sörnäinen – Töölö – Eira).

Alueen poikki kulkee päärata Käpylän aseman kohdalla. Asemalla on kahdella itäisimmällä raitteella laiturit. Näitä käyttävät kehärataa Helsingistä lentoaseman suuntaan kulkevat junat 10 minuutin vuorovälillä. HSL on suunnitellut lisäävänsä syksyllä 2019 myös K-junille (Helsinki – Kerava) pysähdyksen Käpylän asemalle. Tämän jälkeen junia kulkisi Käpylän asemalla tasaisella 5 minuutin vuorovälillä.



Kuva Seppo Laakso

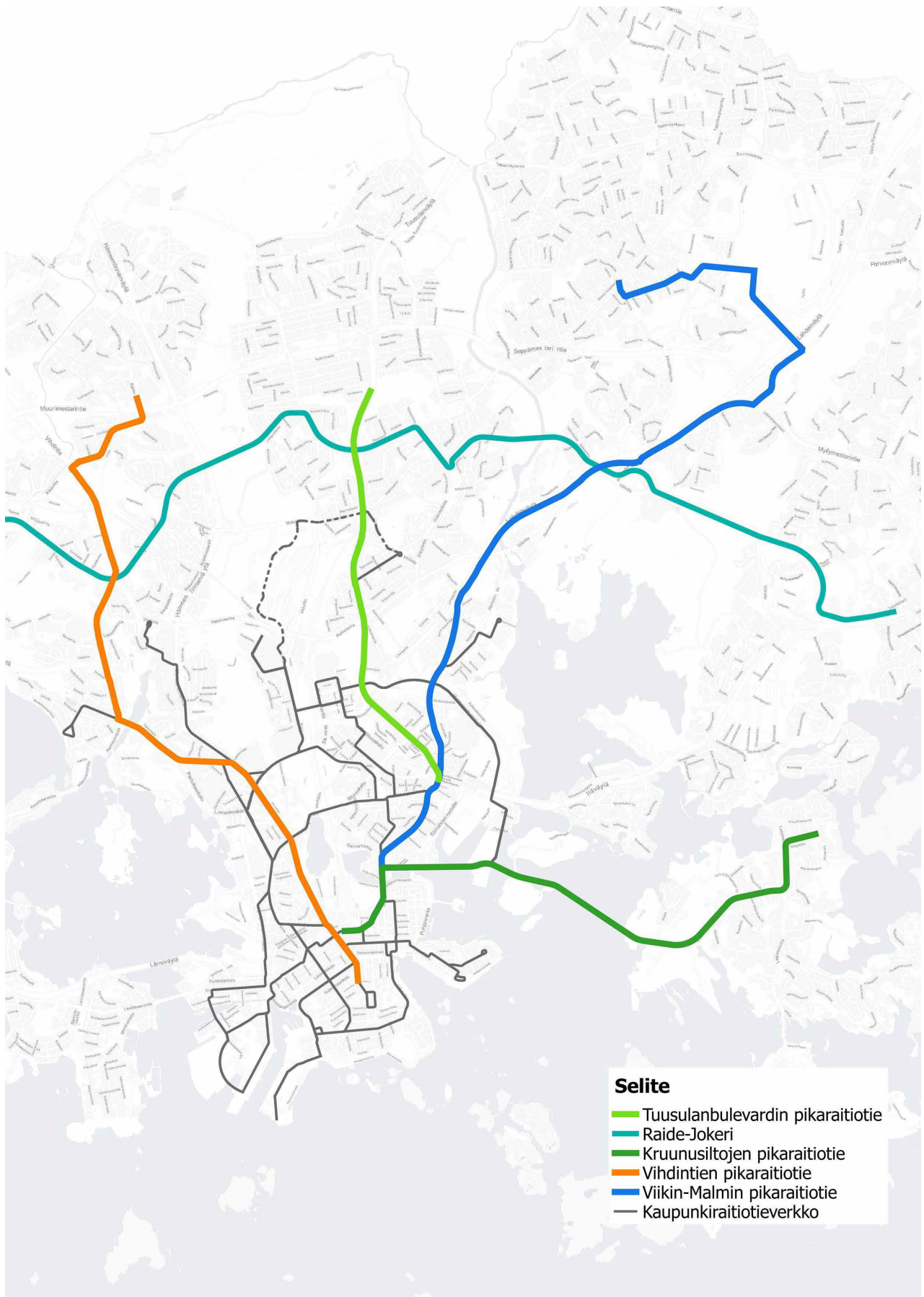
Lähde: Helsingin kaupungin mediapankki



Kuvat Eeva Pirhonen
Mäkelänkatu



Mäkelänkadun raitiotie Käpylässä



Yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen raitiotieverkko

Katuverkko ja liikennemäärät

Katuverkko

Mäkelänkatu on yksi Helsingin sisääntuloväylistä. Mäkelänkatu päättyy ja Tuusulanväylä alkaa Pohjolankadun liittymässä. Etelästä liittymään saakka liikenneympäristö on kaupunkimaista ja liittymän pohjoispuolella ympäristö vaihtuu välittömästi väyläksi.

Veturitie on Metsälän ja Pasilan yhdistävä pääkatuyhteys, joka kulkee suunnittelualueella ratapihan poikki ja ylittää sillalla osan pääradan varikolle menevistä raiteista. Metsäläntie - Asesepäntie on poikittainen pääkatuyhteys Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä. Metsäläntien eteläosaan rakentuu uusi Postipuiston asuinalue.

Käskynhaltijantie-Pakilantie on poikittainen kokoojakatuyhteys Oulunkylän ja Pakilan välillä, jolle rakennetaan pikaraitiotie Raide-Jokeri. Suunnittelualueen katuverkko on pääosin tyypillistä esikaupunkialueen hierarkkista katuverkkoa.

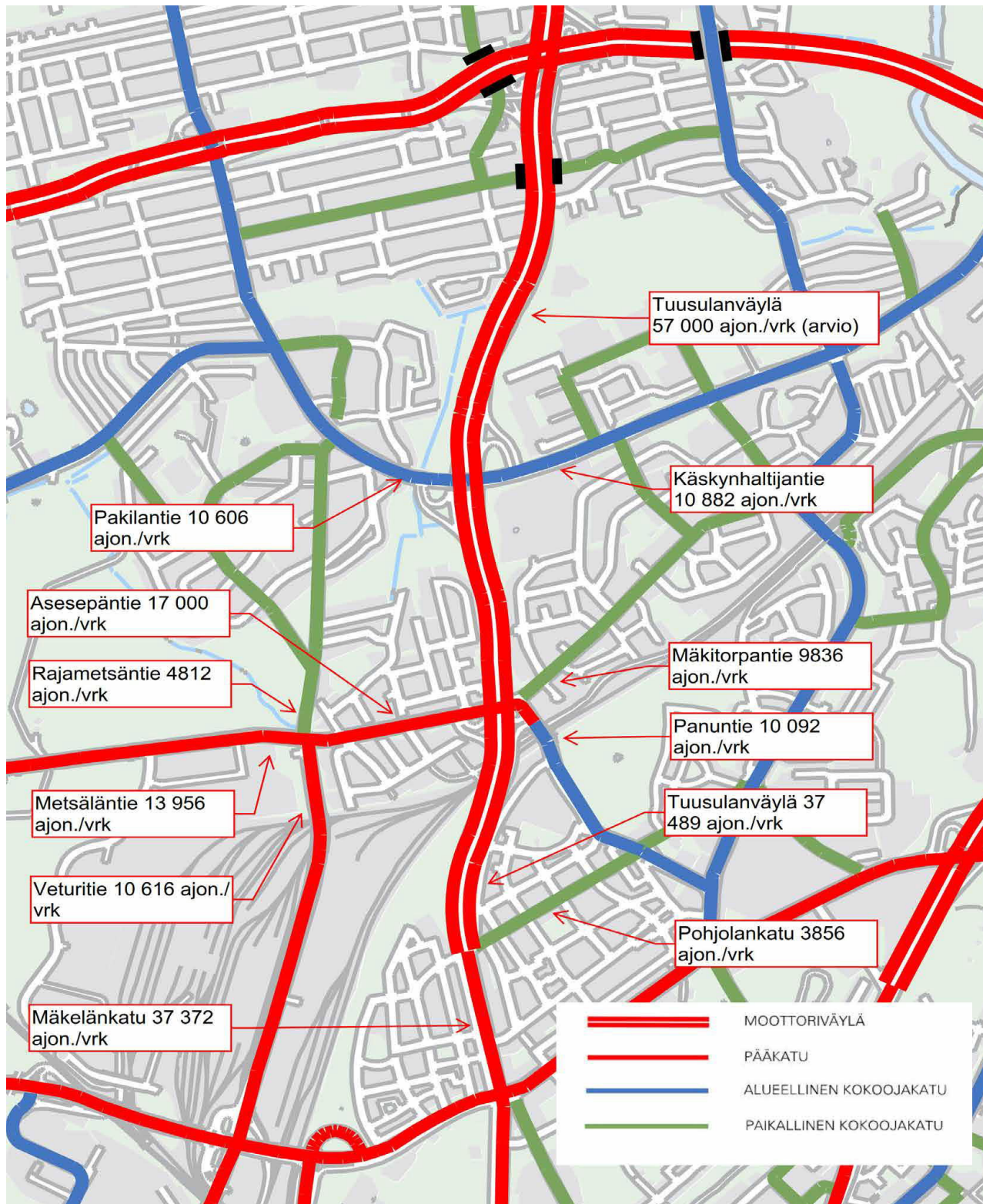
Liikennemäärät

Tuusulanväylän ajoneuvoliikenne on vilkasta etenkin Käskynhaltijantien pohjoispuolella, jossa vuorokauden liikennemääräksi on arvioitu noin 57000 ajon./vrk. Yli kymmenen tuhannen ajoneuvon vuorokausiliikennemääriä mitataan suunnittelualueella Tuusulanväylän lisäksi Käskynhaltijantiellä ja Pakilantiellä, Asesepäntiellä, Metsäläntiellä ja Veturitiellä, sekä Panuntiellä. Mäkelänkadun päässä vuorokauden yhteenlaskettu liikennemäärä on noin 37000 ajon. /vrk.



Kuva Aleksi Räisänen
Tuusulanväylä Patolan suunnalta lounaaseen kohti Käskynhaltijatien risteystä

Autoliikenne



Kuva: Katuverkkoluokitus ja vuorokauden liikennemäärät
Tuusulanväylän ja ympäristön liikenne, liikennemäärät

Teknistaloudellinen suunnittelu

Suunnittelualueen teknisiä ominaispiirteitä

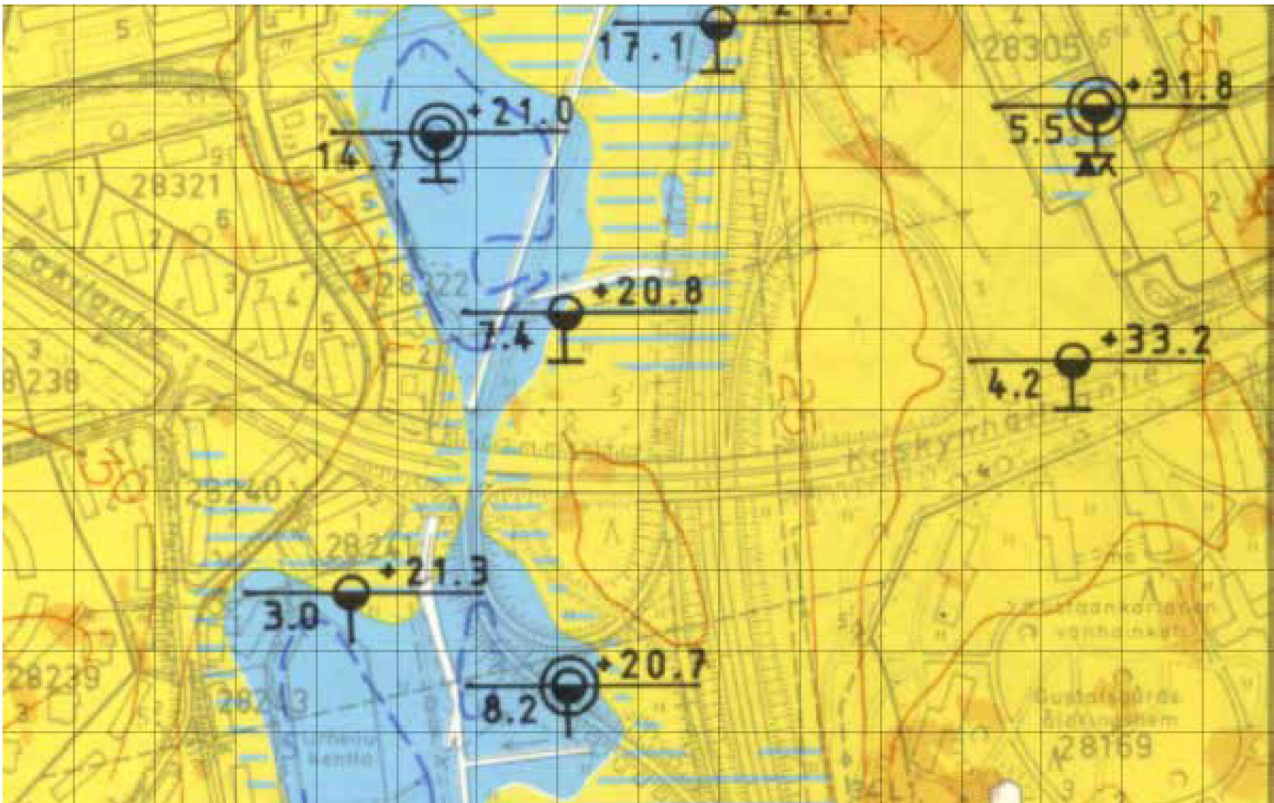
Maaperä ja täyttöalueet

Suunnittelualueen pohjoisosan maaperä on pääosin moreenialuetta, jonka päällä on alueen rakentamisen yhteydessä tehty täyttöjä. Tuusulanväylän itäpuolelle sijoittuu kallioisia alueita ja länsipuolelle puistoalueille alavampaa savialue, jonka jälkeen maasto nousee nykyisille asuinalueille moreenimaaksi.

Tuusulanväylän nykyinen linja sijoittuu savialueelle noin Suursuonpuistosta pohjoiseen päin. Savialueiden paksuus kasvaa etelästä pohjoiseen noin 3-4 m savikosta 6-10 m paksuun savikerrokseen. Suursuonpuiston kohdalla, Tuusulanväylän itäpuolella, on Helsingin kaupungin maaperäkartalle merkitty täyttöalue. Täytön laadusta ja läjitysajankohdasta ei ole tietoa.

Pohjoisosan yleistasausta suunniteltaessa tulee kiinnittää erityistä huomiota maaperän stabiliteetin varmistamiseen alueen halki kulkevan puron suuntaan.

Suunnittelualueen eteläosan, poislukien Ilmalan ratapiha-alue, maaperä on pääosin kallio- ja kittamaa-aluetta siihen liittyvien mahdollisten rakentamisalueiden osalta. Suunnittelualueen maaperä on ollut kuormittavan toiminnan vaikutuksessa pitkään. Pilaantuneisuutta ovat voineet aiheuttaa muun muassa alueella harjoitettu teollinen toiminta, maaperän vanhat täyttöalueet sekä liikenne. Maaperän pilaantuneisuus ja vaikutukset arvioidaan suunnittelun edetessä tutkimuksin ja riskinarvioin. Maaperän pilaantuneisuuden vaikutukset toteutuskustannuksiin otetaan huomioon jatkosuunnittelussa.



Ote maaperäkartasta Tuusulanväylän ja Käskynhaltijantien risteyksialueelta

Perustamistavat ja alueellinen yleistasaus

Suunnittelualueen pohjoisosasta on teetetty yleissuunnittelutasoinen perustamistapaselvitys, jossa on selvitetty alueellisia pohjanvahvistustarpeita, katu- ja korttelialueiden/rakentamisalueiden perustamistapoja sekä niiden kustannusvaikutuksia. Selvityksen perusteella on laadittu alustava alueellinen yleistasaus, jota käytetään jatkosuunnittelun pohjana. Alueellisia pohjanvahvistuksia tarvitaan mm. osalla tulevaa bulevardia sekä sen länsipuolisia reuna-alueita.

Yleistasaussuunnitelmalla on pyritty varmistamaan alueelliset tulvareitit, katujen ja raittien minimikaltevuudet sekä eri rakentamisalueiden yhteensovittaminen. Yleistasaussuunnittelulla pyritään myös osaltaan kartoittamaan toteuttamiskelpoiset liikennetarkaisut sekä parantamaan täten alueellisia rakentamisedellytyksiä.

Suunnittelualueen eteläosa on rakennettavuudeltaan hyvää ja rakennukset perustetaan pääosin maanvaraan tai murskearinnan välityksellä kallion varaan.

Alueellinen hulevesien hallinta

Suunnittelualueen pohjoisosasta on teetetty hulevesisuunnitelma, jonka suositukset otetaan lähikohdaksi jatkosuunnitteluun. Suunnitelmassa on osoitettu yleissuunnittelutasoisesti hulevesien johtamisen pääreitit pintavaluntana ja viemäreissä sekä keskitetyt hulevesien hallintarakenteet. Hulevesisuunnitelmalla pyritään kartoittamaan hulevesienkäsittelyn menetelmät/pääperiaatteet ja niiden vaatimat aluevaraukset mm. Maunulanpuron osalta. Alueellista hulevesitarkastelua jatketaan suunnittelualueen eteläosassa.

Liikenteen ympäristöhaitat

Tuusulanväylän ja vilkkaimpien katujen sekä raita-alueiden lähiympäristössä liikenteen aiheuttamat melutasot ja ilman epäpuhtauspitoisuudet ovat korkeita. Suunnittelualueen eteläosissa samalle osa-alueelle voi kohdistua merkittävää melua useasta eri suunnasta. Ilmalan varikkoalueen lähiympäristöön kantautuu myös tavanomaisesta raideliikennemelusta poikkeavaa melua. Olemassa olevien junaraiteiden läheisyyteen sijoittuviin rakennuksiin kohdistuu maa- ja kallioperän kautta välittyvästä värähtelystä runkomelu- ja tärinärisä. Uusien raitioteiden suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota riittävään runkomelun ja tärinän torjuntaan.

Jatkosuunnittelussa arvioidaan liikenteestä aiheutuvia ilmanlaatu- ja meluvaikutuksia suunnittelualueella ja sen vaikutuspiirissä huomioiden Tuusulanväylän liikenteen ohjaamisessa esitettävät muutokset. Arvioinnin perusteella selvitetään tarvittavia torjuntatoimenpiteitä haittavaikutusten vähentämiseksi sekä mahdollisia reunaehtoja suunniteltavalle maankäytölle ja liikennetarkaisuille ottaen huomioon asuin- ja elinympäristön terveellisyden ja viihtyisyyden vaatimukset.

Ilmanlaadun kannalta erityistä huomiota tulee kiinnittää Tuusulanväylän varteen, jossa suuret liikennemäärät, mahdollinen ruuhkautuminen ja tiiviin kaupunkirakenteen myötä sulkeutuva katu-tila muodostavat oman erityiskysymyksensä. Vaikka ajoneuvojen pakokaasuperäiset ilmanlaatua heikentävät päästöt todennäköisesti pienenevät tulevaisuudessa, ei katupölyn päästöissä ole näköpiirissä merkittäviä vähennyksiä mm. ajoneuvo-tekniikan paranemisen myötä.

Käpylän asema

Käpylän asemanseudun kehittäminen ja lisärakentaminen liikenteen solmukohtana edellyttää laajamittaisia rakenteellisten ratkaisujen tarkaste-
luja sekä liikenteen ympäristövaikutusten laajaa huomioimista.

Käpylän aseman kehittämistä ja lisärakentamis-
mahdollisuuksia tutkitaan yhteistyössä Liikenne-
viraston kanssa. Jatkosuunnittelussa turvataan
olemassa olevat raideliikenneyhteydet sekä va-
raudutaan tarvittaviin lisäraideyhteyksiin ja lai-
turimuutoksiin. Mahdolliset lisäraideyhteydet
vaikuttavat alueen nykyiseen sekä tulevaan maan-
käyttöön.

Alueen lisärakentamisen keinojen ja laajuuden
arvioiminen edellyttää rakenneteknistä yleis-
suunnittelua sekä teknisen että taloudellisen to-
teutettavuuden varmistamiseksi. Maankäytön
muutokset edellyttävät myös mm. alueellista
yleistasaussuunnittelua sekä korkotasojen yh-
teensovittamista.

Pitäjänmäki-Viikinmäki –korkeajännitteisten II-
majohtojen uudelleenjärjestelyjä selvitetään jat-
kosuunnittelun yhteydessä.

Kaavatalous

Bulevardikaupungin toteuttaminen edellyttää
merkittäviä ennakkoinvestointeja mm. liikennejär-
jestelmään, taitorakenteisiin, yhdyskuntateknisen
huollon järjestelmiin sekä maaperän rakentamis-
kelpoisuuteen. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan
mm. nykyisten siltojen ja taitorakenteiden mah-
dollisia uusimis- tai muutostarpeita sekä niiden
vaikutuksia maankäyttöön.

Huomattava maankäyttöpotentiaali mahdollis-
taa kaupungille tuloja tonttien myymisestä ja
vuokraamisesta sekä mahdollisista maankäyttö-
korvauksista. Tulovaikutuksia arvioitaessa tulee
ottaa huomioon mm. alueiden käyttötarkoitus,
maanomistus sekä olemassa olevat rakennukset
ja vuokrasopimukset.

Hankkeeseen liittyvät selvitykset

Liikenteen selvityksiä

Kantakaupungin joukkoliikenteen kehittämiselvitys - KAKE

(Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:14)

Kantakaupungin joukkoliikennejärjestelmän kehittämiselvityksessä määriteltiin Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaisen joukkoliikennejärjestelmän periaatteita ja sitä, miten bussiliikenne sovitetaan raideliikenteen runkoverkkoon.

Joukkoliikennejärjestelmän kehittämisperiaatteet perustuvat joukkoliikennemuotojen hierarkialle, jossa kantakaupungin ja kaupungin alakeskusten väliset yhteydet luodaan raideliikenteen yhteyksillä. Uudet pikaraitiotiet luovat runkolinjojen verkostoa uusilla säteittäisillä ja poikittaisilla yhteyksillä. Nykyinen kantakaupungin raitioverkko palvelee jatkossakin kantakaupungin sisäistä liikumista. Bussiliikenteen roolina on toimia raideliikenteen liityntäliikenteenä ja tarjota täydentäviä yhteyksiä.

Joukkoliikennejärjestelmästä tulee entistä verkostomaisempi. Monikeskustaisessa kaupungissa matkat suuntautuvat nykyistä useammin muualle kuin ydinkeskustaan. Verkostomainen rakenne korostaa liikenteen solmukohtien merkitystä. Vaihdot bussien ja raideliikenteen välillä tehdään sujuviksi ja vaihtopaikkojen laatuun panostetaan. Kantakaupungin saavutettavuus säilyy korkeana, vaikka suoraan keskustaan ajavien bussien määrä vähenee.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi kokouksessaan 12.12.2017 kantakaupungin joukkoliikenteen kehittämiselvityksessä esitetyt periaatteet joukkoliikennejärjestelmän jatkosuunnittelussa ohjeellisena noudatettaviksi ja että Vihdintien ja Tuusulanväylän kaupunkibulevardien suunnittelun kanssa samanaikaisesti kehitetään Valimon ja Käpylän asemia vaihtoterminaaleina.

Tuusulanbulevardin toimivuustarkastelut

(WSP 8/2018-12/2018)

Työssä tarkastellaan Tuusulanbulevardin liikenteen toimivuutta sekä kehitetään eteenpäin alustavia suunnitelmia liikennejärjestelyistä

Liikenneselvitys

Tuusulanbulevardin eteläosista

(3/2018)

Selvityksessä esitettiin bulevardin toisen haaran linjausta jatkosuunnittelun pohjaksi Asesepäntien ja Veturitien olemassa olevaa katuverkkoa pitkin ja sitä kehittämällä.

Tuusulanbulevardin liittymäratkaisujen liikenteellisten vaikutusten arviointi

(Strafica 4/2018)

Selvityksessä tarkasteltiin liittymätyyppisiä moottoriajoneuvoliikenteen kannalta.

Kaupallinen tilanne

Bulevardikaupungin alueelle tavoitellaan urbaaneja kantakaupunkimaisia kaupunginosia, joissa on kaupaa ja palveluita. Suunnitteluperiaatteita varten on laadittu tavoitteet kaupan suunnittelulle sekä alustavasti arvioitu bulevardikaupunginosien liiketilatarpeet ja keskeiset sijainnit. Jatkotyönä suunnittelun myöhemässä vaiheessa tarkennetaan liiketilan suunnittelua ja sijainteja sekä mitoitusta ja konsepteja korttelitasolla sekä tehdään asemakaavoihin liittyvä vaikutusten arviointi liiketilojen ratkaisujen osalta konsulttityönä.

Yleiskaavan mukaan bulevardialueet ovat pääosin kantakaupunkia. Yleiskaavan tavoitteet painottavat kaikissa keskustoissa jalankulun merkitystä ja keskusta-alueiden suunnittelua tiiviinä ja urbaanina ympäristönä. Kaupan rakentamisen lähtökohtana ovat tiiviiseen kaupunkiin soveltuvat ratkaisut. Kaupan rakentaminen on sovittava osaksi korttelirakennetta ja se on integroitava muihin toimintoihin, esimerkiksi asumiseen tai muihin toimitiloihin ja palveluihin.

Kaupan nykytilanne

Suunnittelualueen suurin kaupallinen keskittymä on Käpylän aseman vieressä. Alueen päivittäistavarakaupan tarjonta koostuu tätä lukuun ottamatta pääasiassa pienistä tai keskikokoisista liikkeistä. Uuden yleiskaavan lähimmät liikekeskusta-alueet (C1) sijaitsevat Oulunkylässä ja Pasilassa. Maunulan lähikeskusta (C2) on noin 500 metrin etäisyydellä tulevasta bulevardin ja Jokeri 1:n risteyksestä.

Päivittäistavara-kauppa on paikallisista arjen palveluita merkittävin ja se määrittää hyvin paljon, mihin arki-asiointi suuntautuu. Nykyisin alueella saavuttaa päivittäistavaramyymälän kävelyetäisyydellä erittäin hyvin Maunulassa, jopa 94 % asukkaista, mutta Oulunkylässä vain 62 % asukkaista. Muilla lähialueilla osuus on tätäkin alhaisempi.

Alustava mitoitus ja tärkeimmät keskittymät

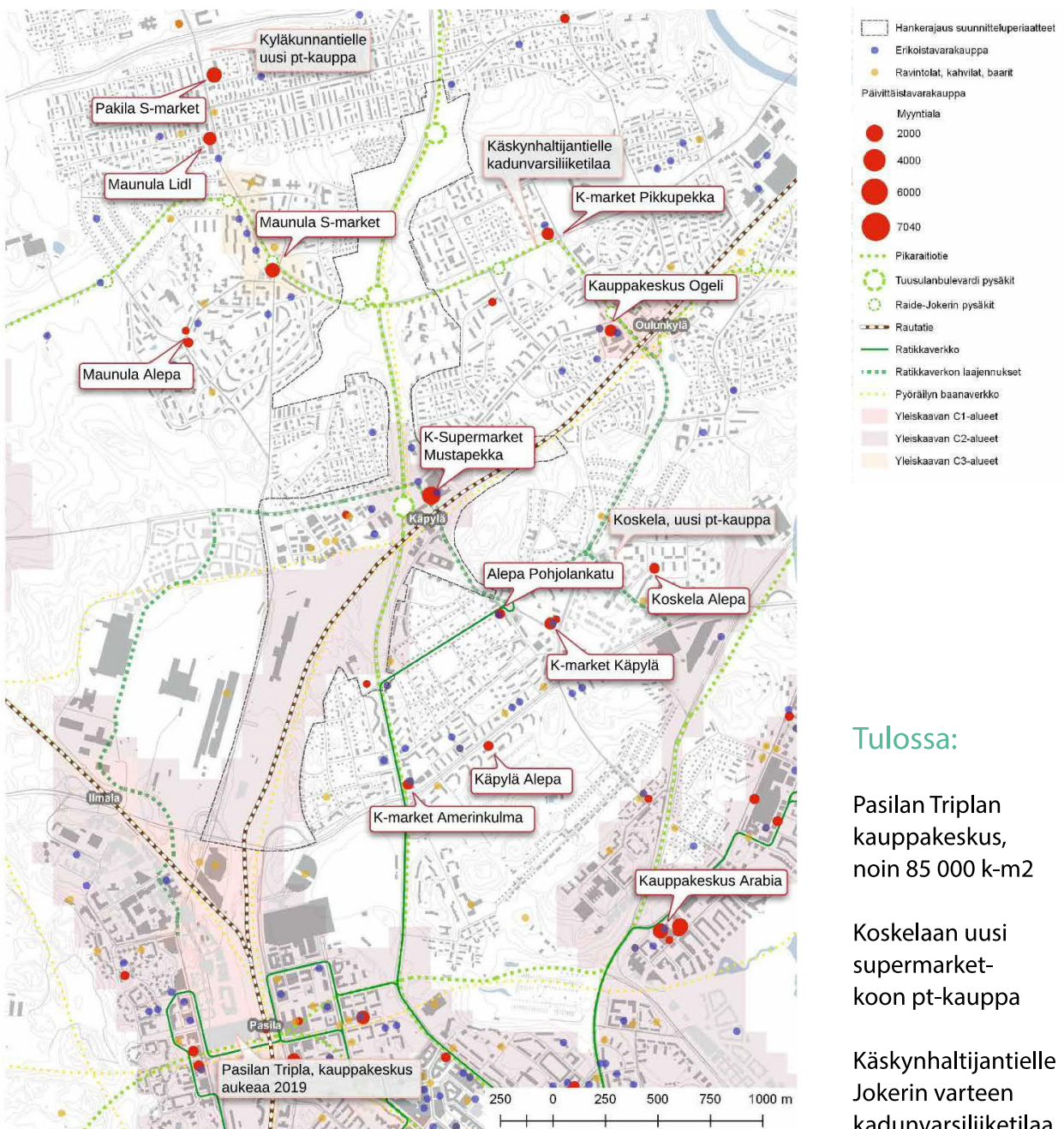
Bulevardikaupunginosien kaupan palveluiden mitoitus ja sijoittumisen suunnittelu perustuvat lähikysyntään. Uuden bulevardikaupungin markkina-alueeseen vaikuttavat tulevan alueen oma palvelutarjonta sekä lähellä sijaitsevat muut palvelukeskittymät ja keskukset. Markkina-alueet menevät myös osittain päällekkäin ja silloin ostovoiman suuntautumiseen ja markkina-alueeseen vaikuttavat kunkin alueen kaupallinen vetovoima.

Alustava arvio ja mitoitus on tehty yleiskaavan potentiaaliperusteella. Suunnittelun tarkentuessa asukasmäärä- ja työpaikka-arvioita voi myös tarkentaa sekä sitä kautta päivittää liiketilatarvelaskelmia. Arvion mukaan nykytilanteessa olisi jo kaupan ja palveluiden tilatarvetta alueella, mutta arvio hajautuu koko bulevardin varrelle. Lisäksi lähialueella on tavoitteena kehittää Oulunkylän asemanseutua ja Raide-Jokerin vartta sekä Pakilan tien vartta, joilla on osin päällekkäinen vaikutusalue.

Tulevien joukkoliikenneyhteyksien ja liikenteen solmukohtien kannalta merkittäviksi kaupallisten keskittymien sijainneiksi Tuusulanbulevardilla nousevat Käpylän asemanseutu ja Raide-Jokerin risteysalue. Käpylä on etenkin merkittävä työpaikkakeskittymä ja Käpylän aseman läheisyydessä on jo nyt jossain määrin kaupallisia palveluja. Suurimmat asukasmäärän kasvut sekä sitä kautta suurin ostovoimapotentialin kasvu kohdistuu Raide-Jokerin pysäkin lähialueelle. Nykyisellään risteysalueella ei ole kaupan tarjontaa, mutta noin 500 metrin säteellä on Maunulan ja Pakilantien kaupallinen tarjonta, jonka jatkumona kaupallisia palveluita voisi kehittää Tuusulan väylän pikaratiikan ja Raide Jokerin risteävälle pysäkin läheisyyteen toiseksi keskittymäksi.

Olemassaolevat palvelut

Olemassaolevat palvelut ovat keskittyneet nykyisten asukas- ja työpaikkakeskittymien läheisyyteen tai liikennevirtojen varrelle. Ympäröivien alueiden kaupallinen tarjonta jakautunut tasaisesti, paljon pieniä yksiköitä. Suunnitteluperiaatealueen suurin pt-kauppa on Käpylän aseman vieressä. Metsälän yritysalueella jonkin verran esim. ravintolapalveluita. Muuten alueella ei juurikaan kaupallisia palveluita ole.



Tulossa:

Pasilan Triplan kauppakeskus, noin 85 000 k-m²

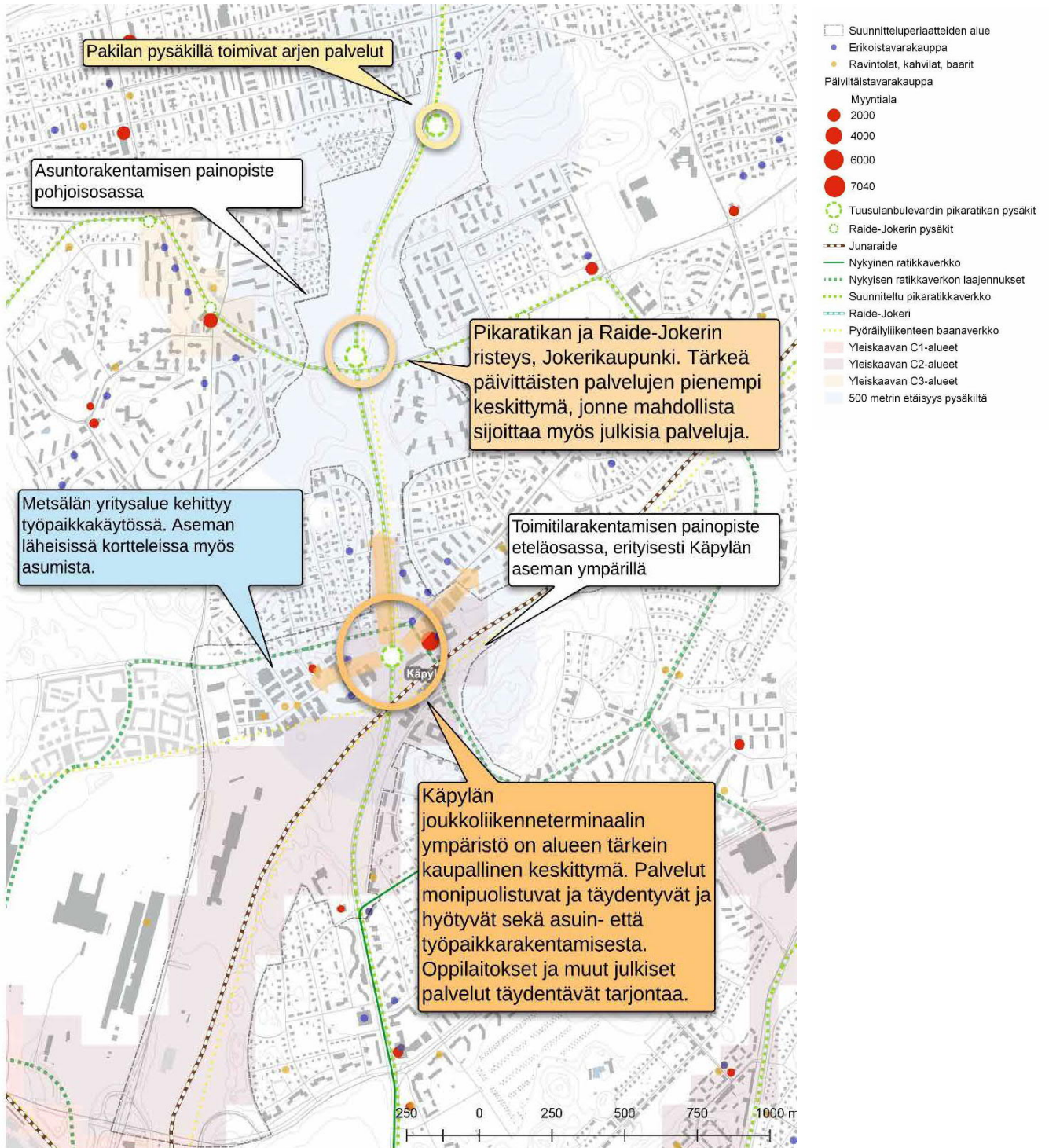
Koskelaan uusi supermarket-koon pt-kauppa

Käskynhaltijantielle Jokerin varten kadunvarsiliiketilaa

LÄHDE: Tuusulanbulevardin ja bulevardikaupungin liiketilat – alustava mitoitus ja keskeiset sijainnit

Tavoitteet kaupan suunnittelulle

Alustavat bulevardikaupungin liiketilatarpeet ja keskeiset sijainnit.





Flintholmin vaihtosama, Kööpenhamina(Fredriksberg)
Kuva Satu Tarula



Jätkäsaaren kadunvarsiliiketilaja
Kuva Antti Pulkkinen (Helsingin kaupungin mediapankki)

Muita selviyksiä

Tuusulanbulevardin pohjoisosan hulevesi- ja perustamistapaselvitys

Suunnittelualueen pohjoisosaan on laadittu hulevesi- ja perustamistapaselvitys. Selvityksen tarkoituksena on ollut selvittää maankäytön hulevesivaikutuksia, Maunulanpuron vaatima tilavaus sekä määrittellä alueellisia perustamistapoja ja esirakentamistarvetta. Työssä on lisäksi laadittu alueelle alustava yleistasaus ja yleissuunnittelutasoinen kustannustarkastelu.

Metsä- ja puustoinen verkosto kaupunkisuunnittelussa –opas (luonnos)

Työssä määritellään metsä- ja puustoinen verkoston termit, työmenetelmä verkoston tarkasteluun sekä keinovalikoimaa verkoston kehittämiseksi. Tuusulanbulevardin suunnittelualue oli yhtenä case-alueena, kun termit ja työmenetelmää kehitettiin.

Tuusulanbulevardin maisematarkastelu

Työssä käytiin läpi suunnittelualueen maiseman osatekijät ja peruspiirteet, arvokkaat kulttuuriympäristöt ja luontokohteet sekä tavoitteellinen viher- ja virkistysverkosto. Näiden pohjalta laadittiin suositukset jatkosuunnitteluun.

Ilmanlaatumallinnus kaupunkibulevardin kasvillisuuden osalta

Helsingin yliopiston tutkimushanke tutkii ja vertailee erilaisia katupoikkileikkauksivaihtoja, joissa on eri määrä katupuita ja muuta kasvillisuutta. Tutkimusasetelmassa on käytetty lähtökohtana Tuusulanbulevardin liikennetietoja sekä viitteellistä kaupunkimallia.

Tulevia selvitystarpeita

Pikaraitiotien yleissuunnitelma

Pikaraitiotien yleissuunnitelma käsittää raitiotieyhteyden Helsingin ydinkeskustasta Mäkelänkadun kautta Tuusulanbulevardille. Yleissuunnitelman tavoitteena on määrittää radan, pysäkkien ja muiden radan toteuttamisen edellyttämien liikennejärjestelyjen aluevaraustarpeet jatkosuunnittelua ja kaavoitusta varten. Rata ja katujärjestelyt suunnitellaan sellaisella tarkkuudella, että kustannuksista, toteutettavuudesta ja vaikutuksista on riittävät tiedot toteutuksesta päättämiseksi ja hankkeen viemiseksi investointiohjelmiin.

Tavoitelinjastosuunnitelma bussi- ja kantakaupungin ratikkalinjoille

Tuusulanbulevardin suunnan joukkoliikenteen linjastoa tulee suunnitella aiempia selvityksiä tarkemmalla tasolla. Tavoitteena on suunnitella linjasto, joka on vähintään yhtä kilpailukykyinen kuin nykyperiaatteiden mukainen suoriin bussilinjoihin perustuva linjasto. Uudessa joukkoliikennejärjestelmässä matkustajan kokeman keskimääräisen palvelutason tulee olla parempi kuin nykyisen kaltaisessa linjastossa.

Linjastosuunnitelman perusteella saadaan mm. vastaus kysymyksiin siitä, miten Tuusulanbulevardin pikaraitiolinja vaikuttaa kantakaupungin ratikkalinjastoon ja mikä osa bussilinjastosta päättyy Käpylän asemalle. Bussiliikenteen tulevaisuuden lähtömäärästä tarvitaan tarkempi kuva erityisesti Käpylän aseman bussiterminaalin mitoittamiseksi.

Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä pääkaupunkiseudulla. HSL päättää joukkoliikennejärjestelmän linjastoista ja aikatauluista. Linjastosuunnittelu tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä HSL:n kanssa.

Käpylän terminaalin suunnitelma

Alustava terminaalin luonnossuunnittelu tarkemman tilantarpeen arvioinnin tueksi.

Kävely- ja liikkumistutkimus

Tutkitaan bulevardin suunnittelualueella asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien liikkumisen reittejä suunnittelutyön tueksi.

Selvitys Metsälän ja Patolan välistä ekologisesta yhteydestä

Työssä on tarkoitus kartoittaa Maunulan purolaaksoa pitkin osoitetun ekologisen pääyhteyden ja kehitettävän metsäverkostoyhteyden sekä Maunulan puroluonnon tarpeet ja mahdollisuudet suhteessa suunniteltaviin Tuusulanbulevardin Kaupunginosiin, virkistyksen pääreittein sekä huoleesiin.

Yleisten alueiden yleissuunnitelma

Suunnitelmassa on tarkoitus määrittellä suunnittelualan viher- ja jalankulkuverkoston osat sekä virkistyspalvelutarpeet ja uuden kaupunkiluonnon mahdollisuudet. Tällöin tarkennetaan myös mitoitus, tilantarpeet sekä saavutettavuus.

Teknitaloudelliset selvitykset

Bulevardikaupungin alueen teknisen ja taloudellisen toteutettavuuden varmistamiseksi laaditaan jatkosuunnittelussa tarvittavat tekniset yleissuunnitelmat ja selvitykset.

Palveluverkkotarkastelu

Pitkän aikavälin palveluverkkotarkastelu.

