

Helsingfors stad

Stadsplan

**Generalplan för
Helsingfors**

Så här läser du stadsplanen

Stadsplanen ger dimensioneringsanvisningar för noggrannare planering, det vill säga delgeneralplanering. Den presenterar också det som är väsentligt för styrningen av markanvändningen.

Stadsplanen visar inte områdesreservationerna för markanvändningen med exakta gränser. Kartan i stadsplanen består av rutor på en hektar, det vill säga 100 x 100 meter. Varje ruta har en markering som beskriver huvudanvändningen.

Markanvändningen på intilliggande rutor kan planeras även utifrån huvudanvändningen för bägge rutor. Noggrannare avgränsningar bestäms i detaljplaneringen. Bostadsdominerade områden är markerade med olika bruna nyanser. På dessa områden finns förutom boende också parker, arbetsplatser, tjänster, rekreation och gator.

Effektiviteten för bostadsdominerade områden

I stadsplanen är bostadsdominerade områden markerade med fyra nyanser av brunt. Ju mörkare brun, desto mer byggnader kan det byggas i området. Byggandet anges som en kvarterseffektivitet, som anger förhållandet mellan våningsytan i byggnaderna i kvarteret och kvarterets yta.



Bostadsdominerat område A1. Kvarterseffektivitet över 1,8. Nuvarande, täta stadsdelar som kan jämföras med denna effektivitet är till exempel Berghäll, Gräsviken och Tölö.



Bostadsdominerat område A2. Kvarterseffektivitet över 1,0–2,0. Nuvarande stadsdelar som kan jämföras med denna effektivitet är till exempel Arabiastranden, Skatudden och Hertonäs strand.



Bostadsdominerat område A3. Kvarterseffektivitet 0,4–1,2. Våningshusområden som är jämförbara med detta tal är till exempel flera områden som byggts på 1950–1970-talet, exempelvis Drumsö, Brunakärr och Haga.



Bostadsdominerat område A4. Kvarterseffektivitet under 0,4. Nuvarande stadsdelar som kan jämföras med denna effektivitet är till exempel småhusområdena i Baggböle, Åggelby och Domarby.

Innehåll

På pärmen anges den relativa andelen av markanvändningen i stadsplanen enligt huvudsakligt användningsändamål. Större delen är bruna, bostadsdominerade områden, vilka utgör nästan hälften av planens markområde. Rekreations- och grönområden utgör över en fjärdedel. Förklaringar till färgerna finns på plankartan.

5	Helsingfors växer hållbart
6	Stadsplanen i ett nötskal
10	Ett tätare urbant Helsingfors
11	Stadskärnan växer
12	Nya stadsdelar längs boulevarder
15	Förorternas centrum
16	Nätverksstad med spårtrafik
17	Malms flygfält blir ny stadsdel
18	Livet i det växande Helsingfors
19	Stadsplanen ökar bostadsutbudet
20	Marin stad
21	Nätverk av grönområden
22	Tillgängliga företagsområden
22	En stad med mångsidiga företagslokaler
23	Urban kulturstad
26	Stadsutvecklingsteman i Helsingfors
27	Globalt Helsingfors
28	Hopningsfördelar i en allt tätare stad
29	Mot ett koldioxidneutralt Helsingfors
30	Planeringsprocess och beslutsfattande
31	Interaktiv planläggningsprocess
33	Beslut om stadsplanen i Helsingfors stadsfullmäktige
34	Mer information om planeringen i Helsingfors
34	Uppgifter om publicationen

Mural på Tavastvägen i
Arabiastranden.



Helsingfors växer hållbart

Helsingfors nya generalplan är en stadsplan. Den visar riktningen för stadens tillväxt. Generalplanen möjliggör cirka 860 000 invånare och 560 000 arbetsplatser i Helsingfors år 2050. Helsingfors blir en tätare bebyggd stad, vars flera center förenas av spårtrafik. Innerstaden byggs ut längs motorvägsaktiga leder som byggs om till stadsboulevarder.

Grovt taget en tredjedel av nybyggandet placeras i innerstaden som expanderar längs stadsboulevarderna, en tredjedel som kompletteringsbyggande särskilt vid knutpunkter för spårtrafiken och en tredjedel på nybyggnadsområden, som Malms flygfält där verksamheten har upphört.

Hållbara transportsätt hör till framtidens Helsingfors. Målet är att garantera en god tillgång på kollektivtrafik överallt. Gång och cykling prioriteras framför alla andra färdssätt. Stadsstrukturen ska vara sådan att de vardagliga tjänsterna kan fås nära. En tät stadsstruktur och hållbara färdssätt spelar en viktig roll när Helsingfors eftersträvar avsevärda

reduceringar av koldioxidutsläppen. Helsingfors mål är att vara en koldioxidneutral stad före år 2050.

Till ett bra stadsliv hör tillräckliga rekreativsområden och möjlighet att njuta av naturen. Helsingfors är också i framtiden en grön stad, vars starka sidor är stora enhetliga grönområden, stadsskogar och värdefulla kulturmiljöer. Stadsborna behöver parker, öppningar och torg där de kan mötas och stadsevenemang kan ordnas. Havet är ett utpräglat element i Helsingfors miljö och staden har mycket havsstrand. Vi kan alla njuta av den även i framtiden.

En urban boendemiljö är eftertraktad. Stadsplanen erbjuder en möjlighet att öka det urbana bostadsutbudet för dem som uppskattar sådant boende genom att bygga ut innerstaden. Samtidigt säkerställer stadsplanen att det i framtidens Helsingfors också finns gröna boendemiljöer nära naturen för dem som uppskattar sådant boende.

Mikko Aho
Direktör för
stadsmiljösektorn
Helsingfors stad



Stadsplanen i ett nötskall

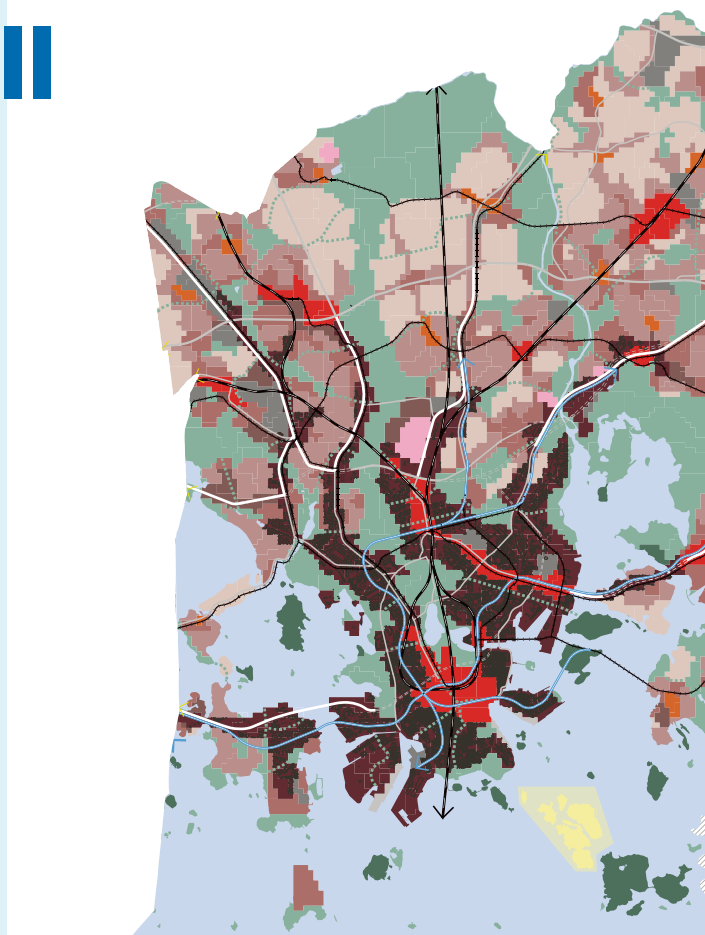
Generalplanen är en långsiktig, strategisk plan för markanvändning som styr utvecklingen av Helsingfors samhällsstruktur. Generalplanen visar hur Helsingfors ska växa till en stad med cirka 860 000 invånare fram till år 2050.

Centrala teman i stadsplanen är

Tätare stadsstruktur. En tredjedel av bostadsbyggandet enligt generalplanen är tilläggsbyggnation i befintliga stadsdelar. På detta sätt kan man utnyttja den befintliga infrastrukturen. Det är hållbart och ekonomiskt sunt stadsbyggande.

Expanderande innerstad. Helsingfors innerstad är också i framtiden Finlands och metropolområdets attraktiva centrum för affärslivet, handeln, tjänster, turism och kultur. Vid sidan av den gamla stadskärnan håller det i Helsingfors på att bildas ett ytterligare affärscentrum i den östra innerstaden.

Spårnät. Trafiknätet i utkastet till generalplan utgår från ett snabbspårvägsnät. De

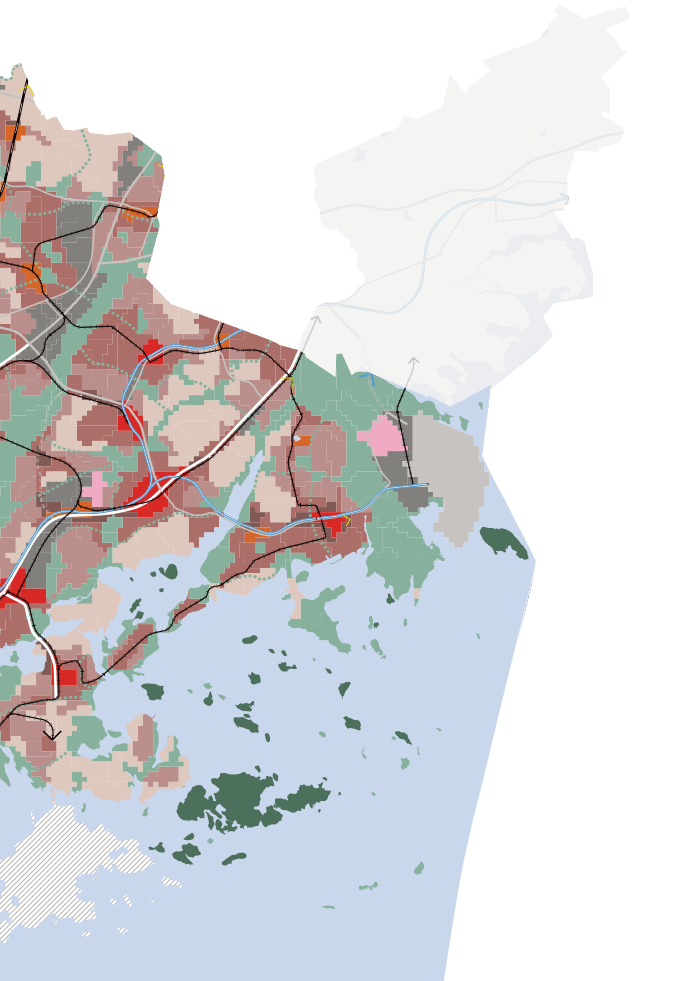


radiella spårvägslinjerna bildar ett nät med hjälp av tvärgående linjer.

Stadsboulevarder. I utkastet till generalplan föreslås att motorvägsaktiga trafikleder byggs om till gatuliknande stadsboulevarder med innerstadsmässigt byggande längs boulevarderna.

Nätverk av grönområden. Rekreations- och grönområden har kopplats samman till ett nätverk. Stommen utgörs av gröna fingrar som förenas av tvärgående gröna förbindelser.

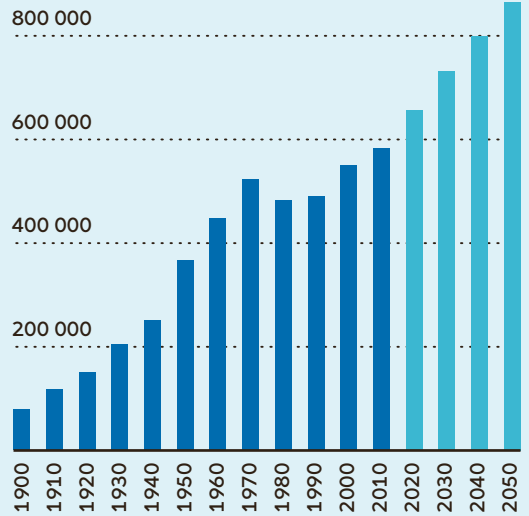
Förortscentra. Avsikten är att skapa livliga centrum i förortsområdena. Viktiga förortscentra är Malm, Östra centrum, Herttonäs och Gamlas.



Helsingfors har i stadsplanen delats upp i en hektar stora rutor, för vilka huvudsyftet för markanvändningen presenteras.

Helsingfors befolkningsutveckling 1900–2010 och prognos* till 2050

* Snabbt alternativ



Havets närhet. Stadsplanen öppnar upp för nya möjligheter att stärka Helsingfors marina karaktär. Ett enhetligt strandstråk följer Helsingfors strandlinje. I skärgården erbjuds nya möjligheter av att Skanslandet och Kungsholmen, Torra Mjölö och Mjölö frigörs för civilt bruk från att ha varit i militärt bruk.

Nya stadsdelar. Ett helt nytt objekt för bostadsbyggande är Malms flygfältsområde. Där man kan bygga en stadsdel för upp till cirka 25 000 invånare.

Kontorsområden. Betydande kontorsområden är till exempel Hertonas och Sockenbacka. Centrumområden med blandade funktioner erbjuder också potential för företagsverksamhet.

Plattformen för stadsutveckling

Stadsplanen är en övergripande strategisk plan. Den styr kraftigt mot en tätare stadsstruktur och utveckling av tvärgående banförbindelser. Den garanterar också att Helsingfors även i framtiden har stora, enhetliga grönområden.

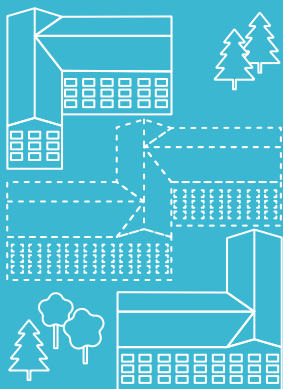
Stadsplanen är en plan som så många aktörer som möjligt kan utnyttja som stöd för planering och diskussionsunderlag. Möjliga användare vid sidan av staden är andra aktörer inom den offentliga sektorn, experter på stadsplanering, kommersiella aktörer samt aktiva stadsbor.

Sommarfirande på Solviks
badstrand i Nordsjö.





Ett tätare urbant Helsingfors



Framtidens Helsingfors är en tätare stad än i dag. Förutom de nuvarande, radiella linjerna för spårtrafiken till centrum förverkligas tvärgående spårtrafikförbindelser. Stationerna blir viktiga trafikmässiga noder och stadsstrukturen kring dem blir tätare. Stadsplanen ger en

möjlighet att bygga om de motorvägsaktiga infarterna till stadsboulevarder och bygga upp en urban miljö längs dessa. Det största helt nya objektet för områdesbyggande är gamla Malms flygfält, där man kan bygga bostäder för 25 000 stadsbor.



Norr om Helsingfors centrum i Mellersta Böle planeras ett imponerande tårn område.

Stadskärnan växer

Stadsplanen ger en möjlighet att förverkliga ett nytt, starkt affärscentrum i Helsingfors östra och norra innerstad.

Axeln Böle–Vallgård–Fiskehamnen i riktning längs Industrigatan är i framtiden en betydande koncentration för näringslivet så som stadskärnan. Industrigatan blir en huvudgata för den östra innerstaden, och förbinder de nya centrumen i Böle och Fiskehamnen. Längs axeln ligger företagsområdena kring bl.a. Vallgård och Partitorget med flertalet huvudkontor, Sörnäs metrostation, området kring Maskinverkstaden samt Söderviks evenemangsområde, vilka kantas av effektivt utbyggda, bostadsdominerade stadsdelar. Den

effektivt utbyggda kvartersstaden sträcker sig från Böle norrut och vidare mot Kottby.

Stadsplanen möjliggör kompletteringsbyggande även på många strandområden i innerstaden. Sådana är Skatuddens sydöstra strand samt Hagnäskajen. På Skatudden kan man göra de nuvarande väg- och parkeringsarrangemangen tätare och bygga bostäder för strax över 2 000 invånare på det strandområde som friställs. Hagnäs kommer å sin sida att utgöra en viktig nod för kollektivtrafiken när Degerö spårvägslinje och senare i framtiden eventuellt även Centrumslingan färdigställs. Utvecklingen av området tar fart när man blir tvungen att renovera Hagnäs bro. Detta erbjuder möjligheter till tilläggsbyggande och utveckling av stränderna. I centrum blir staden tätare till följd av det kompletteringsbyggande som görs inne i kvarteren.

Nya stadsdelar längs boulevarder

En av de stora markanvändningslösningarna i stadsplanen är möjligheten att bygga om de motorvägsaktiga trafiklederna till gatuliknande stadsboulevarder innanför Ring I.

Stadsboulevarderna handlar i första hand om en expansion av innerstaden. Värdefulla grönområden kan besparas genom att utnyttja skyddszonerna längs motorvägsområden för byggande. Stadsboulevarderna utgör nya urbana stadsdelar, där man eftersträvar en blandad stadsstruktur, det vill säga en mix med bostäder, arbetsplatser och tjänster.

Boulevardiseringen förutsätter investeringar i kollektivtrafiken samt metoder för att öka populariteten av gång och cykling. Dessa måste vara vedertagna alternativ för att ta sig fram i staden. Utrymme lämnas även åt dem som måste köra egen bil. Målet är ett fungerande och säkert trafiksystem som betonar hållbara färdssätt, inte att jaga ut personbilarna från Helsingfors.

Boulevardiseringen ändrar karaktären hos de nuvarande motorvägsaktiga lederna. De går från att vara rutter för snabb biltrafik till gator som betjänar olika trafikformer. Stadsboulevarderna betjänar såväl bilister, kollektivtrafik, fotgängare som cyklister. Det finns redan i dag huvudgator av stadsboulevardtyp i Helsingfors, till exempel Mannerheimvägen och Backasgatan.

Fartbegränsningarna på stadsboulevarderna är lägre än på dagens infartsleder. Planskilda anslutningar skulle byggas om till plananslutningar. För en smidig fordonstrafik är det emellertid viktigt att man i vissa hårt trafikerade anslutningar kan även utnyttja planskilda anslutningar. För snabbspårvägs-

linjer och cykelbanor måste man erbjuda en smidig korsning med stadsboulevarderna.

I framtiden kan man konvertera alla infartsleder till Helsingfors till stadsboulevarder innanför Ring I. Stadsboulevarderna längs Vichtisvägen och Österleden sträcker sig ända till stadsgränsen, eftersom trafiklösningarna här redan är gatuliknande. Vid sidan av infartslederna är Degerövägen en stadsboulevard enligt generalplanen.

Bostadskvarter längs stadsboulevard.

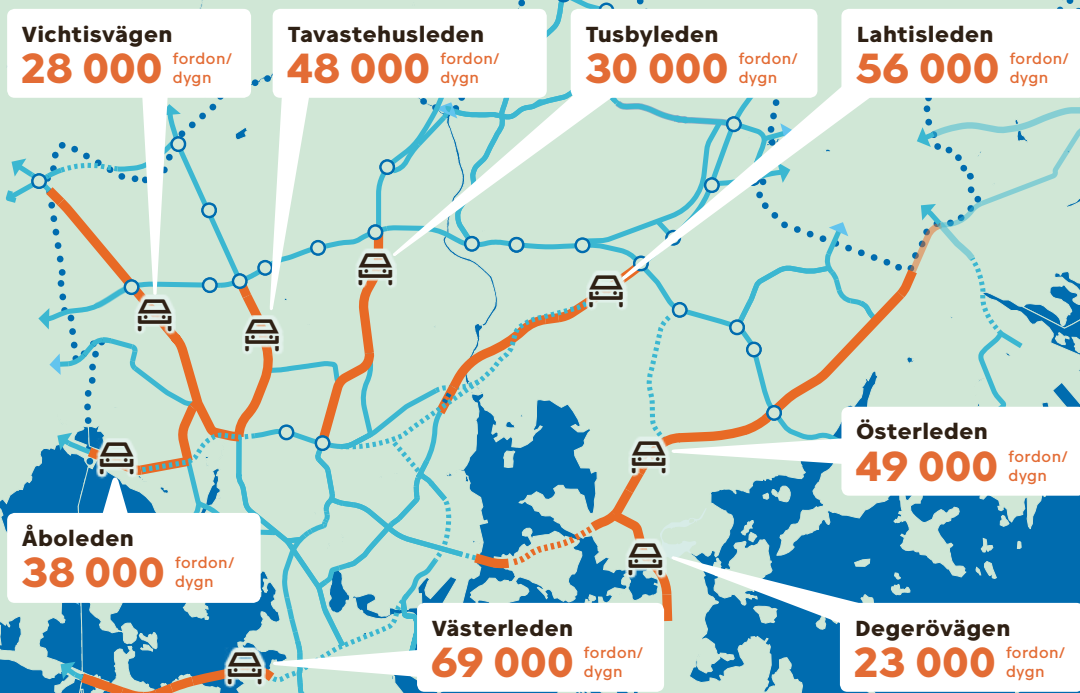


Bild av norra delen
av Lillhoplax Vy längs
Mannerheimvägen.



Motorvägsaktiga infartsleder i Helsingfors

Antalet bilar, år 2014



Förortscentra som utvecklas i Helsingfors

Malms centrum utvecklas till ett centrum för nord-östra Helsingfors. Vid reformen eftersträvas ett trivsamt stadsrum, bättre trafikleder samt att få invånare, tjänster och arbetsplatser in i kärnan i närheten av stationen.



Stationstrakten i **Äggelby** och området längs Ståthållarvägen byggs tätare. Spårjokern gör Äggelby station till en nod för spårtrafiken.

Stationstrakten i **Gamlas** byggs ännu tätare och kopplas funktionellt bättre ihop med köpcentret Kaari.

Stationstrakten i **Sockenbacka** byggs tätare och nytt bostadsbyggande görs i kollektivtrafikens nod.

Hertonäs centrum ligger invid metrostationen och kommer att utvecklas till en mångsidig koncentration av boende, tjänster och arbetsplatser. Hertonäs företagsområde kommer också i framtiden i huvudsak att användas för arbetsplatser.

Ett nytt affärscentrum byggs intill det nuvarande. I framtiden kommer **Degerövägen** att byggas om till en stadsboulevard med en betydande mängd intilliggande kompletteringsbyggande.



Förorternas centrum

Byggnad kommer att ske längs Spårjokern i **Viks centrum**. Syftet är att förena de omgivande stadsdelarna bättre än i dag.

Gårdsbacka centrum utvecklas som en koncentration av kommersiella tjänster, kontor och boende.

Utvecklingen av **Kvarnbäcken** pågår redan för fullt och kommer att fortsätta. Yrkehögskolan Metropolias campus byggs färdigt bredvid metrostationen. I framtiden kommer Vetenskapsspårvagnen att sträcka sig till Metropolia och koppla in Kvarnbäcken i högskolenätverket.

Nordsjö centrum blir tätare och får mångsidigare funktioner. Nordsjö centrum och hamn kan förenas med en spårförbindelse.

I **Östra centrum** finns det potential för kompletteringsbyggnad av upp till cirka en miljon våningskvadratmeter.



Stadsplanen erbjuder Helsingfors en möjlighet att utveckla livliga och livskraftiga centrum också i förortsområdena.

Förorternas centrum utvecklas endast om de har ett tillräckligt stort befolkningsunderlag. Ett tillräckligt stort invånarantal i en tillräckligt tät miljö skapar förutsättningar för mångsidiga tjänster. Omgivningen i dessa centrum är i framtiden en blandad stad med affärslokaler längs gatorna. Viktiga förortscentra är Malm, Östra centrum, Hertonäs och Gamlas.

Östra centrum har ständigt expanderat och har en stark position redan i dag. I Östra centrum anvisas en betydande mängd nybyggnadspotential i stadsplanen. Enligt en referensplan för området finns det i Östra centrum potential för kompletterande bostads- och kontorsbyggnad i storleksordningen nio miljoner våningskvadratmeter.

Malm är centrum för nordöstra Helsingfors och en betydande nod i spårtrafikens nätverksstad. Malms centrum har i framtiden möjligheter att växa till en betydelsefull koncentration för arbete och uträkning av ärenden, eftersom spårtrafikförbindelsernas betydelse ökar och området blir bättre tillgängligt i och med Joker 2. Ett ökat befolkningsunderlag i området fås genom att bygga på Malms flygfält.

Gamlas centrum är ett betydande centrum för det västra området. I stadsplanen stärks stationstrakten i Gamlas och i utkastet har det i stor utsträckning angetts som affärs- och tjänstecentrum, där man strävar efter att binda samman de nuvarande, omfattande, separata dagligvaruaffärstjänsterna med stationscentrumet.

För Hertonäs centrum har man redan utarbetat planer för betydande affärsbyggnad och tillhörande bostadsbyggnad. Hertonäs utgör centrum för de sydöstra förorterna. På det berörda området bor i dag cirka 100 000 invånare. Genom att täcka in Österleden och metrobanan kan man expandera Hertonäs centrum mot innerstaden.

Vid reformen av förortscentrumen är det viktigt att man ökar antalet trivsamma stadsrum, skapar bättre gånggrutter, får nya invånare och tjänster samt arbetsplatser helt intill stationerna.

Nätverksstad med spårtrafik

En tät stadsstruktur kräver ett effektivt trafiksystem för att fungera.

När stadens invånarantal växer ökar samtidigt antalet enskilda resor. Helsingfors vill arbeta för att hållbara fortskaffningsformer, dvs. gång, cykling och kollektivtrafik, ska bli ett genuint konkurrenskraftigt alternativ till personbilen. Trafiknätet i stadsplanen utgår från ett snabbspårvägsnät. Man förbereder sig även på en utbyggnad av metro- och järnvägsnätet.

Snabbspårvägarna sträcker sig radiellt från Helsingfors centrum, i huvudsak längs boulevardgångarna åtminstone till Ring I. En del av linjerna sträcker sig ända till stadsgränsen. De radiella spårvägslinjerna bildar ett nät med hjälp av tvärgående linjer. Joker 1 och Joker 2 flyttas över på spår och förbättrar avsevärt de

radiella förbindelserna. Den nya skärgårdsspårvägen, som planerats att gå via Degerö till Vårdö och därifrån via Ramsöudden mot Havnastböle, skulle öppna upp det marina Helsingfors bättre för kollektivtrafiken.

Vallgårdsdalens kollektivtrafikgata är ny gatuförbindelse som förbinder Backasgatan och Tavastvägen och som anvisas endast för kollektivtrafik. Kollektivtrafikgatan gör det möjligt att effektivare arrangera de nuvarande kollektivtrafiklinjerna och skapa helt nya förbindelser. Förbindelsen utnyttjas av den så kallade vetenskapsspårvägen som förbinder Mejlans och Otnäs i Esbo via Böle med Gumtäkt och eventuellt med Kvarnbäcken.



Spårjokern och metron är centrala för den framtida spårtrafiken i Helsingfors.





Malms flygfält blir ny stadsdel

Malms flygfält är det största nybyggnationsområdet i stadsplanen.

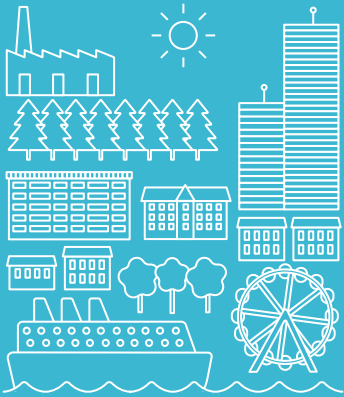
Där kan man bygga hem för 25 000 helsingforsare. Målet är 1,2 miljoner våningskvadrater, varav 100 000 våningskvadrater är för kontor och tjänster. Byggandet av detta nya område påverkar i stor utsträckning även Malms nuvarande struktur och hela det nordöstra Helsingfors. Målet är att skapa en ny stadsdel som har ett eget, starkt närcentrum.

Spårvägslinjer planeras för att betjäna området vid Malms flygfält. I framtid korsas området av den tvärgående Spårjokern 2

samt en linje som går från innerstaden via Vik norrut. Vid Lahtisleden och över Lahtisleden till Stensböle planeras en ny anslutning för Tattarbron. Denna ska också koppla ihop området bättre med gatunätet i östra Helsingfors.

Området planeras bli högklassigt och ha en varierad befolkningsstruktur med flera boendeanvändningar. I planerna förbereder man sig för att cirka 2 000 arbetsplatser placeras i området. I planeringen av Malm beaktas områdets starka sidor, såsom minnen av landningsbanor, öppna utrymmen och lång sikt. Avsikten är att förena områdets gröna nätverk med Stensböle friluftspark med en separat bro över Lahtisleden. I området planeras en smidig friluftsled som kretsar kring området.

Livet i det växande Helsingfors



Stadsplanen behövs för att Helsingfors under de kommande åren ska kunna svara mot efterfrågan på bostäder. Bostadspri- serna har stigit snabbt, eftersom utbudet inte har svarat mot efter-

frågan. Samtidigt har boenderymligheten slutat växa. I Helsingfors bor man dyrare och trängre än i övriga Finland. Med stadsplanen vill man säkerställa också att det växande och tätare Helsingfors blir en trivsamt, havs- och naturnära stad, där företagsverksamheten har goda förutsättningar och en blomstrande stadskultur erbjuds.

Stadsplanen ökar bostadsutbudet



Helsingfors tillväxt och den stora efterfrågan på bostäder har höjt kostnaderna för boendet avsevärt. Stadsplanen gör det möjligt att öka utbudet av bostäder.

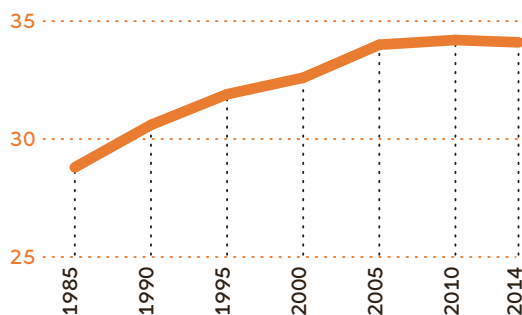
Prisutvecklingen anger att bostadsutbudet i den urbana miljön har varit otillräckligt. Detta ska stadsplanen råda bot på. I fortsättningen finns det i Helsingfors allt bättre möjligheter att bygga bostäder i en tät urban miljö.

Boenderymligheten i Helsingfors växte snabbt från 1960-talet till slutet av 1980-talet till följd av den ökande inkomstnivån och den relativt stora bostadsproduktionen. Därefter och särskilt från och med den senare hälften av 1990-talet har utvecklingen av boenderymligheten bromsats upp i betydande grad. Boenderymligheten har under de senaste åren rentav börjat krympa en aning i Helsingfors.

Med det kompletteringsbyggande som presenteras i generalplanen strävar man även efter

Boenderymligheten i Helsingfors 1985–2014

m²/person



att förhindra att bostadsområden segregeras. Stadsdelarna kan utvecklas som självständiga småstäder innanför staden. Med investeringar kan man se till att stadsdelarna hålls livskraftiga och även förbättra deras image.

Staden har redan länge utövat en bostadspolitik, där en central princip är social hållbarhet. Det betyder att olika invånare och invånargrupper har möjligheter att hitta en bostad som motsvarar deras behov och betalningsförmåga. Helsingfors utvecklas så att nya områden blir personliga stadsdelar med en mångsidig invånarstruktur.

Marin stad

I Helsingfors är havet nära. Stadens marina karaktär är en av dess starka sidor.

I Helsingfors kan man bo nära havet, idka marin näring samt använda havet för rekreation. I stadsplanen spelar havet en viktig roll. På tematkartan i stadsplanen har man angett till exempel de stränder och öar som anvisats för rekreation. Där finns även ett strandstråk, som förbättrar fotgängares och cyklisters åtkomst till stränderna avsevärt. I Helsingfors kan man komma till stranden nästan överallt. Stränderna är i huvudsak i allmän användning.

Helsingfors skärgård erbjuder också nya möjligheter. Öar som har använts av försvarsmakten har redan friställts och i framtiden kommer fler öar att tas i civilt bruk. Sådana öar är

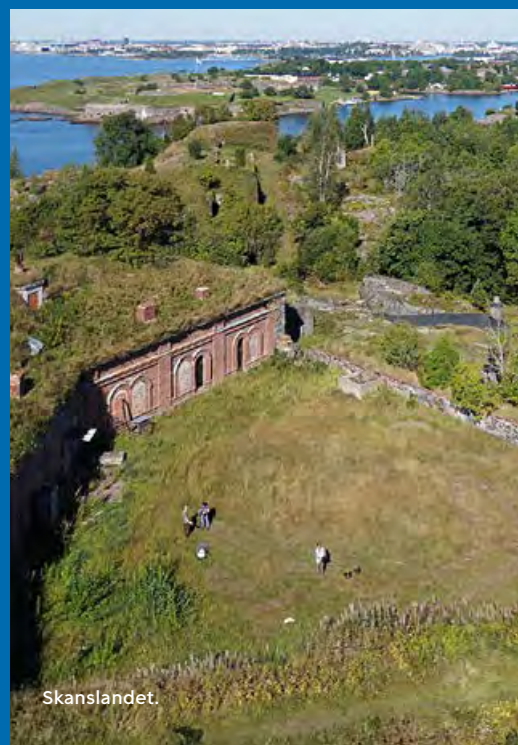
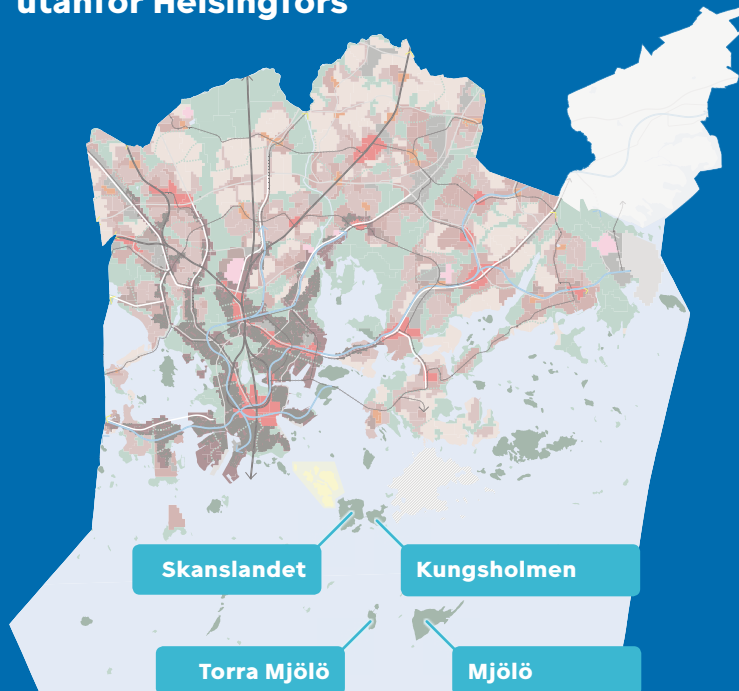
Skanslandet och Kungsholmen, Torra Mjölö och Mjölö. Målet är att öppna de öar som försvarsmakten använt för rekreation. Skanslandet och Kungsholmen ligger endast på några kilometers avstånd från Helsingfors centrum och de nya områden som håller på att byggas i Busholmen, Fiskehamnen och Kronbergsstranden.

Utgångspunkten för utvecklingen av Skanslandet och Kungsholmen, Torra Mjölö samt Mjölö är en respekt för öarnas kultur- och krigshistoria samt naturvärden. Den befintliga infrastrukturen på Mjölö, dvs. vägar, hamnar, el, vatten och avloppsreningsverk gör det även möjligt att placera andra funktioner, såsom en oljebekämpningscentral, på ön.

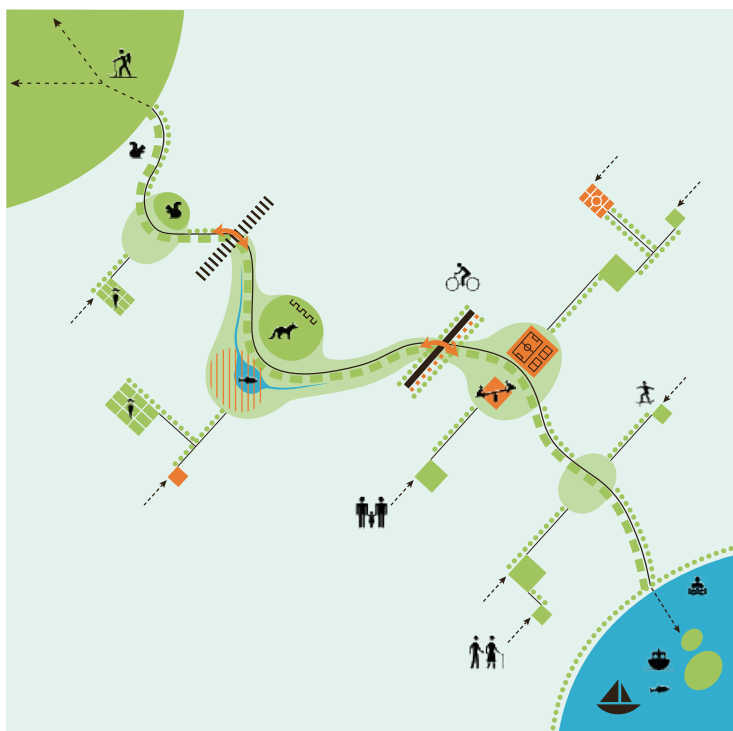
Läget vid havet öppnar nya möjligheter för Helsingfors att utveckla när-, vildmarks- och fisketurism samt öka den marina infrastrukturen och tillgängligheten till skärgården.



Öar för rekreation utanför Helsingfors



Skanslandet.



Nätverk av grönområden

I stadsplanen har rekreations- och grönområden kopplats samman till ett nätverk. Dess stomme utgörs av gröna fingrar som sträcker sig ut i omnejden samt andra större grönområden och tvärgående gröna förbindelser.

I stadsplanen förenar de tvärgående gröna förbindelserna de radiella, omfattande grön- och rekreationsområdena, de gröna fingrarna, med varandra. Förbindelsen kan vara en byggd omgivning eller en parkliknande och naturlig omgivning. Vid behov byggs gröna broar eller underfarter.

På temakartorna* visas grön- och rekreationsnätverket samt stadsnaturnätverket och de mål som gäller för dessa. På temakartan över rekreationsnätverk visas målen för stora, enhetliga rekreationsområden, stadsdelsparker, tvärgående gröna förbindelser, flodbankar, grönområden i centrum, strandstråk och inre vikar för att utveckla rekreationshelheten.

På temakartan över stadsnatur visas naturskyddsområden, delarna i Naturanätverket och områden som ingår i Helsingfors nuvarande naturskyddsprogram, skogigt nätverk och ängsnätverk samt ekologiska förbindelser och kärnområden i stadsnaturen.

*Temakartor och mera information på www.yleiskaava.fi

En stad med mångsidiga företagslokaler

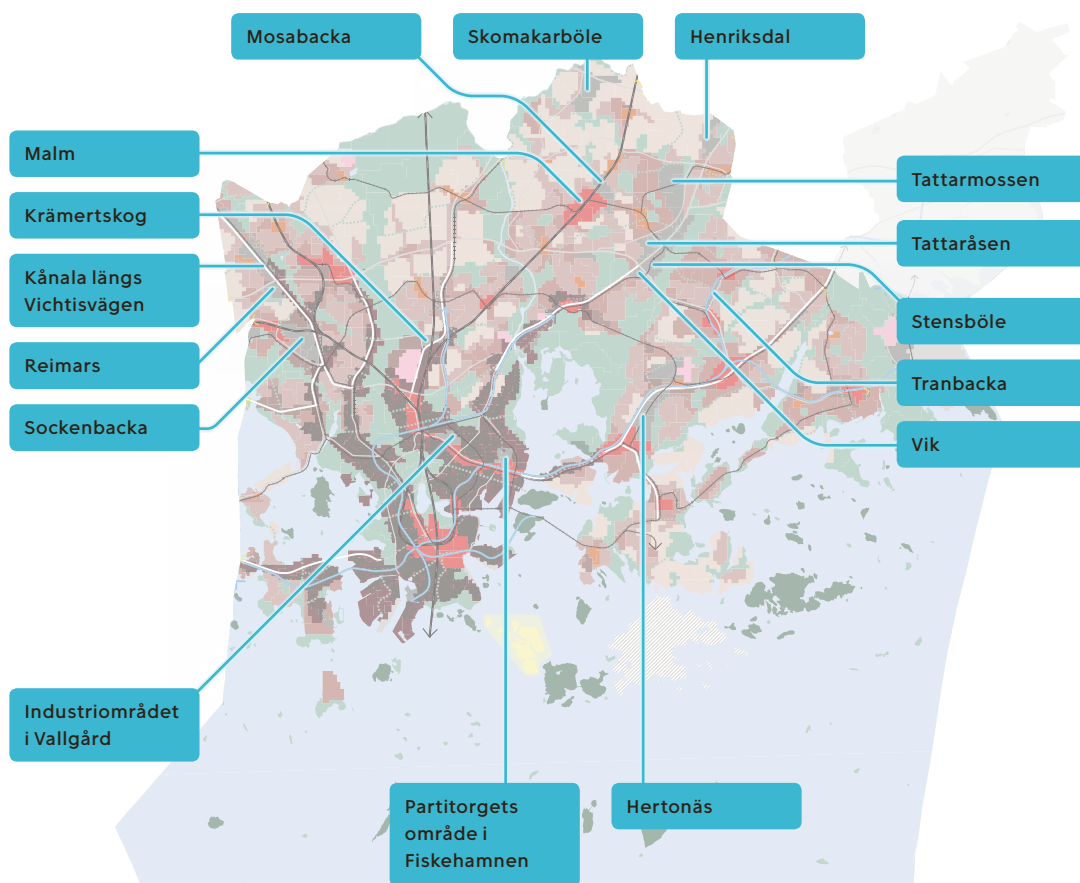
En blandad stadsstruktur är en bra verksamhetsmiljö för många företag, men det behövs även områden som reserveras som företagsområden.

På dessa områden kan man placera näringsverksamhet som inte kan ingå i en blandad stadsstruktur till exempel på trafikmässiga

grunder eller på grund av att företagens produktionsprocesser orsakar olägenheter för boendet eller på grund av att företagen gynnas av varandras närhet.

Företagsområdena måste vara tillräckligt stora och erbjuda företagen tillväxtpotentialer. I Helsingfors finns det i praktiken två betydande arbetsplatsområden utanför innerstaden, och de är lätt tillgängliga med kollektivtrafiken. De viktigaste företagskoncentrationerna är Sockenbacka och Hertonäs-Kasåker.

Företagsområden i Helsingfors





Urban kulturstad

År 2050 är Helsingfors en djärv, urban stad. Framtidens framgångsrika städer är städer där invånarna trivs och dit folk vill flytta.

En sådan stad är också Helsingfors. Redan i dag är Helsingfors en intressant scen för stadskultur. I Helsingfors ordnas en massa olika stadsdelsevenemang, här har restaurangdagen och städningsdagen fått sin början, liksom många andra små och stora evenemang eller fenomen med ursprung i stadsbornas gemenskap.

Det mer urbana Helsingfors handlar



Konstverket Drömmen på Cittertorget i Gamlas.

om fler kvartersbutiker, cykelfiler, spårvagnsrassel, torgkaféer, internationalism, stadsproduktivitet, strandbastur och stadsdelsfestivaler. En tätare invånar- och arbetsplatsstruktur möjliggör en bra tillgänglighet till närtjänster. Med tätare överlappning mellan boende, arbete och tjänster kan en levande stadsmiljö uppstå även utanför innerstaden.





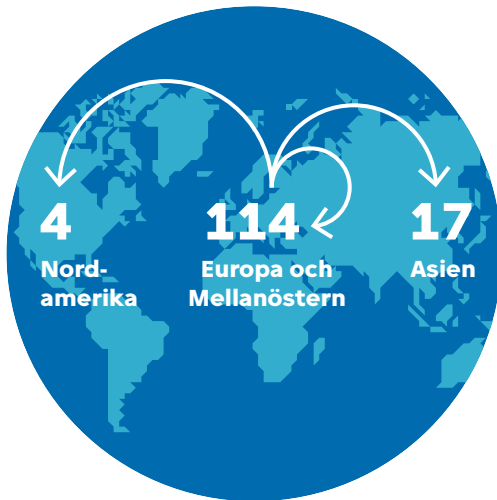
Stads- utvecklings- teman i Helsingfors



Framtidens Helsingfors är en stad som klarar sig i den internationella konkurrensen mellan städer, erbjuder goda förbindelser ut i världen och är ett attraktivt läge för företag. Den tätare

staden erbjuder företagen hoppningsfördelar och en fungerande arbetsmarknad. Helsingfors ser även till att staden verkar enligt principerna för hållbar utveckling. Helsingfors mål är att vara en koldioxidneutral stad före 2050.

Direkta mål för ruttflyg från Helsingfors-Vanda år 2015



Globalt Helsingfors

Helsingfors stadsregion driver utvecklingen i hela Finland. Internationella förbindelser är nödvändiga för hela regionens livskraft.

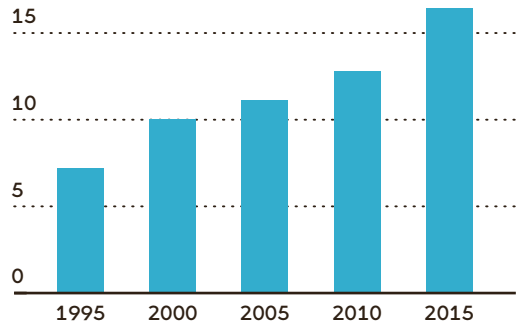
Utan fungerande förbindelser kan Helsingfors inte betjäna företag som verkar på den globala marknaden, locka internationell arbetskraft eller studerande eller vara en intressant turiststad.

Stadsplanen ser för sin del till att Helsingfors har goda förutsättningar för internationella förbindelser och utvecklingen av dessa. För sjötrafikens del ökar trafiken mellan Tallinn och Helsingfors snabbt under de följande årtiondena vare sig det gäller passagerare, godstrafik eller personbilstrafik. I stadsplanen säkerställs det att hamnen även i fortsättningen har goda verksamhetsförutsättningar.

Flygtrafiken spelar en viktig roll för Finland som ligger vid Europas norra periferi. Helsingfors har utvecklats till en viktig nod

Utvecklingen av passagerarmängderna på Helsingfors-Vanda flygplats 1995–2015

miljoner passagerare



för flygtrafiken mellan Europa och Asien. Ingen annan stad i Nordeuropa kan erbjuda ett lika stort utbud av direkta flygförbindelser till metropolerna i Asien som Helsingfors. Stadsplanen gör det möjligt att utveckla förbindelsen mellan Helsingfors stadskärna och den internationella flygplatsen och utbudet av företagslokaler. På Helsingfors-Vanda flygplats pågår ett stort investeringsprogram som ska möjliggöra en ökning av passagerarmängderna.

Helsingfors stadskärna är ett internationellt skyltfönster för metropolområdet. Resenärerna är en viktig målgrupp och Helsingfors vill profilera sig som en intressant turiststad. Kryssningsfartyg för in stora resenärströmmar direkt till stadens kärna.

Hopningsfördelar i en allt tätare stad

Helsingfors centrum är Finlands viktigaste kommersiella koncentration. Den är en historiskt mångsidig och skiktad miljö med utmärkt tillgänglighet. Stadsplanen syftar till att säkerställa stadskärnans starka ställning också i framtiden.

Stadskärnan är ett produktivt spetsområde i Finland och dess livskraft är nationalekonomiskt viktig. Ur stadsproduktivitetens perspektiv är tätbebyggelse- eller hopningsfördelen viktig. Stor yrkesmässig differentiering och specialisering mellan tillräckligt närliggande företag och anställda möjliggör en betydande ökning av produktiviteten.

Arbetsmarknaden har bättre funktionsförutsättningar när mer arbetskraft står till buds, det finns tillräckligt mycket kunniga och kompetenta människor och möjligheter att specialisera sig. Utvecklingen erbjuder även de anställda möjligheter. När antalet företag ökar uppstår det allt mångsidigare möjligheter att hitta en arbetsplats som bättre passar de egna behoven, utbildningen och erfarenheten. När antalet företag ökar, ökar arbetsfördelningen mellan dem och konkurrensen ser även till att kostnaderna hålls i schack, att kvalitetsnivån stiger och produktiviteten ökar.

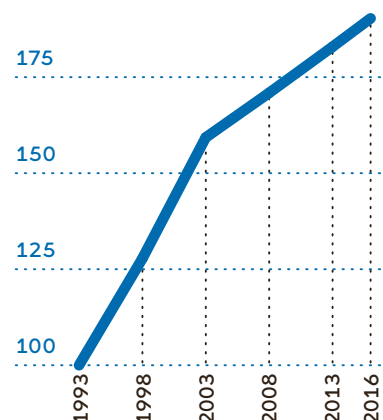
Generalplanen säkerställer en markanvändningsmässig förutsättning för hopningsfördelen. En förstärkning av den täta stadskärnan har redan länge varit målet för stadsplaneringen. Under årens lopp har stadskärnan vuxit inåt. Nya affärslokaler har byggts på innergårdar och under gatuplanet. På detta sätt har man kunnat expandera det existerande affärscentrumet. Denna utveckling och investeringar i stadskärnan möjliggörs även i framtiden.

I generalplanen utvecklas centrumet som ett funktionellt blandat område med boende, handel och offentliga tjänster, affärslokaler, förvaltning, parker, rekreations- och motionstjänster samt stadskultur. Byggnadernas gatuplan och lokaler som öppnas mot gatorna ska primärt användas för affärs- eller andra kontorslokaler. Området utvecklas på hållbara transportformers villkor, särskilt gång och cykling.



Utvecklingen av hyrorna på kontorslokaler i Helsingfors stadskärna

hyresindex, 1993 = 100

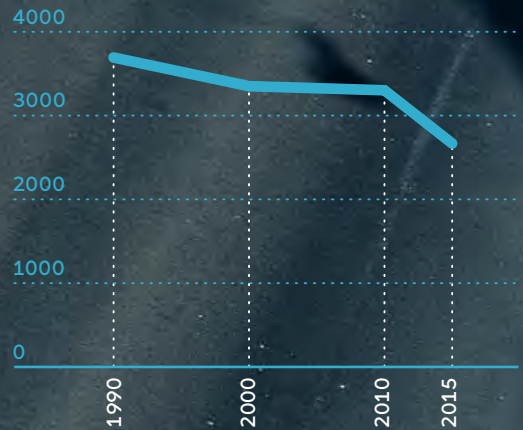


Källa: Trender i Helsingforsregionen/
Kiinteistöalouden instituutti



Växthusutsläppen i Helsingfors på avtagande: Växthusutsläppen i Helsingfors 1990-2015

1000 ton CO₂-ekv., källa: HRM



Mot ett koldioxid-neutralt Helsingfors

Helsingfors har förbundit sig till en betydande reducering av växthusutsläppen.

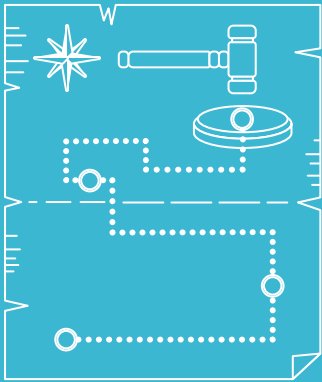
Helsingfors eftersträvar en 30 procents reducering av sina klimatutsläpp före 2020 och staden har som mål att vara en koldioxidneutral stad före 2050. Stadsplanen är ett viktigt redskap för att detta mål ska uppnås.

Planeringen av markanvändningen har en direkt koppling till utsläppen från trafiken. Ju mer splittrad samhällsstrukturen är desto större blir utsläppen. Stadsplanen styr mot en allt tätare stadsstruktur och styr befolkningsökningen till kollektivtrafikens verkningsområden. Detta ger

avsevärt mindre utsläpp från trafiken jämfört med de alternativa tillväxtscenarierna. Alternativt skulle befolkningsökningen i regionen spridas över ett allt större geografiskt område, vilket skulle öka behovet av transport och framför allt personbilstrafiken.

Vid sidan av trafiken uppstår det betydande växthusutsläpp i Helsingfors vid energiproduktion och energiförbrukning. Med avseende på metoderna för att minska utsläppen från energisystemet möjliggör generalplanen olika lösningar med små utsläpp och utvecklingsvägar. För att uppnå utsläppsmålen måste man i framtiden ha en tvärfacklig strategisk planering, till vilken stadsplanen för in planeringen av markanvändningen.

Planerings- process och besluts- fattande



Beredandet av stadsplanen har varit en över fyra år lång öppen och interaktiv process. Av stadsborna har man insamlat en stor mängd erfarenhetsmässig information. Detta är viktigt eftersom stadsplanen har en mycket långvarig inverkan

på stadens utveckling. En egen utmaning för processen har det varit att stadsplanen är en ny typ av strategisk generalplan. Den fastställer inte områdesreservationer för markanvändningen med noggranna avgränsningar på kartan. Helsingfors har i stadsplanen delats upp i en hektar stora rutor, för vilka huvudsyftet för markanvändningen presenteras.

Interaktiv planläggningsprocess

Stadsplanen har beretts öppet och interaktivt. Under processen har det ordnats ett stort antal olika evenemang, delar av processen och material för generalplanen har publicerats i stor omfattning på webbplatsen, en webbenkät har ordnats för stadsborna, bloggdiskussioner har ordnats, för unga har

det arrangerats skräddarsydda evenemang, planerarna har aktivt deltagit i olika förenings evenemang och ämnet har diskuterats aktivt på olika scener i sociala medier. Under planläggningsprocessen har man använt flera olika interaktiva metoder och stadsborna har involverats på många sätt.



Visionsseminarier. År 2013 bereddes en vision för generalplanen. Generalplanens teman och också komplicerade bakgrunds-fenomen förklarades för stadsborna genom att ordna en serie av temaseminarier. På Plattformen ordnades tio evenemang som samlade totalt 1 000 stadsbor. Seminarier-nas teman var till exempel stadens tillväxt, boende, trafik, rekreations- och stadskultur, näring och konkurrenskraft, klimatförändringen samt tjänster.

Kartenkät. Som grund för beredandet av generalplanen ville man samla in åsikterna från så många stadsbor som möjligt. För detta ändamål ordnades i slutet av 2013 kartenkäten Helsingfors 2050 med en lättanvänd webbapplikation. Man kunde på kartan ange till exempel bra ställen för byggande, viktiga grönområden eller nya trafiklösningar. Cirka 4 700 personer svarade på enkäten och kartanteckningarna blev över 33 000. Enkätmaterialen har analyserats noga och allt material har också publicerats som öppna data. Det erbjuder en internationellt sett unik och omfattande databank av data som insamlats från stadsborna gällande utvecklingen av staden.





En stund som planläggare. Våren 2014 ordnades en serie verkstäder under rubriken En stund som planläggare. I dessa skapade man tillsammans med stadsborna en vision av hurdant Helsingfors kommer att vara 2050. Målet var att få bra idéer från helsingforsarna för planeringsarbetet. Till verkstäderna fick vi 250 deltagare och de utarbetade 27 planer, som man kunde ta del av efter verkstäderna på webbplatsen för generalplanen samt på Plattformen. Resultaten från verkstäderna publicerades också på bloggen för generalplanen, och här har nästan tvåtusen stadsbor läst om dem.

Stadsplaneringens Safaris. På Stadsplaneringens Safaris ville man i januari-april 2014 utreda vad de unga anser om Helsingfors framtid och generalplanläggarnas visioner. Totalt deltog 167 elever vid sju gymnasier. Vid fyra veckoslutsverkstäder begrundade man framtidens Helsingfors och sökte lösningar för utmaningarna kring stadsplaneringen. I verkstäderna tog man fram idéer kring Igelkottsvägens, Malms och Backasgatans framtid. Sammanlagt deltog 33 unga i veckoslutsverkstäderna.



En stund som kritiker. På Plattformen arrangerades fyra En stund som kritiker-evenemang i januari 2015. Vid dessa presenterades det centrala innehållet i utkastet till generalplan. Deltagarna hade möjlighet att diskutera frågor som intresserade just dem tillsammans med generalplanläggarna vid kartor, eftersom det vid varje evenemang fanns cirka tio kartpunkter med planläggare på plats. Cirka 350 stadsbord deltog i dessa fyra evenemang. De behandlade frågorna handlade främst om de förändringar i markanvändningen som utkastet till generalplan möjliggör.



Beslut om stadsplanen i Helsingfors stadsfull- mäktige

Stadsfullmäktige godkände den nya generalplanen för Helsingfors efter en lång debatt och flera röstningsomgångar vid sitt möte den 29 oktober 2016. Förslagen om att hänskjuta generalplanen till en ny beredningsomgång röstades omkull med rejäl majoritet. Förslaget om att utesluta Centralparken från den nya generalplanen röstades omkull med rösterna 55–30 och övriga motförslag med ännu större marginal. I diskussionen hölls nästan 150 anföranden och den tog totalt över sex timmar. Mest debatt väckte ödet för Centralparken och Malms flygfält samt boulevardiseringen av de motorvägsaktiga infartslederna.

Mer information om planeringen i Helsingfors

Alla pågående planeringsprojekt hittar du i Helsingfors karttjänst på adressen kartta.hel.fi. Du kan även beställa till din e-post ett meddelande om de planer och trafikplaner som läggs fram till påseende på adressen www.hel.fi/suunnitelmavahti.

Följ planeringen i Helsingfors i sociala medier

 /helsinkisuunnittelee

 /ksvhelsinki

 /helsinkisuunnittelee

Webbplatser som anknyter till generalplanen

www.yleiskaava.fi

webbplats för generalplanen

yleiskaava.maptionnaire.com/fi/

resultat från enkäten om generalplanen

Uppgifter om publicationen

Publikationen berättar kort om Helsingfors nya generalplan, stadsplanen. Generalplanen godkändes av Helsingfors stadsfullmäktige 26.10.2016.

Texten i broschyren

Helsingfors stadsplaneringskontor

Publikationsseriens utseende

Kokoro & Moi

Publikationens grafiska utformning

Lagom

Helsingfors planerar 2017:1

ISSN 0787-9075

Tryckeri

Fram, Vaasa

Foton

S. 2 KSV; s. 4 Pertti Nisonen; s. 5 KSV; s. 8–9 Simo Karisalo; s. 11 3D Render; s. 10, 18, 26, 30 Jari Miranda; s. 12–13 Serum Arkkitehdit; s. 14 Simo Karisalo, Kimmo Brandt; s. 16 WSP Finland, Jyrki Heinonen; s. 17 KSV; s. 19 Roni Rekomaa; s. 20 Roni Rekomaa, Tuomo Häyrinen; s. 23 Roni Rekomaa, Simo Karisalo; s. 24–25 Roni Rekomaa; s. 27 Kimmo Brandt; s. 28 Roni Rekomaa; s. 29 Jussi Hellsten; s. 31 KSV; s. 32 KSV, Anu Hämäläinen; s. 33 Pertti Nisonen.

Bilaga

Generalplanskarta



Helsingfors stad
Stadsplaneringskontor

Besöksadress
Folkskolegatan 3
00100 Helsingfors
Post
PB 2100
00099 Helsingfors stad
Telefon
09 310 1673
www.hel.fi/ksv

Stadsplan

På hela planeområdet

Områden som bildas av rutor beskriver markanvändningens huvudsakliga ändamål. Gränsen mellan områden är inte exakt. Markanvändning av intill varandra liggande rutor med olika användningsändamål anpassas till varandra så, att en fungerande stadsstruktur uppstår. Kontinuiteten i grönsådd och andra regionala grönområden samt i det lokala nätet av grönområden ska garanteras.

Generalplaneområdet planeras överallt med beaktande av funktionalitet, ekonomi och ekologisk hållbarhet samt hälsosamhet och trygghet, boendets och näringslivets behov samt tillgänglighet till service, utgående från den existerande bebyggelsestrukturen.

Förhållandena för fotgängar- och cykeltrafiken samt närheten för kollektivtrafiken förbättras inom hela stadens område.

Landskapsområden är riksomfattande värde och bebyggda kulturmiljöer är riksomfattande betydelse på temakartan Kulturmiljöer ska beaktas såsom miljöer med rättsverkan. Därtill ska i planeringen beaktas nationellt och lokalt betydande landskapsområden och kulturmiljöer och deras särdrag samt de objekt, som skyddats i lagen om forminnen. Vid planeringen ska anvisad markanvändning och landskaps- och kulturmiljövärden anpassas till varandra.

De områden, som hör till Natura 2000-nätverket, naturskyddsområden och områden som skyddas i Helsingfors naturskyddsprogram 2015–2024 på temakartan Stadsnaturen ska beaktas såsom områden med rättsverkan. Rekreations- och ekosystemtjänster utvecklas. Vid planeringen ska beaktas naturskyddsområden och områden som är värdefulla med beaktande av naturens mångfald och garanteras att deras värde bevaras.

Dagligvaruhandels stora enheter får inte byggas utanför centrumen.

Lokaler och anordningar som betjänar samhällsteknisk service får byggas på alla områden. I innerstaden får finnas också stora anläggningar för energiproduktion. Områdesreserveringen för områden som ska bebyggas och för bebyggda områden innefattar de regionala nätverken och anläggningarna för energi- och vattenförsörjning inklusive skyddsområden.

Strandlinjen är riktgivande. På nya bebyggelseområden planeras stranderna såsom offentliga.

Vid planering nära havet eller vattenområden ska översvämningsrisken beaktas. Vid planeringen ska fästas vikt vid dagvattenhärningen. I samband med förändringar i markanvändning, vilka har betydande konsekvenser ska en plan för dagvattenhärningen uppgöras.

Den här generalplanen ersätter inte delge-

neralplanerna för Busholmen, Mellersta Böle, Sörnässtranden och Hermanstadsstranden, Kungseken, östra delen av Norra Haga samt Kronbergstranderna vilka har laga kraft, inte heller delgeneralplanerna för Vårdö, västra stranden av Havsrastböle, Björkholmen och Ärtholmen, ifall dessa får laga kraft före denna generalplan.

Den underjordiska generalplanen med rättsverkan är i kraft på planområdet med undantag av Enåsen tunnel, Heli-banan, Merikantovägens-Mechelingatans tunnel, Fiskehamns tunnel, Maratonvägens tunnel, Sockenbackåbägens tunnel samt Pacliusgatans-Nordenskiöldsgatans tunnel.

Tolkningen av generalplanen redovisas i planebeskrivningen.

*Temakartor och mera information på www.yleiskaava.fi

Område A1 där boende dominerar

Området utvecklas för boende, handel och offentlig service, arbetslokaler, parker samt rekreations- och motionservice. I regel är kvartersexploateringsstalet över 1.8. Vid områdets centrala gator ska i byggnadernas markplansvåningar reserveras affärs- och arbetslokaler. Minst 60 % av områdets areal är kvartermark.

Område A2 där boende dominerar

Området utvecklas främst för boende, parker, rekreations- och motionservice samt närservice. I regel är kvartersexploateringsstalet 1,0–2,0. Om motiv finns kan exploateringsstalet kvartervis vara större. Utmed områdets centrala gator ska beredas utrymmen för affärs- och övriga arbetslokaler. I genomsnitt 60 % eller mer av områdets areal är kvartermark.

Område A3 där boende dominerar

Området utvecklas främst för boende, parker, rekreations- och motionservice samt närservice. I regel är kvartersexploateringsstalet 0,4–1,2. Om motiv finns kan exploateringsstalet kvartervis vara större. I genomsnitt 60 % eller mer av områdets areal är kvartermark.

Område A4 där boende dominerar

Området utvecklas främst för boende, parker, rekreations- och motionservice samt närservice. I regel är kvartersexploateringsstalet mindre än 0,4. I genomsnitt 70 % eller mer av områdets areal är kvartermark.

Sveborgs områdeshelhet

Unescos världsarvsobjekt ska värdas och utvecklas för boende, affärs- och offentlig service, arbetslokaler, parker, rekreation och motion, turism och för försvarsmaktens ändamål så, att områdets värde som världsarvsobjekt inte försvagas.

Område för arbetslokaler

Området utvecklas i första hand för arbetslokaler, produktion, lagring, hamnfunktioner, offentlig service och utbildning samt rekreation. På områden i Kasäker-Hertonas, Kånala och Skomakarböle med denna beteckning kan i detaljplanen anvisas sådana stora detaljhandelsenheter med regional betydelse som kan motiveras, med hänsyn till affärens art, att ligga utanför centrumområdet. Stora detaljhandelsenheter för dagligvaruhandel tillåts inte. Verksamhetsförutsättningar för näringslivet garanteras genom att man detaljplanerar tillräckligt med tomter för arbetslokaler.

Område för samhällsteknisk service

Området utvecklas för samhällsteknisk service, datakommunikation och trafik. På området får byggas lokaler och utrustning som är nödvändiga för trafik och samhällsteknisk försörjning.

Hamnområde

Området utvecklas för hamn-, arbetsplats- och servicefunktioner. På området får byggas för hamnens funktion nödvändiga lokaler och utrustning samt lokaler för samhällsteknisk försörjning.

Försvarsmaktens område

Område som används av försvarsmakten och som anvisas för boende, handel och offentlig service, arbetslokaler, parker, rekreations- och motionservice ifall nuvarande verksamhet flyttar från området. Gränsdragningen för Sandhamns skjutverksamhets bullerområde ska beaktas i enlighet med Nylands landskapsplan.

Rekreations- och grönområde

Området utvecklas som betydande rekreations-, friluft-, motions-, natur- och kulturområde i anslutning till det regionala grönnätverket och den maritima rekreationszonen. Vid utvecklandet av rekreations- och grönområden beaktas det skogsnätverk som visas i generalplanens temakarta. Utgångspunkten är att bevara nätverkets skogliga karaktär.

Område för maritim rekreation och turism

Området utvecklas som betydande rekreations-, friluft-, motions-, natur- och kulturområde, i anslutning till rekreations- och grönområden på fastlandet. Beteckningen omfattar områden för fritidsbebyggelse och turism.

På både rekreations- och grönområden samt områden för maritim rekreation och turism:

Vid planeringen ska de kulturhistoriska och landskapsmässiga värdenas fortbestånd garanteras, samt viktiga områden för naturens mångfald, utvecklingen av ekosystemtjänster, naturskyddet och det ekologiska nätverket samt skogsnätverket beaktas och tryggas.

Grönförbindelse

Till sitt läge riktgivande förbindelse mellan stora rekreationsområden, gröntaxel eller serie av parker, som fungerar som rekreations- och/eller som ekologisk förbindelse. Vid planeringen av områdena ska grönområdena sammanlänkas på ett naturligt sätt. Bevarandet av kultur-, landskaps- och naturvärden, grönförbindelsens enhetlighet och kontinuitet samt deras ekologiska koppling ska beaktas. Förbindelsens karaktär kan variera från utbyggd till parkartad och naturlig. Vid behov kan grönbroar eller -tunnlar byggas.

Strandpromenad

Regional strandpromenad som följer strandzonen och omfattar hela staden.

Vattenområde

Järnväg med station

Läget för järnvägstunneln i riktning Tallinn och för den direkta banan till flygstationen är riktgivande.

Metro med station

Spårtrafikens stomförbindelse Förverkligas som metro eller snabbspårväg. Läget är riktgivande.

Snabbspårväg

Snabb stomförbindelse för kollektivtrafiken, kan förverkligas som bussförbindelse. Läget är riktgivande.

Behov av spårtrafikförbindelse

Förbindelsen kan förverkligas som snabbspårväg, metro eller järnväg. Preciseringsreserveringen kräver utredningar gällande markanvändning och trafik.

Väg eller gata av nationellt/regionalt intresse med planskild korsning

Stadsbulevard

Väg- eller gatuområde som utvecklas som en del av en högklassig och urban stadsmiljö där samhällsstrukturen förtätas. Stadsbulevarder betjänar bilister, kollektivtrafik, fotgängare och cyklister. Längd och korsningsdetaljer avgörs i den mer detaljerade planeringen.

Huvudgata

Underjordisk eller täckt andel av en väg eller gata med nationellt eller regionalt intresse, stadsbulevard eller huvudgata Läge och längd är riktgivande.

Nätverket Banan

Stomnät för snabb cykeltrafik. Läget är riktgivande.

Linje 30 meter utanför det område, som beslutet gäller. Generalplanen omfattar stadens administrativa planer föruttom Östersundom.

Skala 1 : 60 000

Officiell planekartor i skala 1:30 000

0 1 2 3 km

Innerstaden C2

Centrum, som utvecklas som ett till funktionerna omväxlande område för boende, kommersiell och offentlig service, arbetslokaler, förvaltning, parker, rekreations- och motionservice samt stadskultur. Våningar i markplanet och utrymmen mot gatan ska i första hand reserveras för affärs- eller andra arbetslokaler. Vid ändring av användningsändamål för en byggnad eller en del av byggnad ska tillägg, att den för innerstadens typiska funktionellt mångsidiga och komplexa strukturen bevaras, samt att tillräckliga affärs- och arbetslokaler erbjuds. I samband med ändring av användningsändamål ska göras en utredning för hela området.

Närcentrum C3

Centrum, som utvecklas som ett till funktionerna omväxlande område för kommersiell och offentlig service, arbetslokaler, förvaltning, boende, parker, rekreations- och motionservice samt stadskultur. Våningar i markplanet och utrymmen som öppnar sig mot gatan ska på centrala platser i regel reserveras för affärs- eller andra arbetslokaler. Området är inriktat på gångtrafik. Området skiljer sig från omgivningen såsom mera effektivt och mångsidigt. I närcentret får inte placeras [”enstaka,” pois] för regionen betydande affärer för minuthandel. Med detta avses dock inte sådan helhet som består av butiker i bottenvåningen.

I alla centra:

Centren ska förtätas och utvecklas som urban stadsstruktur. Vid centrums planering ska särskild uppmärksamhet fästas vid fotgängarnas skala och vid att arrangemangen för fotgängar-, cykel-, service- och kollektivtrafik samt parkering fungerar. Parkeringen ska i första hand anvisas till parkeringsanläggningar och utmed gatorna. I detaljplaneringen ska tillräckliga områden anvisas för ändamålsenliga omställningsställen för kollektivtrafiken och för anslutningsparkering.

Stora detaljhandelsenheter ska integreras med boende, service, eller andra motsvarande funktioner och byggnadernas markplansvåningar ska öppna sig mot gaturummet. Stora enheter ska stöda sig på kollektivtrafikens stomleder. Den lokala efterfrågan ska utgöra utgångspunkt för dimensioneringen av stora dagligvaruhandelsenheter. Antalet parkeringsplatser begränsas.

Affärs- och servicecentrum C1

Centrum med tyngdpunkt på service-, affärs- och arbetslokaler. Området utvecklas som ett till funktionerna omväxlande område för kommersiell och offentlig service, arbetslokaler, förvaltning, boende, parker, rekreations- och motionservice samt stadskultur. Våningar i gatuplanet och utrymmen som öppnar sig mot gatan ska i regel reserveras för affärslokaler. Området är inriktat på gångtrafik. Området avviker från omgivningen såsom mera effektivt och mångsidigt. Den totala mängden affärs- och arbetslokaler ska inte i första hand minska. Vid ändring av användningsändamålet för en byggnad eller en del av byggnad ska tillägg, att den för centrum typiska funktionellt mångsidiga och komplexa strukturen bevaras. I samband med ändring av användningsändamål ska göras en utredning för hela området.