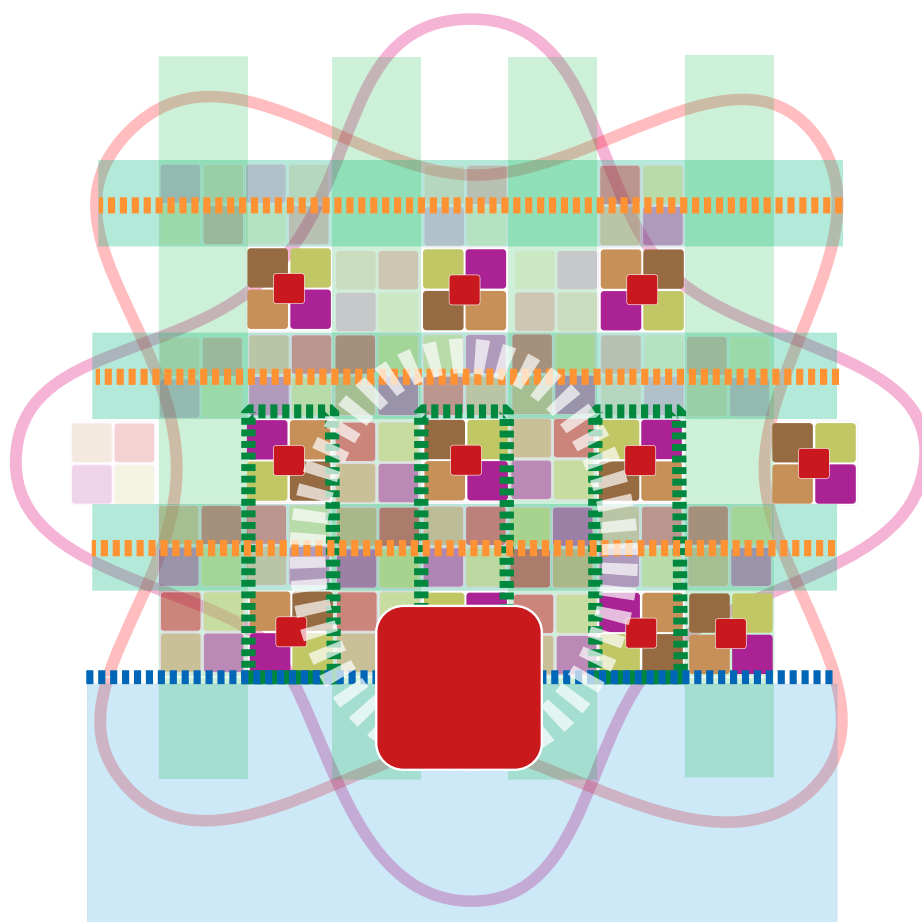


HELSINGIN YLEISKAAVA

Visio 2050

Kaupunkikaava - Helsingin uusi yleiskaava



Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:23



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

HELSINGIN YLEISKAAVA

Kaupunkikaava - Helsingin uusi yleiskaava **Visio 2050**

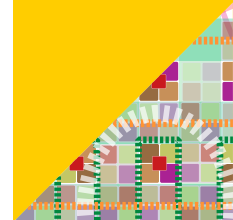
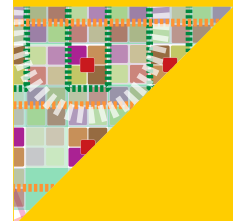
© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2013

Graafinen suunnittelu: Tsto

Taitto: Sari Yli-Tolppa

Kannen kaupunkikaavalogo: Christina Suomi

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 021/2013



Sisältö

<u>JOHDANTO - MIKÄ ON VISIO 2050 JA MIKSI SE TEHDÄÄN?</u>	5
--	---

HELSINKI ON 2050 METROPOLIALUEEN URBAANI YDIN- HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA ON KAUPUNKIKAAVA

VISION KESKEINEN SISÄLTÖ	7
--------------------------------	---

VISION SEITSEMÄN TEEMAA

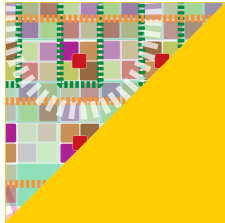
HELSINKI ON URBAANI, ELÄMÄÄ SYKKIVÄ METROPOLI	13
HOUKUTTELEVAN ASUMISEN HELSINKI	21
TALOUDELLISEN KASVUN JA TYÖPAIKKOJEN HELSINKI	31
KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KAUPUNKI	41
VIRKISTYS, KAUPUNKILUONTO JA KULTTUURIYMPÄRISTÖ	49
MERELLINEN HELSINKI.....	55
KANSAINVÄLINEN HELSINKI JA HELSINKI OSANA SEUTUA.....	63

KAUPUNKIRAKENNEMALLINA ON RAIDELIIKENTEEEN VERKOSTOKAUPUNKI

KANTAKAUPUNKI LAAJENEE – MOOTTORITIEÄISTEN YMPÄRISTÖJEN MAANKÄYTÖN TEHOSTAMINEN JA MUUTTAMINEN URBAANIKSI KAUPUNKITILAKSI	70
ESIKAUPUNKIKESKUKSET KESKUSTAVERKOSTOKSI	73

<u>ALUSTAVIA ALUEELLISIA VÄESTÖ- JA TYÖPAIKKA-ARVIOITA</u>	79
---	----

<u>VISIOON LIITTYVÄ AINEISTO</u>	81
---	----



JOHDANTO - MIKÄ ON VISIO 2050 JA MIKSI SE TEHDÄÄN?

Visio 2050 kuvaa tavoitteellisen tulevaisuuden Helsingistä vuonna 2050. Visioyössä on muodostettu eri teemojen kautta kokonaiskäsitys suunnasta, mihin uudella yleiskaavalla pyritään. Yleiskaava ohjaa maankäyttöä, mutta sen taustalla vaikuttavat arvot, ennusteet ja strategiset linjaukset jäävät usein karttaesityksen varjoon. Visio 2050 nostaa nämä strategiset tavoitteet tarkastelun keskiöön.

Vuosi 2050 on vision laatimisvuonna 37 vuoden päässä. Tämä on kaupunkisuunnittelun mittakaavassa kuitenkin yllättävän lyhyt aika. Vaikka kehityksen ennustaminen näinkin pitkän ajan päähän on lähes mahdotonta, tarvitaan riittävän kaukana oleva tulevaisuushorisontti, jotta tavoitteellisen ja realistisen kehityspolun arvioiminen ja rakentaminen yleiskaavan pohjaksi on mahdollista. Nyt tehtävien ratkaisujen taustalla on oltava pitkän aikavälin tavoitteista muodostuva tukeva selkänoja.

Vision ydinviesti on selkeä. Tulevaisuudessa Helsinki on nopeasti kasvava urbaani raideliikenteen verkostokaupunki, jolla on laajentuva pääkeskus ja muita kehittyviä keskustoja. Lähijuna ja metro tarjoavat nopeat säteittäiset yhteydet pääkeskuksen ja muun seudun välillä. Pikaraitiotiet täydentävät liikennejärjestelmän korkealaatuiseksi verkostoksi. Kaupunki tiivistyy erityisesti poikittaisten runkoyhteyksien varrella, laajentuessa keskustoissa sekä nykyisillä moottoritiemäisillä alueilla. Ennen kaikkea Helsinki on ihmisen mittakaavainen kaupunki. Kaupunkitila suunnitellaan jalankulkijan – ei henkilöautoliikenteen – ehdoilla. Tulevaisuudessa menestyvät parhaiten hauskat kaupungit, joissa eläminen on mukavaa, arki sujuvaa ja mahdollisuuksien kirjo jatkuvasti laajentuva.

Vision tavoitteiden saavuttaminen vaatii kaavaprosessilta paljon. Jatkuvasti tiukentuvaan normistoon sitoutuneet toimintatavat ja kaikkien arvojen huomioon ottaminen johtavat helposti kompromissiin, joka ei palvele mitään tarkoitusta. Visio 2050 määrittää vahvan tavoitetilan ja sen toteuttamiseksi on tehtävä vaikeita arvovalintoja. Valinnat on kuitenkin tehtävä, sillä seudun yhdyskuntarakenteen hajautuminen, kasvavat ruuhkat ja asuntohintojen karkaaminen tavallisen palkansaajan ulottumattomiin eivät ole kenenkään etu.

Tässä raportissa on lähestytty Helsingin tulevaisuutta seitsemän teeman kautta, joista jokainen käsittelee yhtä merkittävää kokonaisuutta. Jokaisesta teemasta on karttaesitys, joka kuvaa Helsinkiä 2050 juuri kyseisen teeman näkökulmasta. Kaaviomuotoiseen koostevisioon on yhdistetty näiden eri visioteemojen tärkein ydinsisältö. Jokaisen teeman yhteydessä esitellään toimintatapalinjaukset, jotka huomioidaan yleiskaavan valmistelussa.

Urbanismia ja kaupunkikulttuuria käsittelevä teema esittää Helsingin vuonna 2050 selvästi nykyistä tiiviimpänä, ekologisena ja elämää sykkivänä metropolina. Houkuttelevan asumisen teeman mukaan Helsinki on sosiaalisesti tasapainoinen, tiivis ja toimintoiltaan sekoittunut monipuolinen kaupunki, jossa asuminen, työ- ja opiskelupaikat sekä palvelut ovat lähellä toisiaan ja hyvin saavutettavia. Kaikki päivittäiset arjen palvelut ovat kävely- ja pyöräilyetäisyydellä. Laajempiin palveluihin on ajallisesti lyhyt välimatka joukkoliikenteellä. Kattavimmat palvelut ovat suuremmissa, usean kaupunginosakokonaisuuden muodostamissa keskustoissa, joita nopeat runkoyhteydet yhdistävät. Asumisvaihtoehtoja on monia.

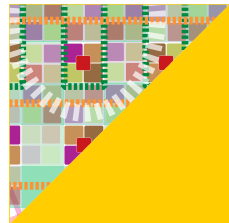
Liikennevisiossa korostuu joukkoliikenteen ja erityisesti pikaraitioteiden keskeinen rooli – vuonna 2050 liikkuminen Helsingin monikeskustaisessa kaupunkirakenteessa ja seudulla perustuu pääosin kattavaan runkolinjaverkostoon, erityisesti raideliikenneverkostoon ja pyöräilyn laatuikätyviin. Elinkeinot ja keskuksat -teemassa kuvataan kansainvälisesti kilpailukyistä ja vetovoimaista kaupunkiseutua. Tuottavuuden huippualueet ovat elinkeinoelämän huippuosaamisen keskittymiä, joiden vaikutus heijastuu koko kaupunkiseudun ja Suomen menestykseen. Vihervisio korostaa merellisyyden ja viheralueiden merkitystä Helsingin kaupungille. Tiivistyvässä kaupungissa korkealaatuisten viheralueiden merkitys korostuu. Vuonna 2050 Helsinki on viherverkostokaupunki, jossa viheralueet, meri ja virkistyspalvelut ovat kaikkien kaupunkilaisten helposti saavutettavissa.

Visiossa on omaksi teemakseen nostettu myös merellinen Helsinki. Vuonna 2050 merenrantavyöhyke ja saaristo ovat aktiivisia toiminnan näyttämöitä työ- ja asuinalueineen, puistoinen, kahviloinen ja yleisine saunoineen hiljentymiseen sopivia luonnonmaisemia unohtamatta. Helsinkiä on käsitelty myös osana suurkaupunkien verkostoa. Vuonna 2050 Helsingin sijainti itä-länsi- ja pohjois-etelä-suuntaisten kehityskäytävien leikkauspisteessä sekä korkeatasoiset kansainväliset lento- raide- tie- ja meriyhteydet , sekä yhteydet niistä kaupungin muihin osiin, mahdollistavat Helsingin kasvavien investointivyöhykkeiden potentiaalin hyödyntämisen täysimääräisesti.

Eri teemoja koskevat tekstiosuudet ja karttojen merkinnät sisältävät päällekkäisyyksiä, sillä monet tulevaisuuden ratkaisut osoittautuvat eri näkökulmista kannatettaviksi: tarvitaan kaupunkirakenne joka mahdollistaa ja antaa tilaa uudelle luovalle ajattelulle, uusille teknologioille; tarvitaan lisää kaupunkia, jossa ihmiset kohtaavat, viihtyvät ja virkistyvät, jossa työnteko ja yrittäminen on kannustavaa.

Vision pohjana on Kaupunkisuunnittelulautakunnassa 20.11.2012 hyväksytty yleiskaavan lähtökohdat ja työohjelma siihen liittyvine selvityksineen ja lähtötietoineen. Vision valmisteluun liittyy runsaasti selvitysaineistoa, joka on tämän raportin liiteraportteina tai oheismateriaalina. Varsinainen tilavaraukarta on kuitenkin kaavaluonnos ja se valmistuu kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn vuoden 2014 lopussa. Lähtökohdana on kasvu, joka täytyy ymmärtää mahdollisuutena. Helsingin seudun yhteinen voimakas kasvu tulee mahdollistaa. Se, miten kasvu kanavoidaan, on pitkälti meidän käsissä.

Vision teemoja on vuorovaikutettu kaupunkilaisten ja sidosryhmien kanssa kevään 2013 aikana mm. järjestämällä teemakohtaisia seminaareja ja keskustelutilaisuuksia näyttelytila Laiturilla. Yleiskaavan valmistelu oli laajasti esillä Laiturilla myös kaupunkisuunnittelumessuilla ja teemakartat esiteltiin sekä niistä keskusteltiin Laiturilla järjestetyillä Yleiskaavakahveilla toukokuussa. Teemakartat selittävine teksteineen ovat myös olleet internetissä esillä kevästä alkaen ja niiden tiimoilta on käyty vilkasta keskustelua.



HELSINKI ON 2050 METROPOLIALUEEN URBAANI YDIN- HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA ON KAUPUNKIKAAVA

VISION KESKEINEN SISÄLTÖ

Helsingissä on vuonna 2050 noin 860 000 asukasta ja 560 000 työpaikkaa. Helsinki on kansainvälinen pääkaupunki ja metropolialueen vahva urbaani ydin. Kaupunkielämä syntyy ihmisten kohtaamisista ja hyvä kaupunki tarjoaa siihen tilaa ja mahdollisuuksia. Kaupunki ja kaupunkitila saavat aivan uuden painoarvon tulevaisuuden Helsingissä.

Kaupunkirakennemallina on raideliikenteen verkostokaupunki. Kaupunki on tiivistynyt kaikkialla, erityisesti raideliikenteen asemien ja solmukohtien sekä merkittävien pysäkkien ympäristöissä. Esikaupunkikeskuksista on muodostunut kaupunkimaisia keskustoja. Ne ovat toiminnoiltaan sekoittuneita, tiiviitä palvelujen, työpaikkojen ja asumisen urbaaneja keskittymiä. Päivittäiset palvelut ovat lähellä, laajempiin palveluihin on ajallisesti lyhyet etäisyydet joukkoliikenteellä, erityisesti raideliikenteellä. Raideliikenne on synnyttänyt lisäksi uusia keskustoja. Verkostokaupungilla on myös seudullinen ja kansainvälinen ulottuvuus. Paitsi seudun ydinkaupunki, Helsinki on osa eurooppalaisten suurkaupunkien verkostoa.

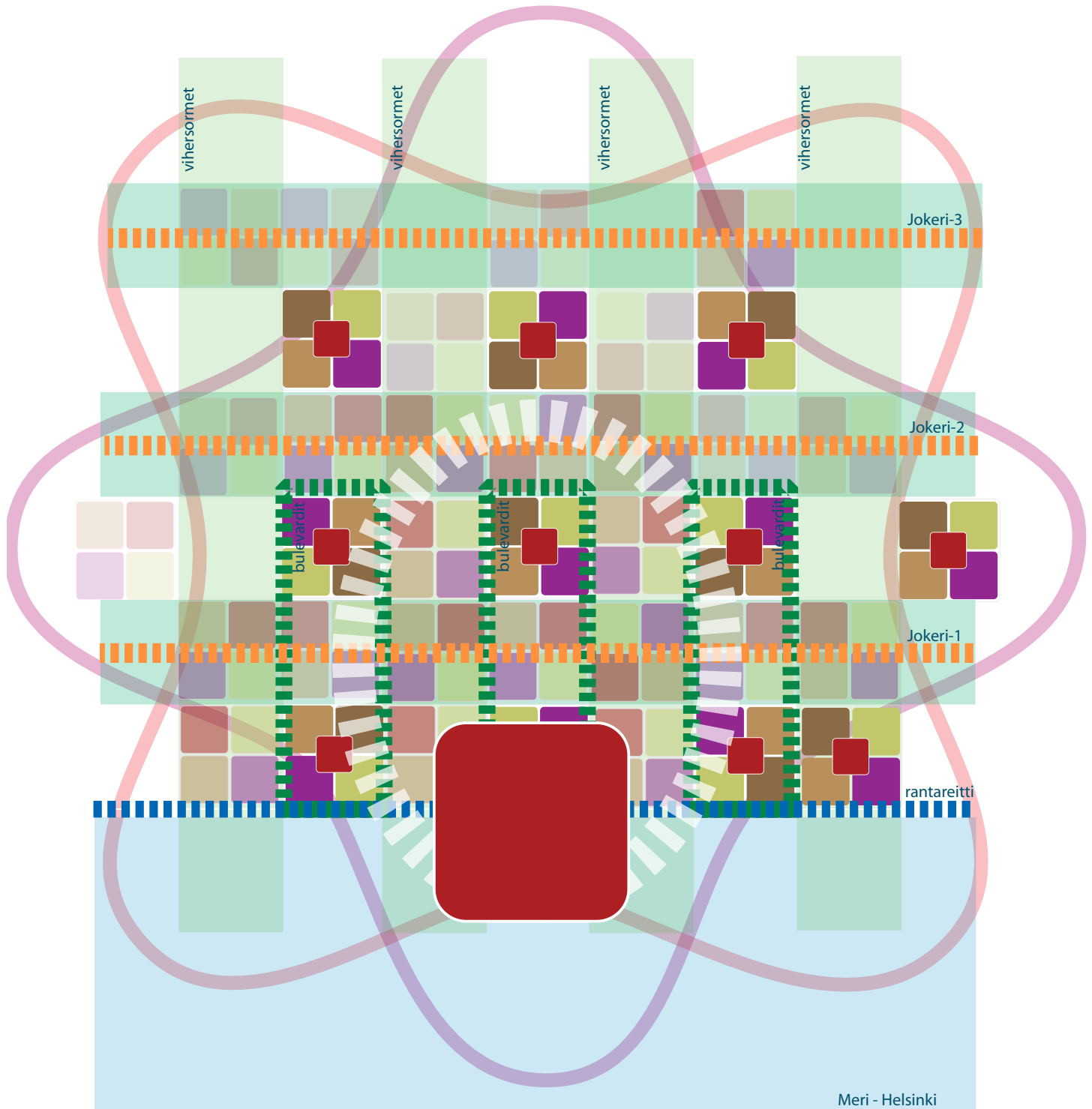
Helsinki on kansainvälinen kaupunki, josta on hyvät yhteydet kaikkialle Eurooppaan ja lentoaseman välityksellä myös muualle maailmaan. Helsinki on osa Suomenlahden kehityskolmiota, jossa Pietari, Tallinna ja Helsinki hyötyvät talousalueen sisäisestä matkailusta, ostovoimasta ja osaamisesta. Myös Tukholman suunta on tärkeä. Kansainvälisen liiketoiminnan kannalta Helsinki on houkutteleva paikka vakaiden olojensa ja turvallisuutensa takia.

Helsingin kantakaupunki on edelleen valtakunnan menestyvä pääkeskus. Se on laajentunut nykyisestä kehämäisesti. Paitsi yritystoiminnan keskuksena, se on myös houkuttelevan asumisen paikka tulevaisuudessakin. Helsingin keskusta tarjoaa aivan erityiset puitteet urbaanille kaupunkielämälle, viihtymiselle, virkistymiselle ja matkailulle.

Moottoritiet ja moottoritiemäiset kadut eivät ulotu kantakaupungin sisään. Ne ovat muuttuneet kaupunkibulevardeiksi Kehä I:n sisäpuolella - Itäväylä Itäkeskuksesta kaupungin rajalle saakka. Joiltain osin ne voivat olla katettuja tai tunneloituja. Kaupunkibulevardien varteen on osoitettu merkittävästi uutta maankäyttöä. Uusia mittavampia asunto- ja työpaikkarakentamisen projektialueita voidaan muodostaa näistä alueista.

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset on varmistettu kaikkialla kaupungin alueella. Yrityksille pystytään tarjoamaan toimitilatontteja hyviltä sijainneilta eri puolilta kaupunkia ja erilaisiin tarpeisiin. Kaupungin alueella on edelleen ehyitä työpaikka-alueita, jotka soveltuvat myös teollisuuden tarpeisiin. Pääsääntöisesti nykyiset toimitila-alueet on säilytetty.

KAUPUNKIKAAVA VISIO 2050



RAIDELIIKENTEEN VERKOSTOKAUPUNKI

-  uusi urbaani asuminen ja elinkeinot
-  vahva ydinkeskusta vahvat verkostokeskustat
-  laajeneva kantakaupunki
-  uudet kaupunkibulevardit
-  uudistuvat poikittaisyhteydet
-  vihersormet
-  Meri-Helsinki
-  rantareitti
-  Jokeri-1, -2 ja -3
-  seudullisuus

KAUPUNGIN VETOVOIMATEKIJÄT

-  asuminen
-  liikkuminen
-  elinkeinot
-  viher-virkistys
-  meri
-  kansainvälisyys
-  urbaanisuus

Helsinki on myös viherverkostokaupunki. Virkistysalueet, meri ja virkistyspalvelut ovat helposti saavutettavissa. Puistot ja muut julkiset ulkotilat ovat laadukkaita ja monipuolisia. Laajojakin yhtenäisiä viheralueita on pystytty säilyttämään tiivistyneessä kaupungissa. Helsingin erityisyys, vihersormet jatkuvat seudun laajoille virkistysalueille. Kaupunkimetsät ja toisaalla kulttuuriympäristöt ovat Helsingin vahvuus.

Helsingin rooli merikaupunkina on vahvistunut. Vesiliikenteen parantaminen antaa mahdollisuuden kehittää virkistys- ja matkailupalveluita sekä muita merellisiä elinkeinoja. Merellinen asuminen on osa tulevaisuudenkin Helsinkiä. Tietyillä merialueilla erilaiset uudet ja houkuttelevat asumiskokeilut on mahdollistettu.

Helsinki on joukkoliikennekaupunki, jossa perustana on raideliikenneverkosto nopeine runkoyhteyksineen. Kävely ja pyöräily on houkuttelevaa kaikkialla kaupungin alueella. Pyöräilyn laatuikätyvät muodostavat sujuvan verkoston pidemmille etäisyyksille. Jalankulkija on erityisasemassa Helsingissä vuonna 2050.

Katutila ei ole pelkästään liikkumisympäristö tulevaisuuden Helsingissä vaan kaupunkilaisten kohtaamispaikka. Laajentunut kantakaupunki ja lukuisat muut kaupunginosakeskustat ovat urbaaneja kaupunkielämän näyttämöitä. Kävelen saavutettavaa ja käveltävää kaupunkia on syntynyt lisää.

Tiivistyvä joukkoliikennekaupunki luo puitteet ekologisesti kestävämmälle yhdyskunnalle. Tulevaisuuden kaupunki mahdollistaa kestävät energiaratkaisut ja ottaa huomioon ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen liittyvät vaatimukset.

Väestönkasvu

Kaupungistuminen jatkuu voimakkaana kaikkialla maailmassa, myös Suomessa. Yleiskaavaa varten laaditussa väestöennusteessa Helsingin seutu kasvaa noin 600 000 asukkaalla vuoteen 2050 mennessä. Uuden yleiskaavan mitoituksen lähtökohdaksi valitun projektion mukaan vajaan puolet tästä sijoittuu Helsingin nykyisten hallinnollisten rajojen sisäpuolelle, jos vain Helsinki kykenee ottamaan kasvun vastaan.

Väestönkasvu edellyttää kaavavarantoa ja kaupunkirakenteen tiivistämistä koko seudulla ja varsinkin sen ydinalueella Helsingissä – kuntarajoista riippumatta. Yleiskaava 2002:n asumisen kaavavaranto alkaa olla loppumassa. Asemakaavoitusmahdollisuuksia satamalta vapautuneiden nykyisten projektialueiden kaavoittamisen jälkeen löytyy enää vähän, ja ne ovat vaikeammin kaavoitettavaa sekä osin hitaasti toteutuvaa täydennysrakentamista. Östersundomin alueen kaavoittaminen vastaa asuntotarpeeseen osin paikallisesti ja lyhyen ajan.

Kaupunkitalouden logiikan mukaisesti keskittymiset ohjaa useimpien elinkeinojen sijoittumista ja asuntorakentamista kaupunkiseudun ytimeen. Niin sanotun agglomeraatioedun vahvistama lisätuottavuus ja toimintojen keskittymisen dynamiikka johtavat siihen, että suuri osa koko Helsingin seutukunnan arvonlisäyksestä (bruttokansantuotteesta) tuotetaan Helsingin keskustassa ja sen lähetyillä. Jos näitä tendenssejä pyritään voimakkaasti rajoittamaan, korkeimman kaupunkituottavuuden potentiaalit jäävät hyödyntämättä ja paremman työllisyyden, tulokehityksen, ostovoiman ja verotulojen saannin mahdollisuudet käyttämättä. Kaupungin kasvu tuleekin mahdollistaa ennen kaikkea kaupunkituottavuuden parantamiseksi. Rakenteen voimakkaasta tiivistämisestä seuraa suoraa ja välillisiä hyötyjä kaupunkilaisille, elinkeinoelämälle ja koko kansantaloudelle. Helsinki on tuottavuuden huippualue Suomessa. Tämä on tarpeen turvata.

Kestävä yhdyskuntarakenne

Kaupunkirakenteen tiivistäminen tukee ekotehokkaan kaupunkirakenteen muodostumista. Liikenteen päästöjä voidaan minimoida, koska joukkoliikenne on mahdollista saada yhä houkuttelevammaksi ja kannattavammaksi järjestää kattavasti. Tiiviin rakenteen ansiosta kaupunkilaisten työ- ja asiointimatkat sekä harrastuksiin kuluvat matka-ajat säilyvät kohtuullisina. Palvelut voidaan järjestää tehokkaasti ja saavutettavuudeltaan edullisesti. Urbaani kaupunkielämä ja kaupunkiin kuuluvat erilaiset toiminnot tulevat useimmin mahdolliseksi myös ydinkeskustan ulkopuolella.

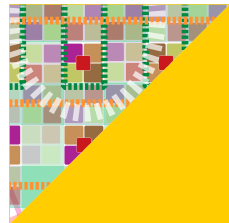
Uusi urbaanisuus on alkanut herätä myös Suomessa. Kantakaupunkimaista kaupunkirakennetta on alettu haluta enemmän. Vision laatimishetkellä lapsiperheet ovat uudelleen löytäneet keskusta-asumisen, mutta kantakaupunkiasuntoja on rajallisesti. Niitä ei riitä halukkaille, jonka vuoksi niiden hinnat ylittävät maksukyvyn. Kantakaupunkia on voitava laajentaa. Luonteva tapa on jatkaa rakennetta kehämäisesti keskustan ympärille.

Uutta tilaa rakentamiselle saadaan muuttamalla nopeaan liikkumiseen alun perin suunnitellut sisääntuloväylät kaupunkibulevardeiksi jo etäämpänä nykyisestä keskustasta. Joissakin tapauksissa moottoriteitä voidaan myös kattaa ja tunneloida. Tällä tavalla saadaan nykyisiä laajoja liikenteen lievealueita rakentamiskäyttöön hyviltä sijainneilta ja lisää uutta houkuttelevaa keskustaa nykyisen keskustan reuna-alueille. Samalla saadaan yhdistettyä nykyisin väylien eristämät kaupunginosat toisiinsa. Liittyminen muuhun katuverkkoon saadaan sujuvaksi. Kaupunkibulevardit mahdollistavat myös keskustamaisen jalankulku- ja pyöräily-ympäristön, kadunvarsiliiketilaa ja kaupunkiympäristölle ominaisen julkisen mutta myös henkilöautoliikenteen.

Kaupungin sisällä olevat moottoritiemäiset alueet ovat jäänteitä ajasta, jolloin kaupunki oli kooltaan huomattavasti nykyistä pienempi. Nykyisin useat sisääntuloväylät eivät moottoriteinä enää toteuta alkuperäistä funktiotaan. Liikennemäärien yhä kasvaessa väylät eivät enää ruuhkahuippuina enää ole nopeita yhteyksiä autoilijoidenkaan näkökulmasta. Kaupungin kasvaessa luonnollinen kehityskulku on nopeiden autoliikenneväylien vetäytyminen kauemmas kaupunkikeskustasta antaen tilaa tiiviin ydinkeskustan laajenemiselle.

Tulevaisuuden Helsingissä kantakaupungin ohella esikaupunkikeskukset ovat kehittyneet urbaaneiksi keskustoiksi mahdollistaen kaupunkimaisen elämäntavan myös perinteisen ydinkeskustan ulkopuolella. Keskustoja yhdistävät tehokas ja houkutteleva joukkoliikenne, erityisesti kattava raideliikenneverkko sekä pyöräilyn laatuikätyvät. Jotta kestävä liikkuminen muodostuu todelliseksi vaihtoehdoksi myös pidemmällä matkoilla, tulee keskukset yhdistää raideyhteyksin toisiinsa koko seudulla. Tällainen verkostokaupunkimalli mahdollistaa palvelujen parhaan saavutettavuuden, tehokkaan joukkoliikenteen, laadukkaan pyöräily-, kävely- ja virkistysalueverkoston sekä parhaat elinkeinoelämän kehittämismahdollisuudet ja hyvän kaupunkielämän. Osoittamalla tehokkaaseen rakentamiskäyttöön kertaalleen rakennettuja alueita seudun ytimestä parannetaan lisäksi yhtenäisten arvokkaiden viheraluekokonaisuuksien säilymisedellytyksiä tuleville sukupolville.

Keskusten kaupunkirakenne on sekoittunutta. Päivittäiset palvelut ovat lähellä. Tämä tarkoittaa myös kivijalkakauppamaisen ympäristön suosimista. Nykyisenlaisten, autoiluun perustuvien hypermarkettien rakentaminen tiivistyvässä urbaanissa Helsingissä ei enää ole perusteltua liikkumista generoivan ja maata tuhlaavien ratkaisujensa takia. Suuretkin myymälät voivat sijaita tiiviissä rakenteessa ja maankäyttöä voidaan tehostaa entisestään sijoittamalla ylempiin kerroksiin asumista tai toimitilaa. On todennäköistä, että myös verkkokaupan kehitys tukee kaupan ja palvelujen urbaania järjestämistä.



Liikkumisympäristön ja katutilan suunnittelun tulee tapahtua jalankulkijan ja pyöräilijän ehdoilla. Kantakaupungin kävelykeskustaa tulee laajentaa ja kävelykatuja luoda myös muihin keskuksiin. Suosimalla vähäpäästöisiä ajoneuvoja ja määrittelemällä jakeluiliikenteelle omat tilat ja toiminta-ajat, keskustan liiketilojen huolto toimii hyvin myös kävelykeskustassa. Katutila tulee ymmärtää kaupungin yhteisenä tilana, kohtaamispaikkana, ei ainoastaan liikkumisympäristönä. Kävelen saavutettava ja käveltävä kaupunki lisääntyy. Jalankulkija onkin erityisasemassa tulevaisuuden Helsingissä.

Verkostokaupunkimallissa on seudullinen ja kansainvälinen ulottuvuus. Paitsi seudun ydinkaupunki, Helsinki on osa eurooppalaisten suurkaupunkien verkostoa. Se on dynaaminen, kansainvälisesti kilpailukykyinen ja arvostettu valtakunnan pääkeskus, joka kasvaa korkeatasoisen elinkeinotoiminnan keskuksena, sekä kulttuuri- ja vapaa-ajantapahtumien areenana. Helsingin kansainväliset lento-, raide-, tie- ja meriyhteydet mahdollistavat sujuvan liikkumisen muualle pääkaupunkiseudulle, muihin suomalaisiin kaupunkeihin sekä yli valtion rajojen. Erityisesti meri- ja raideyhteydet Tallinnan kautta Eurooppaan ja kehittyvät Aasian lentoyhteydet toimivat Helsingin turismin ja liikematkailun vahvuuksina. Helsinki on myös osa Suomenlahden kehityskolmiota, jossa Pietari, Tallinna ja Helsinki hyötyvät talousalueen sisäisestä turismista, ostovoimasta ja osaamisesta. Myös Tukholman suunta on tärkeä.

Kaupunkirakenteen tiivistyminen edellyttää virkistysalueitten osalta laadun painottamista määrän sijasta. Tiivistyvä urbaani rakenne tarvitsee yhtenäiset viheralueet sekä toiminnallisesti laadukkaita kaupunkipuistoja, joiden merkitys virkistysympäristönä kasvaa nykyisestä. Viheralueet, meri ja virkistyspalvelut ovat tulevaisuudessa kaikkien kaupunkilaisten helposti saavutettavissa. Tiivistyneessä kaupungissa myös luonnonympäristöä ja kaupunkimetsiä on pystytty säilyttämään. Laajemmille luontoalueille, kuten Sipoonkorpeen ja Nuuksioon sekä kauemmas seudulle on viheryhteydet kaikkialta kaupungista.

Helsingin merellisyys, luonto- ja kulttuurihistorialliset kohteet ovat Helsingin erityisyys ja vahvuus myös tulevaisuudessa. Meri ja luonto ovat kaupunkilaisille tärkeitä, mutta ne ovat myös kilpailukykytekijä, joilla Helsinki erottuu muista Euroopan pääkaupungeista. Helsingin historiallinen keskusta erottuu monista maailman metropoleista omintakeisena vaikkapa laivalla Eteläsatamaan saavuttaessa. Sen arvoista pidetään jatkossakin kiinni. Matkustajalaivojen ja kansainvälisten risteilyalusten saapuminen aivan keskustan ytimeen on tekijä, joka vahvistaa Helsingin imagoa merikaupunkina. Myös nykyiset esikaupungit tarjoavat kulttuuriympäristöjä, jotka on syytä säilyttää tuleville sukupolville. Korkea rakentaminen ohjataan määrittelyihin sijanteihin.

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset halutaan varmistaa kaikkialla kaupungin alueella. Helsingin uutta yleiskaavaa laaditaan tilanteessa, jossa asuntojen hinnat ovat nousseet korkealle. Toimitilaa ja liiketilaa halutaan muuttaa asumiseen kaikkialla kaupungin alueella asuntojen korkeamman tuoton vuoksi. Tämä koskee sellaisiakin tilanteita, missä tiloissa toimivat yrittäjät saattaisivat olla valmiita jatkamaan toimintaa. Lähemmät selvitykset kuitenkin osoittavat, että pääsääntöisesti nykyiset työpaikka-alueet on tarpeen säilyttää. Myös erilainen toiminta vaatii erilaisia tiloja. Esimerkiksi runsaasti kuljetuksia vaativa toiminta ei mielellään sijoitu asuntoalueille tai sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen.

Pohjois-Amerikassa on jo nähtävissä teollisen tuotannon palaamista takaisin kehittyvistä Aasian maista kallistuneiden kuljetuskustannusten vuoksi. Tällaiseen on varauduttava myös Suomessa ja Helsingissä. Yritysten erilaisiin tarpeisiin on edelleen oltava tarjolla riittävästi kaavavarantoa ja sijoittumismahdollisuuksia eri puolilla kaupunkia. Yleiskaavassa on mahdollista näyttää kaupungin vahva

tahtotila yritysalueidensa kehittämiseen. Myös liikkumistarpeen vähentämisen, saavutettavuuden ja kaupunkirakenteen monipuolisuuden näkökulmasta kaupungissa tulee olla erilaisia alueita. Siten kaupunki pysyy kiinnostavana.

Uusia kestäviä teknologiaratkaisuja tuetaan ja mahdollistetaan helpottamaan arjen sujuvuutta. Tällaisia ovat erityisesti liikkumisen uudet ilmastoystävälliset ratkaisut, kuten robottiautot ja kutsuliikenne. Näitten ratkaisujen avulla on mahdollista myös säästää tilaa ja tehostaa maankäyttöä, koska pysäköinti ei määritä kaupunkirakennetta yhtä paljon kuin nykyään. Auton omistamisesta on mahdollista luopua luopumatta yksilöllisistä tarpeista käyttäen autoa. Myös palveluihin ollaan maailmalla tällä hetkellä ideoimassa merkittäviä uusia teknisiä ratkaisuja, jotka muuttavat nykypäivän kauppaa, logistiikkaa ja työelämää kokonaisuutena, jopa hoiva- ja palvelu-aloja.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen on keskeisellä sijalla yleiskaavaa laadittaessa. Tiivistyvä joukkoliikennekaupunki luo puitteet ekologisesti kestävämmälle yhdyskunnalle. Tulevaisuuden kaupunki mahdollistaa kestävät energiaratkaisut ja ottaa huomioon ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen liittyvät vaatimukset. Helsinki on sitoutunut vähentämään kasvihuonepäästöjä 30 % vuoteen 2020 mennessä vuoden 1990 tasosta ja tavoittelee kasvihuonekaasupäästötöntä toimintaa vuoteen 2050 mennessä. Kaupunkisuunnittelun keinot ilmastopäästöjen vähentämiseksi ovat kaupunkirakenteen tiivistäminen, muu kestävä liikunnan edistäminen sekä kestävien energiaratkaisujen mahdollistaminen kaupungissa.

Vielä 1950-luvulla suurin osa kaupunkiseudun asunnoista sijaitsi nykyisen kantakaupungin alueella. Esikaupungistuminen ja viimeisten vuosikymmenien aikana tapahtunut seutuistuminen on muuttanut kaupunkiseudun rakennetta sekä painopistettä merkittävästi, kantakaupungin ja Helsingin roolin pienentyessä suhteessa muuhun kaupunkiseutuun. Kaupunkiseutu on hajautunut.

Yleisesti negatiivisena pidetyn yhdyskuntarakenteen hajautumiskehityksen kannalta on oleellista että Helsinki on vuoteen 2050 mennessä kasvanut voimakkaasti sisäänpäin. Riippumatta seudun tulevasta kehityksestä, kuntarajoista ja hallintomallista, on ilmaston muutoksen hillinnän, kaupunkialueen ja seudun kestävä kasvun mukaista tiivistää seudun ydintä merkittävästi. Samalla Helsinki on vahvistanut rooliaan seudun ydinkaupunkina.

Vuonna 2050 Helsinki onkin kansainvälinen pääkaupunki ja metropolialueen vahva urbaani sydän. Kaupunkiin on tuotu enemmän kaupunkia. Kaupunkielämä syntyy ihmisten kohtaamisista ja hyvä kaupunki tarjoaa siihen tilaa ja mahdollisuuksia. Helsingin uusi yleiskaava on Kaupunkikaava.

VISION SEITSEMÄN TEEMAA

HELSINKI ON URBAANI, ELÄMÄÄ SYKKIVÄ METROPOLI

Helsinki on vuonna 2050 rohkeasti urbaani, elämää sykkivä metropoli. Urbaani Helsinki on enemmän kivijalkakauppoja, pyöräkaistoja, raitiovaunujen kolinaa, torikahveja, kansainvälisyyttä, kaupunkituottavuutta, rantasaunoja, kaupunginosatapahtumia sekä kävelykatuja.

Uraanissa Helsingissä on enemmän kaupunkia kaupungissa. Helsinki on rakenteeltaan nykyistä tiiviimpi kaupunki, jossa on useampia pikkukaupunkia muistuttavia työpaikkojen, asumisen ja vapaa-ajan toimintojen kerrostumista muodostuvia keskusta-alueita. Kaupungit kaupungissa ovat sosiaalisesti ja alueellisesti tasa-arvoisia. Pyöräily on raideliikenteen ohella sujuvimpia liikkumismuotoja keskustasta toiseen ja keskustoissa jalankulkijan rooli on vahvin. Kävelykatuja ja katutiloihin avautuvia toimintoja löytyy ympäri Helsinkiä. Ihmiset kerääntyvät julkisille paikoille järjestämään omia tapahtumiaan, tapaamaan toisiaan, viettämään aikaa ja tekemään työtä vuodenajasta ja vuorokauden ajasta riippumatta. Helsinki on elävä kaupunki myös talvisin.



HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

VISIO 2050

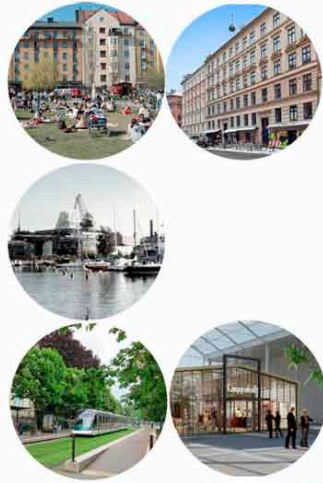
URBANISMI JA KAUPUNKIKULTTUURI

16.8.2013



KSV YLEISSUUNNITTELUOSASTO

TYÖRYHMÄ: Salla Ahokas, Douglas Gordon, Crista Toivola, Marja Piimies, Sakari Jäppinen,
Virpi Mamia, Lauri Kangas Raisa Kiljunen-Sirola, Tapani Rauramo ja Taneli Nissinen

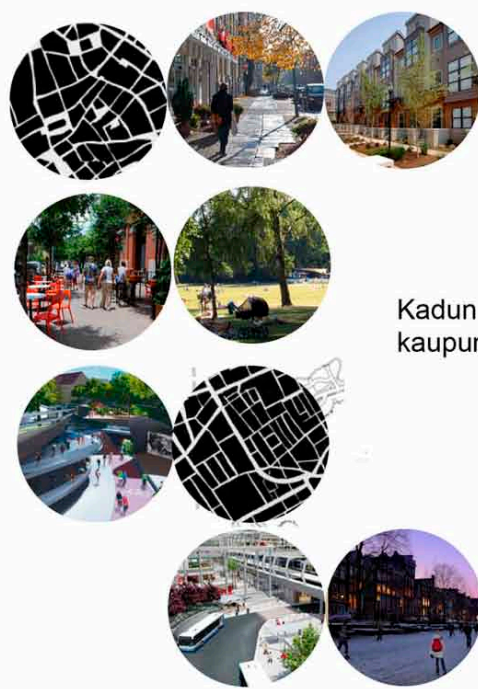


Paikan ajallinen
ja toiminnallinen kerrostuma

Elävä kaupunkiympäristö
vuorokauden ajasta riippumatta

Ekologisesti ja sosiaalisesti
tasapainoinen tiivis kaupunki

Julkista tilaa yhteisön toiminnalle



Kadun rooli
kaupunkielämän näyttämönä

Urbanismi ja kaupunkikulttuuri

Urbaani Helsinki on vuonna 2050 kasvanut merkittävästi kantakaupungin laajenemisen myötä. Urbanimmassa Helsingissä on lisää kaupunkia kaupungissa. Se on rakenteeltaan nykyistä tiiviimpi kaupunki, jossa suuri asukas- ja työpaikkatiheys mahdollistavat lähipalveluiden hyvän saavutettavuuden. Kantakaupungin laajenemisen ohella uudet urbaanit ytimet nykyisellä esikaupunkialueella kehittyvät voimakkaasti, mahdollistaen urbaanin elämäntavan myös perinteisen ydinkeskustan ulkopuolella. Uusi urbaanimpi kaupunki rakentuukin tulevaisuudessa omaleimaisina, houkuttelevien ja erilaisten pikkukaupunkien verkostona.

Urbaani elinympäristö synnyttää mahdollisuuksia ja luo virikkeitä, joilla on kiistan arvo kaupungin viihtyisyyteen ja sitä kautta myös kilpailukykyyn. Sen tunnusmerkkejä ovat tiheys, toimintojen sekoittuneisuus, julkinen kaupunkitila, jalankulkijan mittakaava, mielenkiintoinen katutila, laadukkaat virkistysympäristöt, palveluiden hyvä saavutettavuus, historiallinen kerrostuneisuus, tehokkaat joukkoliikenneyhteydet jne. Myös urbaanin elinympäristön kysyntä on ollut erityisen voimakasta viimeisen parin vuosikymmenen ajan, mikä näkyy esimerkiksi Helsingin kantakaupungin hintatason valtavana nousuna. Tästä huolimatta urbaanin elinympäristön tarjonta ei ole juurikaan lisääntynyt.

Asumisen, työssäkäynnin ja palveluiden lomittuessa tiiviimmin toisiinsa, mahdollistaa se elävän kaupunkiympäristön muodostumisen, kun kaduilla on liikkeellä ihmisiä vuorokaudenajasta riippumatta. Elävä kaupunkiympäristö lisää myös koettua turvallisuuden tunnetta, mikä on keskeinen edellytys vetovoimaisen kaupunkiympäristön syntymiselle.

Urbaanimpi Helsinki on sosiaalisesti ja alueellisesti tasa-arvoisempi kaupunki, jossa palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuus on merkittävästi parempaa, etenkin nykyään eriarvoisessa asemassa olevalla esikaupunkivyöhykkeellä.

Kantakaupunkiasumista Kruununhaassa, kuva Matti Tapaninen





Hämeenlinnanväylä vuonna 2050 on urbaani "Mannerheiminbulvardi", kuva 3dRender

Urbaani Helsinki on kestävä kaupunki

Liikenteen ja liikkumisympäristön vaikutus kaupunkitilaan on merkittävä. Vuonna 2050 liikkuminen perustuu Helsingissä kestäviin kulkumuotoihin, kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen, henkilöautoilun toimiessa täydentävänä kulkumuotona siihen parhaiten sopivilla matkoilla. Laajentunut raideliikenneverkko ja runkobussiyhteydet muodostavat joukkoliikenneverkoston selkärangan, mikä mahdollistaa aikatauluista irtautumisen tehden kestävästä liikkumisesta vaivatonta ja kilpailukykyistä. Etenkin keskustojen alueella liikkuminen on suunniteltu jalankulkijan ja pyöräilijän mittakaavassa, jossa korostuu katutilan mielenkiintoisuus sekä toimintojen avautuminen kadulle. Katuverkko kehittyy perinteisemmän ruutukaavakaupungin suuntaan, jolloin väylien estevaikutus pienenee ja erilliset lähiösolut kuroutuvat yhtenäisemmiksi toiminnallisiksi kokonaisuuksiksi.

Kaupunkiväestön osuuden kasvaessa jatkuvasti kaikkialla maapallolla, nousee kaupunkien rooli yhä merkittävämmäksi globaalin ilmastokriisin ratkaisemisessa. Tiivis kaupunkirakenne pienentää liikkumisen tarvetta, vähentäen siten myös liikenteestä aiheutuvia ilmastopäästöjä. Urbaani kaupunkirakenne mahdollistaa hajaantunutta rakennetta paremmin ilmastoystävällisen elämäntavan - urbaani kaupunki on siis myös ekologinen kaupunki.

Kaupallisten palveluiden rakenteella ja sijoittumisella on huomattava vaikutus myös urbaanin kaupunkiympäristön muodostumisessa. Autoiluun perustuvat hypermarketit jäivät vuosituhanen vaihteen ilmiöksi ja palvelut ovat levittäytyneet vuosisadan puolivälissä esikaupunkien keskustoihin, lähelle asukkaita. Suuretkin kaupan liikkeet ovat koostaan huolimatta löytäneet sopivaa tilaa kivijalasta. Ostoskaduista on tullut kohtaamispaikkoja - esikaupungeista urbaaneja pikkukaupunkeja.

Kaupungin tiivistyessä viheralueiden merkitys korostuu niin virkistykseen kuin ekologisen tasapainon kannalta. Tiivistyvä urbaani rakenne hyötyy lähellä olevista yhtenäisistä viher- ja virkistysalueista. Toisaalta myös urbaanissa ympäristössä voi esiintyä runsaastikin vehreyttä, mm. kaupunkiviljelyksen sekä viherkattojen muodossa.

Toimintalinjaukset

Urbaanimman kaupunkiympäristön muodostumiseksi tarvitaan kaupunkisuunnittelun kaikilla tasoilla selkeä kurssin muutos. Alueita kehitetään kantakaupunkimaisina, niin laajenevan ydinalueen kuin entisten esikaupunkikeskustenkin alueella. Tämä tarkoittaa tiivistä urbaania rakennetta, jossa on korkealaatuiset joukkoliikenneyhteydet kaikkialle kaupunkiin.

Urbaanimpi kaupunki edellyttää suurempaa rakennetun alueen tiheyttä ja toimintojen sekoittamista eri mittakaavoissa. Monipuolisen kaupunkielämän syntymisen edellytyksenä on riittävä ihmismäärä – kriittinen massa. Ilman ihmisiä kaupunki jää pelkäsi kulissiksi. Urbaanin kaupungin ulottaminen nykyiselle esikaupunkialueelle edellyttää paikoin voimakastakin uudistamista.

Tulevaisuuden urbaania Kirkonkyläntietä
Malmilla? Ideasuunnitelma Kristian Kere



Elävän kaupunki- ja kauppaympäristön muodostamiseksi erillään sijaitsevien ja huonosti muilla tavoin kuin henkilöautolla saavutettavien hypermarkettien ja kauppakeskusten sijaan kaupallisia palveluita ohjataan voimakkaammin keskusta-alueille, asutuksen ja työpaikkojen keskelle. Erillisten kaupan rakennuksien sijaan kauppaa ohjataan vahvemmin kivijalkaan, jossa se myös elävöittää jalankulkijan ja pyöräilijän kannalta oleellista katutasoa. Isotkin kauppakeskukset integroidaan osaksi keskustoja ja asumista ja rakennetaan ihmisen mittakaavaan.

Urbaniassa ympäristössä tilaa on niukasti, minkä johdosta kestäviä liikummisluotoja - kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä - tulee suosia suhteessa henkilöautoon. Tämä edellyttää muutosta myös pysäköintipolitiikassa sekä aiempaa vähemmän pysäköintipaikkoja viemään tilaa. Laajoja pysäköintikenttiä ei enää rakenneta myöskään asuintonteilla. Pysäköinti ohjataan kellareihin, maan alle, keskitettyihin laitoksiin ja katujen varsille.

Liikkumisympäristön ja katutilan suunnittelun tulee tapahtua jalankulkijan ja pyöräilijän ehdoilla. Mielenkiintoinen katutila kivijalkakauppoineen sekä toimivat kulkureitit myös lyhentävät koettua matkan pituutta. Jalankulun roolia vahvistetaan laajentamalla kantakaupungin kävelykeskustaa kehittämällä nyt liikennekäytössä



olevista ranta-alueista kaupunkilaisten olohuoneita. Kantakaupungin ohella kävelykatuja luodaan myös muihin keskustoihin.

Urbaanin katuverkon hierarkia on heikompaa ja katujen yhdistyvyys ruutukaavamaisen rakenteen johdosta parempi. Katuverkkoa kehitetään ruutukaavamaiseen suuntaan myös esikaupunkialueilla. Kadun rooli ymmärretään vahvemmin kaupunkielämän näyttämönä ja asuinrakennusten kehyksenä kuin steriilinä liikenneympäristönä.

Moottoritiemäisiä alueita muunnetaan pääkatumaisiksi kaupunkibulevardeiksi, jotka erottamisen sijaan sitovat kaupunkirakennetta yhteen. Lähtökohtaisena tavoitteena on rajata moottoritiet tiiviin urbaanin kaupunkirakenteen ulkopuolelle. Kaupunkibulevardit sidotaan tiivisti osaksi kestäväää liikennejärjestelmää pikaraitioteiden ja liityntäpysäköintijärjestelyiden avulla.

Urbaanit ympäristöt ovat myös tärkeitä virkistysympäristöjä sekä kaupunkikulttuurin näyttämöitä. Laadukkaiden ja turvallisten lähiviheralueiden ohella tämä tarkoittaa myös esimerkiksi ravintoloita, merenrantabulevardeja ja toreja. Kaupunkikulttuurin mahdollistamiseksi tarvitaankin julkista tilaa, joka luo tilaa yhteisön toiminnalle.

HOUKUTTELEVAN ASUMISEN HELSINKI

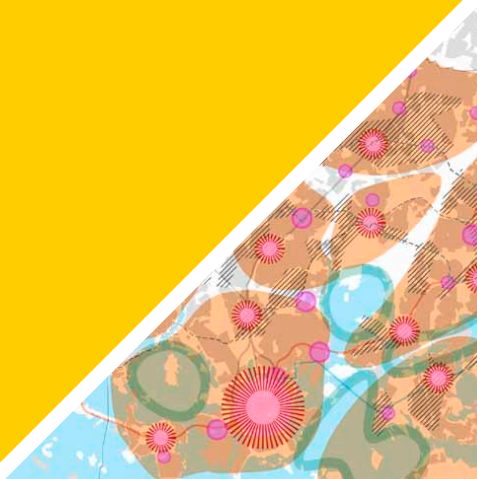
Helsinki on vuonna 2050 viihtyisä, mielenkiintoinen ja turvallinen kaupunki, jossa elämänlaatu on korkea ja arki sujuvaa. Kaupunkirakenne tukee tasapuolisesti erilaisia perherakenteita ja asumisen tapoja. Se on sosiaalisesti tasapainoinen, tiivis ja toiminnoiltaan sekoittunut. Kaupungissa on riittävästi monipuolista asuntotarjontaa - Helsingissä halutaan ja on varaa asua.

Vuonna 2050 Helsinki koostuu kymmenestä laajasta kaupunginosakokonaisuudesta, joilla on oma identiteettinsä ja positiivinen imago. Ne kehittyvät toiminnallisesti itsenäisiksi naapurustoiksi, joilla on omat lähipalvelut urbaaneissa pikkukaupunginomaisissa keskustoissa. Lisäksi kaupunginosakokonaisuudessa erottuu voimakas, muita suurempi, laajemman palvelutarjonnan, työpaikkojen ja asumisen sekoittunut kaupunkikeskusta. Monikeskuksisen kaupungin ja omaleimaisten kaupunginosakeskustojen täydentäminen kaupunkiympäristöiksi vähentää liikkumistarvetta ja lisää arjen sujuvuutta. Syntyy uusi innovatiivinen kaupunkikerros.

Asumiseen on saatu kaivattua joustavuutta. Asumisen kehittymisen myötä kaupungin näkyvyys, kiinnostavuus ja houkuttelevuus niin matkailun osalta kuin opiskelu-, ja työpaikkakaupunkina on kasvanut huomattavasti. Tavat elää ovat monipuolistuneet.

Asumismahdollisuuksia on tarjolla niin kantakaupungin ja kaupunginosakeskustojen sykkeessä kuin niihin tukeutuvilla omintakeisilla asuinalueilla. Inhimillinen mittakaava ja kaupunkivehreys ovat läsnä sekä kivi-kaupungissa että pienemmän mittakaavan asumisessa.

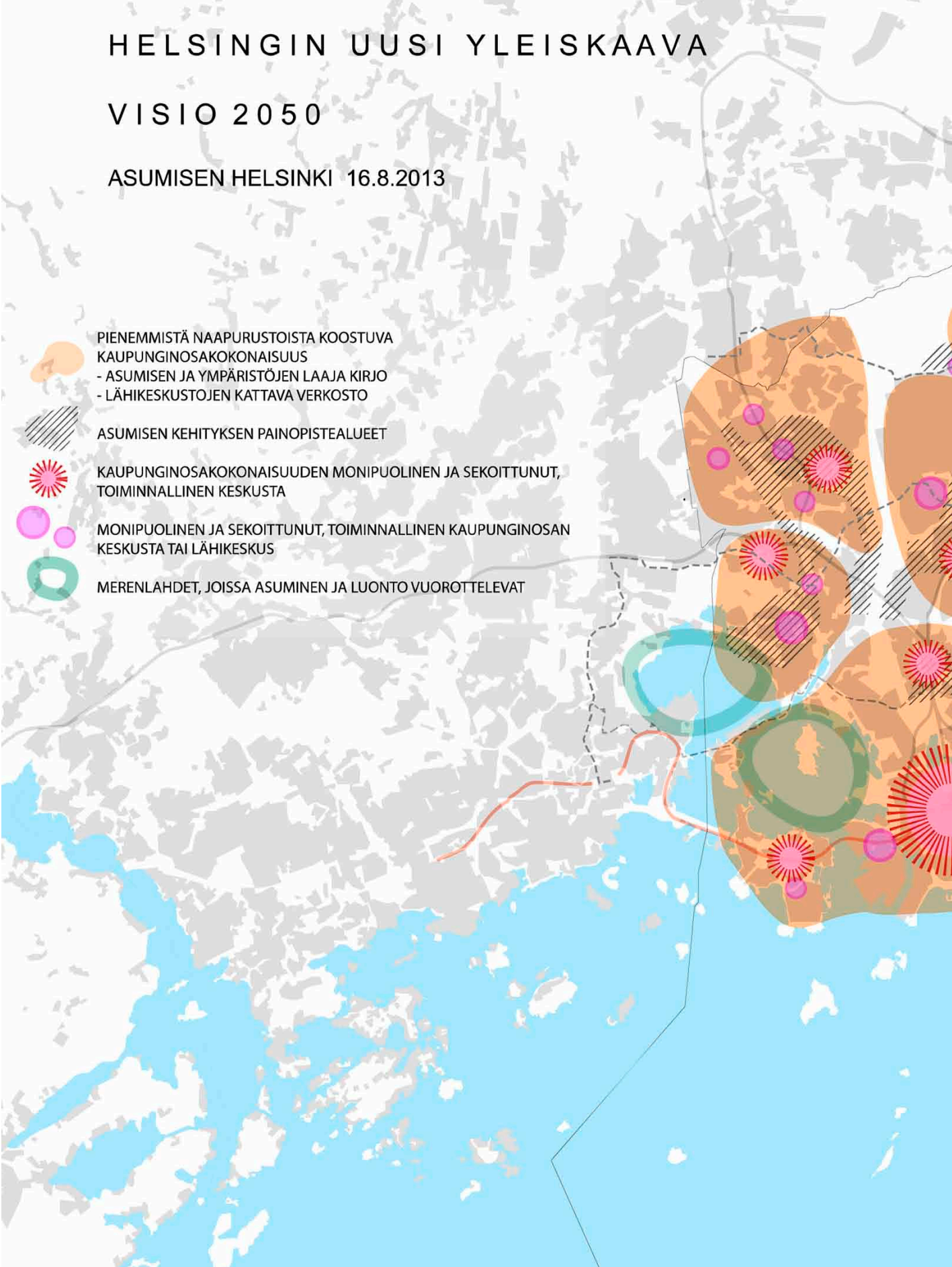





Helsingiläistä asumista leimaa lähipalveluiden hyvä saavutettavuus, urbaanin ympäristön viihtyisyys ja yhteisöllisyys. Viheralueiden laatu on noussut määrän sijaan.

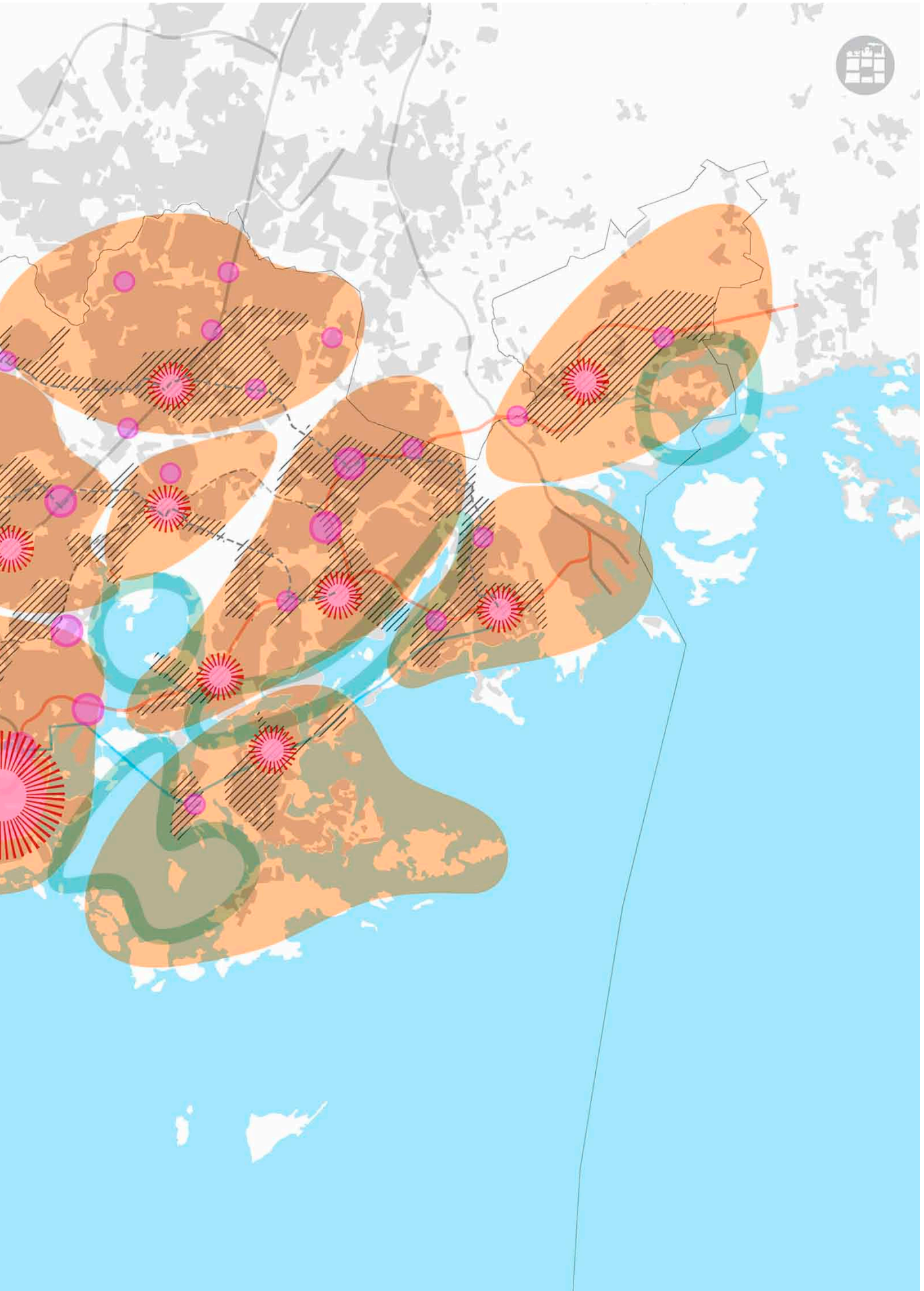


HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

VISIO 2050

ASUMISEN HELSINKI 16.8.2013

- 
- 
 PIENEMMISTÄ NAAPURUSTOISTA KOOSTUVA
 KAUPUNGINOSAKOKONAISUUS
 - ASUMISEN JA YMPÄRISTÖJEN LAAJA KIRJO
 - LÄHIKESKUSTOJEN KATTAVA VERKOSTO
 - 
 ASUMISEN KEHITYKSEN PAINOPISTEALUEET
 - 
 KAUPUNGINOSAKOKONAISUUDEN MONIPUOLINEN JA SEKOITTUNUT,
 TOIMINNALLINEN KESKUSTA
 - 
 MONIPUOLINEN JA SEKOITTUNUT, TOIMINNALLINEN KAUPUNGINOSAN
 KESKUSTA TAI LÄHIKESKUS
 - 
 MERENLAHDET, JOISSA ASUMINEN JA LUONTO VUOROTTELEVAT



Asumisen verkostokaupunki

Vuonna 2050 Helsingissä on useita keskustoja. Kantakaupunki/esikaupunki -jaottelusta on siirrytty pois. Luomalla raideliikenteeseen tukeutuva verkostomainen kaupunkirakenne ja kehittämällä kaupunginosakeskuksia oikeiksi, urbaaneiksi kaupunkikeskustoiksi on kasvatettu asuntotuotantomahdollisuuksia ja mahdollistettu monipuoliset asumisen puitteet. Samalla on mahdollistettu urbaanin vilinän syntyminen, mikä puolestaan luo edellytyksiä hyvälle kaupunkielämälle. Liikkuminen on nopeaa ja vaivatonta. Asuinalueiden hyvä saavutettavuus tukee myös alueellisen eriarvoistumisen vastaista kehitystä. Raideliikenneverkostoon tukeutuva uusi maankäyttö on ekologista ja tehokasta. Palvelutarjonta on kasvanut maankäytön tehostamisen seurauksena.

Keskusten ja erityisesti kaupunginosakokonaisuuksien ydinten täydentäminen kaupunkiympäristöiksi on asumisen kannalta keskeistä. Niissä on tuettu rakennusoikeuden nostolla ja liikennealueiden pienentämisen kautta maankäytön selvää tehostamista ja kantakaupunkimaisia maankäyttöratkaisuja. Perustelluissa tapauksissa on voitu korvata vanhaa epätarkoituksenmukaista rakennuskantaa uudistavan täydentämisen keinoin - purkamalla valikoidusti tai osittain vanhaa rakennetta. Tulevaisuudessa aluekokonaisuuksien keskustat ovat joukkoliikenteen verkostokaupungin keskeisimpiä noodeja, joissa kohtaavat useat raideliikenteen runkolinjat. Ne ovat paitsi työpaikkojen ja palvelujen myös asumisen huippupaikkoja.

Kaupunkiympäristöä on kehitetty jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmasta. Samalla keskuksissa on sovellettu aiempaa tiukempaa pysäköintipolitiikkaa sekä luotu kävelykatualueita.

Moottoritiemäiset alueet asuinkäyttöön

Moottoriväylän halkomissa kaupunginosissa väylät edellyttävät alueen asukkaalle kiertotietä rampeille, ylikulkuun tai alikulkuun sekä autolla, pyörällä että kävellen. Asiointi oman kaupunginosan sisällä on hankalaa. Vuonna 2050 on otettu laajoja moottoritiemäisten väylien suoja-alueita rakentamiskäyttöön. Muuttamalla meluaidoin ympäröityjä kanjoneita kaduiksi, joiden varrella on monipuolista asuin- ja työpaikkarakentamista, on avautunut kokonaan uusi tapa hahmottaa kaupunkia. Liikkumisen mahdollisuudet ovat moninaistuneet estevaikutusten poistuttua ja paljon uutta maata on saatu asuinkäyttöön hyviltä sijainneilta. Väylien muuttaminen kaduiksi on parantanut palvelujen saavutettavuutta ja helpottanut asumisen arkea.

Näin laajoista yhtenäisistä kokonaisuuksista on vaarana tulla helposti liian homogeenisia. Toisaalta niiden nykyinen rujo ympäristö voi synnyttää aivan uudenlaisia ideoita rakentamiskäyttöön. Rakentamisen laatuun onkin näillä alueilla kiinnitetty erityistä huomiota. Vuonna 2050 uusien kaupunkibulevardien varrella nähdäänkin monimuotoista tulevaisuuden asumista. Toteutusmalleja on erilaisia ja asuntojen rahoitus- ja hallintajakauma on laaja.



Hämeenlinnanväylän-
Mannerheiminbulevardin” - varren
kaupunkiasumista 2050, kuva 3dRender





Palveluiden turvaaminen ja asumisen monipuolistaminen täydennysrakentamisella

Kaupungin tasolla tarkasteltuna täydennysrakentamisen hyödyt ovat kiistattomat. Alueilla on jo infrastruktuuri, palvelut ja yhteydet, joten näiden rakentamisesta syntyy vähemmän kustannuksia toisin kuin kokonaan uusilla alueilla. Kaupunginosatasolla tarkasteltuna täydennysrakentaminen ylläpitää tai lisää asukasmäärää ja mahdollistaa siten palveluiden säilymisen tai parantamisen. Uudet asukkaat puolestaan pääsevät heti palveluiden äärelle. Taloyhtiötasolla tarkasteltuna lisärakentamisella voidaan rahoittaa esimerkiksi rakennusten peruskorjauksia. Tonttikohtainen lisärakentaminen onkin tuottanut uusia ja uudenlaisia asumisen kerroksia tulevaisuuden Helsingissä.

Merellistä täydennysrakentamista ja uutta rantapuistoa ideoituna Laajasalon Puuskaniemeen, Hanna-Maria Kiema

Ideota townhouse-asumisesta Longinojan rannan tuntumaan Malmilla, Salla Ahokas, Crista Toivola, kuva Kristian Kere





Laajasalon Puuskaniemen
täydennysrakentamisen ideasuunnitelmaa,
Hanna-Maria Kiema

Tonttikohtaisen lisärakentamisen ohella erityistä huomiota on kiinnitetty tonttien ulkopuolisten rakentamattomien alueiden täydentämiseen. Nykyisin suuri osa erityisesti esikaupunkialueiden viheralueista on epämääräistä tonttien väleihin tai teiden vierustalle jäävää välitilaa, joka olisi hyödynnettävissä rakentamiseen.

Tehokkaan ja laadukkaan tiivistämisen ja täydennysrakentamisen edistämiseksi on tehty strategisia valintoja ja kehitetty toimivia keinoja. Tähän tarvitaan kaupungin eri hallintokunnat ylittäviä toimivia prosesseja. Oleellinen sisältö kaikessa täydennysrakentamisessa on rakentamisen laatu ja monipuolisuus. Yksipuolista asunto- ja asukasrakennetta on monipuolistettava. Uuden rakenteen on tuotava positiivista imagoa alueille.



Laajasalontien muuttaminen
kaupunkibulevardiksi toisi runsaasti lisää
rakentamismahdollisuuksia Laajasalon
keskustaan, kaupunkibulevardi-rakentamisen
tarkasteluja-työvaihe kesä 2013 Petteri Erling



Suunnitteluvaiheen kuva Purjeentekijänkujan asuntorakentamisesta, kuva Arkkitehdit NRT Oy

Innovatiivisten asumismahdollisuuksien kehittäminen ja mahdollistaminen

Asuminen on haluttua tulevaisuuden Helsingissä, asuntoja on riittävästi ja ne vastaavat erilaisiin ja muuntuviin tarpeisiin. Eri asuinalueet ovat erilaisia – eivät eriarvoisia. Ne tarjoavat asumispalveluita eri elämäntilanteessa oleville ihmisille. Helsingissä on runsaasti omaleimaisia alueita, joilla on vahva alueidentiteetti.

Tavoitelluimmat asumisen paikat Helsingissä tällä hetkellä ovat kantakaupungissa ja meren rannalla. Muualla puiston tai virkistysalueen läheisyys nostaa houkuttelevuutta.

Vuonna 2050 Helsingin rantojen ja saariston asumismahdollisuuksia on parannettu merkittävästi. Saaristossa ja rannan tuntumassa asutaan sekä pysyvästi että väliaikaisesti. Merellinen Helsinki tarjoaa nykyistä enemmän innovatiivisia asumisratkaisuja kelluvista asunnoista autottomiin saariyhdyskuntiin. Tällaisena tulevaisuuden saariyhdyskuntana voisi toimia esimerkiksi Melkki. Tilaa löytyy myös liikkuvalla asumisella, kuten asuntolaivoille. Kelluvat rakenteet ovat merialueen

Ideasuunnitelma Puuskaniemestä, Hanna-Maria Kiema



täyttämislle vaihtoehto ja meriluonnon kannalta parempi tapa merellisen asuinalueen rakentamiseen. Silti täyttöjäkin voi pienessä määrin harkita.

Merellinen asuminen voi tarkoittaa myös rakennusten, miksei myös kokonaisten kortteleiden kulkuväylieneen perustamista suoraan meren pohjaan pilareille eräänlaisina laiturirakenteina. Pienimuotoisesti tätä on kokeiltu Helsingissä Lauttasaassa Purjeentekijänkujalla. Laajoja täyttöjä ei tarvita ja lopputuloksena voi olla erittäin haluttua merellistä asumista.

Tulevaisuudessa Helsingin kantakaupunki on edelleen vetovoimainen myös asumisen kannalta. Viimeaikainen trendi lapsiperheiden muutosta takaisin kantakaupunkiin on jatkunut ja asujaimisto on monipuolista myös vuonna 2050. Lisärakentaminen on rajallista, koska Helsingin matala siluetti vanhassa kantakaupungissa halutaan säilyttää ja arvokkaasta kulttuuriympäristöstä pitää kiinni, mutta ullakkorakentaminen, piharakennusten hyödyntäminen ja muu pienimuotoinen täydentäminen on kuitenkin mahdollistanut uusia ja kiinnostavia asumisratkaisuja myös pääkaupungin keskustaan.

Sisempänä Helsinkiä, missä merimaisemaa ei ole tarjolla, houkuttelevuuden täytyy syntyä muuta kautta uusia innovatiivisia, vielä ideoimattomia asumismuotoja, rakennustapoja, kortteliratkaisuja ja toteutustapoja kehittämällä ja soveltamalla. Pienistäkin maisemaelementeistä, alueiden identiteetistä ja historiasta voi saada hyvän lähtökohdan uusien asuinalueiden tai kortteleiden houkuttelevuuden lisäämiseen.

Toimintalinjaukset

Riittävä asuntotuotanto vaatii merkittävää rakentamista ja laajoja aluevarauksia. Mikäli halutaan säilyttää Helsingin vehreys myös jälkipolville, ei voida rakentaa ainoastaan nykyisten alueiden reunoille, vaan tarvitaan uusi tapa tarkastella kaupunkia. Kaupungin investointien painopistettä linjataan mahdollisten uusien projektialueiden lisäksi olemassa olevien alueiden uudistamiseen ja täydentämiseen. Täydennysrakentamisen edistämiseksi käynnistetään nykyisten projektialueiden kaltaisia alueellisia täydennysrakentamisprojekteja, joissa tehdään kokonaisvaltaiset kehittämissuunnitelmat.



Kantakaupunkiasumista, kuva kaupunkimittausosasto

Malmin täydennysrakentamista lähellä Longinojaa, Crista Toivola, Salla Ahokas, kuva Kristian Kere



Tonttitarjonnan riittävyyden lisäksi varmistetaan sen monipuolisuus terveen kilpailun mahdollistamiseksi. Tontteja kaavoitetaan runsaasti niin ryhmä- ja omatoimirakentajille kuin pienille ja keskisuurille rakennusliikkeillekin. Uusia, joustavia toimintatapoja kehitetään rakennuttamiseen samalla kun pyritään suosimaan asukkaiden omia rakennuttamismalleja. Ryhmärakennuttaminen on saatava oikeaksi vaihtoehdoksi.

Täydennysrakentamista tuetaan kaikilla mittakaavatasoilla. Joillain alueilla rakennusoikeuden nosto voi olla merkittäväkin, mikä jo muuttaisi alueiden luonnetta selvästi. Monet alueet ovat nykyisin rakennuskannaltaan varsin yksipuolisia ja rakennettu kerralla suhteellisen lyhyen ajanjakson aikana ja samoista materiaaleista. Uusi rakenne mahdollistaisi erilaisten asumisratkaisujen tuomisen alueelle, mikä tukisi sekä elinkaariasumista että asuinalueiden monimuotoisuutta ja houkuttelevuutta. Alueita täydennettäessä rakennusperintö ja alueidentiteetti tulee kuitenkin ottaa huomioon. Täydennysrakentamisen tulee olla laadukasta. Sen tulee parantaa nykyisten alueiden imagoa.

Tonttikohtaista lisärakentamista tulee edelleen kannustaa. Merkittävimmäksi haasteeksi sille on osoittautunut kuitenkin pysäköinnin vaatima tila. Pysäköintivaatimuksista on joukkoliikennetarjonnan parantuessa pystyttävä joustamaan. Maankäytön suunnittelun ulkopuolisista keinoista tulisi harkita kiinteistöveron käyttämistä ohjaukskeinona sekä maankäyttökorvauksista luopumista kokonaan asuntorakentamisen osalta.

Monista normeista on pystyttävä tapauskohtaisesti joustamaan, jotta omaleimaisten alueiden rakentaminen ja asukkaiden toiveisiin vastaaminen on mahdollista - yksi ratkaisu ei sovellu joka paikkaan. Vaihtoehtoisia ratkaisuja ovat esim. pysäköintipaikkannormeista, oman pihan rakentamisvaatimuksista tai esteettömyysmääräyksistä joustaminen silloin kun vieressä on esteettömiä vaihtoehtoja.

Tiivistyvässä kaupungissa tavoitellaan sosiaalisesti ja rakenteellisesti sekoittunutta kaupunkirakennetta. Avainasemassa ovat kaupungin noodikohdat, jossa mahdollisimman moni liikkumisen muoto kohtaa. Tärkeässä roolissa on edelleen hallintamuotojen tasapainoinen rakentaminen eri alueille.

Ympäristön ja rakentamisen laatu on merkittävä tekijä houkuttelevuuden kehittämisessä. Viihtyisät asuinympäristöt ja asukkaiden mahdollisuudet aktiiviseen kaupunkielämään lähiympäristössään tulee mahdollistaa esim. tarjoamalla tilaa kaupunkiviljelyyn, parantamalla lasten leikkipaikkoja ja nuorten toimintamahdollisuuksia sekä tukemalla ulkoilmaelämää.

Asukkaiden vaikutusmahdollisuuksia omaan asumiseensa lisätään. Koerakentamismahdollisuuksia tuetaan alueellisesti tai paikallisesti pienempinä kokonaisuuksina innovatiivisten asuntorakentamisratkaisujen löytämiseksi. Houkutteleva asuminen ja elävä kaupunki ei synny keskivertoperheen tai -asukkaan asuntoa monistamalla. Tulevaisuuden kaupunkilaisten elämäntapojen kirjo ja monimuotoisuus tulee tunnistaa ja mahdollistaa erilaisten asumismuotojen ja -tapojen lisääntyminen. Joka alueella ei tarvitse olla samanlaisia ja samankokoisia rakennuksia, vaan alueet saavat olla rehellisesti erilaisia. Tavoitteena on laadukas, vaihteleva ja kunkin alueen erityispiirteitä korostava rakentaminen. Omaleimaiset alueet ovat kaupungin vahvuus. Erilaisten alueidentiteettien syntymistä pitää tukea.

TALOUDELLISEN KASVUN JA TYÖPAIKKOJEN HELSINKI

Vuonna 2050 Helsingin seutu on kansainvälisesti vetovoimainen metropolialue ja Helsinki sen ydin. Seudun kaupunkirakenne on kehittynyt monikeskukseksi. Keskuksista on tullut keskustoja, joissa hyvän kaupunkielämän ja -ympäristön merkitys on korostunut. Keskustat ovat monipuolisia toimintojen tiivistymiä, joissa työpaikkojen lomassa sijaitsee myös palveluita sekä asumista. Saavutettavuus on helppoa erityisesti kävellen, pyöräillen sekä joukkoliikenteellä. Keskustat on yhdistetty tiiviisti toisiinsa tehokkain raideliikenne- ja pyöräily-yhteyksin, minkä johdosta kestävästä liikkumisesta on muodostunut kilpailukykyinen vaihtoehto koko kaupungin alueella.

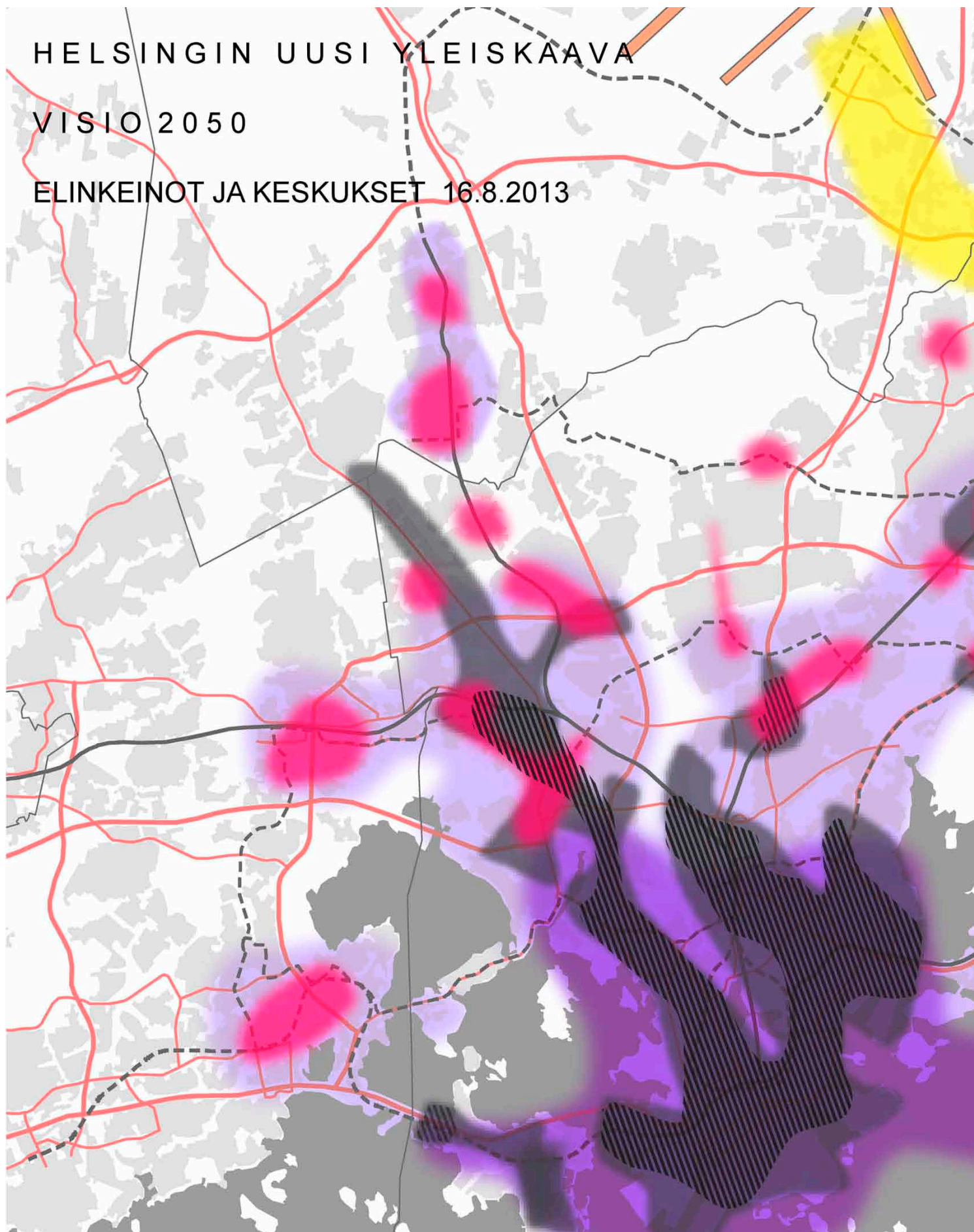
Menestyvä elinkeinoelämä on kaupungin elinvoimaisuuden kivijalka. Helsinki on tulevaisuudessakin monipuolisen elinkeinorakenteen kaupunki, jossa toiminnoiltaan erilaiset yritykset löytävät houkuttelevia toimintaympäristöjä. Tuottavuudeltaan suurimman kantakaupungin ohella menestyvää elinkeinotoimintaa on myös muualla kaupungissa. Lähtökohtana on olemassa olevien elinkeinoalueiden vahvistaminen. Merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit ovat parantaneet keskeisten elinkeinoalueiden saavutettavuutta huomattavasti ja vahvistaneet yrityskeskittymiä.

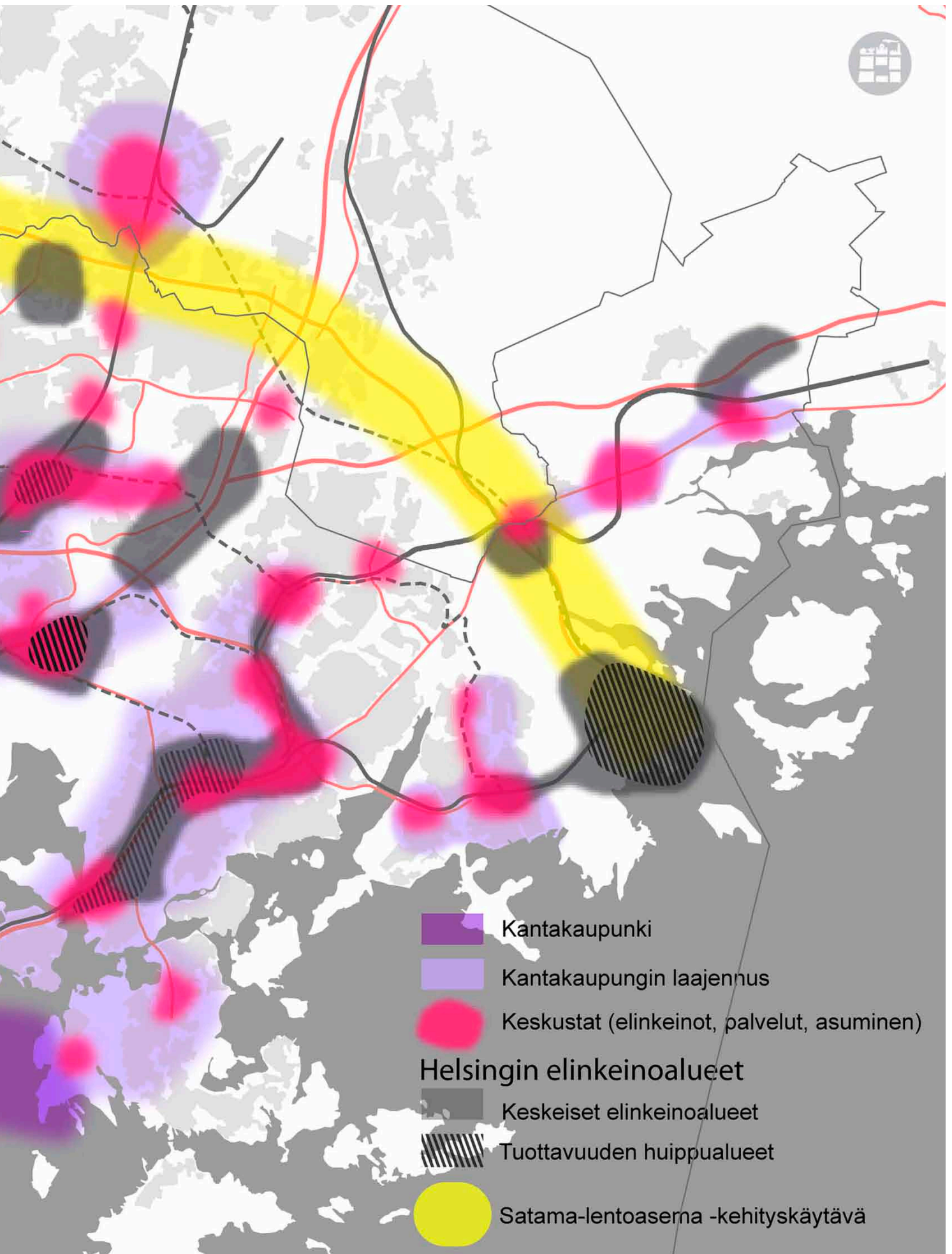


HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

VISIO 2050

ELINKEINOT JA KESKUKSET 16.8.2013





Keskuksista keskustoiksi

Vuonna 2050 Helsingin seutu on kansainvälisesti vetovoimainen metropolialue ja Helsinki sen ydin. Seudun kaupunkirakenne on kehittynyt monikeskukseksi, jossa Helsingin kantakaupungin ohella on useita vetovoimaisia ja monipuolisia keskustoja. Lähtökohdiana on olemassa olevien keskusten kehittäminen. Tavoitteena on hyvät lähipalvelut sekä palvelujen hyvä saavutettavuus. Hyvän kaupunkielämän ja -ympäristön merkitys on korostunut.

Keskukset ovat toimintojen tiivistymiä, joissa asuminen, työntekeo, palvelut ja virkistys sekoittuvat. Ne tarjoavat sopivia tiloja myös pienille ja keskisuurille toimijoille. Rakennustehokkuus on korkea ja rakentaminen mahdollistaa kaupunkimaisen katutilan kehittymisen. Kaupallisten palveluiden suuremmat keskittymät sijaitsevat keskustoissa, joissa ne ovat helposti saavutettavissa etenkin kävellen ja pyöräillen tai joukkoliikenteellä.

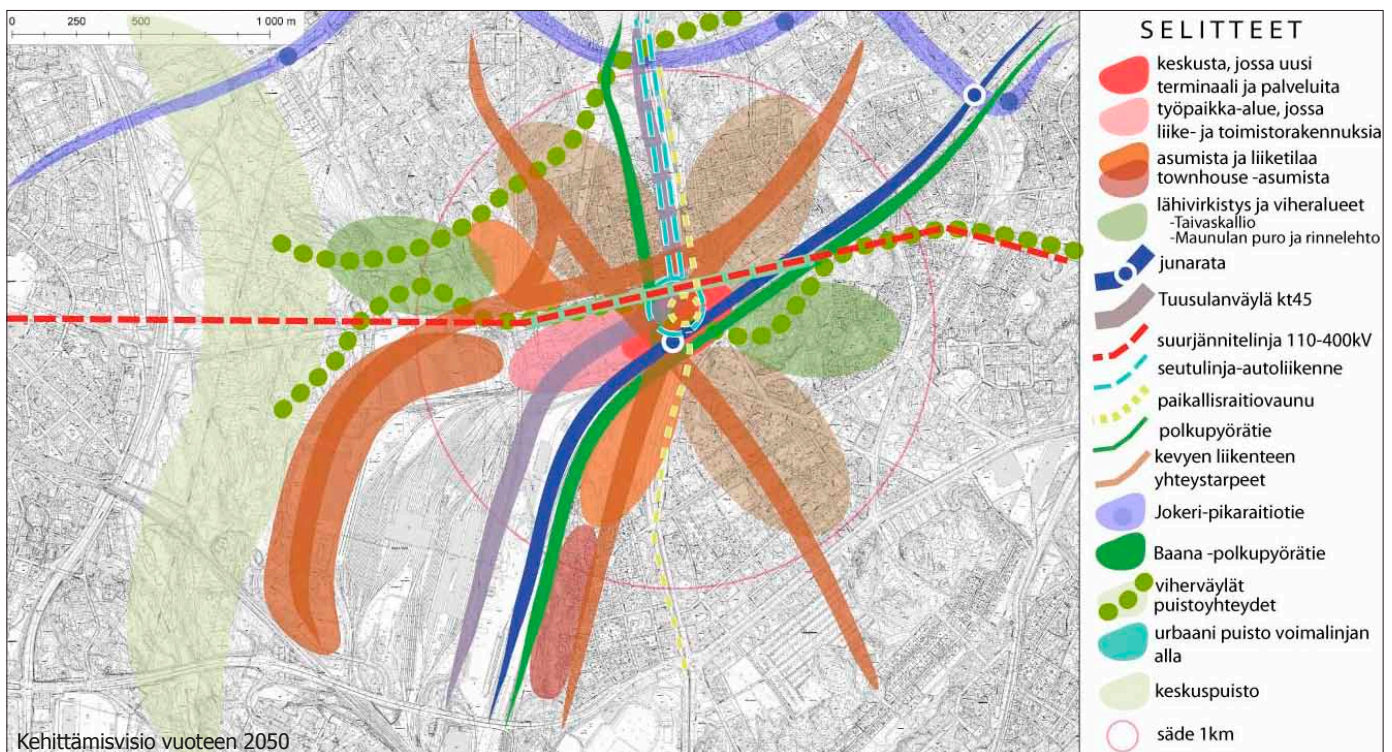
Keskusten saavutettavuus on erinomainen myös kauempaa kaupunkiseudulta. Keskukset yhdistyvät tiiviiksi verkoksi tehokkain raideliikenne- ja pyöräily-yhteyksin, jolloin kestävä liikkuminen on kilpailukykyinen vaihtoehto koko kaupunkiseudulla. Kävely ja pyöräily ovat kilpailukykyisiä vaihtoehtoja sekä henkilöautolle että joukkoliikenteelle ja liikkumisympäristö on suunniteltu niiden ehdoilla.

Keskukset muodostavat tiiviin ja toimivan verkoston, mutta ovat keskenään erilaisia. Laajentunut kantakaupunki on edelleen seudun pääkeskus, jonka erikoistumisasteen ja kaupunkituottavuuden kasvu on koitunut koko maan hyväksi. Vaikka riippuvuus yhdestä keskustasta on vähentynyt ja seudulla on kantakaupungin lisäksi muita keskustoja, on Helsingin kantakaupunki sekä liike-elämän, työpaikkatiheyden, kaupan, erikoistuneiden palveluiden, matkailun, kulttuurin ja urbaanin metropolin vahvin ja vetovoimaisin ydin. Kantakaupunki on myös laadukkaan ja houkuttelevan asumisen paikka. Kantakaupungin saavutettavuus sekä seudullisesti että kansainvälisellä tasolla on huippuluokkaa.



Malmin keskustaa, kuva Simo karisalo

Käpylän aseman ympäristön kehittämissisio, Christina Suomi



Kauppa ja palvelut

Vuonna 2050 Helsingissä lähipalvelut ovat hyvin saavutettavissa, jolloin päivittäispalvelut, kuten päivittäistavaramyymälä ja muut usein tarvittavat palvelut, ovat kävelyetäisyydellä. Lähes kaikilla kaupunkilaisilla on päivittäistavaramyymälä enintään 500 metrin jalankulkuetäisyydellä. Erikoiskauppa on sijoittunut keskusta-alueille: seutu- ja paikallistason keskustoihin sekä osin lähikeskuksiin.

Helsingin laajeneva kantakaupunki on tulevaisuudessakin valtakunnan keskus. Isoimmat keskusta-alueet kantakaupungin ulkopuolella ovat palvelutarjonnaltaan itsenäisiä, omia keskustojaan, joissa on työpaikkoja, erikoistuneita palveluja ja kauppaa. Niissä asioidaan myös muilta alueilta ja niiden vaikutusalue on jopa seudullinen. Kaupunginosakeskustat (paikalliskeskukset) ovat väestöpohjaltaan myös suuria ja palvelutarjonnaltaan yhä itsenäisempiä keskustoja. Niissä on erikoiskauppaa ja palveluja, tavoitteena on myös työpaikkojen sijoittuminen ja yhä monipuolisempi palvelutarjonta sekä sekoittunut kaupunkirakenne kadunvarsiliiketoimintaan. Kaupunginosakeskustat palvelevat pääasiassa oman ja lähialueen asukkaita, mutta ne ovat osin erikoistuneita ja omaleimaisia keskusta-alueita, jolloin kaikkia palveluita ei tarvitse olla jokaisessa keskuksessa, vaan keskuksissa voidaan asioida seudulla verkostomaisesti. Lähipalvelukeskukset ovat puolestaan arkiasioinnin tärkeitä keskittymiä ja palvelujen ryppäitä asemansuodilla sekä esimerkiksi uudistuneilla keskeisillä ostarialueilla. Näissä korostuvat päivittäistavara- ja muun arkiasioinnin ja palvelujen tarjonta.

Myllypuron uutta keskustaa, asumista ja liiketiloja metroaseman vieressä, kuva Marja Piimies



Aleksanterinkatua, kuva Marja Piimies





Salmisaari on kehittyvä tuottavuuden huippualue Helsingissä, kuva Suomen Ilmakuva Oy

Kansainvälisesti kilpailukykyinen Helsinki

Menestyvä elinkeinoelämä on kaupungin elinvoiman perusta. Vuonna 2050 Helsingin seutu on kansainvälisesti kilpailukykyinen ja vetovoimainen kaupunkiseutu. Alueen elinkeinotoiminta on erikoistunutta ja kaupunkituottavuus kasvussa. Elinkeinorakenne on monipuolinen ja erilaiset yritykset löytävät houkuttelevia yrittämisympäristöjä. Lähtökohdana Helsingissä on nykyisten työpaikkakeskittymien vahvistaminen ja yritysten hyvä saavutettavuus. Kaupunki on kehittynyt myös yhä vahvemmaksi matkailukaupungiksi.

Menestyvä elinkeinotoiminta tarvitsee monipuolista ja osaavaa työvoimaa. Helsinki tarjoaa vuonna 2050 runsaasti houkuttelevia ja erilaisia asuinmahdollisuuksia, jolloin työvoiman saatavuus tai hinta ei muodostu elinkeinotoiminnan menestyksen esteeksi. Tuottavuudeltaan suurimman ydinkeskustan ohella myös muualla kaupungissa on menestyvää elinkeinotoimintaa. Keskeisimpien elinkeinoalueiden saavutettavuus on erinomainen kestävän liikkumisen näkökulmasta.



Herttoniemen yritysalueita talvella 2010, kuva Simo Karisalo



Vuosaaren sataman kontteja,
kuva Vuosaaren Satama

Jos tavoitellaan, että työpaikkojen määrä suhteessa asukasmäärään olisi vuonna 2050 sama kuin nykyisin, on Helsingissä työpaikkoja noin 560 000, jos asukkaita on 860 000. Tämä tarkoittaa noin 180 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä Helsingissä ja karkeasti arvioiden noin 5,4 milj. k-m² lisää toimitilaa. Enemmistö tästä on toimisto- ja liiketilaa, loput teollisuus-, varasto- ja muita toimitiloja.

Tulevaisuudessa keskeisinä elinkeinoalueina näyttäytyvät suuret työpaikkatihentymät, kuten Helsingin keskusta ja sen laajenemisalueet Jätkäsaari-Ruoholahti-Meilähti -vyöhyke, Pasila - Ilmala - Käpylä - Metsälä -vyöhyke, Vallila-Kalasadama, Roihupelto-Herttoniemi -vyöhyke sekä Pitäjänmäen työpaikkakeskittymä. Nämä ovat myös tuottavuuden huippualueita, joissa voidaan hyödyntää tiheyden tuomaa agglomeraatioetua. Myös Vuosaaren sataman yritysalue ja siihen liittyvä Kehä III:n logistiikka-alue on kehittynyt sekä laajentunut logistisesti merkittävänä alueena.

Monipuolisen elinkeinorakenteen kannalta tärkeitä huoltoon, korjaukseen ja valmistukseen liittyviä toimintoja on voinut edelleen sijoittua ja kehittyä tulevaisuudenkin tiiviissä Helsingissä. Helsingistä löytyy monipuolisia yritysalueita myös uusille ja aloittaville yrityksille. Tällaiset toiminnot eivät useinkaan sijoitu keskustojen kalleimmille vyöhykkeille, vaan ne edellyttävät pienempiä ja halvempia tiloja.

Pitäjänmäki, kuva Pirjo Ruotsalainen



Yhdyskunnan ylläpito

Nykyisin ja myös tulevaisuudessa järjestäytyneen yhdyskunnan ja erityisesti kaupunkiympäristön toiminta perustuu toimivaan huoltoon, jota yhteiskunnalliset ja yksityiset toimijat tuottavat asukkaille ja toisille yhteisöille. Esimerkkejä huollosta ovat mm. terveydenhuolto, ruokahuolto, hyödykehuolto, energiahuolto ja tekninen huolto. Yleiskaavan visiolla ja sen kautta kaupunkirakenteen toteutumisella on merkitystä huollon toteuttamiselle ja sen toimivuudelle.

Kaupunki kasvaa ja tiivistyy rajojensa sisällä. Samanaikaisesti kasvaa tarve tuottaa erilaisia huollon ja rakentamisen palveluita. Ne muodostuvat tuotantokelijöiden hankinnasta ja toimittamisesta, tuotannosta, jakelusta sekä näissä toimissa yli jäävän materiaalin käsittelystä ja loppusijoittamisesta. Huollon kaikki toimet edellyttävät fyysistä infrastruktuuria.

Huollon toteuttamiseksi tarvitaan erilaisia tilavaroja. Kaupungin maankäyttötoimintojen tiivistäminen merkitsee huollon näkökulmasta tilanpuuteriiridan todennäköisyyden kasvamista. Tilanpuute voi olla fyysistä tai toiminnallista, jolloin em. huoltoketjussa ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toimet yhä huonommin sopivat muiden maankäyttötoimintojen läheisyyteen. Tilanpuute helposti johtaa huoltoketjun alku- ja loppupään osatehtävien fyysiseen siirtymiseen kauemmaksi varsinaisen huoltotarpeen alueellisesta sijaintipaikasta. Näiltä osin huolto seutuistuu ja sen sisäinen kaupunkirakenne hajaantuu.

Tiivistyvässä kaupungissa varsinaisen huoltotarpeen läheisyydessä huolto siirtyy enenevässä määrin maan alla tehtäväksi. Huoltoketjussa yli jäävän materiaalin hyödyntämispotentiaalin selvittämisen ja koneellisen hoidon tarve kasvavat. Tältä osin kasvaa todennäköisyys, että huollon infrastruktuuri tulee nykyistä kalliimmaksi.

Alueellisesti laajasti toteutettu ja fyysistä infrastruktuuria vaativa huolto edellyttää kasvavia panostuksia huollon käyttövarmuuteen ja poikkeusolojen hallintaan. Keskittäminen lisää informaatiohuollon tarvetta.



Kuva Itäkeskuksen katutöistä 2010, kuva Simo Karisalo

Huollon tuottaminen edellyttää suunnittelua, organisoitumista ja yhteistyötä. Kaupunkirakenteen tiivistyessä huollon toteuttamista koskevien kitkatekijöiden todennäköisyys kasvaa, jolloin huollon tuottaminen muuttuu entistä haastavammaksi ja tapauskohtaisemmaksi.

Huollon tuottaminen edellyttää rahoittamista, jonka päämallit nykyisin ovat verovarot ja huollon tarvitsijoilta perittävät maksut. Kaupungin kasvu lisää tarvetta huolehtia huollon infrastruktuuriin korjaustarpeesta ja muuntojoustavuudesta. Rahoitusmallit ovat eri tavoin herkkiä vastaamaan tähän tarpeeseen, sillä ne reagoivat eri tavoin suhdannevaihteluihin.

Vision mukaan keskustamaisesti rakennettavien alueiden määrä ja suhteellinen osuus kasvavat. Tämä lisää tarvetta tuottaa korkealaatuisimmin ja kalleimmin toteutettavia huoltopalveluita.

Samanaikaisesti Helsingin kanssa myös seutu kasvaa ja tiivistyy. Tämä lisää entisestään tarvetta tarkastella mahdollisuuksia toteuttaa myös varsinaisen huollon tuottamisen infrastruktuuria hajautetun sijasta keskitetysti. Seudullisesti hoidetun huollon varsinaisissa tuotantoyksiköissä lisääntyy todennäköisyys sille, että tuotantoyksikön yksikkökoko kasvaa. Tämä ei kuitenkaan välttämättä alenna tuotannon yksikkökustannuksia. Huoltoketjun alku- ja loppupään kaupunkirakenteen hajaantuminen taas on omiaan lisäämään huollon yksikkökustannuksia. Huollon varsinaisten tuotantolaitosten palveluiden välittömien tarvitsijoiden toimintakustannuksia seutuistuminen saattaa lisätä.

Huollon varsinaisten tuotantoyksiköiden keskittyminen edelleen lisää tarvetta panostaa käyttö- ja toimintavarmuuteen. Keskittyminen lisää järjestelmätasoisien pitkän tähtäimen suunnittelun tarvetta jo nykyisin tällä tavalla toteutetun huollon keskuslaitosten kapasiteetin varmistamiseksi. Esimerkkejä jo nykyisin pääkaupunkiseudun mitassa toteutetusta huollosta ovat vesi- ja jätehuolto sekä joukkoliikenne.

Toimintalinjaukset

Helsinkiä kehitetään yleiskaavallisin keinoin kohti urbaania verkostokaupunkia. Kantakaupunkimaista sekoittunutta ja tiivistä rakennetta laajennetaan projektialueiden jälkeen yhä ulommas pääkeskuksen ytimeistä sekä samanaikaisesti muiden keskuksien ympäristöön tiivistämällä niiden rakennetta sekä mahdollistamalla palveluita ja työpaikkoja näillä alueilla. Kaupallisten palveluiden ohjaamisessa korostetaan kaupunkiympäristön lisäksi saavutettavuutta kävelijän, pyöräilijän ja joukkoliikenteen näkökulmasta.

Keskukset yhdistetään toisiinsa raideliikenteellä tai runkobussiyhteyksillä. Seudun sisäisten yhteyksien lisäksi Helsingin seutu yhdistetään tiiviimmin kansainväliseen keskusverkkoon Itämeren alueen meri- ja raideyhteyksillä ja ylläpitämällä Helsinki-Vantaan roolia idän ja lännen välisen liikenteen solmukohtana.

Kaupunkiympäristön muodostumiseksi keskusten rakennetta uudistetaan paikoin voimakkaastikin. Kaupunkiympäristöä kehitetään jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmasta. Samalla keskuksissa sovelletaan aiempaa tiukempaa pysäköintipolitiikkaa sekä luodaan kävelykatualueita. Kantakaupungin kävelykatuverkostoa laajennetaan.

Katujen roolia muutetaan keskusten sisällä erottavasta yhdistäväksi tekijäksi ja maankäyttö avautuu kohti katua sen sijaan että se kääntäisi sille selkensä. Eri keskusten identiteettejä vahvistetaan soveltamalla niissä erilaisia kaavaratkaisuja sekä

tukeutumalla alueen historiallisiin kerrostumiin sekä paikallisiin vetovoimatekijöihin. Keskusten kehittyminen keskustoiksi parantaa viheralueiden laatutasoa sekä luo myös urbaaneja virkistysympäristöjä.

Keskeistä tiheän palveluverkon saavuttamiseksi ovat riittävä asukastiheys sekä myymälöiden yksikkökoko. Palvelut hyötyvät toistensa läheisyydestä ja hyvin saavutettavat palvelut ovat myös monipuolisia, eli samassa paikassa on useita palveluita jalankulkuetäisyydellä. Ne muodostavat ryppäitä kaupunkirakenteessa, etenkin jalankulun ja eri liikennemuotojen solmuissa sekä asumisen ja työpaikkojen tihentymissä. Näitä sijainteja tulee suosia palvelujen sijoittumisessa ja palveluja tulee mahdollistaa näille sijainneille. Myymälä- ja palvelurakentamisessa tulee suosia rakentamista, jossa rakennusten yhteydessä on myös muita toimintoja, kuten asumista tai työpaikkoja.

Menestyvän elinkeinotoiminnan takaamiseksi yleiskaavan tulee mahdollistaa ja tukea yritysten sekä työpaikkojen syntymistä ja sijoittumista Helsingissä. Tämä edellyttää toimitilarajonnan sopivuutta ja riittävyttä sekä suurta työpaikkatiheyttä vetovoimaisimmilla alueilla. Erityisesti tuottavuudeltaan suurimmilla alueilla, kantakaupungin ydinalueella ja teemakartassa osoitetuilla alueilla, kuten Roihupellossa, Herttoniemessä ja Pitäjänmäellä toimitilarajonnan riittävyys varmistetaan kaavassa.

Monipuolinen elinkeinorakenne mahdollistetaan ja varmistetaan erilaisille toimintoille sopivilla yritysalueilla. Keskeiset elinkeinoalueet tunnistetaan ja osoitetaan sitoutuminen niiden kehittämiseen työpaikka-alueina jatkossakin. Elinkeinoelämän monipuolisuus turvataan kaavamerkinnoin.

Koska asumisen kysyntä on jatkuvasti suurta ja kilpailee tilasta elinkeinotoiminnan kanssa, varaudutaan paikoin elinkeinoalueiden muuntumiseen toimintoiltaan sekoittuneeksi ympäristöksi, jos toimialojen muutokset johtavat yritystoiminnan siirtymiseen optimaalisempiin paikkoihin

Hyvä saavutettavuus on elinkeinotoiminnan kannalta keskeistä, joskin saavutettavuuden määritelmät vaihtelevat toimialoittain. Keskeisten elinkeinoalueiden saavutettavuutta parannetaan luomalla tehokkaita raideliikenne- ja runkobussiyhteyksiä. Elinkeinotoiminnan edellytyksiä mahdollistetaan hyvien yhteyksien keskuksissa, jossa elinkeinotoiminta myös rikastuttaa ja monipuolistaa keskuksia.

Yritystoiminnan ja korkeakoulujen synergiaa vahvistetaan luomalla edellytyksiä yritystoiminnalle tutkimuksen läheisyydessä sekä luomalla hyvät yhteydet näiden toimintojen välille. Sataman ja lentokentän läheisyyden positiivista vaikutusta hyödynnetään mahdollistamalla yritystoiminta näiden toimintojen läheisyydessä.

Huollolle ja erilaisten huoltoketjujen osatehtäville varataan riittävät, muiden maankäyttötoimintojen kanssa yhteen sovitettavat tilavaraukset. Huollon toimintavarmuutta ylläpidetään ja parannetaan sekä etsitään uusia rahoitusratkaisuja ja seudullisia toiminta- ja toteuttamismalleja.

Liikerakennusten huolto-, keräily- ja jakeluliikenne otetaan huomioon jo suunnitteluvaiheessa tehostaen toimintaa ja minimoiden niiden haittoja osoittamalla niille sovitut jakelupaikat ja -ajat.

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KAUPUNKI

Vuonna 2050 Helsingin kaupungin sisäinen, kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus perustuu ensisijaisesti nopeisiin ja tehokkaisiin joukkoliikenneyhteyksiin. Liikkuminen perustuu pääosin kestäviin liikkumismuotoihin: kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen.

Kävelykaupunkia on laajennettu ydinkeskustassa sekä muissa verkostokaupungin keskuksissa. Kaupunki on ihmisten kohtaamisen, kokoontumisen ja asumisen paikka - käveltävä kaupunki on myös hyvä kaupunki. Kaiken suunnittelun lähtökohtana on jalankulkija, sillä kävely on osa jokaista matkaketjua.

Helsingin liikennejärjestelmä on kaupungin strategisten tavoitteiden mukainen kokonaisuus. Tavoitteena on mahdollistaa ekologisesti ja toiminnallisesti järkevän kaupungin kehittäminen olemassa olevaan infrastruktuuriin tukeutuen. Rajaton liikkumisen vapaus millä tahansa kulkumuodolla ei ole mahdollista. Liikennejärjestelmän kokonaistoimivuutta on parannettu ja eri kulkumuodot on integroitu entistä paremmin yhteen. Pyörien ja henkilöautojen liityntäpysäköinti on vaivatonta ja nopeaa.

Mittavat investoinnit joukkoliikenteeseen ja pyöräilyyn ovat tehneet auton omistamisen monelle tarpeettomaksi. Henkilöautoilu on edelleen vaihtoehto, mutta kestävät liikkumismuodot kilpailevat aidosti sen kanssa. Kuljetavan valintaa ohjataan liikenteen hinnoittelun avulla. Liikenneinvestointeja tehtäessä priorisoidaan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun edistämiseen tähtäviä hankkeita. Suurin osa henkilöautoista on sähköautoja tai hybridejä. Sähköavusteinen polkupyörä, sähköpotkulauta ja muut kevyet sähköiset liikkumisvälineet ovat yleistyneet. Tavaroiden kuljetukset ja jakelu sujuvat ajantasaisesti kaupunkiympäristöön soveltuvilla jakelutavoilla ja niille on varattu omat jakelupaikkansa ja toimitusaikansa. Kuljetukset on yhdistetty yhä tehokkaammiksi kokonaisuuksiksi ja kävelyalueet rauhoitettu huoltoliikenteeltä.

Kaupungin ranta-alueiden ja saariston kehittämisen myötä myös vesiliikenteen palvelutaso on noussut. Vesiliikenneverkosto on yhdistetty tehokkaasti muuhun joukkoliikenteeseen. Liikkuminen meren ja mantereiden välillä on vaivatonta.

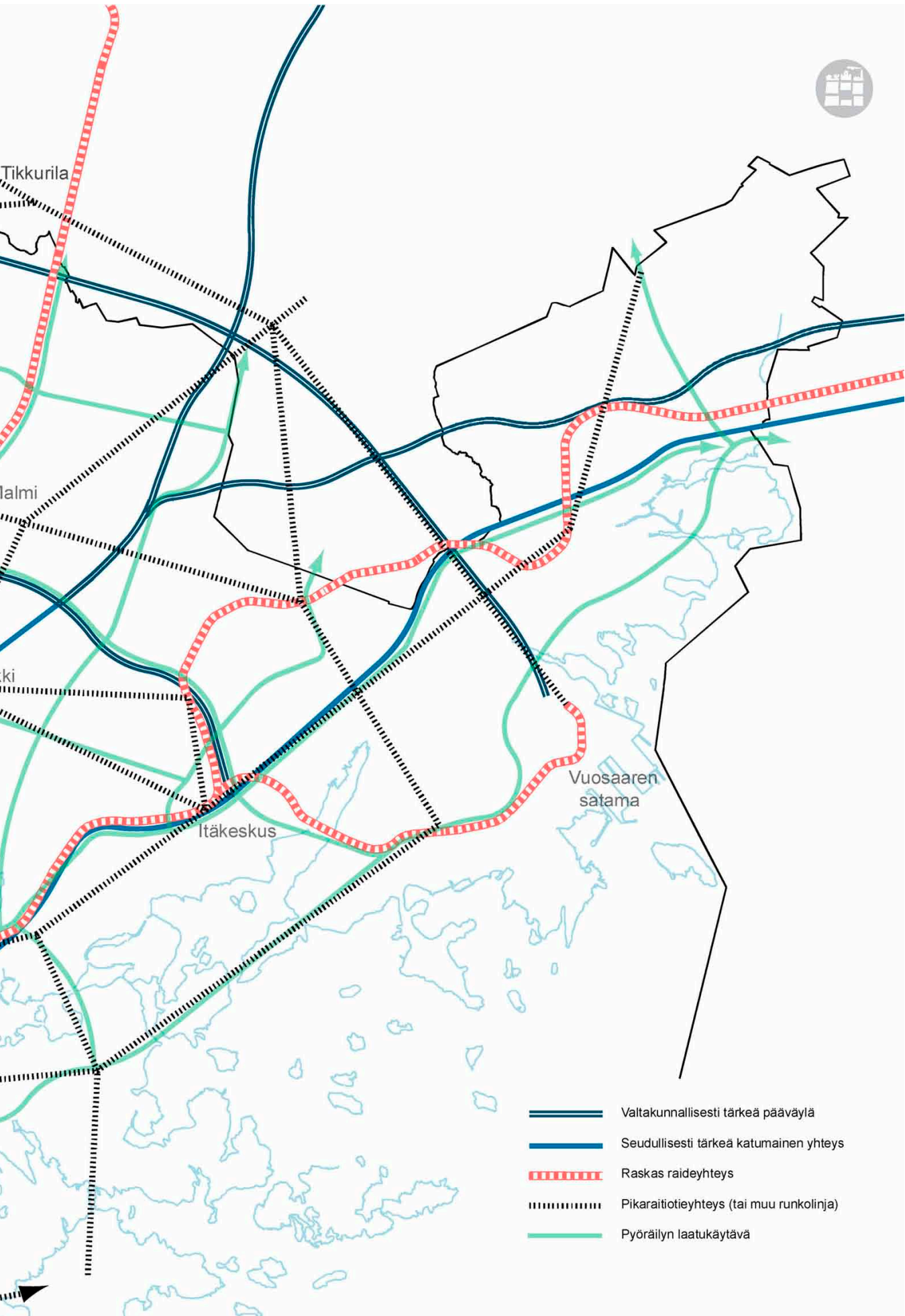
Vuonna 2050 liikennejärjestelmässä selkeä runkoyhteyksiin perustuva joukkoliikenne, pyöräily, henkilöautoilu, kutsutaksit, yhteiskäyttöautot, kaupunkipyörät ja kävely toimivat saumattomana kokonaisuutena, jossa matkaketjut on optimoitu tehokkaiden vaihtojen kautta. Kaupunkilaiset voivat ostaa tarvitsemansa "liikkumispaketin" nykyisten matkapuhelinliittymäpakettien tapaan. Älyliikenne on arkipäivää.





KSV YLEISSUUNNITTELUOSASTO

TYÖRYHMÄ: Matti Kivelä, Pihla Melander, Heikki Salmikivi, Susa Tulikoura,
Virpi Mamia, Heikki Palomäki ja Topi Vuorio



Verkostoitunut joukkoliikennekaupunki

Helsinki on liikenteellisesti verkostoitunut joukkoliikennekaupunki, jossa sekä kaupungin sisäiset että seudulliset yhteydet ovat kattavia ja sujuvia. Vuonna 2050 saavutettavuus kestäville liikennemuodoilla kaikessa arjen liikkumisessa on hyvä. Tähän on päästy sekä investoimalla että priorisoimalla kestäviä kulkumuotoja ja tiivistä joukkoliikenteeseen tukeutuvaa rakentamista. Liikenteen päästöjä on vähennetty puhtaammalla ajoneuvotekniikalla ja kasvattamalla kestävien liikkumuotojen osuutta.

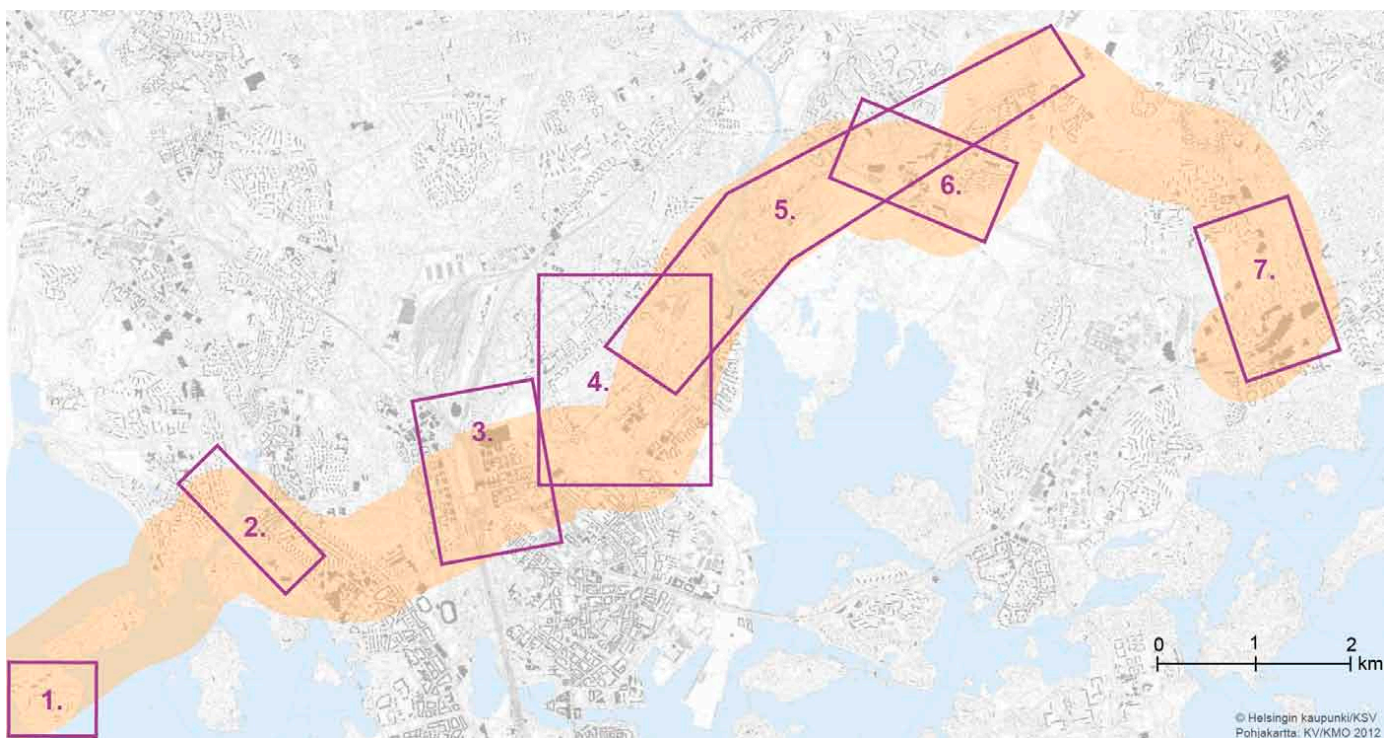
Autosaavutettavuus on nykytilanteessa huomattavasti joukkoliikennesaavutettavuutta parempi. Vuonna 2050 asukkaille on luotu merkittävästi nykyistä paremmat edellytykset saavuttaa tavoittelemansa toiminnot kestäville kulkumuodoilla. Kaupunkilaisilla tulee olla yhtäläiset mahdollisuudet saavuttaa eri toiminnot riippumatta auton omistuksesta, tulotasosta tai asuinalueen sijainnista Helsingissä.

Joukkoliikenteen runkoyhteydet tukeutuvat pääasiassa raiteisiin, joita bussiliikenne täydentää. Raideliikennettä on kehitetty junien ja metron osalta palvelemaan kuormitetuimpia yhteyksiä. Pikaraitiotieverkosto täydentää raskaan raideliikenteen verkkoa erityisesti poikkittaisilla yhteyksillä. Se on kattava ja yhdistää tärkeimmät keskustat, elinkeinoalueet ja vapaa-ajan palvelut toisiinsa. Joukkoliikennejärjestelmä on paitsi olennaisesti helpommin hahmotettavissa, myös luotettavampi ja joustavampi. Kantakaupungin saavutettavuus on edelleen huippuluokkaa, mutta suoraan keskustaan ajavien linja-autojen määrä on vähentynyt selvästi.

Esikaupunkialueiden keskustojen täydentämisellä on merkittävä vaikutus nykyisen kantakaupungin ulkopuoliseen liikennejärjestelmään. Esikaupunkien nykyiset keskukset ovat muuttuneet täydennysrakentamisen myötä keskustoiksi, jossa toiminnot ovat sekoittuneet ja rakennukset rajautuvat katuihin. Liikennejärjestelmä on mukautunut kaupungin kehitykseen. Monien väylien luonne on muuttunut katumaisemmaksi ja samaan liikennekäytävään on tullut raitiotie. Paikallista raitiovaunuliikennettä on myös nykyisen kantakaupungin ulkopuolella.

Keskeisten elinkeinoalueiden saavutettavuus joukkoliikenteellä on huippuluokkaa. Myös näiden väliset yhteydet ovat kattavat.

Ns. Tiederatikan kehityskäytävää- keskeisiä kehittämisalueita ja solmukohtia, Sakari Jäppinen



Katuverkko ja autoliikenne

Helsingin katuverkon periaatteena on yhdistää verkostomaisesti keskeiset keskustat toisiinsa. Katuverkko on täydentynyt koko kaupungin kattavaksi ja eheäksi. Uusia yhteyksiä on luotu kehittyviin keskuksiin sekä nykyisten kaupunginosien välille. Liikennejärjestelmä kehittyy verkostomaiseksi kantakaupungin laajenemisen myötä. Myös tiiviissä urbaanissa rakenteessa liikennettä ohjataan katuhierarkialla. Kaupungin tiivistyessä joukkoliikenteen ja pyöräilyverkon palvelutaso on noussut ja henkilöautoilun kulkutapaosuus pienentynyt. Asuntojen pysäköinnin kustannuksista vastaavat autojen omistajat, eivät enää kaikki asukkaat. Liike- ja toimistotilojen osalta pysäköintiä ohjataan maksiminormeilla miniminormien lisäksi.

Tiivistyvän rakenteen kehittymistä nykyisen kantakaupungin ulkopuolelle on tuettu vähentämällä liikenteelle varattujen alueiden kokonaispinta-alaa ja vapauttamalla suurten väylien varsia rakentamiselle. Kaupunkirakenteen sisällä kulkevat pääväylät ovat kiinteä osa kaupunkiympäristöä ja niiden estevaikutusta on merkittävästi pienennetty. Sisääntuloväylien luonne Kehä I:n sisäpuolella on muuttunut väylämäisestä kaupunkimaiseksi, missä uusi rakentaminen rajaa katutilaa. Sisääntuloväylän liikennekäytävässä kulkee usein myös raitiovaunulinjaus. Ajonopeuksia on laskettu.

Liikenteen aiheuttamat päästö- ja meluhaitat ovat vähentyneet nykyisestä. Ajonopeuksien alentaminen ja tiukat moottorien melunormit myös raskaalle liikenteelle ovat vähentäneet liikennemelua. Ilmanlaatu on parantunut liikennemäärien kasvun tyrehtymisen myötä samalla kun nastarenkaiden käyttö on vähentynyt ja katujen puhdistusta tehostettu. Raskaan liikenteen rajoittaminen ja linja-autojen osittainen korvaaminen raitiovaunuilla ovat osaltaan vähentäneet hiukkaspäästöjä. Autojen moottoripäästöt ovat tekniikan kehittymisen myötä enää murto-osa nykyisistä, mikä mahdollistaa osaltaan rakentamisen tuomisen lähemmäs katua.

Hämeenlinnanväylän - "Mannerheiminbulevardin" varren ideoitua uutta maankäyttöä vuonna 2050, Tapani Rauramo



Laajentuva kantakaupunki sekä tiivistyvät ja muuttuvat esikaupunkien keskukset edellyttävät katuverkolta mukautumista. Vuonna 2050 myös nykyisen kantakaupungin ulkopuolella on tiivistä rakennuksiin rajautuvaa kaupunkia, missä liikennesuunnittelussa sovelletaan kaupunkimaisen liikenteen suunnitteluperiaatteita ja katu ympäristön laatu sekä turvallisuus asetetaan liikenteen välityskyvyn edelle.

Onnettomuudet ovat vähentyneet jatkuvasti ajonopeuksien laskemisen ja muiden liikenneturvallisuutta parantaneiden toimenpiteiden myötä.

Helsingin kantakaupunki on edelleen saavutettavissa henkilöautolla, mutta saavutettavuus joukkoliikenteellä on parantunut suhteessa henkilöautoiluun.

Pyöräilyn kaupunki

Liikkuminen pyörällä on aito vaihtoehto, jota tukevat tiivis kaupunkirakenne sekä laadukkaat reitit urbaanissa ympäristössä ja virkistysalueilla. Pyöräilyn hyödyt yhteiskunnalle ovat kiistattomat, joten laaja investointiohjelma on maksanut itsensä moninkertaisesti takaisin. Pyöräiliikenteelle on kaikilla vilkkaan liikenteen kaduilla osoitettu oma erillinen tilansa, joka palvelee sujuvaa ja turvallista pyöräilyä. Rauhallisilla paikalliskaduilla, jotka muodostavat merkittävän osan katuverkosta, voivat pyöräilijät turvallisesti jakaa ajoradan muun ajoneuvoliikenteen kanssa.

Pyöräilyn osuus on kasvanut erityisesti kehittyneen laatukäytäväverkoston ja parantuneen talvikunnossapidon sekä sähköavusteisten pyörien yleistymisen myötä merkittävästi. Lyhyempien matkojen lisäksi myös yli 10 kilometrin työmatkapyöräily on tavallista ja suosittua.

Pyöräilyn verkostossa on kaksi eri tasoa. Toinen on lähiverkosto, jonka tehtävänä on mahdollistaa liikkuminen raideliikenteen pysäkeille, työpaikoille ja palveluihin. Toinen on erityisesti pidempien matkojen nopeaan liikkumiseen tarkoitettu laatukäytäväverkosto.

Pyöräilyn laatukäytävät yhdistävät kasvavat esikaupunkialueiden keskustat toisiinsa ja kantakaupunkiin. Laatukäytävät ovat korkeatasoisia suorja väyliä, jotka pidetään ajettavina ympäri vuoden ja joilla on erinomaiset opasteet. Ne mahdollistavat tasavauhtisen ja nopean pyöräilyn turvallisesti hyödyntäen nykyisiä ja rakenteilla olevia puisto-, rata- ja päätieliikenteitä. Myös katuverkon pyöräilyolosuhteita on parannettu merkittävästi.

Kaupunkipyörät ovat osa toimivaa joukkoliikennejärjestelmää. Kaikilla raideliikenteen pysäkeillä on mahdollisuus säilyttää kaupunkilaisten omia polkupyöriä. Keskeisillä asemilla on myös pyöräkeskuksia, jotka tarjoavat valvotun pysäköintimahdollisuuden lisäksi huoltopalveluita.



Pyöräillen harrastuksiin, Myllypuron liikuntapuistoa, kuva Simo Karisalo

Kansalliset ja kansainväliset yhteydet

Helsingin kansalliset ja kansainväliset yhteydet ovat huippuluokkaa niin meritse, maitse kuin ilmaitse. Helsinki on vuonna 2050 edelleen merkittävin Suomen sisäisen juna-, auto, linja-auto- ja lentoliikenteen keskus. Junayhteydet muihin Suomen tärkeimpiin kaupunkeihin ovat nopeita ja tiheästi liikennöityjä. Suurimpien kaupunkien välillä on sujuvat moottoritieyhteydet. Junaliikenteen kilpailuvalttina ovat erityisesti suorat yhteydet keskustasta keskustaan.

Helsinki on vuonna 2050 yksi Pohjois-Euroopan tärkeimmistä vaihtoasemista. Keskeisten kansainvälisten liikenteen ytimien, kuten lentokentän, satamien ja keskustan, väliset yhteydet ovat tarkasti suunniteltuja ja toimivia. Lyhyen matka-ajan hyödyt Aasiasta lentokoneella pienenevät, mikäli vaihtoyhteydet edelleen laivaan ja junaan tai muualle kaupunkiin eivät ole nopeita ja sujuvia. Raideverkosto kytkee liikenteen solmukohdat toisiinsa ja luo yhteyksiä myös Helsingin seudun ulkopuolelle. Kansainvälisten vaihtoyhteyksien luotettavuus on varmistettu linkittämällä useita kulkumuotoja keskeisiin kansainvälisen liikenteen solmukohtiin.

Yhteydet erityisesti Tallinnaan ja Pietariin ovat nopeita ja tehokkaita. Tallinnan rautatietunnelin rakentaminen yhdistäisi Suomen Keski-Eurooppaan. Pietariin on rakennettu suurnopeusrata jo aikaisemmin toteutetun moottoritien lisäksi. Myös Turun–Tukholman suunta on huomioitu sekä moottoritiellä, junalla että laivaliikenteellä. Helsingin sijainti itä-länsi ja pohjois-etelä -suuntaisten EU:n kehityskäytävien leikkauspisteessä on hyödynnetty täysimääräisesti.

Eteläsatama, kuva kaupunkimittausosasto



Toimintalinjaukset

Helsinkiin rakennetaan kattava ja selkeä verkostomainen raideliikennejärjestelmä, jossa pikaraitiotiet täydentävät raskasta raideliikennettä. Joukkoliikenteen runkolinjojen palvelutaso pidetään hyvänä koko päivän. Palveluiden ja työpaikkojen kokonaissaavutettavuutta joukkoliikenteellä parannetaan. Se vaatii merkittäviä investointeja uusiin runkoyhteyksiin ja tarkemmin suunniteltuihin vaihtoasemiin.

Henkilöautoliikenteen kasvua ehkäiseviä ratkaisuja suositaan ja tuetaan maankäyttöratkaisuilla. Pysäköinnin edellytyksiä arvioidaan kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden lisäämisen ja täydennysrakentamisen edistämisen näkökulmasta.

Kantakaupungin ruuhkautumista estetään joukkoliikenteen palvelutasoa parantamalla ja suunnittelemalla riittävästi liityntäpysäköintiä sekä rajoittamalla pysäköintiä hinnoittelulla ja muilla keinoilla. Osa laivaliikenteen kantakaupunkiin mukanaan tuomasta yhä kasvavasta autoliikenteestä siirtyy Vuosaaren satamaan.

Liikennealueiden maankäyttöä tehostetaan. Kaupunkia halkovia väyliä kehitetään katumaisemmiksi ja otetaan niiden varsia rakentamiskäyttöön. Myös katujen mitoituksella mahdollistetaan tiivis kaupunkirakenne. Samalla lasketaan ajonopeuksia liikenneturvallisuuden lisäämiseksi ja meluhaittojen vähentämiseksi.

Mahdollistetaan huolto-, jakelu- ja keräilykuljetusten tehostaminen ja niiden aiheuttamien melu- ja muiden ympäristöhaittojen vähentäminen. Keskustoissa ja erityisesti jalankulkuvyöhykkeellä katutasossa tapahtuvan jakelu-, keräily- ja huoltoliikenteen ohjaamista ja rajoittamista tuetaan muut kadun toiminnot huomioon ottaen.

Suunniteltu pyöräilyn laatukäytäväverkosto osoitetaan yleiskaavassa. Katuverkon pyöräilyolosuhteita parannetaan.

Helsingin kansallisia ja kansainvälisiä yhteyksiä parannetaan. Keskeiset kansainvälisen liikenteen noodit yhdistetään toisiinsa ja keskustaan. Varaudutaan myös rautatietunnelin rakentamiseen Tallinnaan ja suurnopeushenkilöliikennetietojen rakentamiseen Pietariin.

VIRKISTYS, KAUPUNKILUONTO JA KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Helsinki on vuonna 2050 viherverkostokaupunki, jossa viheralueet, meri ja virkistyspalvelut ovat helposti saavutettavissa. Virkistysalueiden monipuolisuus ja kaupunkiluonto ovat Helsingin vetovoimatekijä kansainvälisestikin. Virkistysalueilla tavoitellaan ekologista, sosiaalista ja taloudellista kestävyyttä, elämänlaatua ja luonnon ihmiselle tarjoamia hyötyjä.

Tulevaisuuden virkistysverkosto koostuu toimivista ja palvelevista virkistysalueista; helposti saavutettavista lähipuistoista, liikunta- ja virkistyspalveluista, kaupunginosapuistoista, laajoista seudulle jatkuvista viheralueista eli vihersormista, seudullisista retkeilyalueista, turvallisista virkistysyhteyksistä ja merellisestä virkistysvyöhykkeestä. Erilaiset kaupunkitilat kuten torit, aukiot, rannat ja puistot ovat kaupunkilaisten "olohuoneita". Kattava ja kytkeytynyt viherrakenne kulttuuriympäristöineen, suojelualueineen ja metsäverkostoineen edistävät luonnon monimuotoisuuden säilymistä.

Helsingissä näkyy kerroksellisuus ja kestävyys. Valtakunnallisesti ja Helsingin identiteetin kannalta olennaisten kulttuuriympäristöjen arvot säilytetään. Helsingin kehitysvaiheiden kulttuuriperintö ja uusi maisema muodostavat uuden elävän kaupungin.







HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

Nuukio

VISIO 2050

VIRKISTÄVÄ HELSINKI 16.8.2013

VIHERVERKOSTO

-  LAAJAT YHTENÄISET SEUDULLE JATKUVAT VIHERALUEET, "VIHERSORMET"
-  SEUDULLISET VIRKISTYS- JA RETKEILYALUEET JA KANSALLISPUISTOT
-  KAUPUNGINOSAPUISTOT JA LIIKUNTAPUISTOT
-  SEUDULLISET JA POIKITTAISET VIRKISTYSYHTEYDET

URBAANIT HISTORIALLISET PUISTOT JA JULKISET KAUPUNKITILAT



MERELLINEN VIRKISTYSVYÖHYKE



SISÄLAHTIEN VIRKISTYSKOKONAISUUDET



RANTAREITTI

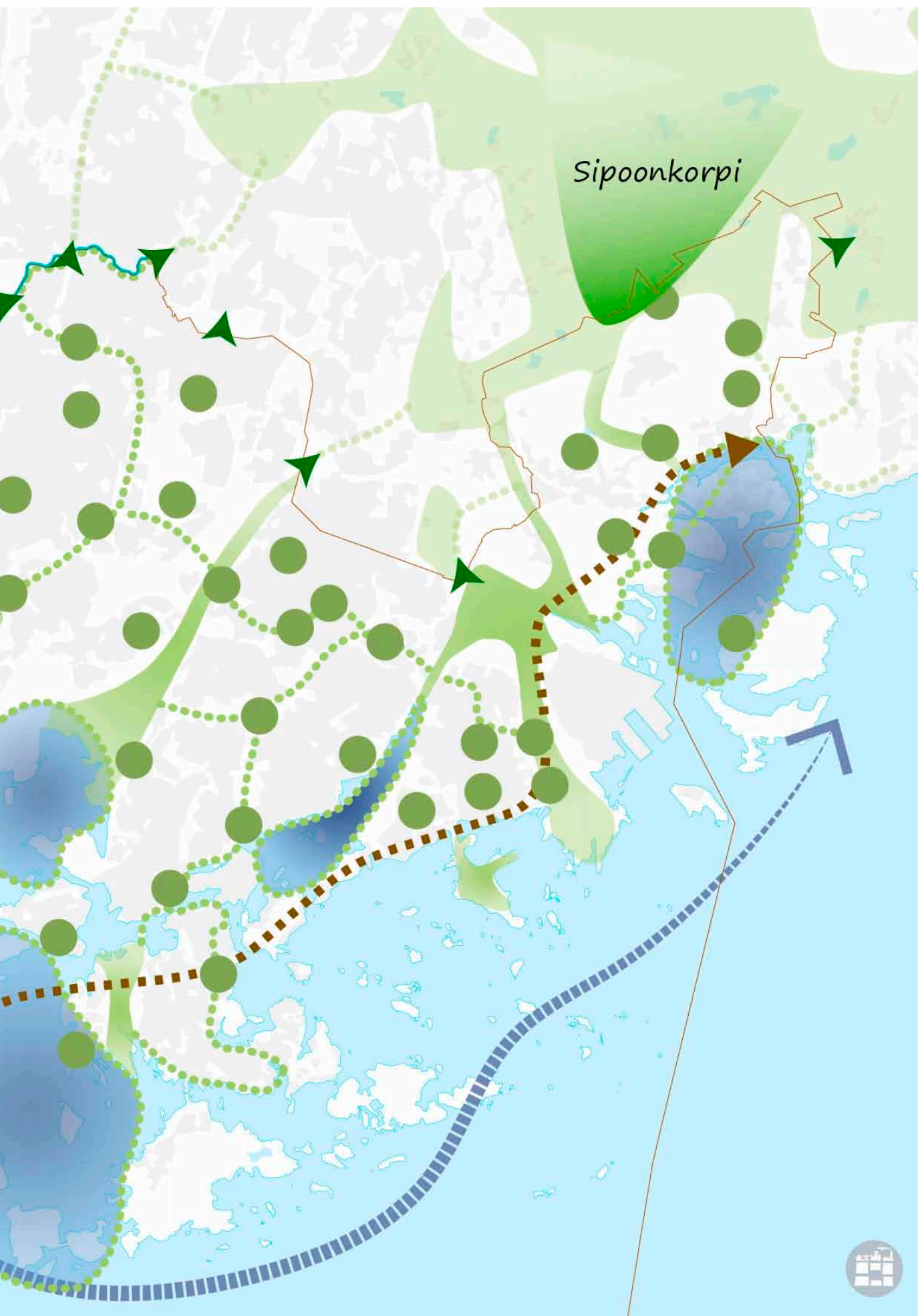


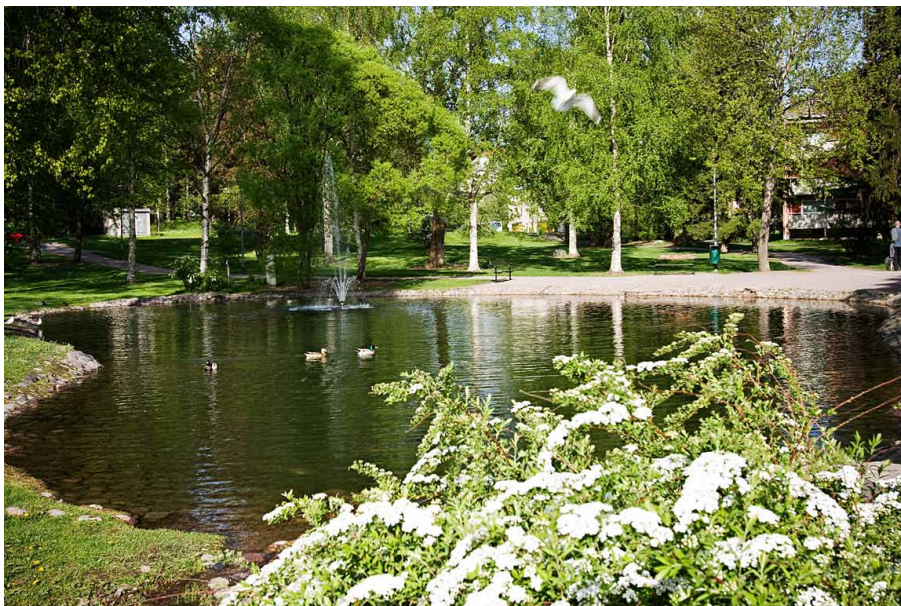
JOKIVARSI



SEUDULLINEN YHTEYSTARVE







Maunulaa, Kuva Simo Karisalo



Luonnonympäristöä Myllypuron kaupunginosapuistossa, kuva Suunnittelutoimisto Molino Oy

Viherverkostokaupunki

Helsinki on vuonna 2050 merellinen ja vihreä kaupunki. Virkistysalueiden monipuolisuus on Helsingin vetovoimatekijä kansainvälisestikin. Uusi yleiskaava on mahdollistanut viherverkostokaupungin kehittämisen, jossa viheralueet, meri ja virkistyspalvelut ovat helposti saavutettavissa. Virkistysalueilla tavoitellaan ekologista, sosiaalista ja taloudellista kestävyyttä, elämänlaatua ja luonnon ihmiselle tarjoamia hyötyjä.

Tulevaisuuden virkistysverkosto koostuu toimivista ja palvelevista virkistysalueista; helposti saavutettavista lähipuistoista, liikunta- ja virkistyspalveluista, kaupunginosapuistoista, laajoista seudulle jatkuvista viheralueista eli "vihersormista", seudullisista retkeilyalueista, turvallisista virkistysyhteisistä sekä merellisestä virkistysvyöhykkeestä. Viheralueita kehitetään toiminnallisina kokonaisuuksina erityisesti tiiviin kaupunkirakenteen sisällä. Virkistyspalveluita tarjoavat myös rantareitit, rantakadut ja kävelykeskusta palveluineen sekä ympäri Helsinkiä sijaitsevat helposti saavutettavat liikunta- ja vapaa-ajan palvelut.

Viihtyisä ja kaunis ympäristö ja laadukkaat julkiset ulkotilat tarjoavat ympäristön monimuotoiselle kaupunkielämälle sekä fyysisen ja henkisen terveyden ylläpitämiselle. Vuodenaikojen vaihtelu tuo oman lisänsä ulkoilmaharrastuksiin. Maisema houkuttelee asumaan, matkailemaan ja yrittämään Helsingissä. Helsingille tunnusomaisia kaupunkimaisemia kehitetään helsinkiläisten ominaispiirteiden mukaan.

Erilaiset kaupunkilat kuten torit, aukiot, rannat ja puistot ovat kaupunkilaisten olohuoneita. Viihtyisät asuinympäristöt ja asukkaiden mahdollisuudet aktiiviseen ja kestäväan kaupunkielämään ovat tärkeä osa suunnittelua.

Meri ja luonto ovat kaupunkilaisille tärkeitä, mutta ne ovat myös vetovoimatekijä, joilla Helsinki erottuu muista Euroopan pääkaupungeista. Kaupunkirakenteen tiivistyessä meri ja rantojen ja saariston virkistysvyöhyke tarjoavat mahdollisuuksia virkistyspalvelujen kehittämiseen. Meren ja sen rantojen ja saariston virkistys- ja





Itä-Helsingissä sijaitsee useita kartanopuistoja. Kuvassa Jollaksen kartano Laajasalossa, kuva Marja Piimies

1.maailmansodanaikaiset maalinnoitteet ovat osa kaupunkipuistoa Myllypurossa, kuva Saara Vuorjoki



matkailukäyttöä pyritään edistämään. Myös mereen liittyen vuodenaikojen vaihtelu rikastuttaa virkistysmahdollisuuksien kirjoa.

Tiivistyneessä kaupungissa myös luonnonympäristöä ja kaupunkimetsiä on pystytty säilyttämään. Laajemmille luontoalueille, kuten Sipoonkorpeen ja Nuuksiioon sekä kauemmas seudulle on viheryhteydet kaikkialta kaupungista. Kaupunkimetsät ovat yksi Helsingin vahvuuksista, jotka jatkossakin tulee ottaa huomioon kilpailukytekijänä ja osana virkistysverkostoa. Kattava ja kytkeytynyt viherrakenne ja metsäverkosto edistävät luonnon monimuotoisuuden säilymistä.

Kulttuuriympäristö

Rakennetun ympäristön historialliset kerrostumat ja sitä kautta muotoutuneet erilaiset rakennetun ympäristön tyypit ovat keskeinen Helsingin identiteettitekijä. Helsingin erityispiirteitä eurooppalaisena pääkaupunkina on Helsingin niemen alue, joka muodostaa kulttuurihistoriallisesti huomattavan arvokkaan kokonaisuuden ja edustaa Helsingin vanhinta, arkkitehtuuriltaan moni-ilmeistä rakennuskantaa. Keskeinen osa niemen alueesta perustuu empiren ruutukaavaan. Koko kaupungin mittakaavassa Helsingin arkkitehtuuriperinnön erityispiirre on sen nuori ikä eurooppalaisessa katsannossa. 1900-luvulla rakennettu moderni arkkitehtuuri on tärkeä Helsingin identiteetti- ja imagotekijä.

Helsingin historiassa ja rakennusperinnön kehityksessä keskeistä on merellisyys ja kaupungille luonteenomainen matala silhuetti. Helsingissä on vahva puutarhataiteen perintö, johon sisältyy kartano- ja huvilakulttuuri ja historialliset puistot. Helsingissä on yksi maailmanperintökohde, Suomenlinna.

Valtakunnallisesti ja Helsingin identiteetin kannalta olennaisten kulttuuriympäristöjen arvot on säilytetty myös tulevaisuudessa. Helsingissä näkyy kerroksellisuus, korkea arkkitehtoninen laatu ja kestävyys. Helsingin eri kehitysvaiheiden kulttuuriperintö ja uusi maisema muodostavat elävän kaupungin vuonna 2050.

Toimintalinjaukset

Kaupungin tiivistäminen edellyttää virkistysalueiden tavoitteellista kehittämistä. Yleiskaavan pohjaksi laaditaan virkistysalueiden kehityskuva (VISTRA). Sen keskeisiä teemoja ovat viherverkostokaupunki, viher- ja virkistysalueiden arvottaminen sekä toiminnallinen ja laadullinen kehittäminen, maiseman kulttuuriarvojen vaaliminen, ilmastonmuutoksen haasteisiin vastaaminen viheralueilla, maiseman ja luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, hulevesien hallinta sekä rantojen, saariston ja merialueen kehittäminen.

Kaupunkirakenteen tiivistyminen edellyttää virkistysalueitten osalta laadun painottamista määrän sijasta. Tiivistyvä urbaani rakenne tarvitsee yhtenäiset viheralueet sekä toiminnallisesti laadukkaita kaupunkipuistoja, joiden merkitys virkistysympäristönä kasvaa nykyisestä.

Viheralueiden, meren ja virkistyspalveluiden tulee olla kaikkien kaupunkilaisten helposti saavutettavissa. Monipuoliset virkistysalueet ja liikuntapuistot houkuttelevat liikkumiseen ja harrastamiseen sekä pitämään yllä fyysistä ja henkistä hyvinvointia. Kaupunkipuistot ovat aktiivisia toiminta-, kulttuuri- ja luontoympäristöjä. Maiseman ja luonnon monimuotoisuus tulee varmistaa myös tulevaisuudessa. Ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen sekä luonnon monimuotoisuuden vaalimisen kannalta viheralueilla on yhä merkittävämpi rooli.

Laajoja yhtenäisiä seudulle jatkuvia viheralueita, vihersormia, kehitetään monipuolisina virkistys- ja ulkoilualueina ottaen huomioon kulttuurihistoriallisesti, maisemallisesti ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät kohteet. Metsäverkosto, luonnonsuojelualueet ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet ovat osa virkistysverkostoa.

Seudullisten retkeilyalueiden ja kansallispuistojen joukkoliikenne- ja virkistysyhteyksiä parannetaan. Vihersormien ulkoilu- ja hiihtoreitistöjä liitetään myös seudulliseen verkostoon. Pyöräilyreitistöjen ohella lisätään turvallisia ja sujuvia jalankulku- ja virkistysreitistöjä. Myös poikittaisia virkistysyhteyksiä kehitetään.

Urbaanit historialliset puistot ja uudet julkiset kaupunkitilat toimivat kaupunkilaisten arjen kohtauspaikkoina sekä kulttuurin, tapahtumien ja matkailun näyttämönä. Rantareittiä ja sisälahtien virkistyskokonaisuuksien reitistöjä kehitetään ja merellistä kulttuuriympäristöä hyödynnetään virkistys- ja matkailukäytössä. Helsingin merellisyys, luontokohteet ja kulttuurimaisemat ovat Helsingin erityisyys ja vahvuus myös tulevaisuudessa. Helsingin merellisyyttä tulee vahvistaa lisäämällä meren, saariston ja merellisen virkistykseen tarjoamia mahdollisuuksia ja parantamalla merellisen Helsingin saavutettavuutta kaikkialta kaupungista.

Valtakunnallisesti ja Helsingin identiteetin kannalta olennaisten kulttuuriympäristöjen arvot säilytetään osana muuttuvaa ja tiivistyvää kaupunkia.

MERELLINEN HELSINKI

Vuonna 2050 merellinen Helsinki on aktiivinen osa kaupunkia ja helposti kaupunkilaisten saavutettavissa. Merellinen kaupunki kehittyy toiminnallisesti monipuolisena paikkana, tarjoten mahdollisuuksia virkistykseen, yrittämiseen ja asumiseen ympärivuotisesti. Merenrannan ja saariston saavutettavuus on hyvä, vesiliikenneverkon yhdistyessä tiiviiksi osaksi joukkoliikennejärjestelmää.

Merellinen Helsinki tarjoaa hyvät edellytykset vireälle ja menestyvälle elinkeinotoiminnalle, jossa paikallisia erikoisuuksia hyödynnetään tehokkaasti.

Helsinki on merkittävä satamakaupunki, joka palvelee niin vienti- ja tuontisatamana kuin matkustajien risteilysatamana. Yhteydet satamista keskustaan sekä rautatie- ja lentoasemille ovat sujuvat. Merellinen harrastustoiminta on vireää ja kaupunki tarjoaa edellytykset kasvavalle pienveneilytoiminnalle sekä monimuotoiselle vesiurheilulle.

Yhä useammalla helsinkiläisellä on mahdollisuus nauttia merellisestä asuinympäristöstä sekä laajentuneesta merellisen asumisen kirjosta. Asuminen meren äärellä on suosittua. Asuntotarjonta on lisääntynyt ja sen valikoima monipuolistunut. Rannoilla ja saaristossa asutaan sekä pysyvästi että väliaikaisesti.

Merellinen Helsinki tarjoaa laadukkaita virkistysalueita, jotka ovat nykyistä paremmin saavutettavissa. Arvokas merellinen rakennusperintö on säilytetty ja toimii osana virkistys- ja matkailupalveluverkkoa tarjoten kiintopisteitä Helsingin merelliseen historiaan.

Kaupungin kattava rantareitti sitoo merelliset virkistyskokonaisuudet yhteen. Uudet, virkistyskäytölle avatut saaret tarjoavat kaupunkilaisille ja vierailijoille mahdollisuuksia Saaristo-Helsinkiin tutustumiseen.

Suomenlahden haavoittuvuus on huomioitu pitkäjänteisesti kaikessa toiminnassa ja meren ekologinen tila on kohentunut.

Kaupunki on varautunut ilmastonmuutoksen mahdollisiin seurauksiin, kuten merenpinnan nousuun ja sään ääristymiseen.

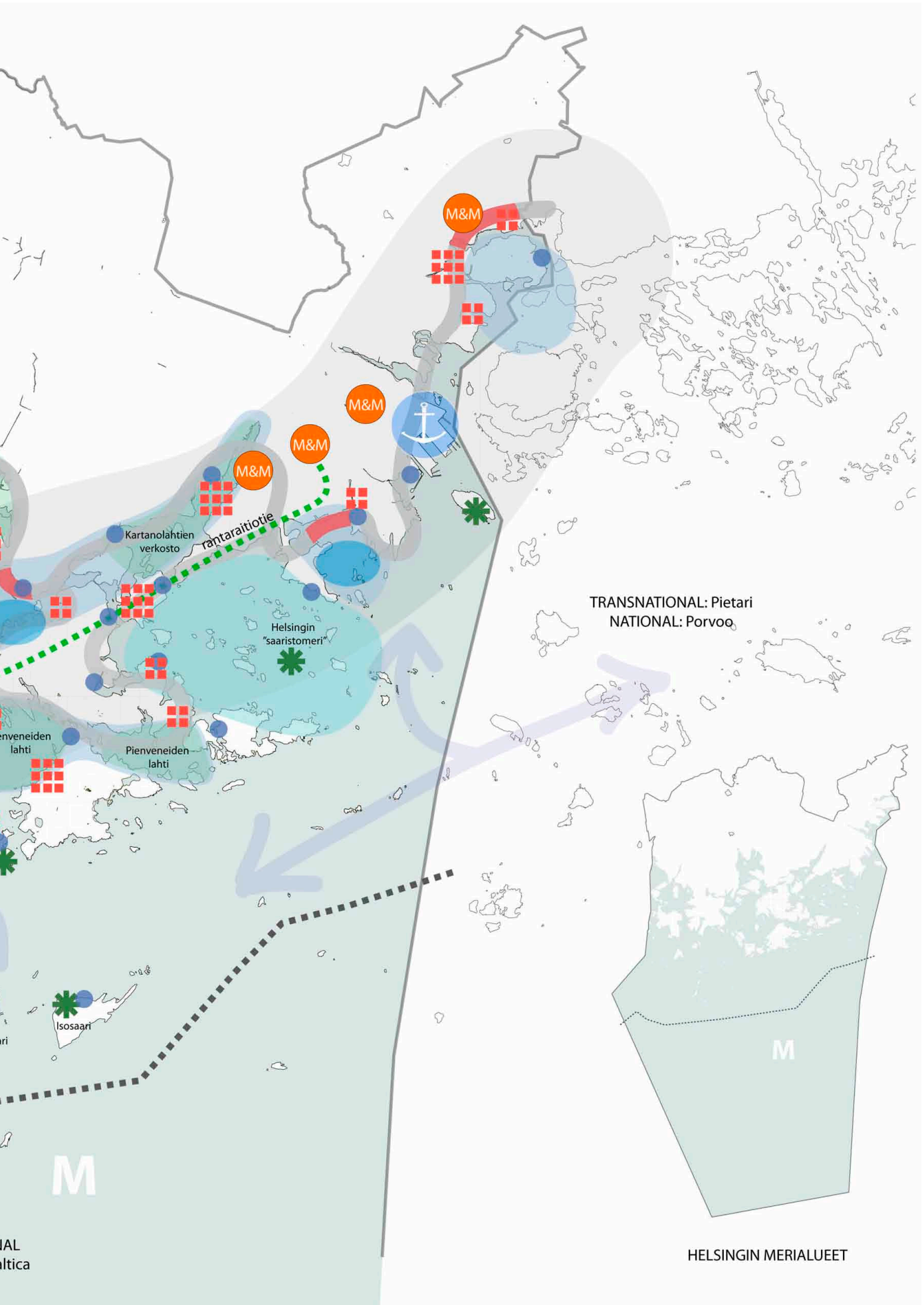


HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

VISIO 2050

MERELLINEN HELSINKI 16.8.2013





HELSINGIN MERIALUEET

Meri saavutettavana ja aktiivisena kaupunkilaisten paikkana

Helsinkiä kutsutaan Itämeren helmeksi. Merellinen Helsinki onkin yksi maamme kansallismaisemista. Merellisyys on ollut vahva osa myös paikallista mielenmaisemaa kaupungin perustamisesta lähtien. Nykyäänkin meri on vahvasti läsnä helsinkiläisessä arjessa, kaupungin kaikkien asukkaiden asuessa alle 10 kilometrin päässä merestä. Meri tarjoaa ainutlaatuisia mahdollisuuksia helsinkiläisille myös tulevaisuudessa.

Merellinen Helsinki on tulevaisuudessa entistä helpommin kaupunkilaisten ulottuvilla ja hyödynnettävissä. Näin varmistetaan merellisen kaupungin kehittyminen elinvoimaisena osana kaupunkia. Se tarjoaa laadukkaita mahdollisuuksia virkistykseen, yrittämiseen ja monipuoliseen asumiseen.

Vesiliikenneverkosto yhdistyy tiiviiksi osaksi joukkoliikennejärjestelmää, mikä takaa sujuvat yhteydet mantereisen ja merellisen kaupungin välillä. Tehokas joukkoliikenne ulottuu verkostokaupungin meri & metro -solmukohtista rantavyöhykkeelle ja sen yli, Saaristo-Helsinkiin asti. Saavutettavuuden parantuminen edistää meri- ja Saaristo-Helsingin kehittämismahdollisuuksia. Uusien liikenneyhteyksien myötä liikkuminen merellä mahdollistuu nykyistä enemmän: uudet laituriverkostot, sillat ja väylät sovitetaan yhteen muun kehityksen kanssa.

Merenranta on vuonna 2050 kaikille avoin osa kaupunkia, jonka tilallinen luonne vaihtelee urbaaneista ja vilkkaista rantabulevardeista koskemattomaan luonnonympäristöön. Merenrantavyöhyke ja saaristo muodostuvat aktiivisiksi toiminnan näyttämöiksi työ- ja asuinympäristöineen, puistoineen, kahviloineen ja yleisine saunoineen hiljentymiseen sopivia luonnonmaisemia unohtamatta.

Merellisen Helsingin virkistyskäyttöarvot ovat maailmanluokkaa. Ainutlaatuisuutta lisäävät meriveden matala suolapitoisuus sekä arktisille leveyspiireille ominainen jäätyminen. Saaristo on veden ja maan pienipiirteistä mosaiikkia, joka jakautuu sisälahtien, selkävesien, sisä- ja ulkosaariston sekä avomerien maisemavyöhykkeisiin. Merellisten virkistysalueiden laatu on parantunut ja uudet yhteydet takaavat niiden tavoittamisen myös kauempaa. Rantavyöhykkeen aktivoituminen on luonut uusia palveluita myös virkistyskäyttäjille. Koko kaupungin kattava rantareitti sitoo merelliset virkistyskokonaisuudet yhteen ja on helposti yhdistettävissä naapurikuntien rantareittiverkostoihin osaksi Itämeren suurta rantareittiverkostoa. Uudet virkistyskäytölle avatut saaret tarjoavat kaupunkilaisille ja vierailijoille mahdollisuuksia Saaristo-Helsinkiin tutustumiseen.

Arvokas merellinen rakennusperintö on säilytetty ja toimii osana virkistysmatkailupalveluverkkoa. Lukuisat kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävät alueet mm. kartanot, puistot, puutarhat, kansanpuistot sekä maa- ja merilinnoitusketjun kohteet tarjoavat paremman saavutettavuutensa ansiosta kiintopisteitä Helsingin merelliseen historiaan.





Merellistä asumista talvella Vuosaaren Aurinkolahdessa, kuva Simo Karisalo

Urbaania asumista Aurinkolahdessa kesällä, kuva Simo Karisalo



Laajentuva merellisen asumisen kirjo

Tulevaisuudessa yhä useammalla helsinkiläisellä on mahdollisuus nauttia merellisestä asuinympäristöstä. Vuonna 2050 Helsingin rannoilla ja saaristossa asutaan sekä pysyvästi että väliaikaisesti. Rannikon asuntotarjonta on lisääntynyt ja sen kirjo monipuolistunut. Merellinen Helsinki tarjoaa yhä enemmän innovatiivisia asumisratkaisuja kelluvista asunnoista autottomiin saariyhdyksuntiin. Tietyillä merialueilla kelluvan asumisen lisäksi erilaiset uudet ja houkuttelevat asumiskokeilut on mahdollistettu. Myös rannoilla on mahdollisuuksia uudentilaisille ratkaisuille. Tilaa löytyy esimerkiksi liikkuvalla asumisella. Kaupungin keskeiset ranta-alueet ovat autoliikenteen ja pysäköinnin sijaan asukkaiden ja virkistäytyjien käytössä.



Merisatama syyskuussa 2013, kuva Marja Piimies

Helsingin satamat ja merenkulku hyvinvoinnin ylläpitäjinä

Helsinki on satamakaupunki, joka palvelee niin vienti- ja tuontisatamana kuin matkustajien risteilysatamana. Risteilylaivat tuovat sankoin joukoin matkailijoita kaupunkiin ja kiidättävät suomalaisia toiseen suuntaan Itämeren rannikkokaupunkeihin. Länsi- ja Eteläsatama palvelevat erityisesti matkailijoita ja liikematkustajia, Vuosaari puolestaan rahtiliikennettä ja jonkin verran myös matkustajia erityisesti busseilla ja omilla autoilla kulkevia. Yhteydet satamista keskustaan sekä rautatie- ja lentoasemille ovat sujuvat. Kaupungin vakaat poliittiset olot ja korkeatasoiset sekä luotettavat palvelut takaavat myös varustamoille hyvät toimintaedellytykset.

Helsingin satama toimii Suomen merkittävimpanä kulutustavarasatamana, joka palvelee koko Suomea. Se on linkittynyt tehokkaiden ja ympäristöystävällisten kuljetusreittien avulla koko maan logistiseen järjestelmään. Satamat linkittävät Helsingin myös osaksi Tallinna -Helsinki - kaksoiskaupunkia.

Pienveneilytoiminta on vireää. Myös joukkoliikenteellä hyvin saavutettava pienvenesatamien tiheä verkko tarjoaa laituri- ja veneenlaskupaikkoja niin kaupunkilaisveneilijöille kuin kauempaa saapuville vierailijoillekin. Jokakesäiset veneilytapahtumat tuottavat iloa myös veneettömille kaupunkilaisille. Veneiden telakoinnin ja talvisäilytyspaikkojen haasteet huomioidaan.

Vuosaaren satama, kuva kaupunkimittausosasto



Aktiivisempi Meri-Helsinki tarjoaa hyvät edellytykset vireälle elinkeinoelämälle

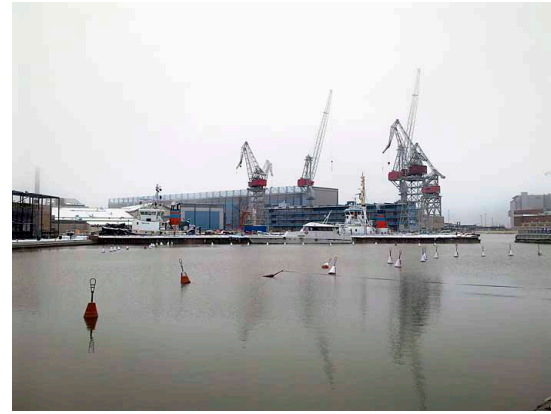
Merellinen kaupunki tarjoaa monipuolisia mahdollisuuksia menestyvälle elinkeinotoiminnalle. Edustava merenranta tukee näyttävää yrittämistä. Elinkeino toiminta on monipuolista, urbaanien rantabulevardien vireästä ravintolamaailmasta luontomatkailun saaristoon sekä lähiruokatuotantoon - kalastukseen! Vierasvenesatamat ja pienveneiden sekä saariston huoltotoiminnot lomittuvat luontevasti rantareitin varteen. Paikallisia erikoisuuksia on hyödynnetty. Maailman pääkaupunkien joukossa Helsingin puhtaat vedet, vuodenaikojen vaihtelu sekä melonta- ja veneilymahdollisuudet ovat nousseet tekijöiksi, jotka tunnetaan valtamerien takanakin.

Helsingin merellisen luonnon ekologinen tila kohentuu

Arvokkaat sisälahdet sekä saaristo tarjoavat kaupunkilaisten virkistyksen ohella tilaa myös luonnolle. Sisälahden Natura-alueet sekä saariston runsaslukuinen linnusto ja monimuotoinen kasvillisuus tarjoavat elämyksiä kaupunkilaisille sekä mahdollisuuksia luontomatkailuun ja retkeilyyn. Suojelusaarten pesimäaikainen mairinnousukiello, ulkosaariston kasvillisuuden kannalta arvokkaiden saarten varjeleminen ja virkistyskäytön ohjaaminen kestäville reiteille ovat säilyttäneet ainutlaatuisen saaristolunnon myös tuleville sukupolville.

Merenpinnan yläpuolisen luonnon ohella merenpohjan kunto on parantunut, mahdollistaen myös merenalaisen luonnon elpymisen. Suomenlahden haavoittuvuus huomioidaan suunnittelussa pitkäjänteisesti ja meren ekologinen tila on saatu kohentumaan. Puhtaat vedet ovat vuonna 2050 merellisen Helsingin brändi.

Kaupunki on varautunut hyvin ilmastonmuutoksen mahdollisiin vaikutuksiin. Tehdyistä korjausliikkeistä huolimatta ilmastonmuutos etenee vielä hetken, mutta Helsinki on hyvin varautunut sen seurauksiin, kuten merenpinnan nousuun ja sään ääristymiseen.



Hietalahden telakkaa talvella 2013, kuva Marja Piimies



Turistivesibussiliikennettä Kauppatorilla, kuva Marja Piimies

Helsingin saaristoa, kuva Eira Seppälä



Toimintalinjaukset

Yleiskaavassa merellistä Helsinkiä kehitetään aktiivisena osana kaupunkia. Urbaanien rantojen muodostumista edistetään varaamalla vähemmän tilaa liikenteelle ja enemmän ihmisille. Keskusta-alueita kehitetään urbaaneina ranta-alueina ja luonnonrantoja laadukkaina virkistyskeskittyminä sekä hiljaisina alueina. Huollettuja ja luonnonomaisia, paikallisia kaupunkirantoja suunnitellaan lähiasukkaiden virkistykseen. Merenlahtien luonteenomaisia piirteitä asumisen, virkistykseen ja elinkeinojen kehittämisessä vahvistetaan.

Rantojen toiminnot kootaan yhtenäisen, koko kaupungin kattavan rantareitin varrelle. Hyvin saavutettavissa olevia monipuolisia "meri & metro" -solmukohtia kehitetään merellisten toimintojen keskittyminä, joissa maa ja meri kohtaavat.

Saariston kehittyminen mahdollistetaan luomalla sinne palveluiden, työpaikkojen ja asumisen tarvitsema perusinfrastruktuuri. Uusia saaria avataan virkistyskäyttöön ja kehitetään saarten omista lähtökohdista, kuten asuin-, kesänvietto-, kulttuuri-, virkistys-, urheilu- ja hiljentyminenalueina.

Merellinen verkostokaupunki tarvitsee myös hyvät yhteydet. Elinkeinoelämän toimintaedellytysten varmistamiseksi satamiin luodaan tehokkaat raideliikenneyhteydet.

Helsingin satamien ja merenkulun kehitystä tuetaan koko alueen hyvinvoinnin ylläpitäjänä.

Kaupunkilaisten ja matkailijoiden näkökulmasta Kruunuvuorenrannan raitiotieyhteyden jatkaminen Vartiosaaren kautta Vuosaareen muodostaisi hienon merellisen yhteyden ja täydentäisi verkostokaupungin ideaa. Saaristoratikkareitin varrella uudet asuntoalueet vuorottelisivat upean luonnonmaiseman kanssa.

Vesiliikenteen toimintamahdollisuuksia laajennetaan kehittämällä merellisiä matkailukohteita sekä kattava laituriverkosto. Myös vierasvenesatamia sekä paikallisia talvisäilytyspaikkoja ja saariston huoltolaitureita lisätään palvelemaan saaristomatkailun kehittämiseen liittyvää infrastruktuuria.

Uusia, vaihtoehtoisia merellisen asumisen paikkoja kartoitetaan rannikolta, mereltä ja saaristosta. Tietyillä merialueilla nähdään tulevaisuudessa myös kelluvia asuntoja ja muitakin uudenlaisia asumisvaihtoehtoja. Vartiosaari ja Kivinokka voivat olla korkealaatuisen asumisen ja virkistykseen merellisiä kohteita seudun ytimessä. Melkki voisi kauempana tulevaisuudessa mahdollistaa aivan uuden merellisen asumisen konseptin.

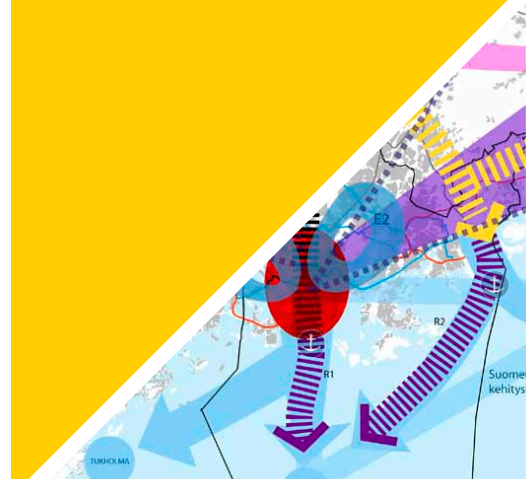
Ilmastomuutoksen hillitsemiseksi ja puhtaampien energiaratkaisujen tuottamiseksi mahdollistetaan suurimittakaavaisen tuulivoiman sijoittuminen ulkomerelle.

KANSAINVÄLINEN HELSINKI JA HELSINKI OSANA SEUTUA

Vuonna 2050 Helsinki on dynaaminen, kansainvälisesti kilpailukykyinen ja arvostettu valtakunnan pääkeskus ja osa kansainvälistä kaupunkien verkostoa. Helsinki kasvaa korkeatasoisen elinkeinotoiminnan keskuksena sekä kulttuuri- ja vapaa-ajantapahtumien areenana. Helsingin kansainväliset lento-, raide-, tie- ja meriyhteydet mahdollistavat sujuvan liikkumisen muualle pääkaupunkiseudulle, muihin suomalaisiin kaupunkeihin sekä yli valtion rajojen. Erityisesti meri- ja raideyhteydet Tallinnan kautta Eurooppaan ja kehittyvät Aasian lentoyhteydet toimivat Helsingin turismin ja liikematkailun valttikorttina.

Helsingin keskusta on tiiviisti rakennettu, joukkoliikenteeseen tukeutuva, hyvin saavutettava ja laadukas ympäristö, joka on houkutteleva sijaintipaikka kansainvälisille yrityksille. Lisäksi tärkeimmistä nykyisen esikaupunkialueen ytimistä on muodostunut monipuolisia keskuksia, jotka toimivat tärkeinä linkkeinä kansainvälisen toiminnan ja paikallisuuden välillä. Helsingin profiili merellisenä kaupunkina kehittyy ja näyttävä rantavyöhyke tarjoaa edustavia yrittämisen paikkoja, viihtyisiä virkistyskeittä, houkuttelevia asumisen paikkoja ja pääsyn merelle.

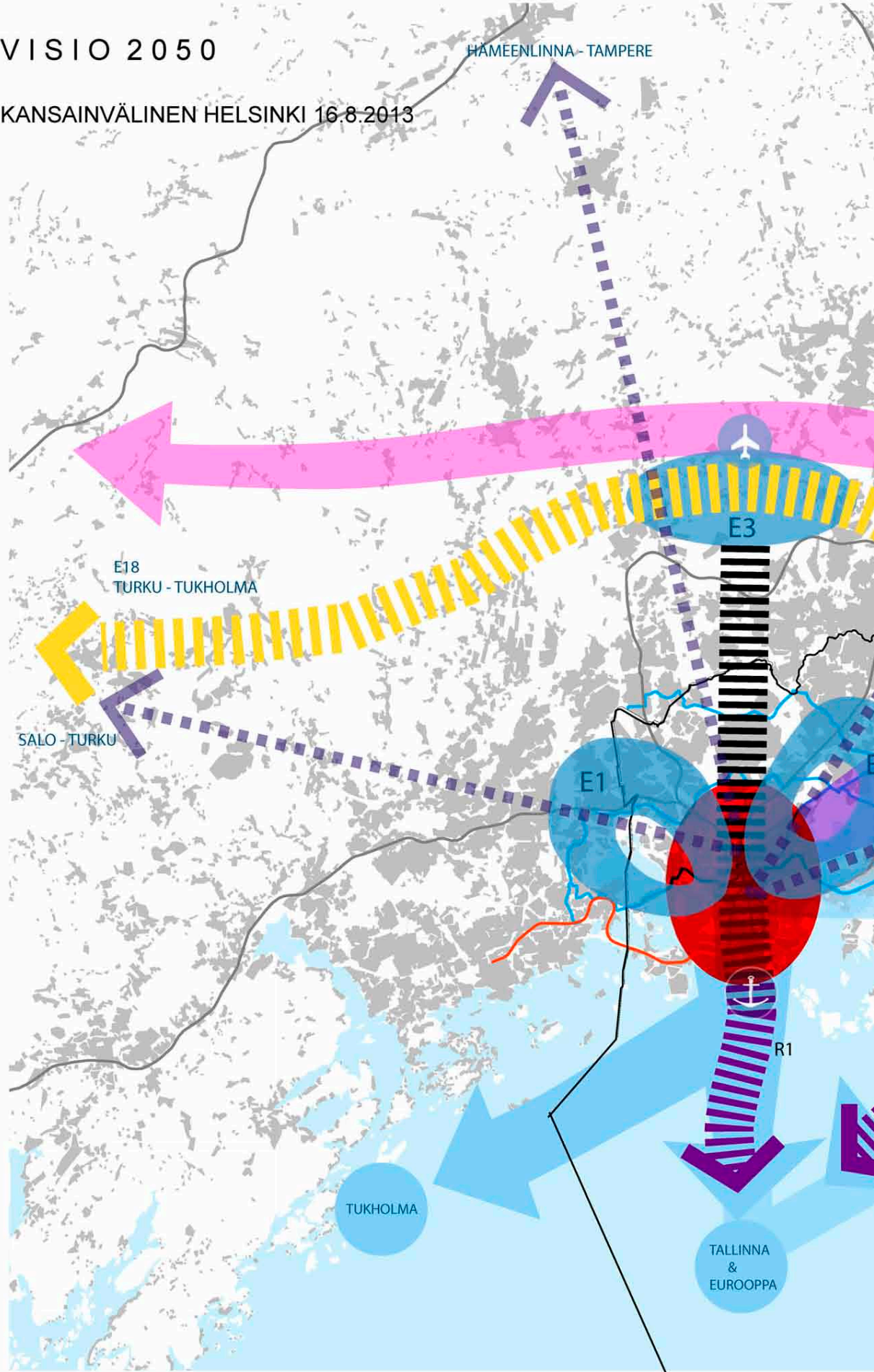
Helsinki on myös osa Suomenlahden kehityskolmiota, jossa Pietari, Tallinna ja Helsinki hyötyvät talousalueen sisäisestä turismista, ostovoimasta ja osaamisesta. Pietarin kasvava markkina-alue tuottaa lisäarvoa tietyille Suomen ja Venäjän väliseen matkustaja- ja tavaraliikenteeseen perustuvilla toimialoilla. Kansainväliset tavaravirrat saadaan tarkoituksenmukaisesti toimitettua loppukäyttäjille hyödyntäen ajanmukaista satamaa sekä Pohjois-Euroopan E18-logistiikkakäytävää, johon yhdistyy myös jakelu- ja keräilyvirtoja Helsingin keskustaan.

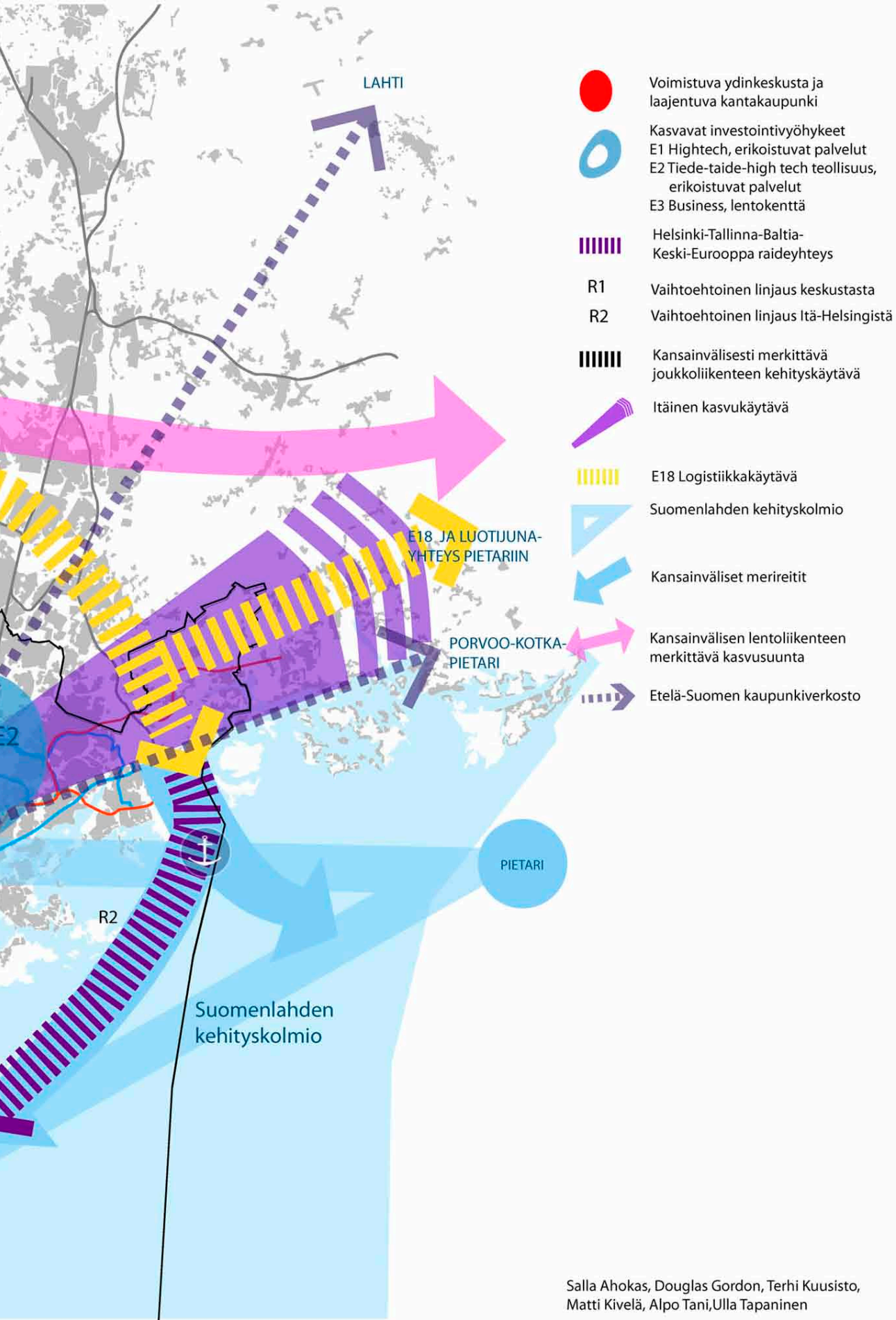


HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

VISIO 2050

KANSAINVÄLINEN HELSINKI 16.8.2013





Voimistuva ydinkeskusta ja laajentuva kantakaupunki

Helsingin ydinkeskusta on edelleen vuonna 2050 arvostettua aluetta. Sen imago on korkeatasoinen, se on hyvin saavutettavissa ja sen maanarvo on korkea.

Aluetta on vahvistettu elinkeinotoiminnan keskuksena varaamalla lisätilaa kasvulle. Ydinkeskustassa on turvattu monipuolisen vähittäiskaupan ja erikoiskaupan, kulttuuri-, vapaa-ajan ja matkailupalvelujen sekä merkittävien kansallisten ja kansainvälisten tapahtumien ja koulutuksen toimintaedellytykset. Uudet kantakaupungin asuntoalueet tukeutuvat urbaaniin ympäristöön ja jatkavat tiiviin, kerrostalovaltaisen asumisen perinnettä. Sekoittunut rakenne tuottaa alueelle monipuolisia palveluja ja lisää toiminnallisuutta.

Ydinkeskusta toimii myös matkailun keskittymänä. Keskeiset ja tunnistettavat kohteet vetävät matkailijoita niin kansainvälisesti, kansallisesti kuin paikallisesti. Ydinkeskustassa korostuu Helsingin merellisyys ja kehittyvät merireitit vievät matkailijoita Helsingin saaristoon sekä huippuluokkaisista matkustajasatamista ulkomaille. Päiväretkeilijöille vierailu Helsingin historialliseen ydinkeskustaan voi edustaa kokemusta koko Suomesta.

Esplanadia, kuva Marja Piimies



Kasvat kansainväliset investointivyöhykkeet ja itäinen kasvukäytävä

Teemakartalla näkyvät investointivyöhykkeen alueet ovat houkutelleet uutta rakentamista vaativia, tärkeitä, kansallisia ja kansainvälisiä investointeja. Korkean tason osaaminen ja synergiaedut ovat edistäneet vireän ja urbaanin toimintaympäristön kehittämistä ja vahvistaneet alueiden identiteettiä. Vyöhykkeiden hyvä seudullinen ja kansainvälinen saavutettavuus sekä hyödynnettävissä oleva tonttipotentiaali ovat mahdollistaneet alueiden voimakkaan kehittämisen. Asumiseen lomittuva tiivis toimitilarakentaminen levittää urbaania kaupunkirakennetta ja tukee kiinnostavan monikeskuksisen kaupunkiseudun rakentamista.

Keskeinen, voimakkaasti tiivistyvä kehitysakseli suuntautuu Helsingistä itään. Kehitys perustuu joukkoliikenteeseen tukeutuviin uusiin, tiiviisiin, pientalopainotteisiin asuinalueisiin sekä Porvoon kehityssuunnan yhdyskuntarakenteen kehittämiseen. Työvoiman saavutettavuus on parantunut ja elinkeinot monipuolistuneet. Vyöhykkeen kehittämiseen vaikuttaa myös Pietarin talousalueen vahvistuminen, joka tuottaa kysyntää tietyille Suomen ja Venäjän väliseen matkustaja- ja tavaraliikenteeseen perustuville toimialoille.

Kansainvälisesti merkittävä kaupunkikeskus kehityskäytävien solmukohdassa

Globaalissa toimintaympäristössä kaupungit verkottuvat entistä enemmän keskenään. Kansainvälisten "hubien", kuten lentokentän ja satamien, merkitys on kasvanut ja näiden saavutettavuus suhteessa muuhun kaupunkirakenteeseen tullut entistä tärkeämmäksi. Joukkoliikennenyhteydet ydinkeskustasta lentokentälle ja Vuosaaren satamaan ovat nopeita ja korkeatasoisia. Myös saumattomat joukkoliikenteen vaihtoyhteydet muualle kaupunkiin ovat toteutuneet.

Kansainväliset tavaravirrat tarvitsevat toimivan infrastruktuurin ympärilleen, jotta erimuodoin Suomeen saapuneet hyödykkeet saadaan tarkoituksenmukaisesti toimitettua loppukäyttäjille. Pohjois-Euroopan E18-logistiikkakäytävän, Skandinaviasta ja länsirannikolta Helsingin kautta kohti itää kulkevan reitin, kehittäminen metropolialueella on luonut mahdollisuudet kuljetusmuodon vaihtokeskuksien, varastointi- ja lajittelutoimintojen sekä sujuvien yhteyksien kehittämiseksi ja edelleen kauttakulkiikenteelle idän suuntaan. Myös jakelu- ja keräilyvirtoja Helsingin keskustaan yhdistellään tällä alueella.

Yhteyksien ja toiminnallisten verkostojen kehittäminen Etelä-Suomen merkittävimpien kaupunkiseutujen välillä on luonut Helsingille ja muille alueen kaupungeille hyvät mahdollisuudet kasvaa pohjoisen Itämeren vahvana keskuksena ja eurooppalaisena kaupunkikonglomeraattina. Tämän tavoitteen saavuttaminen on edellyttänyt yhteistyön voimistamista koko Etelä-Suomen alueella. Eri kaupunkien vahvuuksien yhdistäminen on luonut edellytykset alueellisen kilpailukyvyyn vahvistumiseen.

Helsinki on satamakaupunki. Satamat ovat mahdollistaneet Helsinki-Tallinna -kaksoiskaupungin vahvistumisen, kunnes kaupunkien välinen raideyhteys on rakennettu. Yhteydet satamista keskustaan sekä rautatie- ja lentoasemille ovat sujuvat.

Keskeisin meriliikenteen matkustajakäytävä johtaa kaupungin keskustan tuntumassa oleviin matkustajasatamiin. Keskustan elinvoimaisuus perustuu osaltaan kasvavaan matkailuun ja liikematkustamiseen, mitä Helsingin merellisen imagon korostaminen ja kehittäminen edesauttaa.

Helsingin Satama on valtakunnan tärkein kulutustavaroiden tuontisatama ja eräs merkittävimmistä vientisatamista. Se on linkittynyt tehokkaiden ja ympäristöystävällisten kuljetusreittien avulla koko maan logistiseen järjestelmään.

Vuosaaren satama on suoraan yhteydessä Kehä III:n ja siitä pohjoiseen Lahdentietä kulkevalle logistiikkavyöhykkeelle, josta on toimivat yhteydet kaikkialle Suomeen. Vuosaaren satamaa voivat käyttää myös matkustajat, joille ei ole välttämätöntä rantautua keskustassa, eli jotka suuntautuvat joko julkisen liikenteen avulla tai henkilöautoilla muualle kuin keskustaan. Julkista liikennettä Vuosaaren satamaan on kehitetty. Rakennettava normaaliiraiteinen nopea Rail Baltica -rautatie Varsovasta Tallinnaan vahvistaa tulevaisuudessa Vuosaaren keskeistä roolia Suomen tuonti- ja vientisatamana.

Suomenlahden kehityskolmio ja Helsinki - Tallinna - Baltia - Keski-Eurooppa raideyhteys

Helsinki kasvaa yhdessä Baltian ja Pietarin talousalueiden mukana innovaatio- ja palvelurakennettaan kehittäen. Tiiviit rautatie- ja laivayhteydet ovat välttämättömyys; ja erityisesti niiden linkittäminen kaupungin omaan liikenneverkostoon. Helsingin lentoasema yhdistää Suomenlahden kehityskolmion globaaliin toimintaverkostoon.

Vuosaaren satama, kuva Helsingin Satama



Kansainvälisten yhteyksien tärkeys Helsingistä Tallinnaan ja Baltian kautta muualle Eurooppaan korostuu Itämeren talousalueen kehittyessä ja kasvattaessa kansainvälistä painoarvoa. Rail Baltica -vision realisoitumisen yhteydessä raidetunneli Helsinki-Tallinna välillä on tullut todelliseksi vaihtoehdoksi, jos tunnelin yhteiskuntataloudellinen kannattavuus on voitu osoittaa. Helsinki-Tallinna kaksoiskaupunkikehityksen kannalta on olennaista, että kaupunkien keskustojen välillä on mahdollisimman suora yhteys. Vaihtoehtoisia linjauksia Helsingin ja Tallinnan yhdistävälle raideyhteydelle ovat yhteys Helsingin keskustan kautta tai Itä-Helsingin kautta.

Toimintalinjaukset

Ydinkeskustan toimintoja vahvistetaan ja huolehditaan sen vetovoimasta varaamalla tilaa kasvulle.

Kasvavien investointivöyhykkeiden paras mahdollinen seudullinen ja kansainvälinen saavutettavuus sekä vapaa maa-ala mahdollistavat voimakkaan kehittämisen. Tähän päästään luomalla monikeskuksinen, urbaani kaupunkirakenne ja hyvät joukkoliikenneyhteydet. sekä tilaa kasvulle.

Etelä-Suomen merkittävimpien kaupunkiseutujen kanssa luodaan ja pidetään yllä hyviä yhteyksiä ja toiminnallisia verkostoja. Kulkuyhteyksistä ja yhteistyöstä huolehditaan myös Euroopan tasolla ja globaalisti. Tärkeitä ovat Helsinki-Tallinna yhteydet ja linkittyminen Rail Baltican avulla Keski-Euroopan suuntaan, yhteys Pietariin ja toisaalta Tukholman suuntaan.

Kansainvälisten yhteyksien edellytys ovat raideliikenteen lisäksi toimiva lentoliikenne ja satamat. Meriliikennettä kehitetään ja merellisyyttä korostetaan myös tulevaisuudessa. Vuosaaren sataman julkista liikennettä parannetaan jatkamalla metro satamakeskukseen saakka ja lisäämällä yhteyksiä lentoasemalle ja kasvavalle Östersundomin alueelle.

Kansainväliset tavaravirrat tarvitsevat toimivan infran ympärilleen. Pohjois-Euroopan E-18 logistiikkakäytävää ja muita logistiikkaverkostoja kehitetään.

Suomenlahden kehityskolmiota vahvistetaan tarjoamalla yrityksille Östersundomin ja Kehä III:n varrelta tuotanto- ja toimitiloille tontteja, joilta on maksimoitu raide-, maantie- ja henkilöliikenteen julkiset yhteydet Helsingin keskustaan, lentoasemalle, Pietariin, Tallinnaan ja sataman kautta muille merilinjoille.

KAUPUNKIRAKENNEMALLINA ON RAIDELIIKENTEEN VERKOSTOKAUPUNKI

Yleiskaavan merkittävimmät yhtenäiset maankäyttöpotentiaalit löytyvät nykyisten suurten liikenneväylien varsilta ja Malmin lentokentän toimintojen siirtyessä muualle, myös Malmin kenttäalueelta. Näiltä alueilta on mahdollista löytää uusia projektialueita. Moottoritiemäisten ympäristöjen maankäyttöpotentiaalin on arvioitu olevan miljoonia kerrosneliömetrejä. Asuntoja voitaisiin rakentaa noin 60 000 uudelle asukkaalle.

Mualla kaupungin alueella täydennysrakentamisella on suuri rooli. Maankäyttötarkastelujen osalta keskeisimpiä täydennysrakentamiskohteita ovat nykyisiin ja suunniteltaviin poikittaisiin joukkoliikenneyhteyksiin tukeutuvat alueet. Keskiössä ovat erityisesti raideliikenteen solmukohdat, asemanseudut ja uusien poikittaisyhteyksien merkittävät pysäkkiympäristöt. Näiltä alueilta on löydettävissä mittaviakin maankäyttömahdollisuuksia, jos lähdetään rohkeasti uudistamaan olemassa olevaa kaupunkirakennetta.

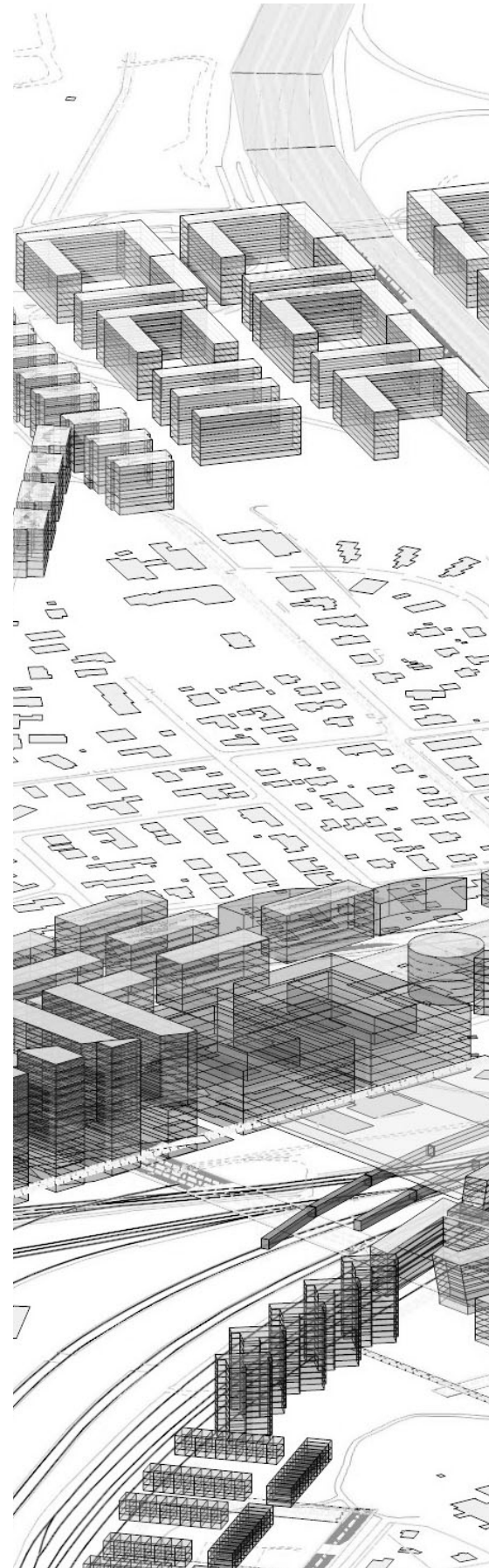
KANTAKAUPUNKI LAAJENE – MOOTTORITIEÄISTEN YMPÄRISTÖJEN MAANKÄYTÖN TEHOSTAMINEN JA MUUTTAMINEN URBAANIKSI KAUPUNKITILAKSI

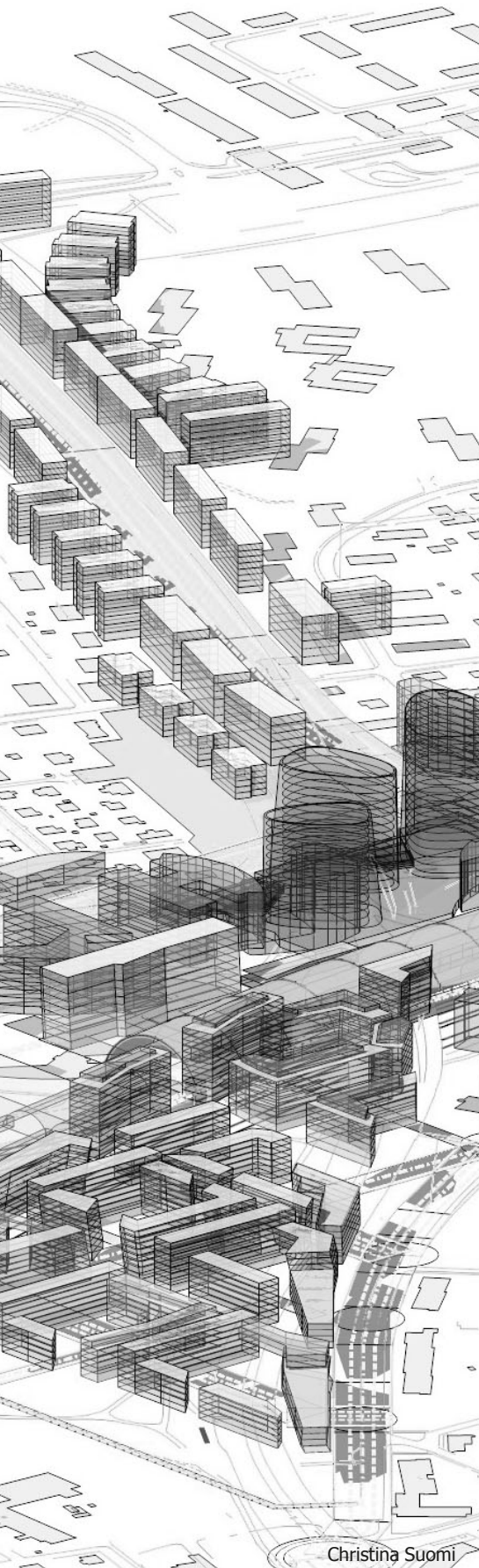
Tällä hetkellä suurimmat yhtenäiset, käyttämättömät tai hukkakäytössä olevat alueet löytyvät Helsingissä moottoriteiden lähiympäristöistä. Ympäristöterveydellisistä syistä (pakokaasut, hiukkaset, melu) ja heikon asumisviihtyisyyden takia väylien lähelle ei käytännössä voi nykylähtökohdista rakentaa.

Helsingin seutu on jakautunut erillisiin moottoriteiden välisiin saarekkeisiin heti kantakaupungin ulkopuolella. Kaupunginosa jää eristyksiin suurten väylien välialueille. Paikat ovat usein myös huonosti saavutettavissa, koska väylillä on liittyviä vain harvakseltaan ja niiden liittyminen ympäristöönsä on toteutettu paljon tilaa vaativin eritasoratkaisuin. Nykyisin moottoritiet saattavat erottaa jopa saman kaupunginosan kahtia, mikä heikentää palvelujen saavutettavuutta ja joissain tapauksessa vaikuttaa jopa kaupunginosien eriarvoistumiseen. Hyvään, urbaaniin kaupunkiin kuuluu verkostomainen ja samassa tasossa oleva katuverkko, jossa kaikki maankäyttö ja toiminnot ovat helposti saavutettavissa.

Kun seutu kasvaa, myös ydin laajenee. Urbaanin kaupunkiasumisen suosio on kasvussa Suomessa. Moottoritieäisten ympäristöjen ottamisella tehokkaammin rakentamiskäyttöön, on kantakaupungin tiivistä ja vetovoimaista korttelirakennetta mahdollisuus laajentaa. Se on luonnollinen ja ekotehokas kehityskulku kasvavassa kaupungissa. Samalla suurten väylien estevaikutusta voidaan poistaa myös esikaupungeissa. Väylien meluhaittojen vähentämiseen on mahdollista etsiä uusia kokonaisvaltaisia ratkaisuja.

Luonteva tapa on jatkaa tiivistä korttelirakennetta kehämäisesti keskustan ympärille. Tällä tavalla liittyminen muuhun katuverkkoon muodostuu sujuvaksi jo etäämmällä nykyisestä ydinkeskustasta. Samalla voidaan luoda edellytyksiä kadunvarsiliiketilalle, paremmalle julkiselle liikenteelle ja osaltaan myös henkilöautoliikenteelle. On huomattava, että useat sisääntuloväylät eivät enää toteuta alkuperäistä funktiotaan. Liikennemäärien yhä kasvaessa väylät eivät ruuhka-aipeina enää ole nopeita





Christina Suomi

yhteyksiä autoilijoidenkaan näkökulmasta, vaan ajonopeudet väylillä ovat käytännössä varsin alhaiset.

Nykyisen kantakaupungin liikenteen ennustetaan tulevaisuudessa ruuhkautuvan uusien projektialueiden rakentamisen myötä jo nykykenaarioiden mukaisessa kehityksessä. Moottoriteiden muuttamisella kaupunkibulevardeiksi henkilöautoliikenteen välityskyky nykyiseen kantakaupunkiin väistämättä alenee. Joukkoliikennettä kehittäville järjestelyillä (nopeat raitiolinjat ja runkobussiyhteydet) on kuitenkin mahdollista, että katuverkon välityskyky kokonaisuudessaan on riittävä. Mikäli yhä useampi kaupunkilainen siirtyy joukkoliikenteen käyttäjäksi, jäljelle jäävä henkilöautoliikenne pystyy liikkumaan sujuvasti uudessa katu- ja kaupunkitilassa nopeuksien alentamisesta huolimatta.

Suhtautuminen kaupunkiliikkumiseen on muuttumassa myös Helsingin seudulla. Nuoret ajavat ajokortteja aiempaa vähemmän Helsingissä, Tukholmassa trendi on jo selvä. Ajankäyttöä ja kulutusta ohjataan auton omistamisesta muuhun. Urbaani liikkuminen edellyttää kuitenkin hyviä joukkoliikenneyhteyksiä. Moottoriteiden tai moottoritiemäisten ympäristöjen muuttaminen kaupunkibulevardeiksi ei toimi yksittäisenä ratkaisuna, vaan edellyttää korvaavia joukkoliikenneyhteyksiä, esim. säteittäisiä pikaraitioiteita sekä sujuvaa, mieluummin raiteisiin perustuvaa poikittaista joukkoliikennettä. Myös tienkäyttömaksut voivat tukea tätä ratkaisua.

Uutta yleiskaavaa varten on tehty tarkasteluja moottoritiemäisten alueiden muuttamisesta kaupunkibulevardeiksi ja sitä kautta maan ottamisesta tehokkaaseen rakentamiskäyttöön. Alustavien arvioiden mukaan näin saataisiin uutta asunto- ja työpaikkarakentamista ainakin 6-8 miljoonaa kerrosalaneliometriä. Tämä on merkittävä maankäyttöpotentiaali ja kattaa yksinään lähes puolet yleiskaavassa tarvittavasta uudesta asuntokerrosalasta siinäkin tapauksessa, että osa uutta väylien varrelle tulevaa rakentamista on toimitilaa.

Tunnelointi ja kattaminen ovat yleensä kalliita ratkaisuja. Kaupunkibulevardi on rakentamiskustannuksiltaan edullisempi ja kaupunkimaisin, mutta se toisaalta heikentää merkittävästi liikenteen yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia, jota mallinnetaan liikennesuunnitteluun kehitetyillä ohjelmistoilla. Joidenkin väylien osalta toteuttamiskelpoisin ratkaisu saattaa löytyä eri vaihtoehtojen yhdistelmästä. Jo nyt on voitu kuitenkin todeta, että Kehä I:n sisäpuolella sijaitsevien osuuksien muuttaminen rakennusmaaksi on yhteiskuntataloudellisesti perusteltua seudun ydinalueen tonttimaan korkean arvon takia, mikäli väyläympäristö kyetään rakentamaan riittävällä tehokkuudella ja siitä merkittävin osa on asuntorakentamista. Kaupunkitalouden näkökulmasta ratkaisu tukee myös kantakaupungin kasautumisetujen hyödyntämistä ja vahvistamista.

Alueiden tehokas rakentaminen mahdollistaisi uusien yhteyksien avaamisen kaupunginosien välille, uusien palvelukeskittymien toteuttamisen sekä virkistysalueiden aikaisempaa paremman hyödyntämisen. Kaupungin eheyttämisellä saavutettavat hyödyt voivat heijastua laajasti kaupungin käytettävyyteen ja houkuttelevuuteen. Välimatkat lyhenisivät suorien poikittaisten kulkuyhteyksien avautuessa ja helpottaisivat kaupunkilaisten arkea. Alun perin moottoriteiksi rakennettuja väyliä on katettu, tunneloitu ja muutettu kaupunkibulevardeiksi ympäri maailmaa kaupunkien kasvun, maanarvon nousun kautta saatavan taloudellisen hyödyn realisoimiseksi ja kaupunkiviihtyvyyden parantamiseksi.

Visiotyötä varten on tarkasteltu kaikkien sisääntuloväylien ympäristöjä Kehä I:n sisäpuolella ja lisäksi Laajasalontietä, joka jo tällä hetkellä on kaupungin katu, mutta eritasoliittymiseen ja suojavyöhykkeineen moottoritiemäinen.



Rakeisuuskuva Tuusulanväylästä nykyisin ja tulevaisuudessa, jos väylä muuttuu kaupunkibulevardiksi ja sen varteen voidaan rakentaa mittavasti uusia asuntoja ja työpaikkoja, Virpi Mamiä

Eräs visio Lahdenväylän bulevardisuunnitelmista, Jaakko Kaarala





Munkkiniemi-Haaga 2050 erään vision mukaan, Tapani Rauramo

ESIKAUPUNKIKESKUKSET KESKUSTAVERKOSTOKSI

Bussi-Jokeri 1 on muuttumassa raidejokeriksi vuonna 2020. Jokeri 2 alkaa liikennöidä bussilinjana vuonna 2015. Uuden yleiskaavan tavoitteena on lisätä näihin keskeisiin poikkittaisiin runkolinjoihin tukeutuvaa maankäyttöä niin, että niiden muuttaminen raiteille mahdollistuu. Myös suunnitteilla olevan Otaniemestä Viikkiin ja ehkä jopa Myllypuroon tai Itäkeskukseen saakka liikennöivän ns. Tiederatikan varsi sekä nykyiset raideliikenteen asemanseudut ovat tärkeitä tarkastelukohteita.

Olennaista on kehittää joukkoliikenteen solmukohdista ja merkittävien raideliikenteen pysäkkien ympäristöistä kaupunginosakeskustoja, joissa lähipalvelut ovat kävely- tai pyöräilyetäisyydellä. Liikkumisen niihin palveluihin ja työpaikoille, joita ei ole kotikaupunginosassa, tulee olla mahdollista sujuvalla joukkoliikenteellä. Palvelut ja sujuva joukkoliikenne puolestaan tarvitsevat tuekseen tiivistä asunto- ja työpaikkarakentamista.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on laadittu maankäytön kehittämisperiaatteet molempien jokerivarsien osalta. Molempien lähtökohta on pikaraitiotie. Linja-autoilla liikennöitävä Jokeri 2 -linja pyritään korvaamaan myöhemmässä vaiheessa pikaraitiotiellä. Raideyhteys perustuu visioon raideliikenteen verkostokaupungista, jossa eri toiminnot ovat helposti saavutettavissa kattavan raideliikenneverkoston avulla.

Jokeri 1:n maankäytön kehittämisperiaatteet hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnannassa vuoden 2011 lopussa. Niissä nostettiin esiin tärkeimpinä maankäytön kehittämisalueina Haaga-Pitäjänmäki, Pohjois-Haaga-Lassila, Oulunkylä-Maunula, Vikki-Pihlajisto ja Roihupelto-Myllypuro-Länsi-Herttoniemi.

Jokeri 2:n tärkeimmiksi kehittämisalueiksi nousevat Kuninkaantammi-Kuninkaankolmio, Torpparinmäki-Tuusulanväylä-Tammisto, Malmi, Kivikko, Mellunkylä ja Keski-Vuosaari.

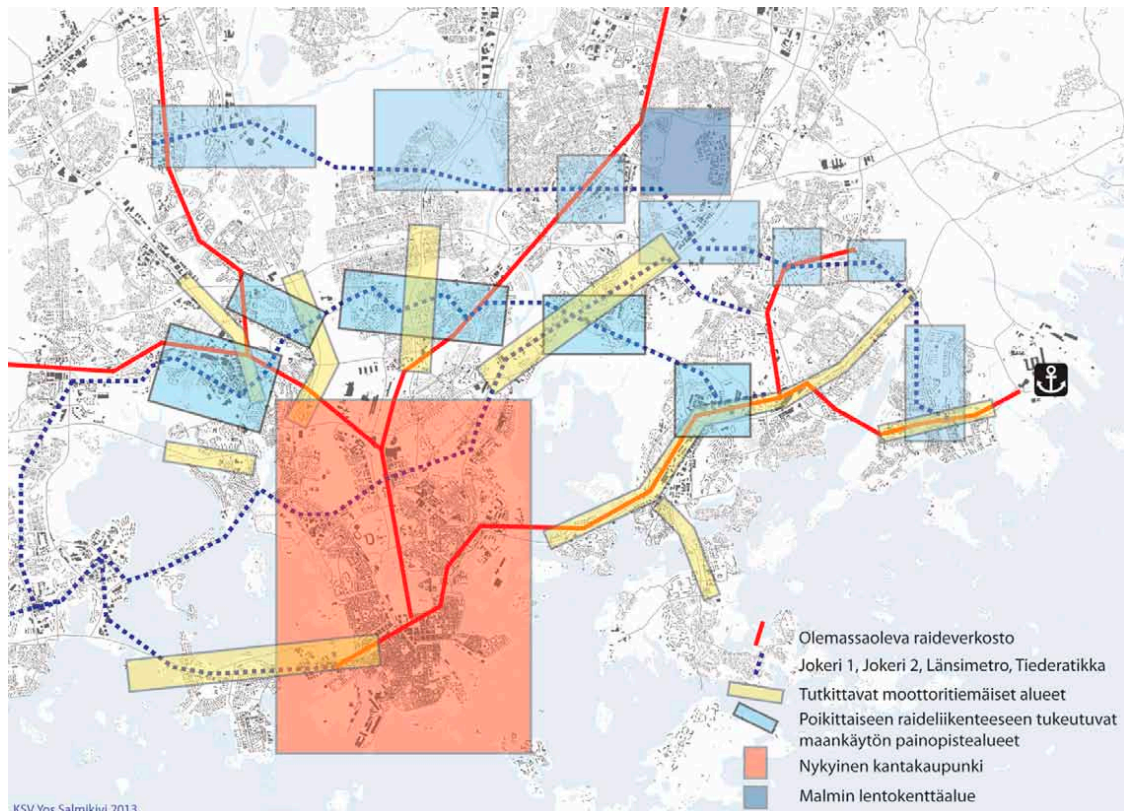
Tiedelinja on tällä hetkellä pääosin kantakaupunkimaisessa kaupunkirakenteessa kulkeva seutubussilinja, joka yhdistää useita pääkaupunkiseudun korkeakoulukampuksia sekä merkittäviä työpaikka-alueita toisiinsa Tapiolan ja Viikin välillä. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on varauduttu Tiedelinjan muuttamiseen raideyhteydeksi Tapiolan ja Viikin välillä 2021–2030. Yleiskaavatyössä tarkastelun kohteena on nykyisiä linjauksia pidempi vaihtoehto, jossa Tiederatikka jatkaisi Viikistä Latokartanon ja Myllypuron kautta Itäkeskukseen. Tällä on vahva perustelu mm. sillä, että Myllypuroon on suunnitteilla noin 6000 oppilaan Metropolia-ammattikorkeakoulu.

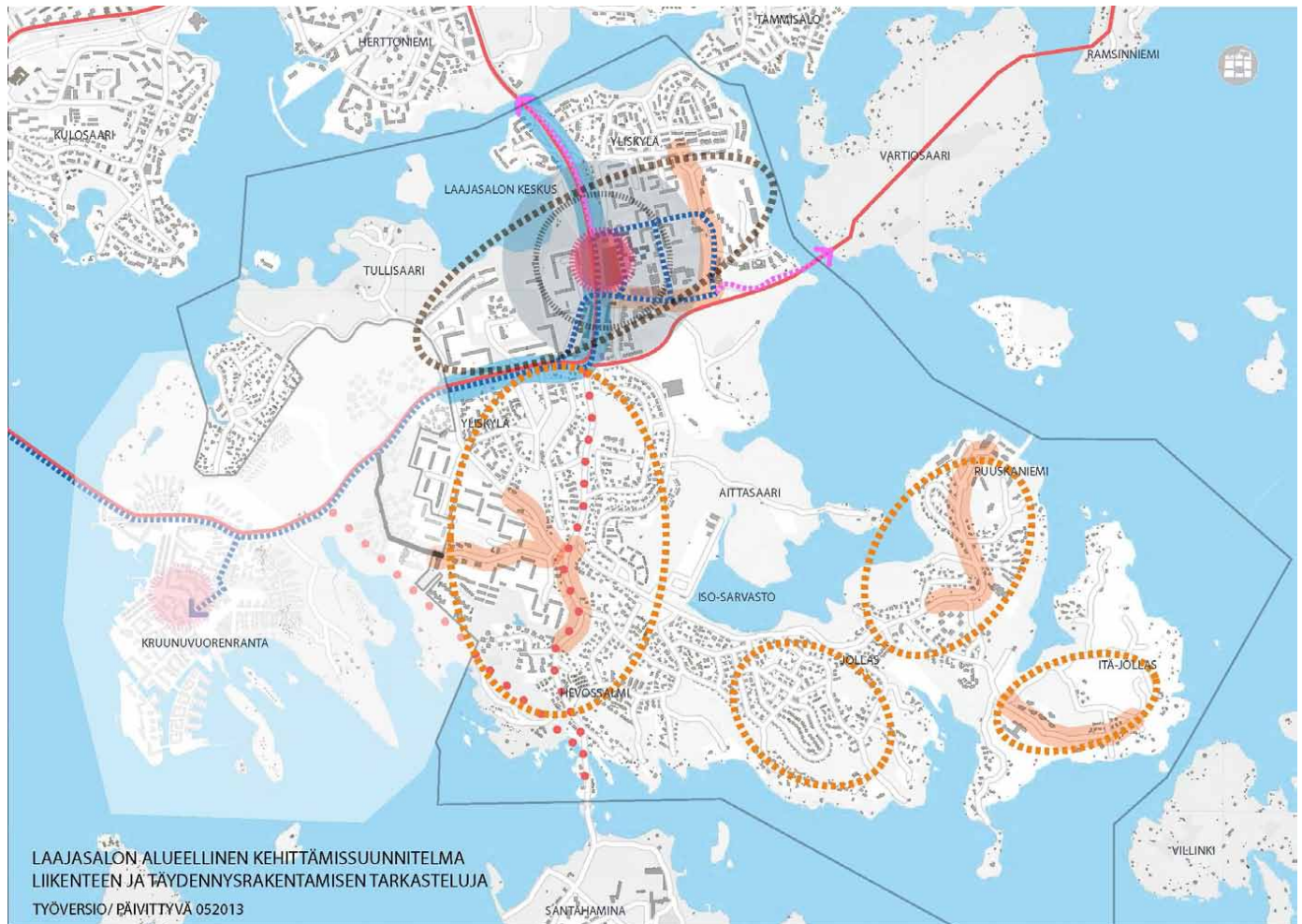
Tiederatikan linjauksen varrella on useita potentiaalisia voimakkaita raideliikenteen solmukohtia. Tapiolassa Tiederatikka yhdistyy Länsimetroon ja Raidejokeriin, Otaniemessä ainakin Länsimetroon ja Pasilassa koko Suomen junaliikenteeseen. Viikkiin ja Itäkeskukseen muodostuvat Raide-jokerin ja Tiederatikan solmukohdat, Itämetron leikatessa Tiederatikkaa sekä Itäkeskuksessa että Myllypurossa, jos linjaa jatketaan Viikistä kaakkoon. Tulevaisuudessa on myös mahdollista luoda linkki Jokeri 2:een. Raideliikenteen lisäksi Tiederatikka leikkaa useita suuria sisääntuloväyliä, mahdollistaen sujuvat vaihtoyhteydet sisääntuloväylien suuntaan.

Maankäytön kehittämisen painopistealueet tiederatikan varrella ovat Lehtisaari, Meilahti - Munkkiniemi - Munkkivuori, Pasila, Käpylä - Kumpula - Koskela, Lahdenväylän ympäristö, Viikki - Pihlajisto ja Itäkeskus - Myllypuro.

Jokeri 2:n varren ja Tiederatikan maankäytön kehittämisraportit ovat yleiskaavan vision liiteraportteja.

Jokerivarsien, Tiederatikan ja moottoritiemäisten alueiden solmukohdat ja merkittävät kehittämisalueet, Heikki Salmikivi

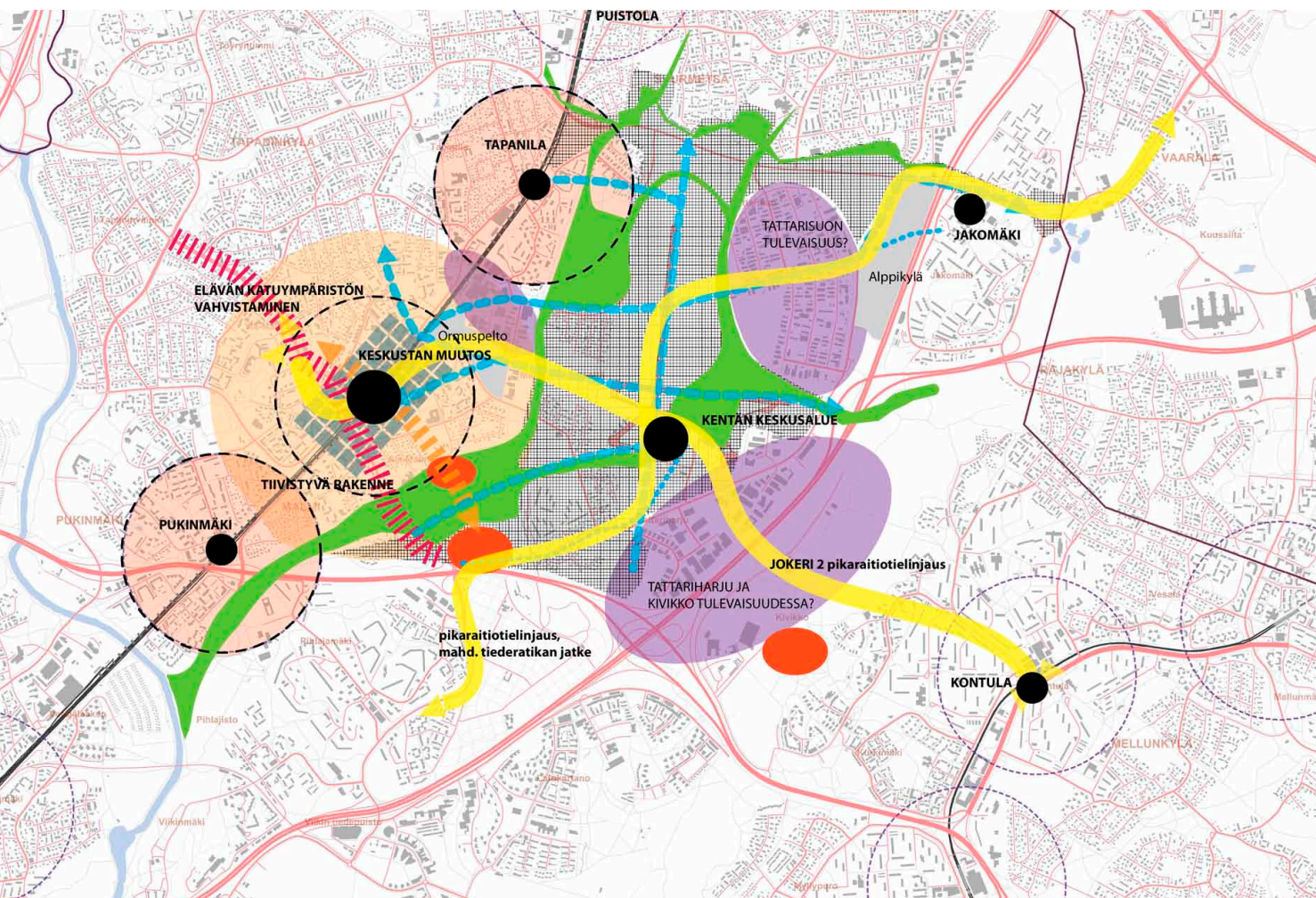




Laajasalon alueellista kehittämissuunnitelmaa, Terhi Kuusisto

Jo aiemmin Esikaupunkien renessanssi -hankkeen yhteydessä on kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittu maankäytön kehittämistavoitteita ja maankäyttötarkasteluja raideliikenteen sekä molempien jokerilinjojen vyöhykkeille **Oulunkylään, Kannelmäki-Lassila-Pohjois-Haaga-alueelle, Mellunkylään ja Vuosaareen**. Suunnitelmat on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa (Kslk 10.2.2011, 22.11.2011, 12.6.2012) ja ne ovat yleiskaavan lähtöaineistoa. Kaikilla edellä mainituilla alueilla on keskeistä hyödyntää nopeita runkoyhteyksiä tiivistämällä kaupunkirakennetta asemien ympäristössä.

Laajasalon alueellisia kehittämisperiaatteita ollaan laatimassa. Laajasalon merkitys kasvaa merkittävästi uuden Kruunuvuorenrannan asuntoalueen myötä. Mikäli Vartiosaareen kaavoitetaan asuntorakentamista, merkitys laajenee entisestään. Kruunuvuorenrannan raideyhteys siltä pitkin kantakaupungista Laajasalon keskuksen kautta Meri-Rastilaan toisikin aivan uudenlaisen merikaupunkiulottuvuuden ja täydentäisi myös poikittaisia runkoyhteyksiä eteläisen Helsingin osalta. Laajasalosta olisi mahdollista synnyttää kokonainen kantakaupungin tytärkaupunki.



Malmin maankäytön tiivistäminen on keskeisellä sijalla yleiskaavatyössä. Malmi on jo nykyisellään koillisen Helsingin keskus, ja tulevaisuudessa myös jokeri 2:n ja pääradan merkittävä solmukohta. Matkaa Helsingin keskustaan on noin kymmenen kilometriä.

Malmin kehittämissuunnitelmaa, Salla Ahokas ja Crista Toivola

Malmin monipuoliset palvelut tekevät siitä jo nyt merkittävän, laajempaakin aluetta palvelevan keskuksen, mutta viime vuosikymmenten aikana se on jäänyt jälkeen muiden aluekeskusten kehityksestä. Malmilla on tuettava kaupan ja palveluiden tulevaisuuden toimintamahdollisuuksia, kehitettävä julkisia liikenneyhteyksiä, parannettava fyysisen kaupunkitilan toimivuutta ja laatua sekä mahdollistettava keskustaan runsaasti lisää asukkaita ja työpaikkoja.

Malmin lentokentän vuokrasopimus päättyy vuoden 2034 loppuun mennessä. Maankäyttötarkastelujen pitkän aikavälin tavoite on, että Malmin lentokenttäalue on muuttunut asumiseen vuonna 2050. Kentän alueelle on mahdollista sijoittaa jopa yli 20 000 asukkaan uusi kaupunginosa, joka toiminnallisesti tukeutuu Malmin keskustaan ja eheyttää koillisen suurpiirin hajanaista kaupunkirakennetta. Lentokentästä visioidaan urbaania puutarhakaupunginosaa, josta löytyy niin uusia asumismuotoja kuin kiinnostavia puistoalueita ja vapaa-ajantoimintoja, palveluita ja työpaikkoja. Myös ympäröiviä Tattariharjun ja Tattarisuon työpaikka-alueita kehitetään.

Malmin historia Helsingin pitäjän keskuksena ja lentokentän historia näkyvät uuden Malmin kaupunkikuvassa ja identiteetissä. Koillinen Helsinki laajemmaltikin on hyötynyt eheytyneestä kaupunkirakenteesta ja Malmin houkuttelevuus on kasvanut voimakkaan, toimintoiltaan sekoittuneen ja urbaanin keskustan myötä.

Käpylä- Metsälä-Oulunkylä-Pohjois-Pasila on merkittävä raideliikenteeseen tukeutuva keskustakokonaisuus, joka tulee liittää paremmin osaksi kantakaupunkia.

Käpylän aseman alue voidaan nähdä Helsingin sisääntuloporttina lentoasemalta. Sen sijainti raide- ja autoliikenteen solmukohdassa, erinomainen saavutettavuus sekä kaupunkirakenteen eheyttämisen, tiivistämisen ja ekotehokkuuden kehittämispotentiaali tekevät alueesta tärkeän.

Vuonna 2050 Käpylän solmukohtaan on rakentunut itsenäinen ja omaleimainen keskusta, jonka joukkoliikenneterminaali "Tuusulanbulvardin" päätteessä toimii näyttävänä Helsingin sisääntuloporttina. Aseman kehittäminen on parantanut myös Metsälän, Oulunkylän, Käpylän ja olevien viher- ja virkistysalueiden välistä saavutettavuutta ja monipuolistanut niiden palvelutasoa. Vilkas keskus on tulevaisuudessa myös koti ja naapurusto niille, jotka valitsevat ja kokevat autottomuuden mahdollistavan urbaanin elämäntavan omakseen. Monipuoliset asumisen, yrittämisen ja lähivirkistykseen tarpeet täyttävä alue on Helsingin kevyen liikenteen tärkeimpiä keskusasemia.

Käpylään suunnitellaan visiota laadittaessa Pisararadan koillista liityntäterminaalia. Sillä on laajat vaikutukset Käpylän aseman jalankulkuvirtoihin. Se luo mahdollisuuden kehittää Käpylän asemanseutua aivan uusista lähtökohdista.

Metsälän työpaikka-alue säilyy. Tulevaisuudessakin on tarpeen tarjota toimitilaa yrityksille myös keskeisiltä sijainneilta.

Eräs visio Käpylän asemanseudusta,
Christina Suomi



Kehittämisen pääedellytyksiä ovat Tuusulanväylän käänntö Pasilaan pääradan pohjoispuolella sekä Pesararadan ja Lentoradan toteutuminen.

Oulunkylän maankäytön kehittämisperiaatteet on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 22.11.2011. Jatkossa tämä kiinteästi Käpylään liittyvä kaupunginosa on keskeisiä maankäyttötarkastelujen kohteita.

Herttoniemi-Roihupelto-Lounais-Myllypuro on tärkeä joukkoliikenteen solmukohta. Herttoniemen yritysalue ja Roihupelto ovat jo nykyisin Helsingin merkittävimpiä työpaikkakokonaisuuksia. Länsi-Herttoniemi ja Lounais-Myllypuro taas mahdollistaa asuntojen täydennysrakentamista Jokeri 1:n varrella, lyhyen välimatkan päässä kantakaupungista. Tätä kaupunginosakokonaisuutta on tarpeen vahvistaa.

Herttoniemen yritysalue - Roihupelto on elinkeinoja ja keskuksia koskevalla teemakartalla merkitty paitsi keskeisenä elinkeinoalueena, tulevaisuudessa myös tuottavuuden huippualueena. Tällä hetkellä siellä on merkittäviä kansainvälisiä yrityksiä ja sen kehittämispotentiaali nähdään edelleen suurena johtuen sijainnista, yhteyksistä, saavutettavuudesta sekä ympäröivistä merellisistä asuinalueista ja alueen jo nyt tarjoamista harrastus- ja virkistysmahdollisuuksista.

Yleiskaavan maankäyttötarkastelujen osalta Roihupellon ja Herttoniemen yritysalueita vahvistetaan. Länsi-Herttoniemeä ja Lounais-Myllypuroa kehitetään asuinalueena ja Herttoniemen metroaseman ja tulevan, uuden Roihupellon metroaseman osalta toiminnoiltaan sekoittuneena. Jokeri 1:n Viilarintien -Myllärintien pysäkin yhteyteen tutkitaan merkittävästi uutta asuntorakentamista.

Edellä on kuvattu visiovaiheessa meneillään olevia maankäyttötarkasteluja. Kohteiksi valikoitui ensisijaisesti alueita, jotka ovat erittäin merkittävässä liikenteen solmukohdissa tai muutoin keskeisiä vision tavoitteiden kannalta. Näihin lukeutuvat lisäksi myös seuraavat aluekokonaisuudet: **Pitäjännmäki, Pohjois-Haaga- Kannelmäki, Viikki-Pihlajisto-Pihlajamäki, Jakomäen** parempi kytkeminen kaupunkirakenteeseen kokonaisuudessaan. Lisäksi ainakin **Siltamäen- Suutarilan ja Pakilan -Tuomarinkylän** alueilla on tarkemmin tarkasteltavia kohteita. Osa kohteista kytkeytyy tiiviisti moottoritiealueiden tarkasteluihin. Malmin, Oulunkylän ja Käpylän lisäksi myös muita pääradanvarren keskuksia on syytä tarkastella jatkossa tarkemmin.

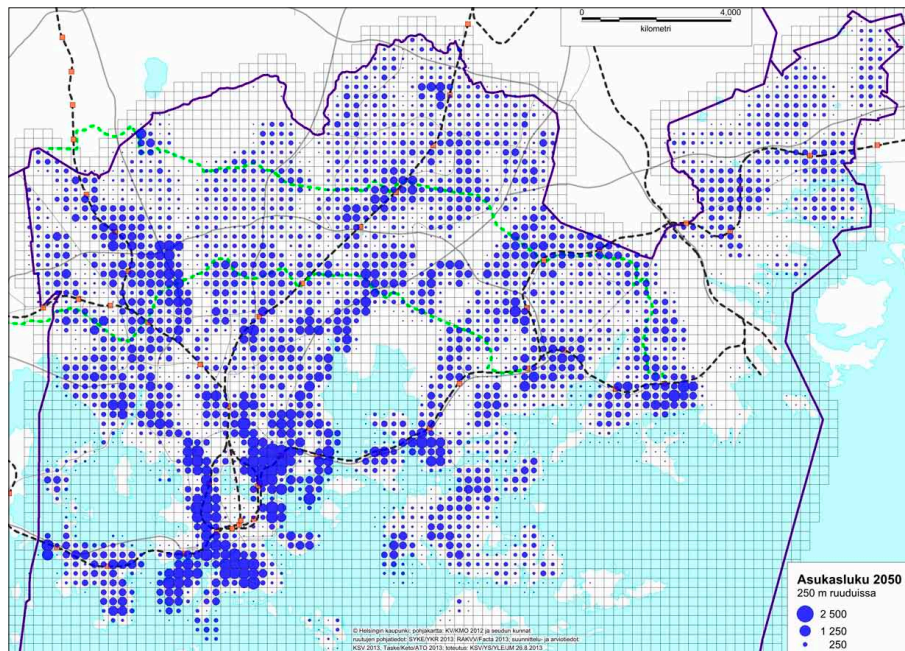
Kaavaluonnosvaiheessa maankäyttötarkasteluja jatketaan ja laajennetaan vision näkökulmien pohjalta koko kaupungin alueelle.

Alustavia ajatuksia Roihupellon- Länsi-Herttoniemen-Lounais-Myllypuron jokeripysäkin ympäristöön, Tapani Rauramo

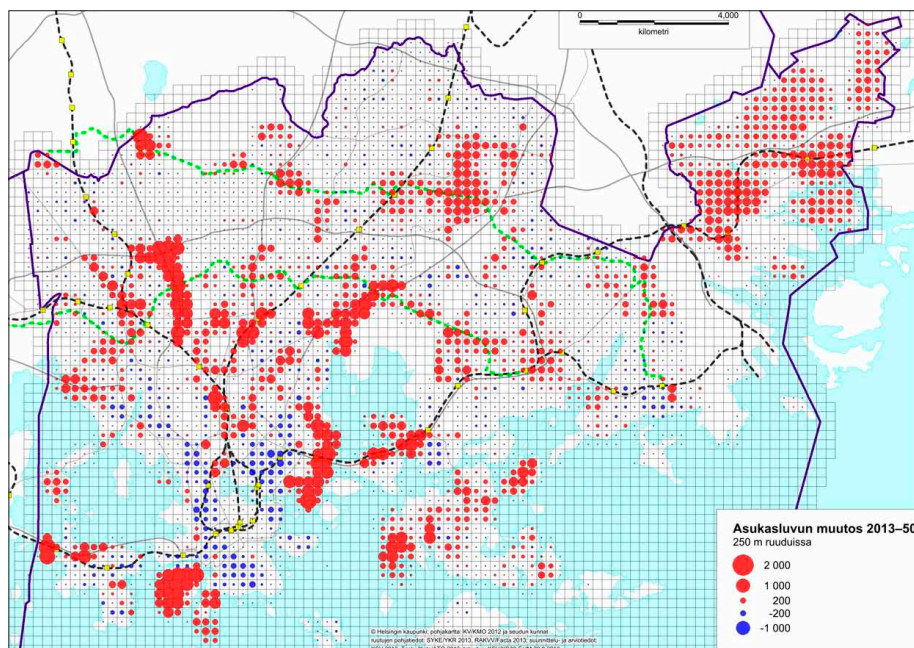


ALUEELLISET VÄESTÖ- JA TYÖPAIKKA-ARVIOT

Kesän aikana on yleiskaavan lähtökohtien, vision valmistelun ja alustavien maankäyttötarkastelujen pohjalta arvioitu alueellista väestö- ja työpaikkajakaamaa tulevaisuuden Helsingissä, vuonna 2050. Lisäksi on huomioitu muut maankäytön hankkeet ja suunnitelmat. Lähtökohtina olivat seudulliset väestö- ja työpaikkaennusteet. Tämä on ollut jo tässä vaiheessa tarpeen mm. palveluverkkotarkastelussa ja toisaalta osana visiotyövaihetta.

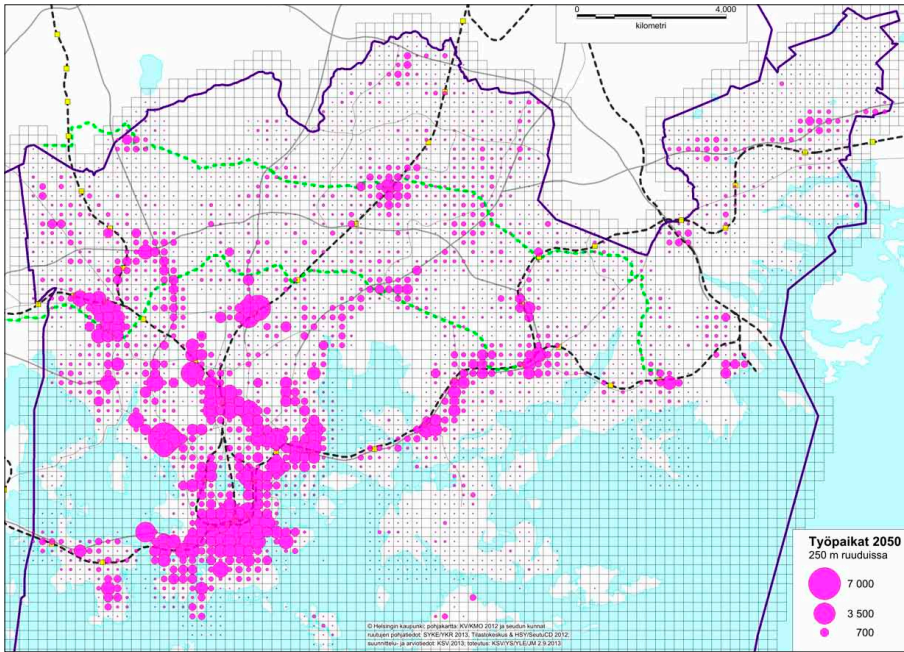


Väestön (noin 860 000 asukasta) sijoittuminen Helsingin alueelle vuonna 2050 yleiskaavan vision mukaisesti

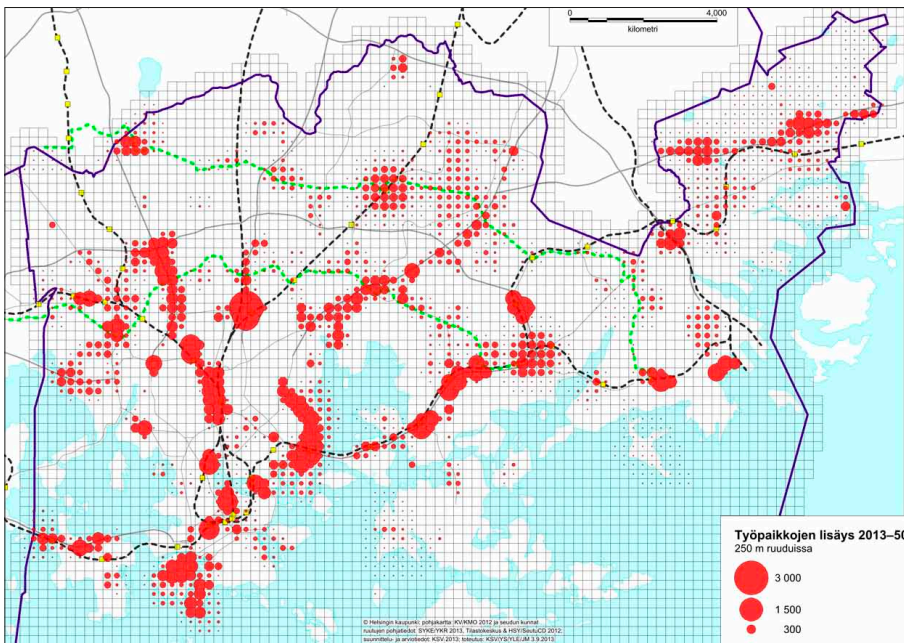


Asukasluvun muutos 2013-2050 yleiskaavan vision mukaisesti. Kuvasta näkyy moottoritiealueiden ja Malmin lentokentän mahdollisen rakentamisen vaikutus. Kuvasta myös näkyy, että mikäli jollakin alueella ei ole merkittävää täydennysrakentamista, väkiluku trendinomaisesti laskee.

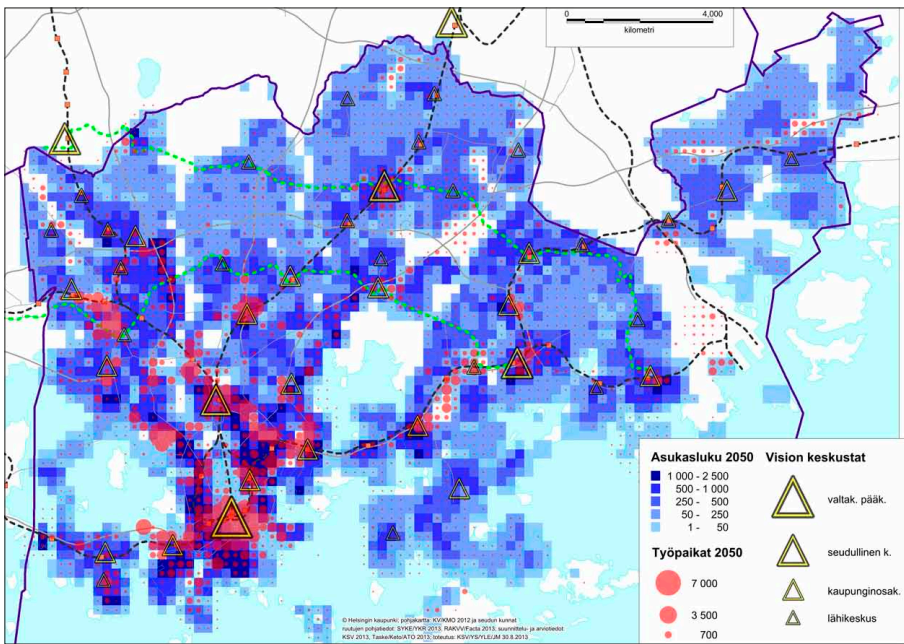
Työpaikkojen sijoittuminen Helsingin alueella yleiskaavan vision mukaisesti vuonna 2050



Työpaikkojen lisäys (180 000 uutta työpaikkaa) Helsingin alueella vuonna 2013–2050



Asukas- ja työpaikka-arvio Helsingin alueella vuonna 2050 yleiskaavan vision mukaisesti.



VISION LIITTYVÄ AINEISTO

Visioon liittyvät liiteraportit

- Helsingin kantakaupungin laajentaminen - Moottoritiemäisten ympäristöjen maankäytön tehostaminen ja muuttaminen urbaaniksi kaupunkitilaksi
- Kohti urbaanimpaa Helsinkiä
- Lähtökohdat ja periaatteet yritysalueille
- Keskustan rooli yleiskaavan visiossa
- Jokeri 2 - Maankäytön kehittämisperiaatteet
- Tiederatikan vaikutusalueen maankäytön kehittämisperiaatteet
- Esikaupunkien asemanseutujen kehittämisen edellytykset
- Uudistava täydentäminen - purkava saneeraus
- Helsingin palveluverkkoselvitys sekä tavoiteverkko 2050
- Helsingin ilmastopäästöjen vähentämisen mahdollisuudet yleiskaavassa
- Arjen Saavutettavuus - Liikumme jotta saavutamme
- Saavutettavuuden vaikutus alueiden vetovoimaan
- Suurkaupungistumisen kaupunkitalouden vaikutus yleiskaavan visioon 2050
- Helsingin viher- ja virkistysalueet ja kaupunkiluonto
- Kansainvälinen Helsinki
- Vuosaaren satamakeskus osana uutta yleiskaavaa
- Meri-Helsinki yleiskaavassa
- Skenaarioista visioihin - Pitkän aikavälin vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia ja alustavia vision elementtejä yleiskaavaan
- Vuorovaikutusraportti
- Yleiskaavan alkumetrit kaupunkilaisten kanssa - yhteenveto visiovaiheen keskustelusta - marraskuu 2012–syyskuu 2013
- Viranomaisneuvottelumuistio 28.11.2012

Visioon liittyvä oheismateriaali:

- Toimitilavarannot pääkaupunkiseudulla
- Helsingin yritysalueiden markkinalähtöinen tulevaisuus (Newsec, 17.12.2012)
- Yritysalueet Helsingissä
- Pääkaupunkiseudun työpaikkakeskittymät - klustereitako?
- Helsingin moottoritiealueiden maankäytön muutosten kaupunkitaloudelliset vaikutukset (Kaupunkitutkimus TA Oy, Sito Oy 14.2.2013)
- Helsingin uuteen yleiskaavaan liittyvien liikennehankkeiden vaikutusten arviointi osa A. Moottoritiemäisten alueiden tarkastelut (Strafica, 2013) - keskeiset tulokset
- Väestönkasvun ilmastovaikutukset pääkaupunkiseudulla maankäytön suunnittelun näkökulmasta (Oy Eero Paloheimo Ecocity Ltd, 31.1.2013)
- Vihreä ja merellinen Helsinki 2050 - VISTRA osa I: lähtökohdat ja visio (Kaupunkisuunnitteluvirasto 2013)
- Automaattisen liikenteen metropolivisio (Sovelto , Automaattisen liikenteen metropolivisio 17.5.2013)
- Elinkeinoelämän liikennetarpeet - Helsingin citylogistiikan ja asiakasliikenteen kehittämistarpeet -esiselvitys (Sito Oy, 2013)

Visioon kiinteästi liittyvä kehittämisohjelma

- Helsingin Liikkumisen kehittämisohjelma (WSP Finland, 2013)

Tausta-aineisto/ muu lähdeaineisto

- Liiteraporteissa mainitut lähteet

Visio on valmisteltu monialaisessa yhteistyöprosessissa vuorovaikutuksessa kaupunkilaisten ja sidosryhmien kanssa**VISION KOKOAMINEN:**

Rikhard Manninen, yleiskaavapäällikkö

Marja Piimies, yleiskaava-arkkitehti

Anne Karlsson, johtava yleiskaavasuunnittelija, kaupan, palveluiden ja elinkeinojen asiantuntijuus

Salla Ahokas, yleiskaavasuunnittelija, kaupunkirakennetarkastelut, alueanalyysit, sosiaalinen rakenne

Douglas Gordon, arkkitehti, kansainvälisten asioiden asiantuntijuus

Sakari Jäppinen, yleiskaavasuunnittelija, saavutettavuusanalyysit, kaupunkirakennetarkastelut

Jaakko Kaarala, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

Raisa Kiljunen-Siirola, maisema-arkkitehti, maisema-, luonto- ja viheralueiden asiantuntijuus

Terhi Kuusisto, arkkitehti, maankäytön suunnittelu, kaupunkirakennetarkastelut

Esko Lauronen, insinööri, kaupunkitalouden asiantuntijuus

Essi Leino, arkkitehti, maankäytön suunnittelu, kaupunkirakennetarkastelut

Virpi Mamia, arkkitehti, maankäytön suunnittelu, kaupunkirakennetarkastelut

Jussi Mäkinen, yleiskaavasuunnittelija, väestönkasvu, paikkatiedot

Tapani Rauramo, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

Heikki Salmikivi, yleiskaavasuunnittelija, kaupunkirakennetarkastelut, sosioekonomiset kysymykset

Christina Suomi, arkkitehti, maankäytön suunnittelu, kaupunkirakennetarkastelut

Alpo Tani, yleiskaavasuunnittelija, energia, ilmastonmuutos ja ekotehokkuus

Crista Toivola, arkkitehti, maankäytön suunnittelu, kaupunkirakennetarkastelut

Susa Tulikoura, yleiskaavasuunnittelija, saavutettavuusanalyysit, yritysalueet, paikkatiedot

Jouni Kilpinen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen asiantuntijuus

Matti Kivelä, toimistopäällikkö, liikennejärjestelmät

Ulla Tapaninen, kansainvälisen logistiikan asiantuntija

Heikki Mäntymäki, viestintäpäällikkö, viestintä ja vuorovaikutus

