



HELSINGIN YLEISKAAVA

Kantakaupungin ja ydinkeskustan kehittäminen



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

**Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:18**

HELSINGIN YLEISKAAVA

Kantakaupungin ja ydinkeskustan kehittäminen

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014:18

Teksti: Tomi Jaskari, Ulla Tapaninen, Hanna Pikkarainen, Pihla Melander, Raisa Kiljunen-Siirola, Riitta Salastie, Anne Karlsson

Graafinen suunnittelu: Tsto

Taitto: Tomi Jaskari

Kuvat: Ksv, Yos, ellei toisin mainita

Pohjakartat: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 2014

Kansikuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto /

3D-mallinnus: Tietoa Finland Oy / ilmakuva: Lentokuva Vallas Oy (2011)

Sisältö

Tiivistelmä

Johdanto

1. Nykytilanne, tausta ja tavoitteet

1.1 Keskustan työpaikkamäärä, työpaikkatiheys ja tilantarjonta	10
1.2 Asuminen	12
1.3 Rakennettu kulttuuriympäristö	14
1.4 Puistot, julkiset kaupunkitilat ja virksitysalueet	16
1.5 Liikkuminen	18
1.6 Asukkaiden ideoita kantakaupungin kehittämiseksi	20

2. Kantakaupunki yleiskaavassa

2.1 Yleiskaavaratkaisu	22
2.1.1 Liike- ja palvelukeskustat	24
2.1.2 Muu kantakaupunki	28
2.1.3 Toimitilavaltaiset alueet	28
2.2 Kantakaupungin sekoittuneen rakenteen tukeminen	30
2.3 Kantakaupungin lisä- ja täydennysrakentaminen	32
2.4 Rakennetun kulttuuriympäristön vaaliminen ja kehittäminen	36
2.5 Puistot, julkiset kaupunkitilat ja virkistysalueet	38
2.6 Liikkuminen	40
2.6.1 Keskustan kaava-alueet yleiskaavassa liikkumisen näkökulmasta	41
2.6.2 Kulkumuodot	42
2.6.3 Citylogistiikka	49
2.7 Maanalainen verkosto	50
2.8 Keskustatunneli	52
2.9 Satamat	53

Kantakaupungin kävely-ympäristön kehittäminen

Lähteet



Kuva: Helsingin kaupunki / Kaupunkimittausosasto

Tiivistelmä

Helsingin kantakaupunki on liike-elämän, kaupan, erikoistuneiden palveluiden ja työpaikkojen, matkailun, hallinnon, houkuttelevan asumisen sekä kulttuurin keskittymä ja urbaanin metropolin vahvin ja vetovoimaisin ydin, valtakunnan keskus. Yleiskaavan tavoitteena on vahvistaa kaikkia edellä mainittuja kantakaupungin ominaisuuksia.

Kantakaupungissa on kaksi laajaa liike- ja palvelukeskusta-aluetta – Helsinginniemen ydinkeskusta sekä Pasila-Vallila-Kalasadama -akseli itäisen kantakaupungin ytimessä. Ne ovat palvelu-, liike- ja toimitilapainotteisia alueita ja niitä kehitetään toiminnallisesti sekoittuneina kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueina. Ne ovat kävelypainotteisia alueita, joilla rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alueilla ei pääsääntöisesti sallita muutoksia toimitiloista asumiseen.

Liike- ja palvelukeskustojen ulkopuoliset osat kantakaupunkia ovat yleiskaavamerkinnältään pääosin Kantakaupunkia, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla.

Yleiskaavassa määritellään kantakaupungin kehittämis- ja lisärakentamismahdollisuudet. Tiivistä kantakaupunkia laajennetaan ja täydennetään. Nykyisen kantakaupungin alueen sisällä mahdollisia laajentumisalueita on mm. ranta-alueiden käytön tehostamiseen, joukkoliikennehankkeisiin sekä liikenteen muutosalueisiin liittyvillä alueilla. Tällaisia paikkoja on mm. Katajanokalla ja Hakaniemenrannassa (ranta-alueet), Töölössä ja Hakaniemessä (joukkoliikenne) sekä Salmisaareissa Länsiväylän bulevardisointiin liittyen, Pasila – Vallila – Kalasadama -akselin varrella ja Meilahdessa (liikenteen muutosalueet). Muutoin täydennysrakentaminen tapahtuu lähinnä kortteleiden sisällä niitä täydentäen ja laajentaen.

Kantakaupunki on pääosin kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti merkittävää aluetta, mikä huomioidaan alueen kehittämisessä. Erilaisten tavoitteiden yhteensovittaminen muutoksissa vaatii aina tapauskohtaista tarkastelua. Kaupunkikuvan ja viherympäristön kehittäminen tapahtuu alueen arvot huomioiden.

Kantakaupungissa yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen edellytyksenä on suurelta osin vanhentuneiden asemakaavojen uudistamisen käynnistäminen. Uudistamisen myötä voidaan varmistaa yleiskaavan keskeiset tavoitteet sekoittuneesta toiminnallisesta rakenteesta sekä rakennussuojelun, muun kulttuuriympäristön ja täydennysrakentamisen yhteensovittamisesta.

Helsingille tunnusomainen merellisyys ja vihreys säilytetään ja sitä vahvistetaan, virkistysmahdollisuuksia ja rantareittejä kehitetään. Uraanit, historialliset kaupunkipuistot ja julkiset kaupunkitilat toimivat kaupunkilaisten kohtauspaikkoina sekä kulttuurin, tapahtumien ja matkailun näyttämönä.

Liikkumisen kehittämisen lähtökohtana on liike-elämän ja asumisen toisiaan tukeva ja yhdessä kehittyvä toiminta. Kulkumuodoista tuetaan prioriteettijärjestyksessä kävelyä, pyöräilyä, julkista liikennettä, jakelu- ja keräilyliikennettä ja henkilöautoilua pyrkien sovittamaan kaikkien tarpeet yhteen. Palvelujen, asumisen, liike-elämän ja sataman, vapaa-ajan toimintojen, virkistykseen liikkumisen tarpeet otetaan huomioon. Liikkumisen osalta katsotaan erityisesti pysäköintijärjestelyjä, mm. tunnelipysäköintiä.

Johdanto

Tämä raportti on jatkoa kaupunkisuunnittelulautakunnassa [Kslk:ssa] 3.12.2013 hyväksytylle yleiskaavan visiolle ja sen Keskustan rooli yleiskaavan visiossa -liiteraportille. Raportti tukee yleiskaavaa ja tarkentaa sen sisältöä Helsingin keskustan ja kantakaupungin osalta.

Työn tavoitteena on myös edistää kaupunginvaltuustossa 24.4.2013 hyväksyttyä Helsingin strategiaohjelmaa 2013 - 2016 ja sen Elinvoimainen Helsinki- ja Toimiva Helsinki -kohtia. Niissä linjattujen tavoitteiden mukaan: "Kaupungin keskustan asema maan johtavana kaupan, matkailun ja virkistyksen keskittymänä turvataan panostamalla alueen viihtyisyyteen, elävyyteen ja hyvään saavutettavuuteen eri liikennemuodoilla" ja "Kantakaupungin liikenteen toimivuus turvataan."

Helsingin kantakaupunki on Suomen vetovoimaisin kaupunkialue niin asukkaiden, yritysten kuin matkailijoidenkin näkökulmasta. Alueen monipuoliset toiminnot, runsas työpaikkamäärä ja asuntotarjonnan rikkaus muodostavat elävän ja muuntuvan kaupunkiympäristön, jonka vetovoimaisuutta lisäävät kivijalkojen myymälä-, liike- ja toimitilojen erinomaiset palvelut, toisten yritysten läheisyyden tuoma synergiaetu, hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä sekä laajat virkistysmahdollisuudet puistoissa aukiolla ja toreilla.

Kantakaupunki oli voimakkaasti toimistoitumassa 1960–1970-luvuilla, mihin reagoitiin yleiskaavassa 1976. Nähtiin, että asunnot eivät saa hävitä keskustasta, jotta se säilyisi toiminnoiltaan monipuolisena ja siten elävänä ja houkuttelevana. Kantakaupungin elävyys on edelleen olennainen tavoite, mutta uhka on nyt päinvastainen. Tätä yleiskaavaa laadittaessa paine toimi- ja liiketilojen muuttamiseen asuintiloiksi on ollut suuri. Kadunvarsien liiketilat sekä asuinkortteleiden sisällä sijaitsevat monipuoliset työ- ja pienteollisuustilat ovat tärkeä osa kantakaupungin elävyyttä ja tällä yleiskaavalla halutaan rajoittaa niiden muuttamista asuinkäyttöön.

Keskusta-asumisen laatutekijät ovat erilaisia kuin esikaupunkien kerrostaloalueilla. Kantakaupungissa asutaan tiiviimmin, mutta työpaikat, kaupat, kahvilat, ravintolat ja kaupunkielämän mahdollistavat muut toiminnot sijaitsevat lähellä asuntoa. Asuminen kantakaupungissa on alkanut uudelleen houkutella, mikä on kaupungin kehittymisen kannalta myönteistä. Myös lapsiperheiden kiinnostus kantakaupunkiasumista kohtaan on lisääntynyt eikä kantakaupungin eläköityminen ole enää uhkana. Uusi, urbaani elämäntapa on nostanut päätään. Asuntojen kovan kysynnän vuoksi kantakaupungista tulee löytää uutta asuinrakentamispotentiaalia. Keskustan elinvoimaisuuden vuoksi on kuitenkin tärkeää, että asuinrakentaminen ei tarpeettomasti kilpaile toimi- ja liiketilan kanssa.

Kantakaupunki ei ole homogeeninen kokonaisuus, vaan muodostuu useista erilaisista historiallisesti muotoutuneista osista. Helsingissä rakennussuojelu on osa prosessia, jossa lähtökohtana on kaupungin kasvu ja siihen liittyvä jatkuva muutos. Keskeistä on muutoksen tunnistaminen ja hallinta ympäristön arvokkaita osia tai käyttöarvoja menettämättä. Lisä- ja täydennysrakentamispaineiden kasvaessa kulttuurihistoriallinen näkökulma tulee olemaan tärkeä tekijä alueiden identiteetin ja kaupunkiympäristön laadun määrittelyssä.

Maisemallisesti hienoille paikoille sijoittuneilla keskustan puistoilla on suuri merkitys Helsingin identiteetin ja vetovoimaisuuden kannalta. Yleiskaavassa tavoitteena on säilyttää keskustan puistot. Keskustan virkistysalueita kehitetään siten, että ne edistävät liikunnan mahdollisuuksia.

Liikkumisen kehittämisen lähtökohtana on liike-elämän ja asumisen toisiaan tukeva ja yhdessä kehittyvä toiminta keskusta-alueella. Yleiskaavan keskeistä sisältöä on "kävelykaupungin" kehittäminen, joka tarkoittaa kävelyolosuhteiden ja kävelysaavutettavuuden parantamista koko kaupungissa (työmatkat, asemanseudut, yhteydet asuntoalueelta palveluihin). Kävelyolosuhteiden parantaminen on erityisen tärkeää kantakaupungissa sekä muissakin keskustoissa (kaupunginosan keskustat ja lähikeskustat sekä alueidensa palveluvaltaiset kadut). Kantakaupungin ja keskustan osalta selvitetään kävelykeskusta-alueen laajentamisen edellytykset, maanalaiset kulkuyhteydet ja niiden laajentamismahdollisuudet sekä merenrannan kävelyalueet. Kävelypainotteista keskustaa voidaan määritellä eri näkökulmista, esimerkiksi palvelu- ja työpaikkatihentymien, kulttuuri toimintojen, joukkoliikenteen asemien, yhteystarpeiden, käveltävän keskustan sekä jalankulkuetäisyyksien kautta.

Keskustan jakelu- ja keräilyliikennettä kehitettäessä pohditaan erilaisia ratkaisuja aivan ydinkeskustalle, jota voidaan tukea tunneliratkaisuilla sekä Kampin, Punavuoren, Kruununhaan ja Töölön alueille, jossa erilaiset yhdistetyt asiakaspysäköinti- ja jakelupysäköintiratkaisut, "shared space" -tyyppiset sekaliihennekadut yms. tukisivat sekä alueen viihtyisyyttä, käveltävyyttä että yritystoimintaa.

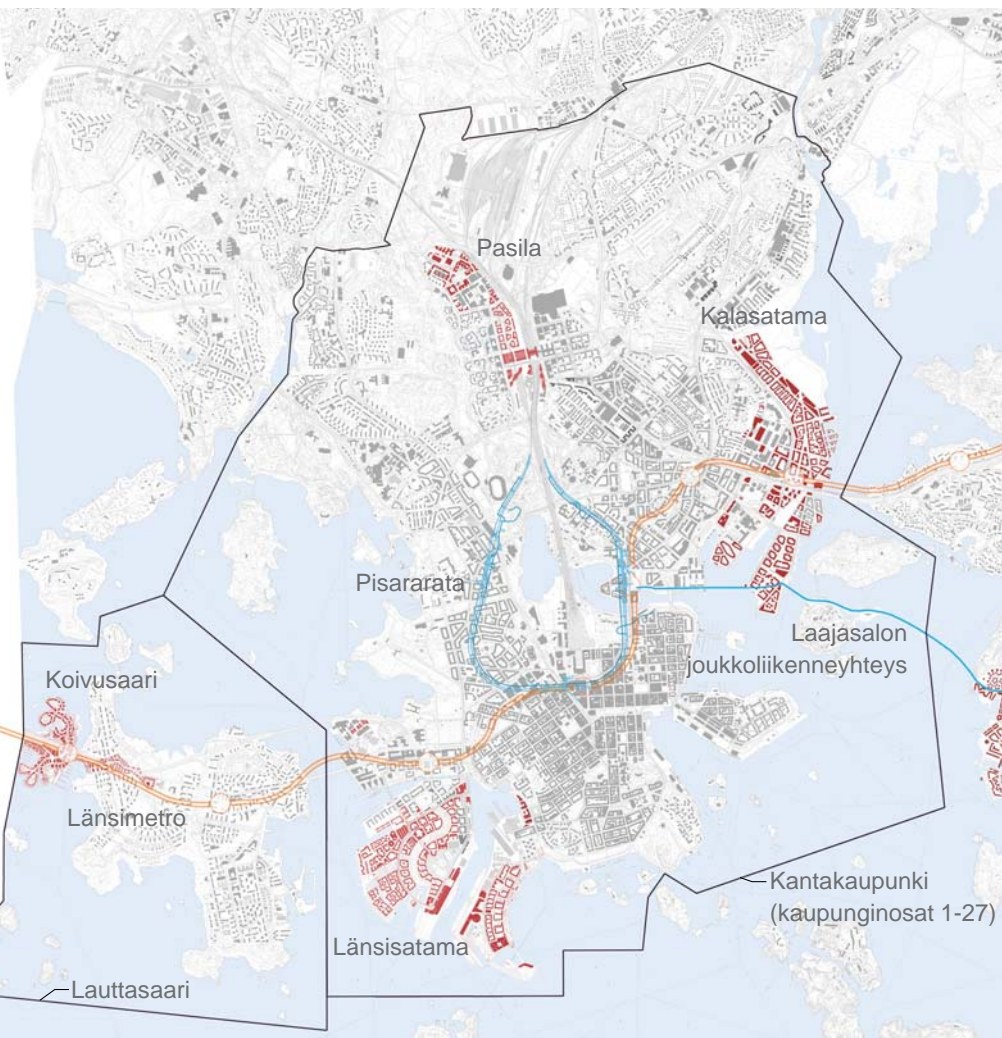
Keskustan maanalaisen huolto liikenteen täydentäminen ja rakentaminen tavoitteen mukaisesti valmiiksi on tärkeä. Yleiskaavassa esitetään tavoitteeksi maanalaisen huolto- ja pysäköintijärjestelmän laajentamista, esimerkiksi torikorttelien, Eteläsataman ja Katajanokan alueelle. Myös läpiajoliikenteen vähentäminen entisestään Kauppatorin, Esplanadin ja Etelärannan alueella on tavoitteena. Eteläsatama tulisi liittää paremmin osaksi keskustaa, sen toimintoja ja julkisia kaupunkitiloja ja muutoinakin kohentaa aluetta merellisenä kävely- ja asiointiympäristönä.

1. Nykytilanne ja yleiskaavan tavoitteet

Helsingin kantakaupunki tarkoitti alkujaan aluetta, joka kuului kaupunkiin ennen vuoden 1946 suurta alueliitosta. Tämä tarkoittaa suunnilleen nykyisistä kaupunginosista 1-27 muodostuvaa aluetta. Kantakaupungista puhuttaessa viitataan kuitenkin usein tiiviiseen korttelikaupunkiin Helsingin ydinalueella, alueeseen, jota raitiovaunut palvelevat ja alueeseen, johon esikaupunkiin johtavat moottoritiet päättyvät. Tämä raportti käsittelee yleiskaavaluonnoksen mukaista kehitystä suunnilleen alkuperäisen määritelmän mukaisella alueella sekä Lauttasaassa, mutta sen teemat liittyvät pääosin tiiviiseen ja tehokkaasti rakennettuun korttelikaupunkiin, jonka laajentaminen on yleiskaavan tavoitteena.

Keskusta ja kantakaupunki ovat houkuttelevinta Helsinkiä asukkaiden, yritysten ja muiden toimijoiden sekä turistien näkökulmasta. Yleiskaavan tavoitteena on varmistaa alueen kehittämismahdollisuudet ja houkuttelevuus siten, että sen tunnusomaiset ja ainutlaatuiset piirteet säilyvät ja jopa voimistuvat uudistuvassa kaupungissa.

Kantakaupunki on toiminnallisesti vahvasti sekoittunut, mikä on alueen elävyyden ja elinvoimaisuuden lähtökohta. Olennaista on pitää sopiva tasapaino kaupallisten palvelujen, työpaikkojen ja asumisen välillä. Toiminnallisesti sekoittuneen rakenteen ylläpitäminen ja vahvistaminen ovat yleiskaavan tärkeimpiä tavoitteita. Pääkeskuksen menestys on riippuvainen sen tuottavuuden kasvusta, työvoiman ja asiakasvirtojen sujuvuudesta, saavuttavuudesta ja asuntomarkkinoiden toimivuudesta.



Kuva 1. Kantakaupungissa meneillään olevia merkittäviä hankkeita:

- Suuret aluerakentamiskohteet Länsisatamassa, Kalasatamassa, Keski- ja Pohjois-Pasilassa sekä Koivusaassa, joissa kantakaupunki laajenee ja täydentyy.
- Länsimetron rakentuminen.
- Pisarraradan suunnittelu.
- Laajasalon joukkoliikenneyhteyden suunnittelu.

Lähes koko kantakaupunki on tehokkaasti ja tiiviisti rakennettu, joten sen kehittämismahdollisuudet ovat erilaiset kuin muualla Helsingissä. Täydennysrakentaminen on haastavaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaassa ympäristössä, mutta se on tärkeää kaupungin elinvoimaisuuden tukemiseksi. Tavoitteena on elävä ja kehittyvä kantakaupunki, jossa tunnustetaan olemassa olevan ympäristön arvot.

Kantakaupungissa on voimassa useita, eri-ikäisiä asemakaavoja, jotka ovat lainsäädännön muutoksista johtuen rakenteeltaan erilaisia sekä suurelta osin vanhentuneita. Kantakaupungin kehittäminen edellyttää sen asemakaavojen uudistamista. Erityisesti uudistusta tarvitaan käyttötarkoituksen muutosten, rakennussuojelun ja lisärakentamisen ohjaamisen osalta.

Helsingin kantakaupungista tavoitellaan yhä laadukkaampaa ja houkuttelevampaa aluetta, joka on asukkaiden ja kaikkien toimijoiden saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Pyrkimyksenä on liike-elämän ja asumisen toisiaan tukeva ja yhdessä kehittyvä toiminta.

Helsingille tunnusomaisen merellisyyden ja vihreyden säilyttäminen ja kehittäminen on yksi yleiskaavan tavoitteista. Urbaanit historialliset kaupunkipuistot ja julkiset kaupunkitilat toimivat kaupunkilaisten kohtauspaikkoina sekä kulttuurin, tapahtumien ja matkailun näyttämönä.

Erityisenä tavoitteena on "kävelykaupungin" lisääminen koko Helsingin alueella, joka tarkoittaa kävellen saavutettavia palveluja, sekoittunutta kaupunkirakennetta keskusta-alueilla ja kävelyolosuhteiden parantamista kaikkialla niin kantakaupungissa kuin muissakin keskustoissa

Kuva 2. Kantakaupunki lounaasta. Kuvassa Länsisataman, Kalasataman ja Pasilan projekti-alueiden suunnitelmia.

kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Kaupunkisuunnitteluvirasto / 3D-mallinnus: Tietoa Finland Oy / ilmakuva: Lentokuva Vallas Oy (2011)



1.1 Työpaikkamäärä, työpaikkatiheys ja tilantarjonta

Suurkaupunkien keskustat ovat tuottavimpia ja halutuimpia yritysten sijoittumisalueita. Helsingin keskustalla on merkittävä rooli arvonlisäyksen ja kaupunkituottavuuden näkökulmasta koko seudulle ja Suomelle. Helsingin kantakaupunki on pääkaupunkiseudun ja Suomen merkittävin kaupallinen keskittymä, jonka vahvuutena ovat kaupallisen ja kulttuurisen tarjonnan suuri määrä, tunnetut toimijat, monipuolisuus, historiallinen kerrostuneisuus sekä hyvä saavutettavuus.

Kantakaupungin toimitiloilla on kova kysyntä. Alueella on muuta kaupunkia selvästi korkeampi vuokrataso ja työpaikkatiheys, joka kuitenkin ulkomaisiin vastaaviin kaupunkeihin verrattuna on alhainen. Toimitilantarjontaa ei ole ollut riittävästi, mikä on vaikuttanut siihen, että viimeisen 40 vuoden aikana kantakaupungin työpaikkamäärä ei ole kehittynyt lainkaan ja ydinkeskustan työpaikkamäärä on laskenut selvästi. Tämä pitää Helsingin kaupunkituottavuutta potentiaalista tasoaan alhaisempana.

Kantakaupunkia ja keskustaa tulee kehittää aktiivisesti kaupunkituottavuuden kannalta ja toimitilojen määrää on pyrittävä lisäämään. Tärkeä osa agglomeraatioedun kehittymistä on riittävän lähellä toisiaan sijaitsevien yritysten ja työntekijöiden pitkälle menevä ammatillinen työnjako ja erikoistuminen, mikä mahdollistaa tuottavuuden merkittävän nostamisen. Tämä edellyttää mahdollisimman vahvoja yrityskeskittymiä. Erikoistumiseen kannustaa sekä työnjaon kehittyminen että riittävä yritysten välinen kilpailu, varsinkin tuottavimmilla alueilla.

Kun tilantarjontaa on riittävästi, toimitilojen korkea hinta ei muodosta estettä yritysten toiminnalle tai niiden väliselle kilpailulle eli uusien yrittäjien sijoittumiselle tuottavimmille alueille. Näin voidaan myös varmistaa, että tarjonnan rajoitteet eivät pakottaisi niitä yrityksiä, jotka kykenevät parhaiten hyödyntämään agglomeraatioetua, sijoittumaan kauemmas seudulle. Tavoitteiden toteutuminen edellyttää myös hyvää työmarkkina-alueen saavutettavuutta ja työmarkkinoiden toimivuuden parantamista siten, että riittävän asuntotarjonnan avulla kyetään pitämään asuntojen hinnat ja siten työvoiman hinta kohtuullisena.

- Kaupunkikeskustat ovat halutuimpia ja tuottavimpia yritysten sijoittumisalueita
- Helsingin keskustan työpaikkatiheys on alhainen muihin vastaavan kokoiisiin kaupunkeihin verrattuina
- Kaupallinen vetovoima suhteessa muuhun kaupunkiin on suuri ja liiketilojen kysyntä on jatkuvasti korkea

TAVOITTEET:

- Lisätä toimi- ja liiketilojen sekä työpaikkojen määrää kantakaupungissa
- Asemakaavojen uudistustarve liike- ja toimitilojen säilyttämisen sekä sopivan toimintojen sekoittumisen ylläpitäminen



Kuva 3. City-korttelin sisäpihan lisärakennustyömaa vuonna 2010:

Liikekeskustan korttelit sisältävät korttelirakenteen ja volyyminsa puolesta jossain määrin kehittämispotentiaalia. Liikekeskustan keskustatoimintojen alueelle on 1980-luvulta lähtien rakennettu noin 100 000 k-m² täydennysrakentamista, Töölönlahdelle 150 000 k-m² uudisrakentamista ja Kamppiin 100 000 k-m² uutta liike- ja toimitilaa. Liikekeskustan alueelle on eri toimijoiden taholta esitetty hankeajatus uudesta liike-, toimisto- ja osittain julkisesta kerrosalasta noin 150 000 k-m² :n verran.

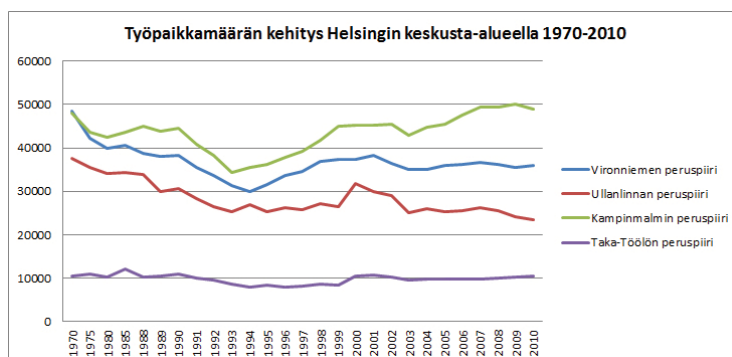
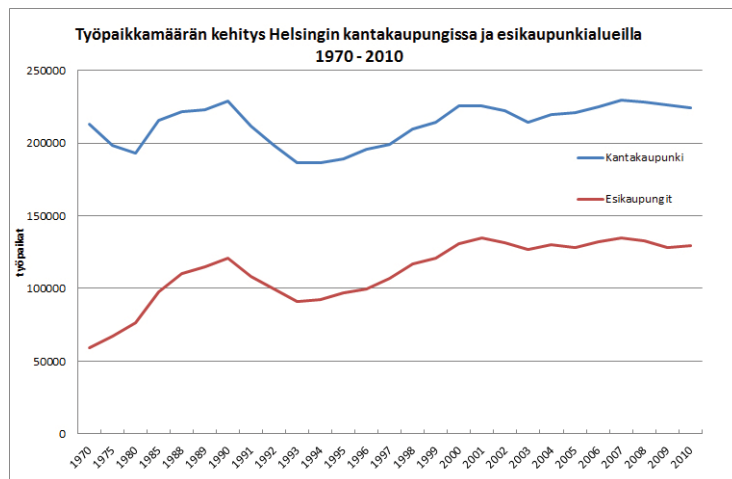
kuva: Helsingin kaupunki / Kaupunkimittaosasto

Tiiviin ydinkeskustan vahvistaminen on ollut kaupunkisuunnittelun tavoite jo pitkään, ja ydinkeskusta on jo usean vuoden ajan ”kasvanut sisäänpäin”. Uusia liiketiloja on rakennettu sisäpihoille, katutasen alapuolelle ja täydentäen sekä laajentaen olemassa olevaa liikekeskustaa. Asemakaavavarantoja liiketilojen osalta ei kuitenkaan juuri ole kantakaupungissa. Myös toimistotilan käyttämätön rakennusoikeus kantakaupungissa on hyvin vähäinen. Ydinkeskustan ja sitä ympäröivien alueiden toimistojen ja kaupan kaavayksiköt ovat pitkälti täyteen rakennettuja.

Tulevaisuudessa onkin haasteita löytää yhä enemmän liiketilaa kantakaupungin alueelta. Kalasatamaan, Jätkäsaareen ja Pasilaan on tulossa uutta liiketilaa, mutta ne eivät kuitenkaan täysin vastaa kantakaupungin liiketilan kysyntään. Ne laajentavat kantakaupunkimaista aluetta ja toimintoja, mutta ellei ydinalueelta onnistuta löytämään laajenemismahdollisuuksia liiketiloille, virtaa kysyntää keskustasta muualle, eikä kantakaupungin potentiaaleja pystytä hyödyntämään. Edelleenkin tulisi täydentää keskustan kadunvarsia ja maanalaisia tiloja sekä sisäpihoja liiketiloiksi. Ne mahdollistavat monipuolisia ja joustavia toimintamahdollisuuksia ja ovat yrittäjien keskuudessa suosittuja sekä pienliiketoiminnan kannalta tarpeellisia.

Kantakaupungin nykyisissä asemakaavoissa ei useinkaan vaadita myymälä-, liike- tai toimitiloja, joten nykyisillä asemakaavoilla ei pystytä turvaamaan toimitilojen tai kadunvarsiliiketilojen säilymistä. Lisäksi osa toimitilakäytössä olevista tiloista on asemakaavoissa merkitty asuinhuoneistoiksi.

Keskustaa on jatkuvasti kehitettävä vahvan kaupallisen tarjonnan paikkana. Tulevaisuuden verkostokaupungissa Helsingin eri keskustat muodostavat tiiviin ja toimivan verkoston, mutta ovat persoonallisia ja keskenään erilaisia. Laajentunut kantakaupunki on edelleen seudun pääkeskus. Tärkeää kantakaupungin ja keskustan kehittämisessä on myös arkipäivän asiointitarpeiden huomioiminen.



Kuvat 4 ja 5.

Helsingin työpaikoista jopa 63 % eli yli 224 000 työpaikkaa sijaitsee kantakaupungin alueella (v. 2010). Työpaikkojen suhteellinen kasvu on kuitenkin ollut merkittävästi suurempaa muualla Helsingissä (aluetilastoissa kantakaupunkiin on määritelty kuuluvaksi Helsinki ennen vuoden 1946 alueliitosta). Vuodesta 1970 vuoteen 2010 kantakaupungin alueella työpaikkamäärä on kasvanut noin 11 000 työpaikalla (5 %), kun samalla ajanjaksolla Helsingin muilla alueilla kasvu on ollut lähes 70 000 työpaikkaa (kasvu 118 %).

Kantakaupungin keskeisimmillä alueilla työpaikkakehitys on ollut pääsääntöisesti negatiivista 1970-2010. Taka-Töölössä tilanne on pysynyt suhteellisen tasaisena, mutta Ullanlinnassa työpaikat ovat vähentyneet 37 %. Myös Vironniemessä työpaikkojen kehitys on ollut laskeva 1970-lukuun verrattuna. Vain Kampinmalmin peruspiirissä on ollut lievää kasvua vuoteen 1970 verrattuna.

Lähde: Tilastokeskus, työssäkäyntitilasto

1.2 Asuminen

Kantakaupunki on kokonaisuutena houkutteleva asuinympäristö. Meri ja meren läheisyys ovat erityisiä vetovoimatekijöitä. Liikkumisen helppous sekä palvelujen, harrastusmahdollisuuksien, kulttuurin ja viihteen läheisyys ovat kantakaupunkiasumista määrittäviä tekijöitä. Parhaimmillaan myös työpaikat ovat kävelyetäisyydellä. Maantasokerrosten kadulle avautuvat liike- ja muut toimitilat sekä sisäpihojen ensimmäisten kerrosten pienet toimitilat ovat olennainen osa alueen elävyyttä. Kantakaupungin asuinalueiden ominaispiirteenä on toimintoiltaan sekoittunut ja monipuolinen rakenne, mitä yleiskaavassa on tarpeen vahvistaa.

Vaikka väestömäärä on kantakaupungissa vähentynyt verrattuna vuoteen 1970 (1970 asukkaita oli 220 978, asukasmäärä vuonna 2013 oli 184 351), urbaani asuminen on alkanut jälleen kiinnostaa, ja mm. lapsiperheet ovat uudelleen löytäneet kantakaupunkiasumisen.

Tavoitteena on jatkossakin kantakaupunkiasumisen kehittäminen ja lisääminen. Tähän liittyy nykyisen kantakaupungin täydennysrakentamisen lisäksi myös mahdollisuus laajentaa kantakaupunkia pidemmällä aikavälillä. Asukasrakenteen monipuolisuus edellyttää vastaavaa asuntorakennetta laajenevan kantakaupungin alueella niin asuntojen kokoluokan kuin hallintamuotojenkin osalta.

Satamalta vapautuneiden jo asemakaavoitusvaiheessa olevien alueiden lisäksi uusia merkittäviä asuntojen täydennysrakentamisalueita löytyy nykyisen kantakaupungin alueelta mm. rantojen vajaakäyttöön, joukkoliikennehankkeisiin ja liikenteen muutosalueisiin liittyen. Tämän lisäksi kantakaupunki voi täydentyä nykyisen korttelirakenteen sisällä mm. sisäpihojen lisärakennuksilla ja ullakkoasunnoilla. Kaikki olemassa olevan rakenteen sisällä tapahtuva asuntorakentamismahdollisuuksien kartoittaminen on tärkeää. Täydennysrakentamista voidaan ohjata tarkemmalla kaavatasolla nykyisiä asemakaavoja uudistaen. Esimerkiksi ullakkorakentamisen osalta ohjaavana asiakirjana toimii jo nyt ullakkorakentamisen vyöhykekartta.

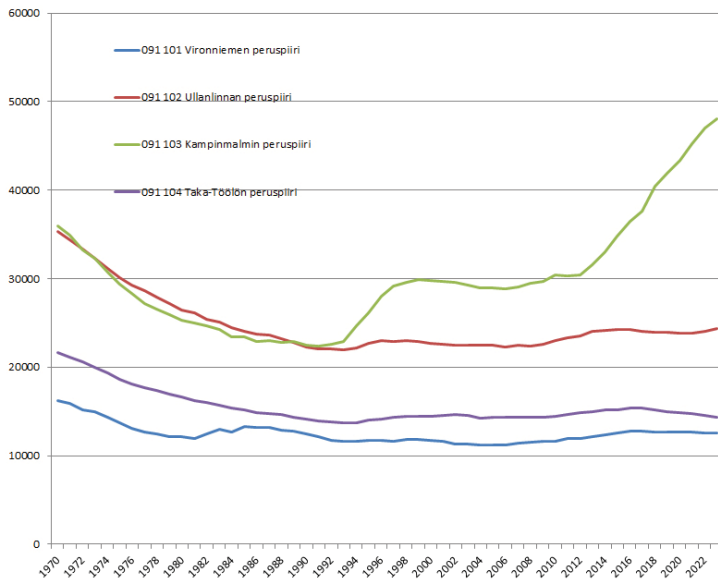
Kantakaupungin asuinalueiden palvelujen ylläpitämiseksi on tärkeää, että myös asuntovaltaisilla alueilla on jatkossakin työpaikkoja. Kantakaupungin umpikortteleiden maantasokerroksissa on paljon kohtuuhintaista toimitilaa, mikä luo edellytyksiä pienyritysten toiminnalle ja alueiden työpaikkamäärän ylläpitämiselle. Työpaikkojen myötä alueilla on elämää ja liikettä myös päivisin, mikä tuo asiakkaita mm. ravintoloille ja pikuliikkeille. Tämän vuoksi on tärkeää, että lisä- ja täydennysrakentamisen yhteydessä asuntorakentamispotentiaali löydetään paikoista, joissa se ei tarpeettomasti kilpaile toimi- ja liiketilan kanssa.

Kantakaupunki tarjoaa useita erilaisia, toisiaan täydentäviä näkökulmia asumiseen liittyen eri aluekokonaisuuksien syntyhistoriaan ja sitä kautta muotoutuneeseen rakennetun ympäristön tyyppiin. Tärkeitä, kantakaupunkia läpäiseviä asumisen erityispiirteitä ovat historiallisen rakennusperinnön ohella mm. ullakkoasuminen, modernismi ja kivikaupungin sisäosien kivipihat.

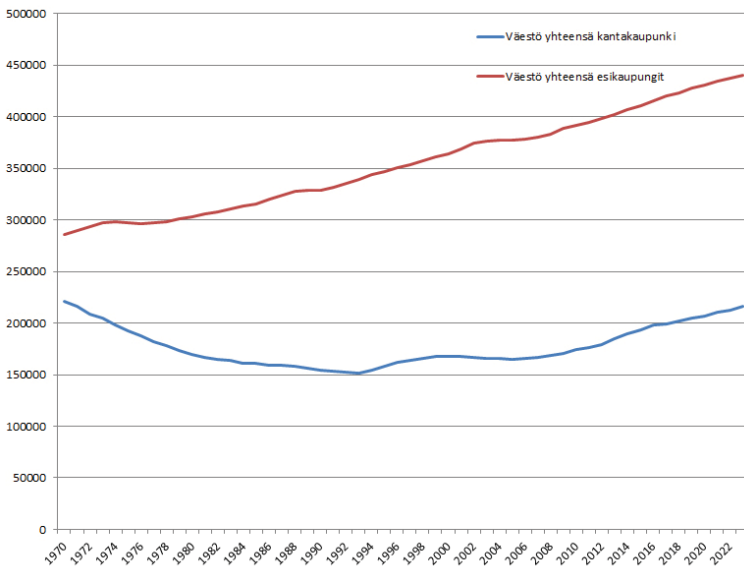
- Kantakaupunkiasumisen houkuttelevuus sekä kiinnostus urbaaniin elämäntapaa kohtaan on nousussa
- Kantakaupungin väestömäärä on vähentynyt 1970-luvun tilanteeseen verrattuna
- Projektialueiden (Länsisatama, Kalasatama, Keski- ja Pohjois-Pasila) lisäksi kantakaupungissa ei ole juurikaan uusia laajoja rakentamisalueita

TAVOITTEET:

- Osoittaa mahdollisuuksia kantakaupungin laajentumiselle ja täydentymiselle ja mahdollistaa kantakaupungin asukasmäärän lisääminen
- Asukas- ja asuntorakenteen sekä asuinympäristön monipuolisuudesta huolehtiminen



Kuva 7. Väestömäärän kehitys Helsingin kantakaupungin keskeisimmillä alueilla 1970-2013 sekä ennuste 2023. Samoin kuin työpaikkojen määrä, myös asukasmäärä on kasvanut ainoastaan Kampinmalmin peruspiirin alueella, missä on ollut uutta asuinrakentamista. Muilla kantakaupungin keskeisimmillä alueilla asukasmäärät ovat vähentyneet.



Kuva 8. Väestömäärän kehitys Helsingin kantakaupungissa ja esikaupunkialueilla 1970-2013 sekä ennuste 2023.

Kuva 9 (alla). Jätkäsaaren rakentamista. Entisille satama-alueille rakennettavat Jätkäsaari ja Kalasatama tarjoavat uutta, monipuolista kantakaupunkiasumista. Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Pertti Nisonen



1.3 Rakennettu kulttuuriympäristö

Helsingin kantakaupunki koostuu sekä kerroksellisista, sekoittuneesta kaupunkirakenteesta että eri vuosikymmeniä edustavavista ehjistä, yhtenäisistä alueista. Kaupunkirakenteeltaan kantakaupungin asuinalueet voidaan jakaa yhtäältä kivikaupungin ja historiallisen keskustan umpikortteleihin, toisaalta uudemmalta, modernille arkkitehtuurille tunnusomaisiin avokortteleihin.

Historiallinen keskusta on Helsingin merkittävin arvotihentymäalue, josta huomattava osa on valtakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä (RKY-2009). Historiallinen keskusta edustaa Helsingin vanhinta ja kaupunkirakenteeltaan kerroksellista rakennetta arkeologisista kerrostumista lähtien. Erityispiirteinä alueella on empiren ruutukaava ja sen matala silhuetti on osa merellistä Helsinkiä ja kansallismaisemaa. Eri vuosikymmeninä yhtenäisesti toteutetuista aluekokonaisuuksia edustavat mm. Eiran ja Katajanokan jugend-kaupunginosat.

Kivikaupungin kaupunkirakenne perustuu umpikortteleihin ja niiden sovellutuksiin; uudemmat osat 1930-luvulta lähtien ovat avokortteliin perustuvaa rakennetta. Kivikaupungin kaupunkikuvaltaan tärkeimmät esimerkit ovat Etu-Töölön ja Vallilan julkisivukaavioihin ja yhtenäisiin suunnitelmiin perustuneet aluekokonaisuudet. Avoimeen korttelirakenteeseen perustuvia kokonaisuuksia ovat mm. Taka-Töölön, Ruskeasuon ja Meilahden yhtenäisesti toteutetut modernit asuntoalueet. Monet näistä alueista kuuluvat suomalaisen modernin arkkitehtuurin keskeisiin kohteisiin. Esim. Berliinissä vastaavia moderneja asuntoalueita on säilytetty jopa maailmanperintökohteina.

Yhtä kantakaupungin rakennetun ympäristön tyyppiä edustaa Käpylän ja Vanhan kaupungin alueen muodostama puutarhakaupunkimainen kokonaisuus. Puu-Käpylä on rakennussuojelun edelläkävijäalue Helsingissä. RKY 2009-alueet; Kisakylä ja Olympiakylä suomalaisen ovat modernismin avainalueita.


1970-luvun kompakteista kansiratkaisuista kantakaupungin alueella esimerkkejä ovat Merihaka ja Itä-Pasila. 1980-luvun kaupunkisuunnittelun pyrkimykset kiteytyvät Länsi-Pasilassa ja Katajanokan uudella alueella, jotka kummatkin edustavat perinteisen kaupunki-ihanteen paluuta.

Noin puolet asemakaavoilla suojelluista rakennuksista eli 2192 rakennusta sijaitsi vuonna 2014 kantakaupungissa. Myös kaikki 18 erityislailla suojeltua kohdetta sijaitsevat kantakaupungissa.


Asemakaavoissa käytetyt suojelumääräykset vaihtelevat suuresti ja ovat osin vanhentuneita. Lisäksi suuri määrä yksittäisiä, rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia on edelleen vailla asianmukaisia suojelumääräyksiä erityisesti kivikaupungin alueella, mutta myös uudemman rakennusperinnön osalta. Tavoitteena onkin kantakaupungin asemakaavojen uudistaminen ja johdonmukaistaminen tältä osin sekä siihen liittyvä inventointien täydentäminen, johon tärkeänä osana liittyy arvotus. Suojelun ei kuitenkaan tarvitse estää rakennusten taloudellisesti järkevää käyttöä ja kehittämistä. Rakennussuojelun prioriteettialueena kantakaupungin alueella nousee esiin historiallisen rakennusperinnön ohella erityisesti modernismi ja sotien jälkeen rakennettu uudempi arkkitehtuuri.

Helsinkiläiset kulttuuriympäristöt


Arvotihentymäkartta 07/2013


 RKY 2009-alue


 Maakuntainventoinnin kohteet,
Uudenmaan kulttuuriympäristöt selvitys 2013


 Helsingin kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja
maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue (2002)

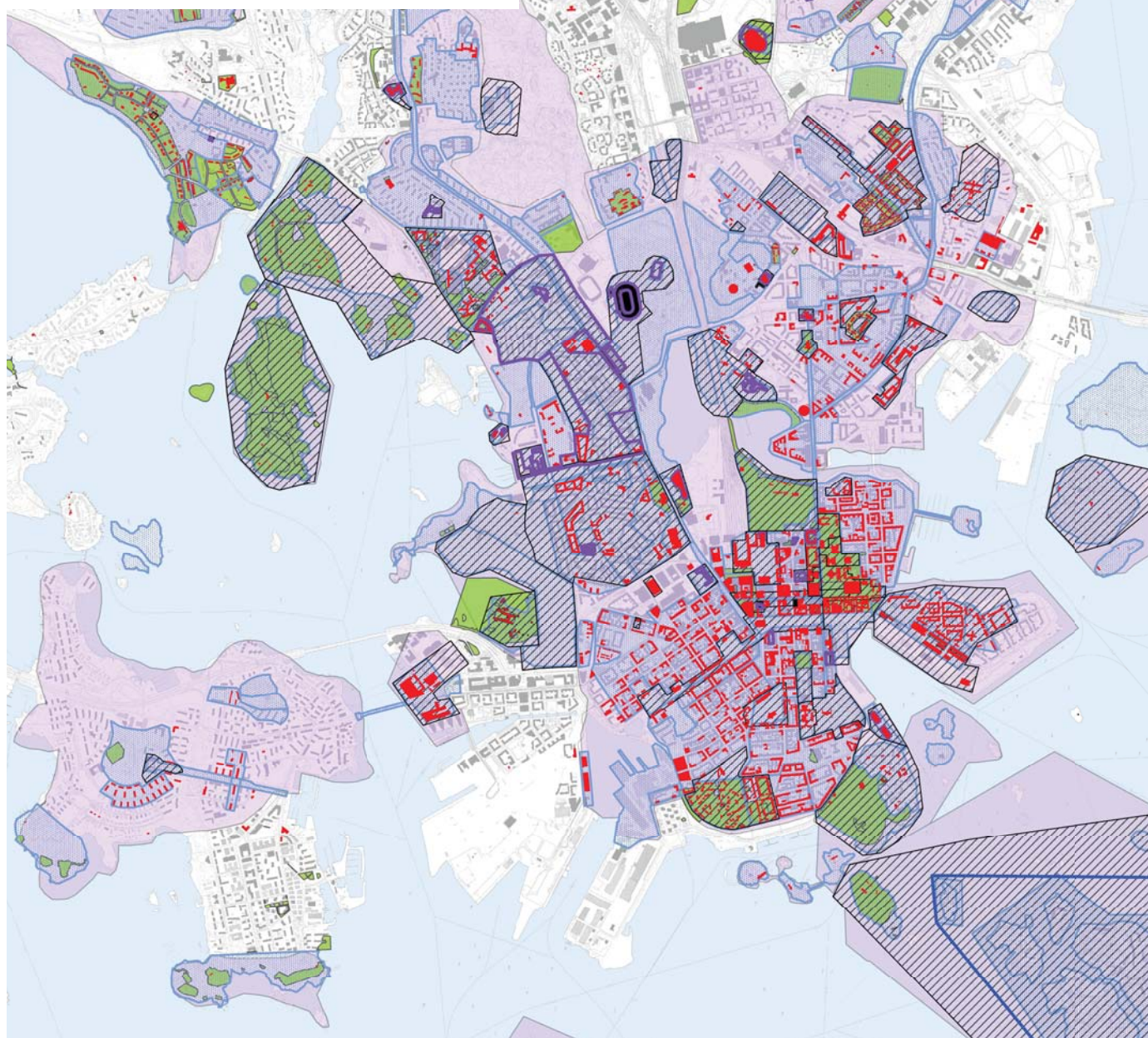
 Rakennussuojelulailla suojeltu rakennus

 Asemakaavassa suojeltu rakennus

 Asemakaavassa suojeltu tai säilytettävä alue

 Unesco:n maailmanperintökohde

 Docomomo-kohde



Kuva 10. Helsinkiläiset kulttuuriympäristöt. Kuva: KSV

1.4. Puistot, julkiset kaupunkitilat ja virkistysalueet

Kantakaupungin puistojen kirjo on monipuolinen niin luonteeltaan kuin käyttötarkoitukseltaankin. Kävelyetäisyydellä on monenlaisia virkistysalueita uimarannoista pelikenttiin, hautausmaihin ja kaupunkimetsiköihin. Luonnonmukaisten virkistysalueiden ja käyttöpuistojen lisäksi on muotopuutarhoja, kolmiopuistoja, esplanadeja, merenrannan läheisiä puistovyöhykkeitä, maisemapuistoja sekä urheilu- ja leikkipuistoja. Helsingin vanhimmat ja arvokkaimmat historialliset puistot sijoittuvat keskustan alueelle.

Keskustan laajimmat puistot ovat sijoittuneet maisemallisesti hienoille paikoille meren tai merenlahtien äärelle ja niillä on ollut tärkeä rooli Helsingin identiteetin synnyssä. Esimerkiksi ajatus ensimmäisestä vihersormesta, Keskuspuistosta syntyi jo 1900-luvun alussa merenlahtia ympäröivänä puistokokonaisuutena. Laaja Keskuspuisto alkaa Töölönlahdelta jatkuen kaupunkimetsänä kohti pohjoisia kaupunginosia. Tähtitornivuori ja Kaivopuisto puolestaan rakennettiin näköalapaikkoina toimineille luonnonkallioille.

Puistojen ja muiden julkisten kaupunkitilojen muodostamalle kokonaisuudelle kantakaupungissa on ominaista historiallinen kerroksellisuus. Myös aukiot, torit ja bulevardimaiset katutilat ovat tärkeä osa tätä kerroksellisuutta ja periytyvät useimmiten alueen ensimmäisistä asemakaavoista. Kaisaniemen puisto, Kaivopuisto, Esplanadi ja Vanha kirkkopuisto ovat ensimmäisiä julkiseksi puistoksi asemakaavoitettuja puistoalueita 1800-luvun alkupuolelta. 1860-luvulla rakennettiin siihen asti suurin julkinen puisto, Eläintarhan puistoalue, jonka osat tunnetaan nykyisin Alppipuistona ja Eläintarhan puistona. Kaivopuiston, Vanhan kirkkopuiston ja Alppipuiston, kuten myös Tähtitornivuoren ja alun perin sairaalan puutarhaksi rakennetun Lapinlahden sairaalapuistonkin yleisilmeessä ovat edelleen nähtävissä 1800-luvulla rakennettujen puistojen ihanteiden mukaisesti englantilaistyylisen maisemapuutarhan ominaispiirteet.

Suuri osa merkittävimmistä keskustan puistoista on peräisin ns. puutarhataiteen kultakaudelta, joksi voidaan kutsua aikaa 1800-luvun lopulta aina 1930-luvulle asti. 1880-luvun lopulla perustettu virallinen kaupunginpuutarhurin toimi lisäsi puistojen suunnittelua ja rakentamista koko kantakaupungin alueella ja puistojen perustaminen muuttui kaupungin organisoimaksi toiminnaksi. Etenkin Kallion, Töölön ja Eiran asemakaavojen myötä 1900-luvun alusta lähtien pienet puistonosat muodostivat kokonaisuuden osana ympäröivän kaupunginosan asemakaavaa. Nämä lähipuistot ovat edelleen tärkeä osa kaupunkirakennetta ja samalla asuinalueiden aktiivisia käyttöpuitoja. Kantakaupungin puistot olivat pääosin rakentuneet ennen toista maailmansotaa.



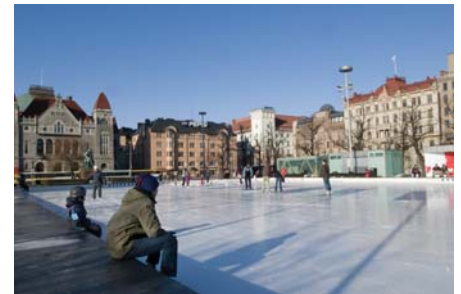
Kuva 11. Topeliuksenpuisto sekä 1924 rakennettu Kaupunginpuutarha edustavat arkkitehtonista tyyliä, kuten pääosa 1930-luvun asemakaavoissa (Kallio, Taka-Töölö, Meilahti, Vallila, Käpylä) perustetuista puistoista.

Kuva: Katariina Peltola



Kuva 12. Alppipuisto on osa Eläintarhan alkuperäistä puistokokonaisuutta 1860-luvulta.

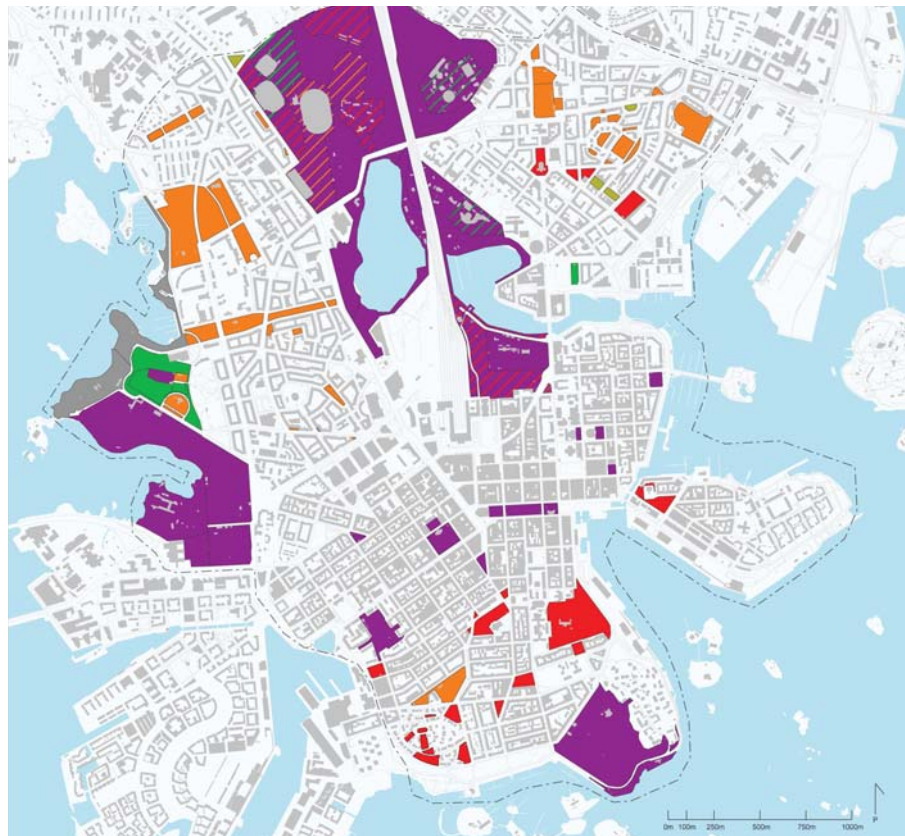
Kuva: Anu Lamminpää



Kuva 13. Keskustassa näkyvät myös vuodenajat. Kuva: Susanna Kesänen / Visit Helsinki



Kuva 14. Keskustan laajimmat puistot ovat sijoittuneet maisemallisesti hienoille paikoille. Kuva: Sakke Somerma / Visit Helsinki


**KULTTUURIHISTORIALLISTESTI MERKITTÄVIEN
PUISTOJEN IKÄJAKAUMA**

- 1800-luku
- 1900-1920
- 1921-1939
- 1940-1949
- 1950-1960
- Ei tietoa
- Merkittävä uudistus (rasterin väri viittaa ajankohtaan)
- Kohdealueen raja

Kartassa on esitetty kantakaupungin kulttuurihistoriallisesti merkittävien puistoalueiden perustamisajankohta. Osalla puistoista on voinut olla vanhempiakin vaiheita (esim. Kaisaniemenpuisto). Mukana on lisäksi alueita, kuten Lapinlahden sairaalan alue ja Hietaniemen hautausmaa, vaikka ne eivät ole tai alunperin olleet julkisia puistoja, koska ne ovat olennainen osa virkistysalueiden kokonaisuutta.

Kuva 15.

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat puistot.
Lähde: Helsingin kaupunki. Kaupunkisuunnitteluvirasto. Ympäristötoimisto 25.6..2014.

Puistoissa olevat liikunta-alueet, kuten Eläintarhan uimastadion, ovat peräisin pääosin 1900-luvun alkuvuosikymmeniltä, jolloin edustuspuistojen rinnalle vakiintuivat toiminnalliset leikki- ja urheilualueet kansainvälisen ns. reformipuistoaatteen vaikutuksesta.

Ruutukaavan sovittaminen maastoon on synnyttänyt kaupunkirakenteeseen aukioita ja puistoja, joista on tullut osa kantakaupungin viheralueiden verkkoa ja osa historiallista ja kaupunkikuvallista kokonaisuutta. Puistikosta toiseen näkyvä kasvillisuus muodostaa kaupunkirakenteellisia ketjuja, esimerkiksi Esplanadeilta, Erottajalta ja Vanhan Kirkon puistosta lähtee etelään puistojen ja puistikoiden ketju, joka kulkee Kolmikulman ja Koulupuistikon kautta Punanotkoon ja jatkuu Tehtaanpuiston puistosta Eiranpuistikon välityksellä meren rantaan.

Helsingin kehitysvaiheiden kulttuuriperintö ja uusi kaupunkimaisema muodostavat elävän kaupungin. Kaupunki on rakentunut ja tiivistynyt viheralueiden ympärille, ja monet silloisen kaupungin laidalle alun perin perustetut puistoalueet ovatkin nyt keskellä kaupunkia. Puistojen ja muiden julkisten tilojen käyttö on tärkeä osa urbaania elämäntapaa. Helsingin edustan saaret tarjoavat virkistyspalveluita ja elämyksiä niin kaupunkilaisille kuin matkailijoillekin.

Kaupunkipuistot ja julkiset kaupunkitilat kuten aukiot ja katuympäristöt toimivat kaupunkilaisten kohtauspaikkoina sekä kulttuurin, tapahtumien ja matkailun näyttämönä. Niiden käytölle on aina ollut ominaista spontaani kokoontuminen, ja uuden puisto- ja kaupunkikulttuurin pop-up-ilmiot kuten siivous- ja ravintolapäivät yms. hakevat tapahtumapaikkoja julkisessa tilassa ennen kaikkea kantakaupungin alueelta. Tulevaisuudessaakin tulee olemaan tarvetta laajoille puistonurmille tai muille tapahtuma-alueille kantakaupungissa, erityisesti kun aiemmin väliaikaiskäyttöä palveleet entiset satama-alueet rakentuvat osaksi kantakaupunkia.



Kuva 16. Esplanadinpuisto on monen kaupunkitapahtuman näyttämönä. Kuva: Mika Lappalainen/ Visit Helsinki



Kuva 17. Torit elävöittävät kaupunkiympäristöä. Kuva: Carolina Laaksonen / Visit Helsinki

1.5. Liikkuminen

Liikenne osana maankäytön suunnittelua

Liikkumisen tarpeita syntyy kaupungissa suhteessa siihen, missä ihmiset asuvat, työskentelevät ja oleskelevat. Kantakaupungista valtaosa on tehokkaasti ja tiivisti rakennettua ja sen sijainti on keskeinen. Tämä synnyttää jo itsessään suuren määrän liikennettä ja kasvava metropolialue kantakaupungin ympärillä edelleen lisää sinne suuntautuvaa ja sen läpi kulkevaa liikennettä. Koska kantakaupungin alueesta suuri osa on rakennettu, painottuu sen maankäytön lähitulevaisuuden kehittämisessä voimakkaasti liikkumisen kehittäminen. Vaikka liikennesuunnittelu on kiinteä osa maankäytön suunnittelua, sille on tässä raportissa annettu varsin suuri painoarvo ja sille on varattu oma kokonaisuutensa.

Taustaa

Uuden yleiskaavan keskustan liikkumisen suunnitelma perustuu Liikkumisen kehittämisohjelmaan, joka on hyväksytty kaupunginsuunnittelulautakunnassa 26.11.2013.

Liikkumisen kehittämisohjelmassa todetaan, että liikennesuunnittelu on tasapainoilua erilaisten arvovalintojen välillä. Asukkaiden ja työssäkävijöiden arjen liikkumisen sujuvuus ja toimivuus pitää turvata samalla, kun ajoneuvoliikenteen haittavaikutuksia vähennetään. Tavarankuljetuksen kikkomus on keskeistä elinkeinoelämän menestykselle. Kaupunkitilan viihtyisyys puolestaan parantaa kaupungin houkuttelevuutta ja siten kilpailukykyä. Tilan ja muiden resurssien rajallisuus sekä ilmastotavoitteet asettavat reunaehdot kaupunkirakenteen ja kestävästi liikkumisen ratkaisuille.

Liikenne lisääntyy väestön kasvaessa Helsingissä ja Helsingin seudulla sekä uusilla että vanhoilla alueilla. Kokonaismatkamäärän kasvu pyritään ohjaamaan kokonaisuudessaan kestäviin kulkumuotoihin. Uudet alueet tuottavat myös henkilöautomatkoja, minkä vuoksi vanhojenkin alueiden kulkutapajakaumaa on muutettava. Autoliikenteellä tehtävien matkojen kokonaismäärän ei ole tarkoitus kasvaa.

Helsingin kaupunki on valtuuston hyväksymässä strategiaohjelmassa vuosille 2013–2016 sitoutunut vähentämään hiilidioksidipäästöjä 30 % vuoteen 2020 mennessä vuoden 1990 tasosta. Ympäristöpoliittisessa ohjelmassa vastaava vähennystavoite oli 20 %. Kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattaminen on tärkeä työkalu ympäristötavoitteiden saavuttamisessa.

Saavutettavuuden ylläpitämiseksi kasvavassa kaupungissa katujen on pystyttävä välittämään nykyistä enemmän ihmisiä ja tavaroita ilman, että katutila laajenee. Joukkoliikenne ja erityisesti raideliikenne sekä jalankulku ja pyöräily vaativat vähemmän katutilaa saman ihmismäärän välittämiseksi kuin henkilöautot. Näiden katutilaa tehokkaasti käyttävien kulkutapojen käytöstä on tehtävä entistä helpompaa ja houkuttelevampaa.

Merkittävien palvelu- ja työpaikkakeskusten kokonaissaavutettavuutta parannetaan ja varmistetaan matkustuskapasiteetin riittävyys. Kestävien kulkutapojen saavutettavuutta parannettaessa painotetaan keskeisiä elinkeinoalueita luomalla niihin hyvät yhteydet joukkoliikenteen runkolinjoihin ja pyöräilyn laatuikäväverkostoon. Valtakunnalliset ja kansainväliset liikenneyhteydet kytketään saumattomasti kaupungin liikennejärjestelmään.

Liikkumisen kehittämisohjelman mukaan kulkumuodot on asetettu prioriteettijärjestykseen, kaikkien kulkumuotojen tarpeet pyritään kuitenkin suunnittelun keinoin sovittamaan yhteen. Kulkumuodot järjestyksessä ovat: kävely, pyöräily, joukkoliikenne ja taksit, jakelu- ja keräilyliikenne, henkilöautoilu.

LIKKUMISEN KEHITTÄMISOHJELMASSA ON ASETETTU SEURAAVAT TAVOITTEET KESKUSTA-ALUEILLE:

- Kaupunkikeskustat suunnitellaan ihmisten mittakaavaan: kaupunkitila suunnitellaan kokonaisuutena ja huolehditaan kävely-yhteyksien jatkuvuudesta, virikkeisyydestä, esteettömyydestä ja turvallisuudesta.
- Keskusta-alueiden katuverkoille järjestetään parhaiden käytäntöjen mukaiset pyöräilyolosuhteet.
- Ajoneuvoliikenteen määrä, nopeus ja pysäköinti mitoitetaan ympäröivän kaupungin mukaan niin, että keskustojen vetovoima kasvaa.
- Tehostetaan kaupunkijakelua yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa mm. toteuttamalla jakelun ohjausta tukeva tietojärjestelmä, varmistamalla soveltuvat lastauspaikat ja säätelemällä toiminta-aikoja ja kaluston laatua.

Kantakaupungin liikkuminen

Tiivis kaupunkiympäristö ja viihtyisät kadut muodostavat kiinnostavan, elävän ja virikkeellisen katu ympäristön, joka houkuttelee kävelemään ja viettämään aikaa. Viihtyisä ympäristö parantaa myös liiketoiminnan edellytyksiä. Tiivis rakenne, viihtyisä ympäristö ja joukkoliikenteen kilpailukyky kytkeytyvät vahvasti toisiinsa.

Liikkumisen kehittämistoimenpiteet vaikuttavat kävelyn ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuteen, asumisolosuhteisiin ja liiketoiminnan edellytyksiin keskusta-alueilla. Kaupungissa tilaa on aina rajallisesti. Palvelujen saavutettavuus kasvaa ja kaupunkiympäristön laatu paranee. Kävelyolosuhteiden parantamisen kustannukset ovat pieniä verrattuna muihin liikenneinvestointeihin. Kävelyn ja joukkoliikenteen käytön lisääntymisellä on myönteisiä terveysvaikutuksia.

Pysäköinnin tehostaminen vapauttaa katutilaa liikkumisen ja kaupunkielämän käyttöön. Ajoneuvoliikenteen määrän ja nopeuden säätely vähentävät keskustojen asukkaisiin ja käyttäjiin kohdistuvia haittoja, kuten liikennemelua, pakokaasuja, pientuikkasia ja onnettomuusrisiä. Keskusta-alueiden kokonaissaavutettavuus parantuu huomattavasti rakenteen tiivistyessä ja liikkumisen ohjautuessa kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen.

Kävely-ympäristö



Nykyisellään kävelykeskustana kehitetään Töölönlahden, Kaisaniemenpuiston, Espanadin puiston, Yliopiston keskustakampuksen, Kauppatorin ja Kampin keskuksen välistä aluetta.

Tavoitteena on ollut laaja yhtenäinen kävelyalue, joka muodostuu kävelykaduista, levennetyistä jalkakäytävistä ja kävelypainotteisista joukkoliikennekaduista sekä parantetusta pyörätieverkostosta. Kävelyalueita täydentävät puistot ja kortteleita läpäisevät lasikatteiset pihat ja kauppakujat.

Kävelykeskustan yleissuunnitelma hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuonna 1989. Tämän jälkeen kävelykatuja ja jalankulua alueiden laajennuksia on toteutettu vaiheittain.

Kävelykeskustan kehittämistä tehdään osana keskustan asemakaavoitusta ja liikennesuunnittelua. Keskustan maanalainen pysäköinti ja huoltoliikenne tarjoavat mahdollisuuksia kävelykeskustan laajentamiselle sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiselle. Kävelykeskustalle ollaan laatimassa periaatesuunnitelmaa, jossa määritellään uudet tavoiteltavat kävelyalueet ja jalkakäytävien levennykset. Julkisen tilan kaupunkikuvallista laatua kehitetään kävelykatu- ja aukiokohtaisten ympäristösuunnitelmien sekä julkisen valaistuksen suunnitelmien avulla.

Kuvat 18 ja 19, Kävelykeskustan rajausta yleiskaavoissa 1992 ja 2002.

- 1992:  Kävelykeskusta
"alueen liikennejärjestelyissä laitetaan jalankulku etusijalle."
- 2002:  Kävelykeskusta



1.6 Asukkaiden ideoita kantakaupungin kehittämiseksi

Helsinki 2050 internet-kysely

Loppuvuodesta 2013 teetettiin internet-kysely ”Helsinki 2050”, jonka tarkoituksena oli kerätä paikkatietosidonnaista tietoa Helsingin kehittämisestä vuoteen 2050. Kyselyyn vastasi noin 4 700 henkilöä ja kartalle tehtiin noin 33 000 merkintää.

Kantakaupunkiin saatiin valtava määrä paikannuksia, joissa osoitettiin runsaasti sekä rakentamista että tärkeäksi koettuja viheralueita. Suuri osa paikannuksista, joissa ehdotettiin uutta rakentamista kohdentui nykyään tai aiemmin liikenteen käytössä olleille alueille kuten Jätkäsaaren Kalasatamaan ja Pasilan ratapiha-alueille. Muita merkittäviä keskittymiä olivat mm. Hakaniemi rantoineen sekä sisääntuloteiden varret. Näitä alueita ei pääsääntöisesti pidetty virkistyksestä arvokkaina. Myös useille kantakaupungin laajoille viheralueille oli esitetty rakentamista, mutta kaikille niistä tuli runsaasti merkintöjä kysyttäessä onko alue virkistyksestä tärkeä. Näillä alueilla rakentamis- ja virkistysaluepaikannukset olivat selkeästi ristiriidassa.

Liikenteeseen liittyvissä toiveissa korostui kaikilla kulkumuodoilla (joukkoliikenne, henkilöautoliikenne, pyöräily ja kävely) poikittaisten, itä-länsi -suuntaisten yhteyksien kehittämistarve.

Yleiskaavapajat

Alkuvuodesta 2014 järjestettiin kaupunkisuunnitteluviraston toimesta neljä alueellista asukastyöpajaa, jotta yleiskaavaluonnoksen pohjaksi saatiin ajantasainen käsitys asukkaiden näkemyksistä kaupungin maankäytön suunnittelun periaatteista. Tilaisuuksiin osallistui kaiken kaikkiaan 250 ihmistä. Tilaisuuksia oli neljä, jotka kaikki kohdentuivat omaan alueelliseen kokonaisuuteensa – kantakaupunkiin, itäiseen kaupunkiin, pohjoiseen kaupunkiin ja läntiseen kaupunkiin. Jokaiseen tilaisuuteen osallistui 60-70 asukasta ja osallistujat jaettiin 5-8 ryhmään osallistujan kiinnostuksen mukaisesti. Jokaisen ryhmän tavoitteena oli ohjatusti tuottaa ryhmän yhteinen näkemys kohdealueen kehittymisestä vuoteen 2050 mennessä.

Kantakaupunkiin saatiin seuraavanlaisia kehittämissuhteita:

Kaupunkirakenteen kehittäminen

- Pääosin varovaista kaupunkirakenteen kehittämistä, erityisen varovaista nykyisen keskustan alueella ja Lauttasaarassa
- Muutamia ehdotuksia korkeaan rakentamiseen valittuihin paikkoihin sekä nykyisille projektialueille, joille voisi kohdentua nykyistä ajatusta enemmänkin rakentamista
- Raskasta rakentamista ratapihoille
- Teollisuuskadun bulevardisointi, tiivistäminen
- Toimintojen sekoittaminen nykyisillä työpaikka-alueilla ja toisaalta säilyttäminen työpaikka-alueena (Lauttasaari)
- Talojen korottaminen tiivistämisen keinona erityisesti 60-70-luvun rakennukset ja -alueet

Kuvat 20-24. Otteita Karttakyselystä: 20. paikkoja tai alueita asuinrakentamiselle, 21. Virkistyksestä tärkeitä alueita, 22. Rakentamis- ja säilyttämistoiveet vahvasti päällekkäin, 23. ”Täällä pitäisi olla kävelykatu”, 24. uusia joukkoliikenteen yhteyksiä Kuvat: Mapita Oy 2014



2. Kantakaupunki yleiskaavassa

2.1 Yleiskaavaratkaisu

Yleiskaavassa kantakaupunkia kehitetään elävänä ja kilpailukykyisenä osana Helsinkiä ja kaupungin keskuksena, mikä edellyttää alueen sekoittuneen rakenteen vahvistamista, mahdollisuuksien luomista täydennysrakentamiseen, alueen arvojen säilyttämistä ja korostamista sekä kestävien kulkumuotojen, jalankulkuympäristön ja virkistysympäristön kehittämistä.

Liike- ja palvelukeskustat erottuvat kaavamerkinnoillään muusta kantakaupungista. Alue on kaupan ja toimistojen keskittymä ja siellä pyritään lisäämään erityisesti liike- ja muun toimitilan määrää. Muu kantakaupunki on toiminnallisesti sekoittuneen rakenteen alue, joka on liike- ja palvelukeskustan ohella kävelykaupunkia kadunvarren liiketiloineen, mutta painottuu liike- ja palvelukeskustaa enemmän asumiseen. Historialliset puistot säilytetään osana monipuolista ja houkuttelevaa kantakaupunkia. Virkistyspalvelut ovat lähellä ja helposti saavutettavissa. Merellisyyttä vahvistetaan osoittamalla ranta-alueita henkilöautoliikenteeltä ja pysäköinniltä virkistyskäyttöön ja osin myös rakentamiskäyttöön.

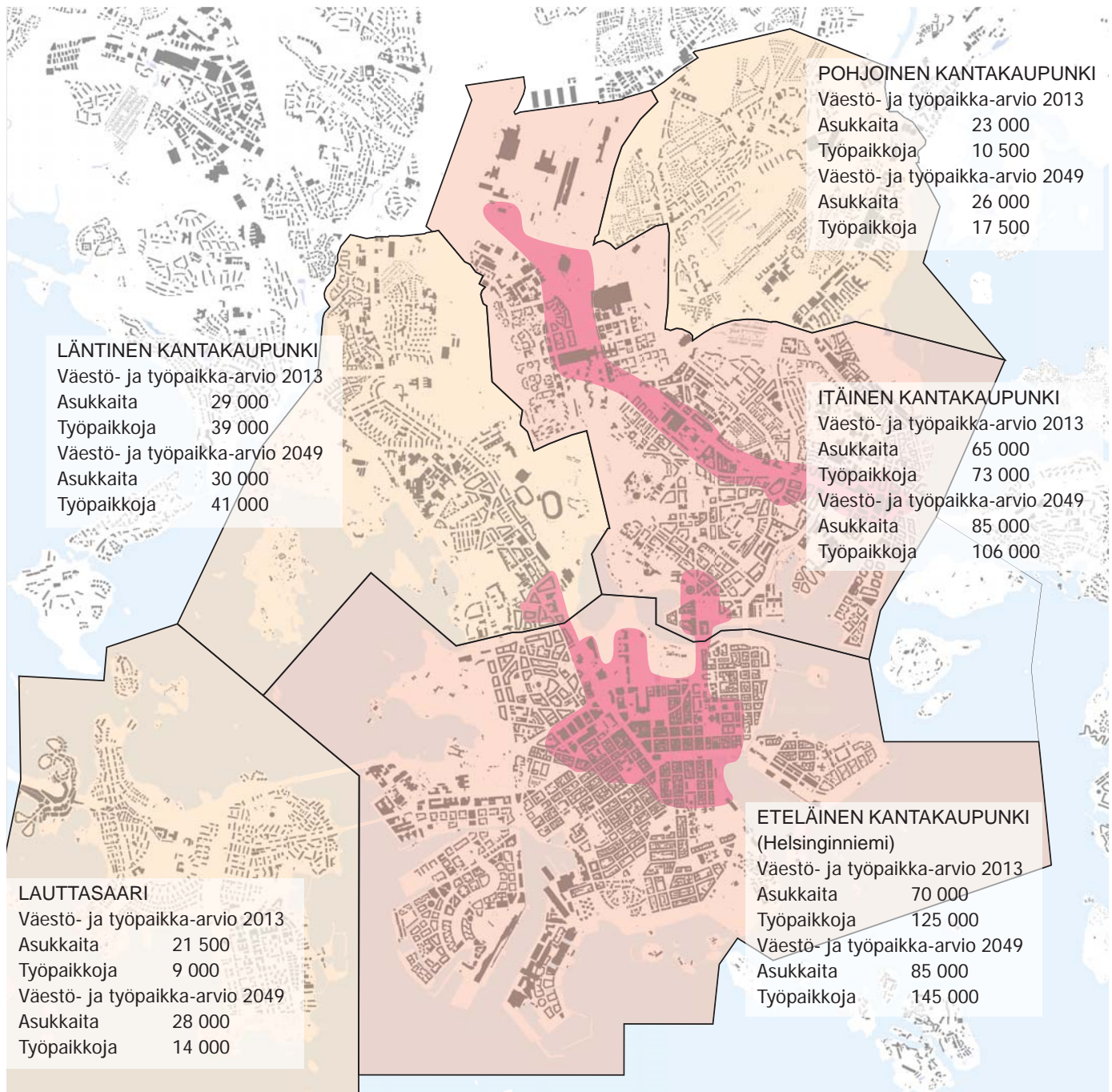
Yleiskaava kannustaa täydennysrakentamiseen kaikkialla kantakaupungin alueella. Kaupunginosa kehitetään huomioiden historiallisen kantakaupungin ominaispiirteet ja nykyinen rakenne, mikä on omalta osaltaan myös alueen imagotekijä ja kilpailuvaltti eurooppalaisten kaupunkien joukossa. Lisäksi on muutamia alueita, joissa voidaan tutkia laajamittaisempaan lisärakentamiseen sekä asumisen että toimitilan osalta.

Liikkumisen osalta kantakaupungissa priorisoidaan kävelyä ja pyöräilyä. Kantakaupungin ja keskustan osalta yleiskaavassa mahdollistetaan kävelyalueiden laajeneminen sekä maanalaisten kulkuyhteyksien ja rannan kävelyalueiden kehittäminen. Keskustan historialliset puistot säilytetään.



HELSINGIN YLEISKAAVASSA ON ASETETTU KANTAKAUPUNGIN OSALTA ERITYISHUOMIO SEURAAVILLE NÄKÖKULMILLE:

- Kantakaupungin laajentaminen ja täydentäminen
- Keskustan toiminnallisesti sekoittuneen rakenteen tukeminen (asuminen, liike- ja muut toimitilat, julkiset palvelut)
- Asuinympäristön kehittäminen
- Liikekeskustan vahvistaminen
- Kävelykeskustan laajentaminen ja kävely-ympäristön kehittäminen
- Kantakaupungin kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ympäristön vaaliminen
- Rantojen ja merellisyyden kehittäminen sekä historiallisten puistojen säilyttäminen
- Viihtymisen, virkistyksen ja urbaanin kaupunkielämän tukeminen
- Keskustan maanalaisen rakentamisen ja maanalaisten rakenteiden koordinoiminen
- Satamien toimintaedellytysten turvaaminen
- Saavutettavuuden lisääminen kaikilla liikennemuodoilla ja läpikulkuliikenteen vähentäminen



Kuva 29. Yleiskaavan väestö- ja työpaikka-arvion mukainen kantakaupungin osa-alueiden kehitys. Kantakaupunki ei enää laajentumisen ja täydentymisen myötä tukeudu yhteen keskusta-alueeseen. Eteläisen kantakaupungin ydinkeskustan rinnalle on itäiseen kantakaupunkiin syntymässä laaja keskusta-alue Pasila-Vallila-Kalasadama -akselille. Näiden molempien alueiden ytimessä on tehokkaasti rakentunut työpaikkavaltainen ydin, jota reunustaa voimakkaimmin sekoittuneet alueet ja tehokkaasti rakentuneita asuinpainotteisia alueita. Läntinen kantakaupunki ja Lahtasaari kehittyvät myös jatkossa sekoittuneina asuinpainotteisina alueina, joista on erinomaiset yhteydet kantakaupungin keskustoihin. Pohjoinen kantakaupunki on itäisen kantakaupungin ja kantakaupungin laajentumisalueiden välivyöhykkeessä. Laajentumisalueille erityisesti Käpylään on kehittymässä voimakas keskusta joukkoliikenteen solmukohdan ympärille, johon pohjoisen kantakaupungin asuinalueet osin tukeutuvat.

2.1.1 Liike- ja palvelukeskustat

Kantakaupungissa on kaksi laajaa liike- ja palvelukeskusta-aluetta – Helsinginniemen ydinkeskusta sekä Pasila-Vallila-Kalasadama -akseli itäisen kantakaupungin ytimessä. Ne ovat palvelu-, liike- ja toimitilapainotteisia alueita ja niitä kehitetään toiminnallisesti sekoittuneina kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueina. Ne ovat kävelypainotteisia alueita, joilla rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alueilla ei pääsääntöisesti sallita muutoksia toimitiloista asumiseen.

Ydinkeskusta

Ydinkeskustaan on osoitettava lisää toimitilaa. Muutoksia toimitiloista asumiseen liike- ja palvelukeskustan alueella ei sallita. Toiminnalliset tavoitteet sekoittuneen rakenteen vahvistamiseksi tulee varmistaa asemakaavatasolla ja hankekohtaisissa suunnitelmissa. Täydennysrakentaminen tapahtuu pääosin kortteleiden sisällä niitä täydentäen ja laajentaen. Täydennysrakentamisella on ensisijaisesti pyrittävä lisäämään toimitilojen määrää.

Liikekeskustan alueella asuminen täydentää rakennetta ja elävöittää sitä. Asumista voidaan lisätä täydennysrakentamalla (erityisesti ullakkorakentamisella), mutta on varmistettava, ettei liike- ja toimitilan määrä vähene. Alueen asema hallinnollisena keskustana on huomioitava jatkossakin. Senaatintorin ympäristö ja yliopistokampus ovat osa historiallista Helsinkiä, millä on suuri merkitys tulevaisuudessakin.

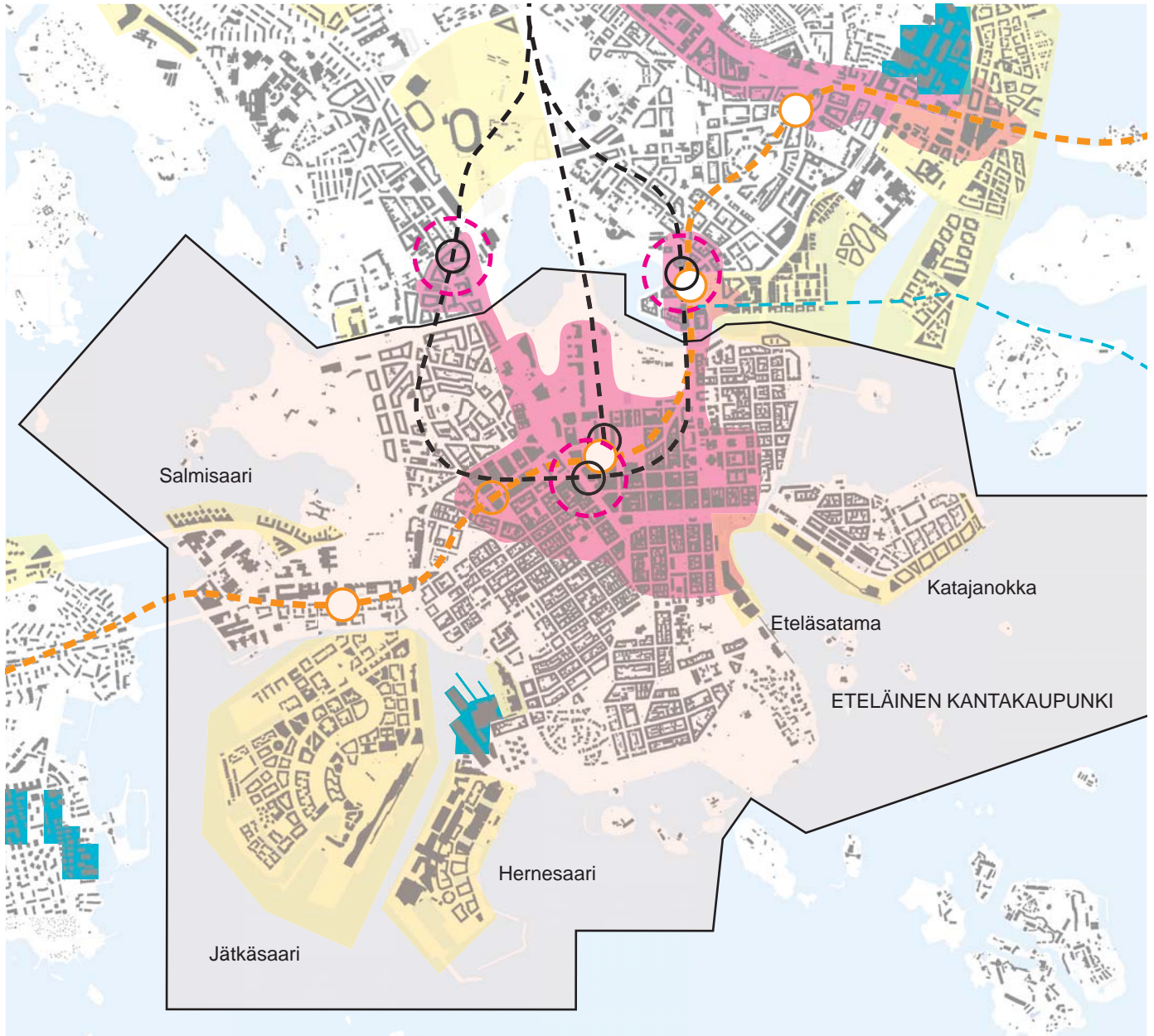
Aluetta kehitettäessä ja täydennysrakennettaessa on huomioitava alueen arvot ja ominaispiirteet. Tavoitteena on rikkaan ja kerroksellisen kaupunkirakenteen ylläpitäminen, jossa alueen pitkä historia on jatkossakin olennainen osa alueen ilmettä ja identiteettiä.

Liike- ja palvelukeskustaa kehitetään laajana, yhtenäisenä kävelyalueena, joka muodostuu kävelykaduista, levennetyistä jalkakäytävistä ja kävelypainotteisista joukkoliikennekaduista sekä parannetusta pyörätieverkostosta. Kävelyalueita täydentävät kortteleita läpäisevät lasikatteiset pihat ja kauppakujat. Keskeinen määrittävä tekijä kävelypainotteiselle keskusta-alueelle on liiketilat ja erityisesti kadunvarsiliiketilat. Paikoin siihen liittyvät puistot sekä muut keskustan toiminnot. Olennaisia ovat myös asemanseudut ja joukkoliikennepysäkkien huomioiminen.

Turismi tulee ottaa huomioon keskustan kehittämisessä. Matkailun kannalta keskeistä ovat keskustan vetovoimaiset kohteet ja niiden saavutettavuus, kulttuuri-, ravintola-, majoitus- ja muut palvelut, erikoistuneet ostosmahdollisuudet sekä kansainväliset yhteydet lentokentälle, rautatieasemalle ja satamiin sekä yhteydet niiden välillä.

Aluetta suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen ja häiriöttömyyteen. Pysäköinti on ensisijaisesti sijoitettava maan alle ja kadunvarsille.

Maanalaiset kulkuyhteydet ovat tärkeitä säältä suojassa olevia yhteyksiä, mutta ne eivät ole korvaavia ratkaisuja maantason kävely-yhteyksille. Säältä suojassa olevia yhteyksiä voidaan kehittää myös mm. kattamalla liikekortteleiden sisäpihoja.



Kuva 30. Eteläisen kantakaupungin liike- ja palvelukeskusta ja maankäytön keskeisiä muutosalueita

Eteläisen kantakaupungin liike- ja palvelukeskusta on kaupungin ydinkeskusta ja merkittävin työpaikka-, liike- ja palvelukeskittymä. Sitä kehitetään laajana kävelypainotteisena alueena.

Eteläisen kantakaupungin merkittävimmät täydennysrakennushankkeet sijaitsevat Länsisataman Jätkäsaarella, Hietalahdessa ja Hernesaarella. Muita merkittäviä kehittämisalueita, joihin liittyy laajempia täydennysrakentamismahdollisuuksia on Salmisaarella Länsiväylän mahdolliseen bulevardisointiin liittyen, Etelärannassa ja Katajanokalla. Pissarata ja länsimetro vaikuttavat merkittävästi ydinkeskustan saavutettavuuteen ja niiden asemansuilla on merkittäviä maankäytön potentiaaleja. Hietalahden telakkaa kehitetään jatkossakin merkittävänä työpaikka-alueena.

- Liike- ja palvelukeskusta
- Keskeiset muutosalueet
- Pissararadan asemansuut
- Toimitilavaltaiset alueet
- Metro asemineen
- Rautatie asemineen
- Laajasalon joukkoliikenneyhteys

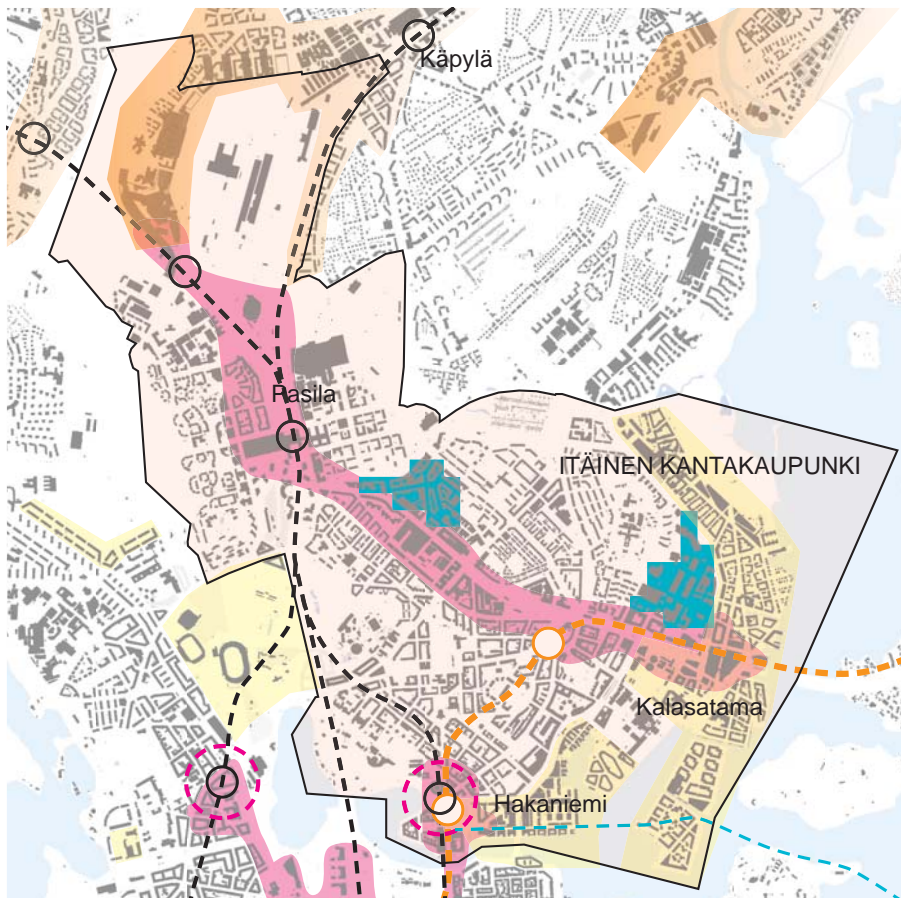
Pasila- Vallila-Kalasadama -akseli

Kantakaupungin itäosasta, Hakaniemestä Vallilanlaaksoon ja Pasilaan ulottuvasta alueesta Kalasadaman sekä Keski-Pasilan uusien aluerakentamiskohteiden myötä kehittymässä laajuudeltaan ja intensiteetiltään lähes eteläisen kantakaupungin suuruisen aluekokonaisuus. Alueen ytimeen, Kalasadama- Vallila- Pasila akselille on muodostumassa kokonaisuus, jossa voimakkaasti kehittyvät uudet keskustan laajentumisalueet kytkeytyvät toisiinsa toiminnallisesti ja kehittyvien joukkoliikenneyhteyksien avulla.

Yleiskaavassa alue on merkitty liike- ja palvelukeskustan alueeksi, jonka voimakas kehittäminen on osa kaupungin strategiaohjelman mukaista laajempaa kaupungin yritysalueiden kehittämisen kokonaisuutta. Alue on yleiskaavan vision tuottavuuden huippualueita, jonka keskeinen sijainti itäisessä kantakaupungissa, toiminnallisesti sekoittunut rakenne ja kehittyvät julkisen liikenteen yhteydet mahdollistavat uuden urbaanin ydinalueen muodostumisen.

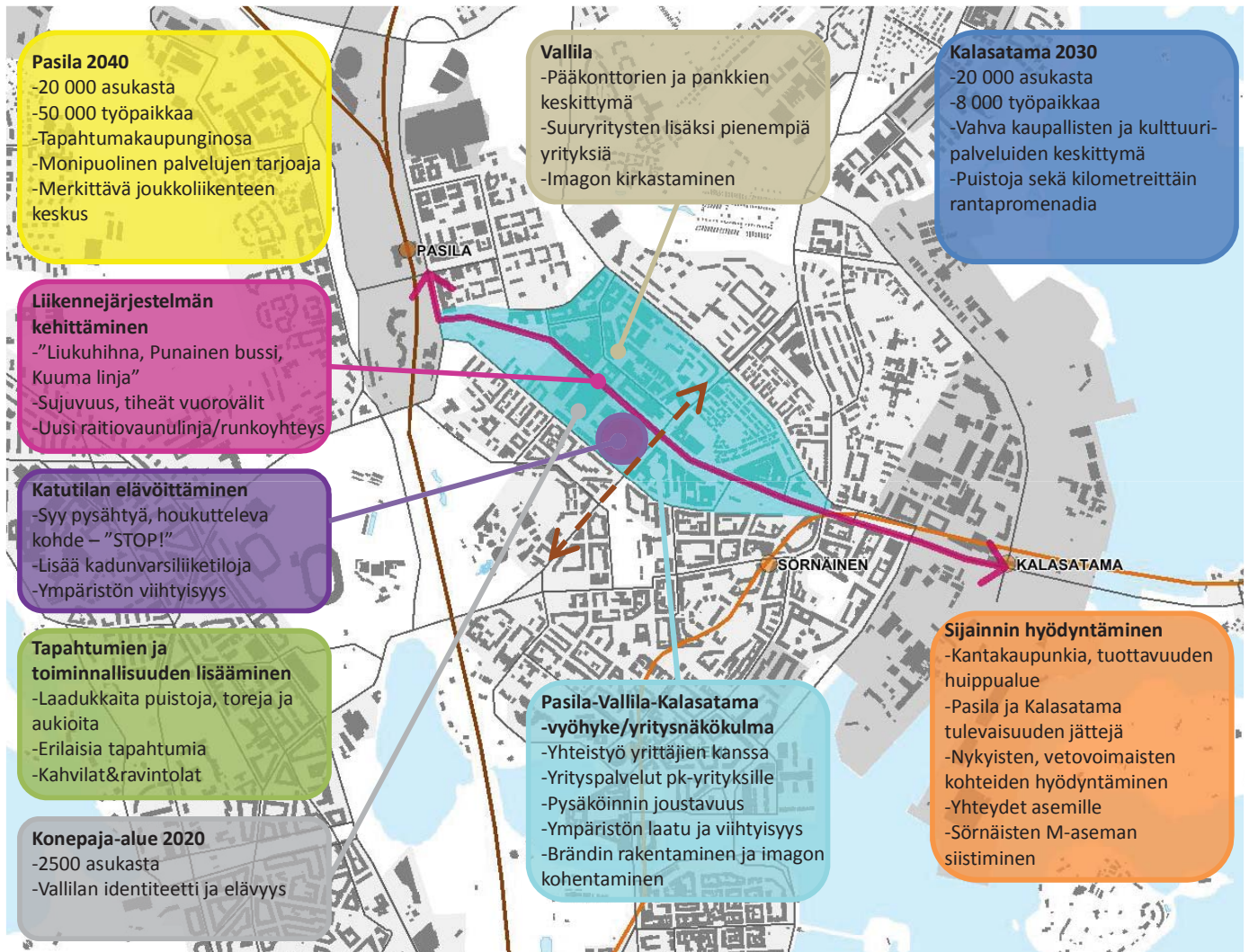
Teollisuuskadusta muodostetaan itäisen kantakaupungin pääkatu, joka yhdistää Pasilan ja Kalasadaman uudet keskukset ja sen varrella olevan toiminnallisesti sekoittuneen ydinalueen. Teollisuuskadulle on osoitettu uusi raideliikenteen yhteys, joka yhdessä täydennysrakentamisen ja kävely- ja pyöräily-ympäristön kehittämisen kanssa tukee alueen keskeisen akselin kehittämistä.

Akselin varrella sijaitsevat mm. Vallilan ja Tukkutorin ympäristön yritysalueet lukuisine yritysten pääkonttoreineen, Sörnäisten metroasema, uudistuva Konepaja-alue sekä Suvilahden tapahtuma-alue, joita ympäröivät tehokkaasti rakennetut asuntovaltaiset kaupunginosat. Toimintojen monipuolisuus ja sekoittuneisuus on alueen vahvuus ja se huomioidaan alueen kehittämisessä.



YLEISKAAVASSA PASILA-VALLILA KALASATAMA -AKSELIN MONIPUOLISUUS HUOMIOIDAAN ALUEEN KEHITTÄMISESSÄ:

- Aluetta ei tule käsitellä jatkossa enää läpikulkualueena ydinkeskustaan ja/tai Pasilaan, Kalasadamaan ja muihin keskuksiin vaan alue on itessään keskusta-alueita. Tämän tulee näkyä alueen liikennesuunnittelussa.
- Ydinalueen suuri työpaikkamäärä ja tiiviisti rakennettujen ympäröivien alueiden laaja väestöpohja mahdollistavat liiketilojen ja kaupallisten palveluiden lisäämisen alueella. Alueella kadunvarren maantasokerokset osoitetaan pääsääntöisesti liike- ja muiksi toimitiloiksi korttelita kehitettäessä ja täydennysrakentamisen yhteydessä
- Pasilan ja Suvilahden tapahtuma-alueet ja -rakennukset sekä Tukkutorin alue ravintola-alan keskittymiseen monipuolistavat alueen palvelutarjontaa. Yhdessä monipuolisten kaupallisten palveluiden kanssa alue on elävä kellon ympäri.
- Akselin päissä sijaitsevat Pasilan ja Kalasadaman uudet keskukset ovat sekä suuria kaupallisia keskittymiä että tärkeitä liikenteen solmukohtia. Teollisuuskadun suuntaista joukkoliikennettä kehittämällä alue kytetään näihin solmukohtiin, mikä tekee alueen saavutettavuudesta erinomaisen.
- Kalasadamassa alue yhdistyy laajoihin merellisiin virkistysalueisiin ja Pasilassa Keskuspuiston ja Eläintarhan ja Töölönlahden virkistysalueisiin. Yhteyksiä näille virkistysalueille vahvistetaan.
- Kaupunkikuvallisesti ja -tilallisesti rikas alue sisältää mm. perinteistä helsinkiläistä korttelikaupunkia, pääkonttoreita, rouheaa teollisuusperintöä sekä uutta korkeaa rakentamista. Alueen rakennuskannan monipuolisuutta hyödynnetään alueen identiteettiä vahvistettaessa.



Kuva 32. Pasila-Vallila-Kalastama -akselin toimenpidesuunnitelma (2013) kuva: KSV 2013

Kuva 31 (viereinen sivu 26). Itäisen kantakaupungin liike- ja palvelukeskusta ja maankäytön keskeisiä muutosalueita.

Itäisen kantakaupungin liike- ja palvelukeskusta Pasila-Vallila-Kalastama -akselilla on merkittävä työpaikka-, liike- ja palvelukeskittymä. Sen molempiin päihin, Pasilaan ja Kalastamaan rakentuu voimakkaat kaupalliset keskittymät. Sitä kehitetään laajana kävelypainotteisena alueena ja Teollisuuskadun suuntaista joukkoliikennettä kehitetään.

Itäisen kantakaupungin merkittävimmät täydennysrakentamishankkeet sijaitsevat Kalastamassa, Pasilassa, Teollisuuskadun varrella ja Hakaniemessä. Pasilasta kantakaupunkimainen, tehokkaasti rakennettu korttelikaupunki laajenee pohjoiseen ja edelleen Käpylään.

Pisararata ja laajasalon joukkoliikennetyhteys korostavat Hakaniemen merkitystä joukkoliikenteen solmukohtana ja sitä kehitetään voimakkaasti Vallilan teollisuusaluetta ja Tukkutorin aluetta kehitetään jatkossakin merkittävänä työpaikka-alueena.

Selitteet kuvaan 31 (viereinen sivu)

- Liike- ja palvelukeskusta
- Keskeiset muutosalueet
- Pesararadan asemanseudut
- Toimitilavaltaiset alueet
- Kantakaupungin laajeneminen
- Metro asemineen
- Rautatie asemineen
- Laajasalon joukkoliikennetyhteys

2.1.2 Muu kantakaupunki

Liike- ja palvelukeskustan ulkopuolinen osa kantakaupunkia on pääosin asuntovaltaisesta keskusta-alueesta, joka on toiminnalliselta rakenteeltaan sekoittunutta. Asumisen lisäksi alueella on liike- ja muita toimitiloja sekä julkisia palveluja. Virkistysalueet ja puistot ovat osa kaupunkirakennetta.

Asumista kantakaupungissa on vahvistettava, ja erilaisia asumisen mahdollisuuksia on kehitettävä myös tulevaisuudessa. Nykyistä kantakaupunkia on laajennettava, koska uutta asumista on myös toimitilapotentiaalia vähän. Uudet satamalta vapautuneet kantakaupungin asuinalueet täydentävät nykyistä rakennetta, mutta erilaisia täydennysrakentamisen keinoja on edelleen tutkittava myös nykyisen kantakaupungin alueella. Vaikka täydennysrakentamisen mahdollisuudet ovat pieniä uusiin alueisiin verrattuna, niillä on merkitystä pienempien osa-alueiden kehittämisen kannalta. Lisäksi kantakaupungissa on muutamia alueita, joissa voidaan tutkia laajamittaisempaa lisärakentamista sekä asumisen että toimitilan osalta.

Sekoittunutta rakennetta on alueen elävyyden ylläpitämiseksi vahvistettava ja asumisen lisäksi tuettava muitakin toimintoja. Asumiseen tulee osoittaa rakentamismahdollisuuksia, jotka eivät kilpaile liike- ja toimitilan kanssa. Ensimmäisten kerrosten kadulle avautuvat tilat ja sisäpihojen ensimmäisten kerrosten tilat on ensisijaisesti osoitettava liike- tai toimitiloiksi. Täydennysrakentamisen mahdollisuuksia on tutkittava.

Kantakaupungissa on turvattava riittävä kaavavaranto julkisten palvelujen osalta. Paitsi koulut, päiväkodit ja muut vastaavat palvelut, myös kulttuuri- ja liikuntapalvelut kuuluvat kantakaupunkiin. Töölönlahden kulttuurikeskittymä ja Eläintarhan alueen virkistys-, urheilu- ja liikuntapalvelut ovat osa historiallista Helsinkiä ja voimavara, josta tulee pitää kiinni. Näiden lisäksi on löydettävä myös uusia mahdollisuuksia kehittää palveluja keskustassa ja keskustan tuntumassa kasvavalle väestölle. Kantakaupungissa tulee varata myös alueita, joissa voi järjestää tapahtumia. Näitä alueita ovat Töölönlahden puisto ja Olympiastadionin ympäristö.

Kantakaupunki on suurelta osin kulttuurihistoriallisesti merkittävää aluetta, mikä tulee huomioida alueen kehittämisessä. Kuten liikekeskustankin alueella mahdollisuuksia täydennysrakentamiseen on tutkittava siten, että lähtökohtana on alueen arvojen ja ominaisuuksien säilyminen.

Kantakaupungin suurelta osin vanhentuneet asemakaavat on uudistettava. Erityisesti käyttötarkoitukseen, lisärakentamiseen ja rakennussuojeluun liittyvät asiat on yhdenmukaistettava ja määriteltävä uudelleen yleiskaavaa tarkemmalla kaavatasolla.

Kantakaupunkia tulee kehittää kävelypainotteisena alueena. Keskeinen määrittävä tekijä kävelypainotteiselle alueelle kuten liikekeskustassakin ovat liiketilat, erityisesti kadunvarsiliiketilat sekä paikoin puistot ja muut keskustan toiminnot. Asemanseudut ja joukkoliikenteen pysäkit ovat olennainen osa kävelykaupunkia ja toimivat kävelyympäristön ”jatkeena”, joten niiden ympäristössä tulee asettaa erityishuomio kävelyolosuhteisiin.

2.1.3 Toimitilavaltaiset alueet

Kantakaupungissa tiettyjä alueita (Vallilan teollisuusalue, Lauttasaaren Vattuniemi, Hietalahden telakka ja Sörnäisten Tukkutorin alue) on tulevaisuudessakin säilytettävä ja nykyistä voimakkaammin kehitettävä työpaikka-alueina saavutettavuuden, synergiahyötyjen, palveluiden ylläpitämisen sekä kaupungin elinkeinopoliittisten linjausten vuoksi. Alueilla ei pääsääntöisesti tule sallia toimitilojen muutoksia asunnoiksi.

Kuva 33. (sivulla 29) Kantakaupungin maankäytön keskeisiä kehittämisalueita.

Lauttasaaren joukkoliikenneyhteydet kehittyvät voimakkaasti Länsimetron rakentumisen myötä. Merkittävimmät maankäytön muutokset tapahtuvat Koivusaareissa ja Länsiväylän varrella sen mahdolliseen bulevardisointiin liittyen. Vattuniemeä kehitetään jatkossakin työpaikka-alueena.

Läntisen kantakaupungin merkittävimmät muutokset liittyvät Pissararadan asemanseudulle Töölössä, Eläintarhan alueen kehittämiseen ja Kantakaupungin laajenemiseen Munkkiniemen suuntaan ja pohjoiseen.

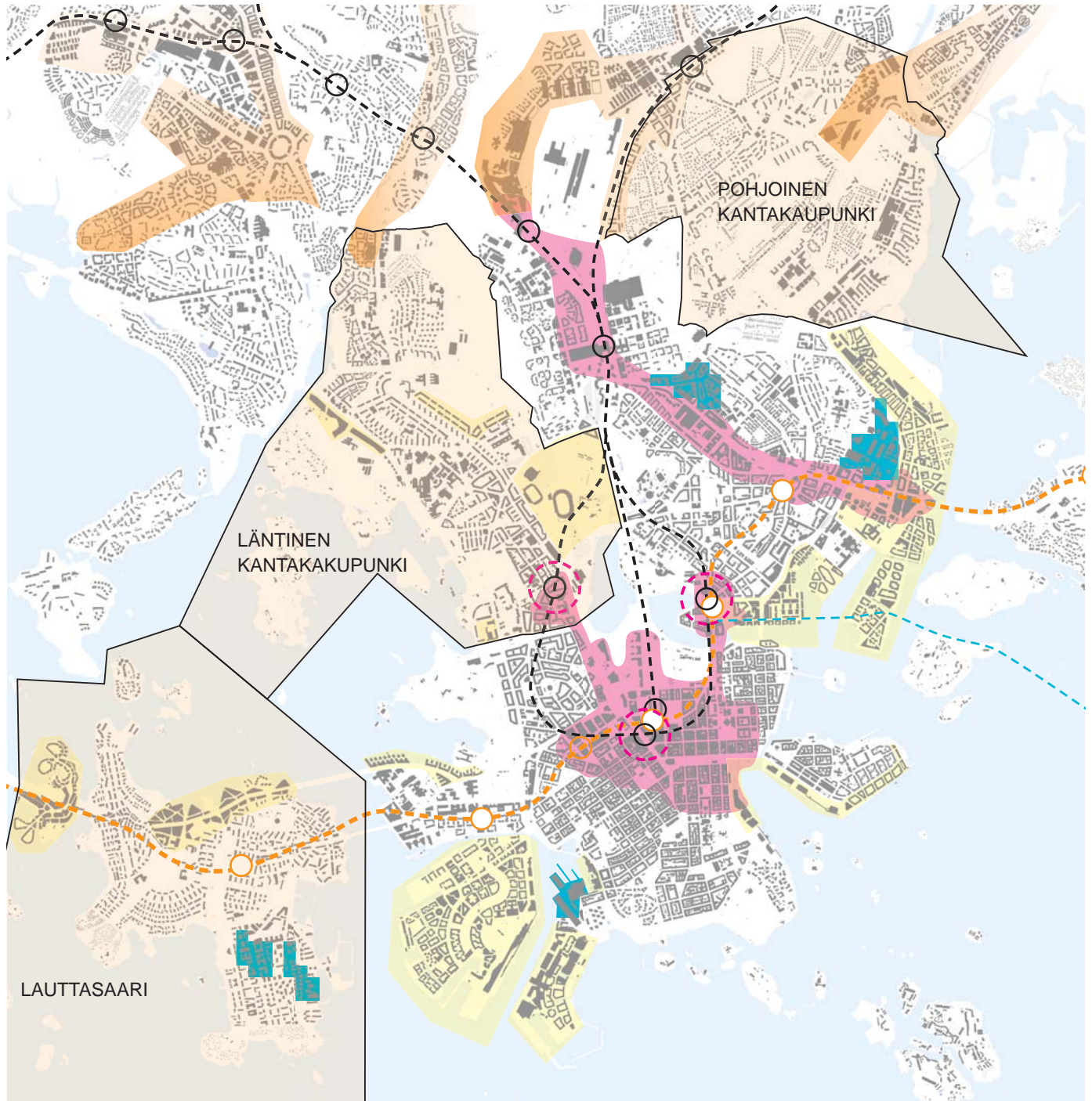
Pohjoisen kantakaupungin maankäyttöön vaikuttavat merkittävimmin Lahdenväylän ja Tuusulanväylän mahdolliset bulevardisoinnit ja erityisesti Käpylän asemanseutu, josta kehitty entistä voimakkaampi työpaikka- ja palvelukeskittymä.

Selitteet kuvaan 33. (viereinen sivu)

- Liike- ja palvelukeskusta
- Keskeiset muutosalueet
- Pissararadan asemanseudut
- Toimitilavaltaiset alueet
- Kantakaupungin laajeneminen
- Metro asemineen
- Rautatie asemineen
- Laajasalon joukkoliikenneyhteys

Vallilan teollisuusalueen ja Tukutorin alueen säilyminen ja kehittäminen toimitilapainotteisina alueina vahvistavat kaupungin strategisia linjauksia Kalasatama- Vallila- Pasila- akselista elinkeinoelämän toimintaedellytysten näkökulmasta. Alueille on mahdollista sijoittaa myös vähäistä häiriötä tuottavaa pienteollisuutta. Alueiden liikennettä kehitetään Pasila - Vallila - Kalasatama - akselin liike- ja palvelukeskustan tavoitteiden mukaisesti kuitenkin siten, että otetaan toimitila-alueen tarpeet huomioon.

Lauttasaaren Vattuniemen työpaikka-alue on tärkeä kaupunginosan toiminnallisuudelle. Se ylläpitää myös kaupallisia palveluja muutoin yksipuolistumassa olevassa Lauttasaarella, Vattuniemessä nykyistä työpaikka- aluetta vahvistetaan ympäröivän asuinalueen sallimissa puitteissa.

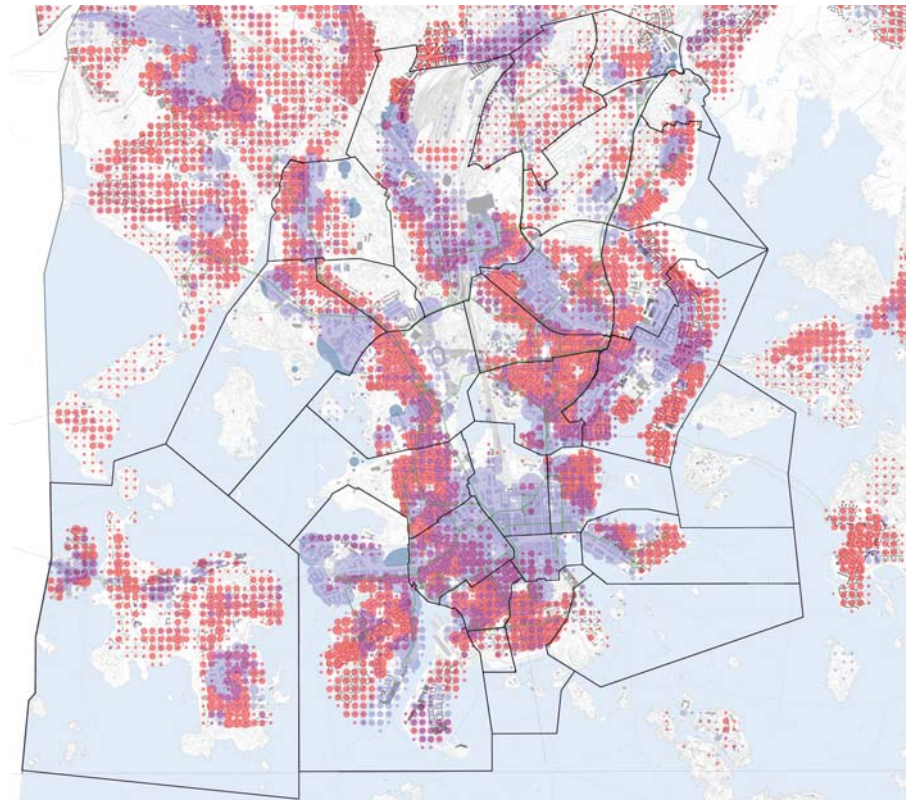


2.2 Kantakaupungin sekoittuneen rakenteen tukeminen

Kantakaupungin kehittämisessä on edistettävä aktiivisesti toiminnallisesti sekoittunutta kaupunkirakennetta. Tämä tarkoittaa sopivan toiminnallisen ”tavoitetasapainon” tunnistamista ja ylläpitämistä työpaikka-, liike-, asuin- ja palvelurakentamisen osalta alueen asemakaavoituksessa ja muussa tarkemmassa suunnittelussa. Tavoitetasapaino voidaan ilmaista alueittain esimerkiksi toimintojen tavoitteellisilla osuuksilla kerrosalasta (esim. 15% liiketiloja, 35% toimitiloja ja 50% asumista ja nämä tavoitteelliset prosenttiosuudet tutkitaan aluekohtaisesti.) Lisäksi yleisesti lisä- ja täydennysrakentamisen sekä mahdollisten käyttötarkoitusten muutosten yhteydessä on huolehdittava, että:

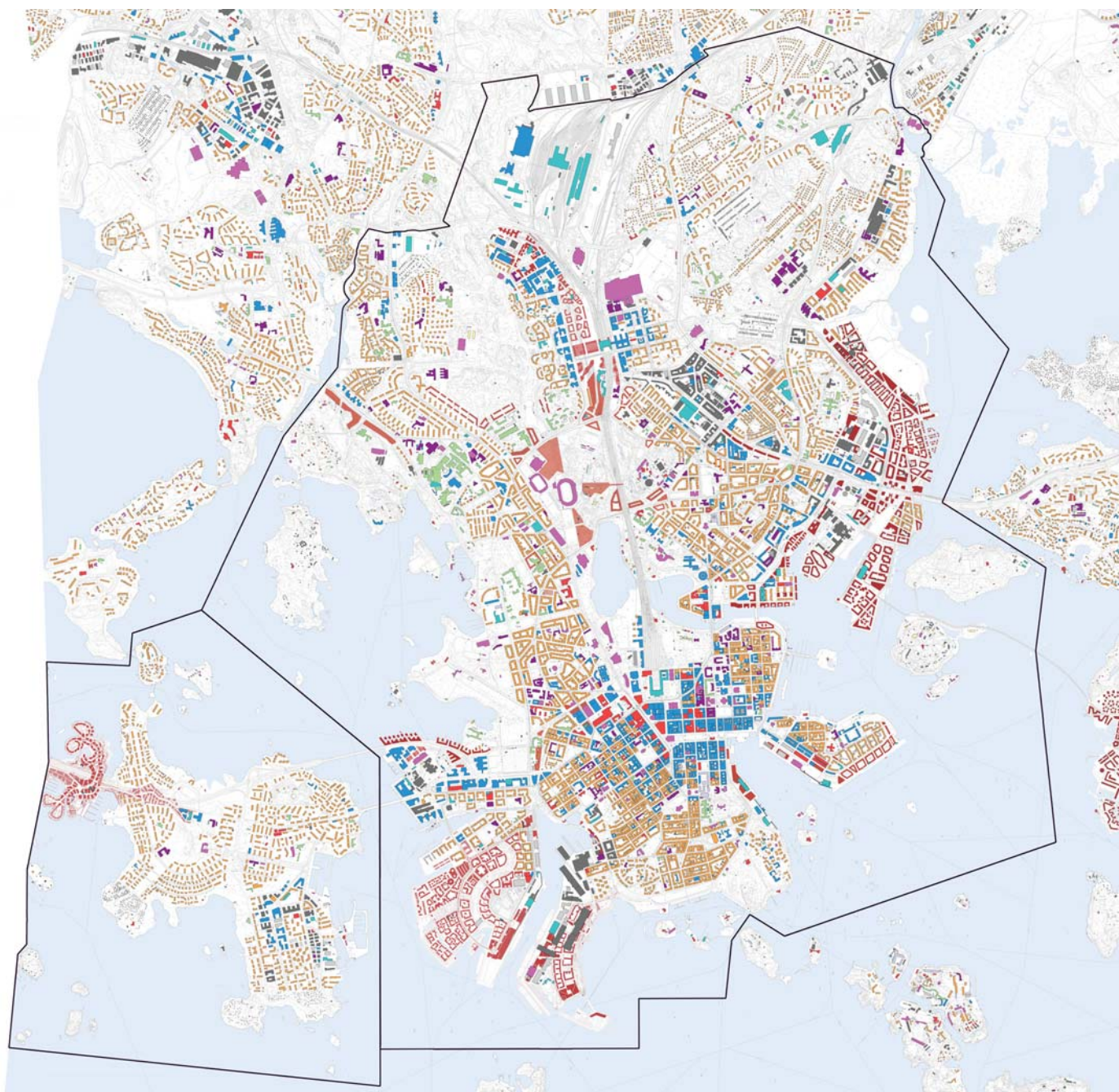
- Sekä eteläisen että itäisen kantakaupungin ydinalueita kehitetään jatkossakin monipuolisina ja tehokkaasti rakennettuina
- liike- ja palvelukeskustojen alueilla työpaikkatiheys ja kaupallinen vetovoima eivät heikkene ja liike- ja toimitiloja ei muuteta asumiseen, jotta keskustojen vetovoima työpaikka-alueina ei heikkene
- asuntovaltaisemmilla alueilla liike- ja toimitilat eivät häviä alueelta
- joukkoliikenteen solmukohtissa pyritään asuntovaltaisten alueiden palvelutarjontaa ja kaupallista rakennetta vahvistamaan

Kantakaupungin asemakaavojen uudistamistyön yhteydessä tutkitaan tarkemmin alueen nykytilanteen mukaiset alueiden toimintojen suhteelliset osuudet kerrosalasta sekä kadulle avautuvien liike- ja muiden toimitilojen tarjonta ja sijainti alueilla maantasokerroksissa, jotta alueiden rooli kaupunkirakenteessa sekä niiden vahvuudet ja potentiaalit voidaan huomioida aktiivisesti alueiden kehittämisessä. Maantasokerroksien liike- ja toimitilojen sijainnilla on keskeinen merkitys kävely-ympäristön ja muun liikkumisen suunnittelussa. Liikkumisen kehittämisen lähtökohtana on liike-elämän ja asumisen toisiaan tukeva ja yhdessä kehittyvä toiminta.



Kuva 34. Kantakaupungin rakennusten kerrosalan jakautuminen asuin- ja työpaikkarakentamiseen vuonna 2050 yleiskaavan väestö- ja työpaikka-arvion mukaan.

- Asuinrakentamisen kerrosalaa
- Työpaikkarakentamisen kerrosalaa
- Voimakkaasti sekoittunut rakenne



Kuva 35. Kantakaupungin rakennukset pääkäyttötarkoituksittain

■	Asuinrakennukset	■	Liikenteen rakennukset
■	Toimistorakennukset	■	Opetusrakennukset
■	Liikerakennukset	■	Teollisuusrakennukset
■	Hoitoalan rakennukset	■	Uusia rakennuksia ja rakentamisaueita
■	KokoontumISRakennukset		

2.3 Kantakaupungin lisä- ja täydennysrakentaminen

Kantakaupungissa (kaupunginosien 1-27 alueella) on yleiskaavan mukaan rakentamis-potentiaalia n. 45 000 uudelle asukkaalle ja 65 000 työpaikalle (sisältäen jo käynnissä olevat projektialueet sekä tässä yleiskaavassa esitetyt muut rakentamis-potentiaalit). Kantakaupungin työpaikkamäärää on pyrittävä lisäämään rakentamalla uutta toimitilaa ja kaikessa uudessa asuntorakentamisessa tulee huomioida monipuolinen asuntotarjonta ja kävelykaupungille ominainen kadunvarsiliiketila, mahdollisuudet eri toimintojen yhdistämiseen sekä julkisten ulkotilojen laadun parantaminen

Kantakaupungissa voidaan tutkia laajamittaisempaan täydennysrakentamista sekä asumisen että toimitilan osalta. Suurimmat potentiaalit Länsisataman, Kalasataman ja Pasilan lisäksi liittyvät ranta-alueiden käytön tehostamiseen, joukkoliikennehankkeisiin sekä liikenteen muutosalueisiin kantakaupunkiin johtavien pääväylien varrella. Tällaisia paikkoja on mm. Katajanokalla ja Hakaniemenrannassa (ranta-alueet), Töölössä, Hakaniemessä ja (joukkoliikenne) sekä Salmisaassa Länsiväylän bulevardisointiin liittyen, Pasila-Vallila-Kalasatama -akselin varrella ja Meilahdessa (liikenteen muutosalueet). Alueiden mahdollisia käyttötarkoituksia tarkasteltaessa on huomioitava alueiden liittyminen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, alueen saavutettavuus sekä toimintojen monipuolisuus.

Maanalaisen liiketilan laajenemismahdollisuuksia on esimerkiksi Pissararadan asemaseuduilla. Asemien yhteyteen on mahdollista rakentaa mm. uutta maanalaista liiketila. Pissararadan asemista keskustan asemalla on laajin sisäänkäyntiverkosto ja maanalaisten kävelyverkosto, jonka rakentamisessa otetaan huomioon myös liikkuminen liikekiinteistöihin. Uusien maanalaisten jalankulkukäytävien ja -alueiden rakentaminen on mahdollista. Hakaniemen aseman ennustetaan olevan vilkkaat Pissararadan asemista. Näin ollen Hakaniemessä tulisi voida hyödyntää Pissaran jalankulkuvirrat nykyistä tehokkaammin. Uutta rakentamis-potentiaalia Hakaniemen alueella onkin erilaisille ja erikokoisille hankkeille maan alla ja päällä, joista laajimmat liittyvät Hakaniemen sillan ja sen ympäristön kehittämiseen.

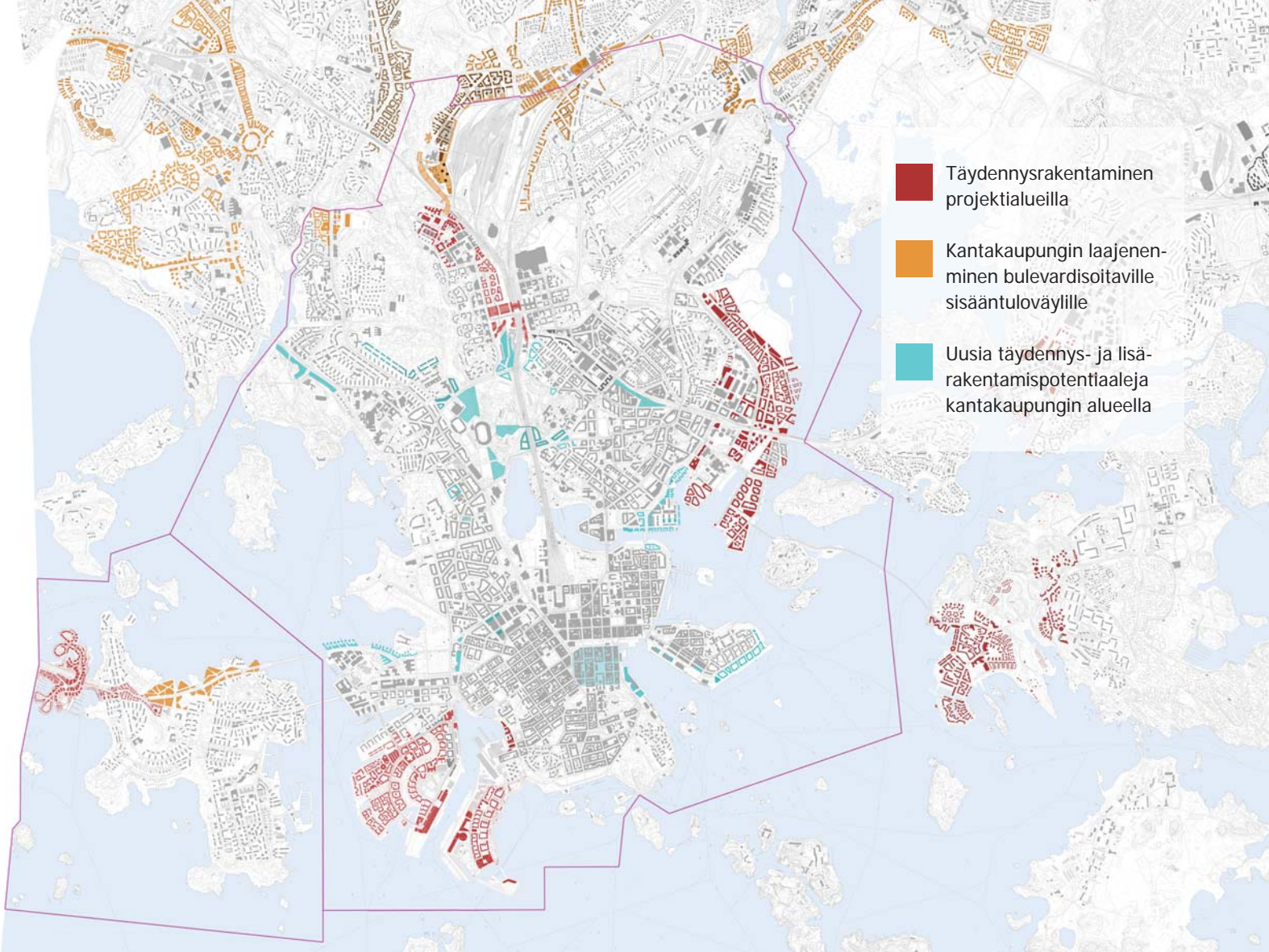
Kortteleiden sisällä tapahtuvan täydennysrakentamisen potentiaalisimpia alueita ovat liike- ja palvelukeskustat erityisesti Pasila-Vallila-Kalasatama -akselin varrella ja mm. Kaartinkaupungissa.

LISÄ- JA TÄYDENNYSRAKENTAMISEN PERIAATTEITA:

- Merkittäviä, mahdollisia laajentumis- ja täydennysrakentamisalueita ovat uudet asemaseudut ja joukkoliikenteen solmukohdat (esim. Pissararadan asemat) sekä niiden kytkeminen toiminnallisesti ympäröivään kaupunkirakenteeseen.
- Rantoja hyödynnetään tehokkaammin täydennysrakentamalla niitä ja merellistä ympäristöä kehitetään virkistysmahdollisuudet turvaten.
- Liikenteen muutosalueille tutkitaan alueita eheyttävää täydennysrakentamista
- Lisärakentamismahdollisuuksia kortteiden sisällä edistetään

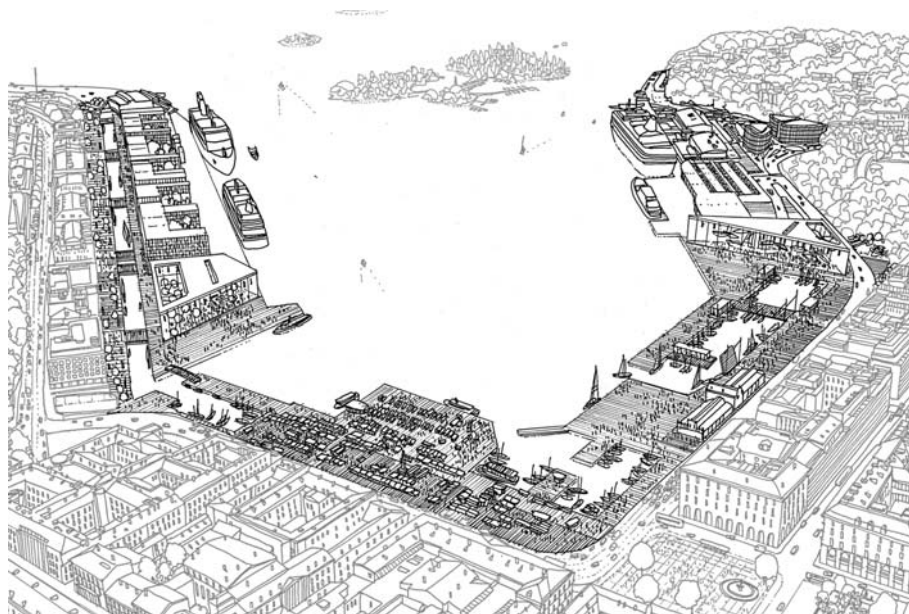
Kuva 36. Salmisaassa voitaisiin Länsiväylän bulevardisoinnin yhteydessä tutkia uutta hybridikorttelirakennetta Länsiväylän pohjoispuolelle. Kuvassa sinisellä työpaikkarakentamista ja ruskealla asuinrakentamista. (KSV, YOS 3/2014)



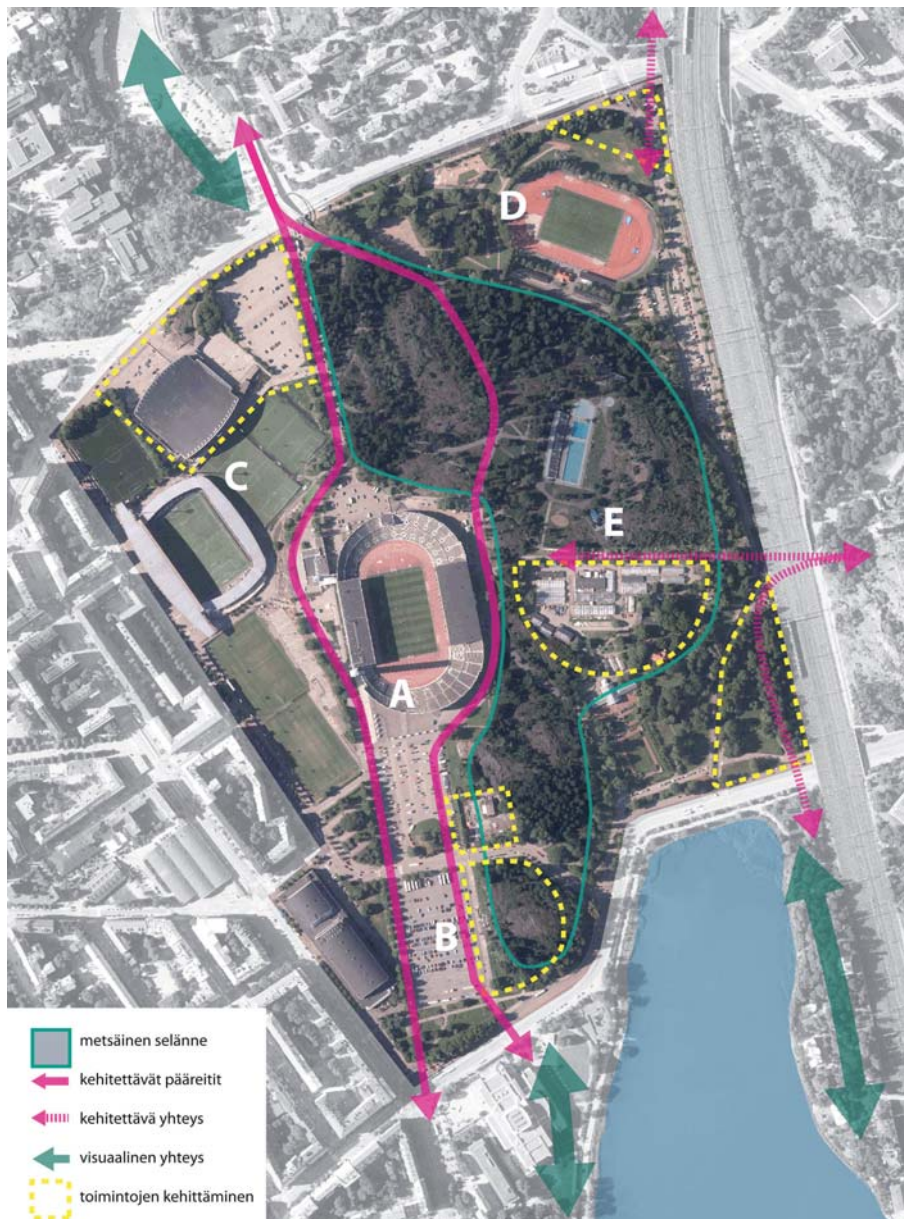


- Täydennysrakentaminen projektialueilla
- Kantakaupungin laajeneminen bulevardisoitaville sisääntuloväylille
- Uusia täydennys- ja lisärakentamispotentiaaleja kantakaupungin alueella

Kuva 37. Kantakaupungin laajenemissuuntaa sekä merkittävimpiä laajempia täydennysrakentamispotentiaaleja kantakaupungin nykyisen kaupunkirakenteen sisällä ja Lauttasaassa.



Kuva 38. Eteläsataman aluetta kehitetään monipuolisena, kävelypainotteisena alueena. Kuvassa Eteläsataman alueesta järjestetysissä Kirjava Satama -ideakilpailussa toisen palkinnon saavuttanut ehdotus "Meren syleily" (2012) Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Allies and Morrison Architects



Kuva 39. Eläintarhan alueen maankäytön periaatteet (KSLK 29.4.2014)

Eläintarhan alueella voidaan tutkia lisärakentamista. Alueen maankäytön periaatteissa on asetettu tavoitteeksi seuraavaa:

Eläintarhan aluetta kehitetään virkistys-, urheilun, matkailun ja kulttuurin alueena sen suunnitteluhistoriallisia ja maisemallisia arvoja kunnioittaen sekä siten, että se muodostaa luontevan nivelen Töölönlahden kulttuuripuiston ja Nordenskiöldinkadun pohjoispuolelta alkavan Keskuspuiston virkistysmetsäjakson välille. Eläintarhan asema osana Helsingin keskeistä vihersormea, Keskuspuistoa ja Töölönlahden kokonaisuutta turvataan.

Aluetta kehitetään korkealuokkaisena puistomaisena alueena. Uusi rakentaminen sijoitetaan alueelle yksittäisinä rakennuksina puistomaisen yleisilmeen säilyttäen.

Tavoitteena on keskittää pysäköintiä maan alle.



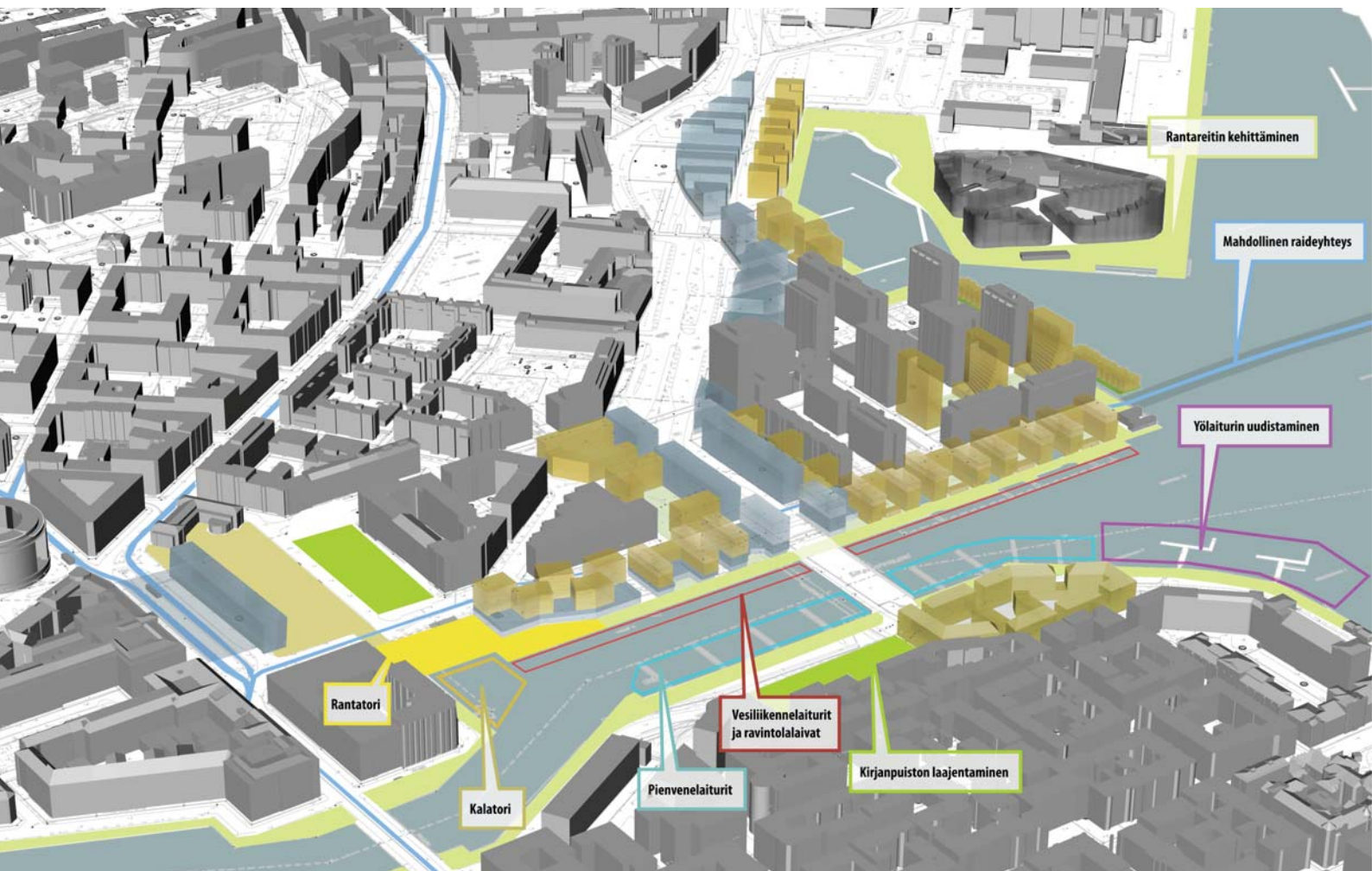
Kuva 40. Luonnos, miten kaupunginpuutarhaa ja yhteyttä eläintarhan alueelta Linnanmäelle voitaisiin kehittää. Kuva: Kaupunkisuunnitteluviraston tilaama ideasuunnitelma Eläintarhan alueelle, ALA-arkkitehdit, 2013

Täydennysrakentamisessa tulee pyrkiä ympäristön kokonaisvaltaiseen kehittämiseen. Rakentamisen yhteydessä tulee parantaa liikkumisympäristöä ja julkisia ulkotiloja.



Kuva 41 (KSV, YOS 3/2014). Katajanokan kaakkoisrannalla voidaan tiivistää sataman nykyisiä ajo- ja pysäköintijärjestelyjä. Ranta-alueelle voitaisiin sijoittaa asuinrakentamista hieman yli 2000 asukkaalle, jonka yhteydessä rantojen virkistysalueita voitaisiin edellen kehittää. (KSV, YOS 3/2014)

Kuva 42 (alla, KSV, YOS 3/2014)). Hakaniemen merkitys keskeisenä joukkoliikenteen solmukohdانا korostuu entisestään Pissararadan ja Laajasalon joukkoliikenneyhteyden myötä. Lisäksi mm. Hakaniemensillan uusiminen tarjoaa mahdollisuuksia lisärakentamiselle ja rantojen kehittämiseksi. Alueen tarkempi suunnittelu etenee asemakaavaosastolla Hakaniemensillan uusimisen ja Sörnäisten rantatien varren osalta. (suunnitteluperiaatteet KSLK 28.10.2014)



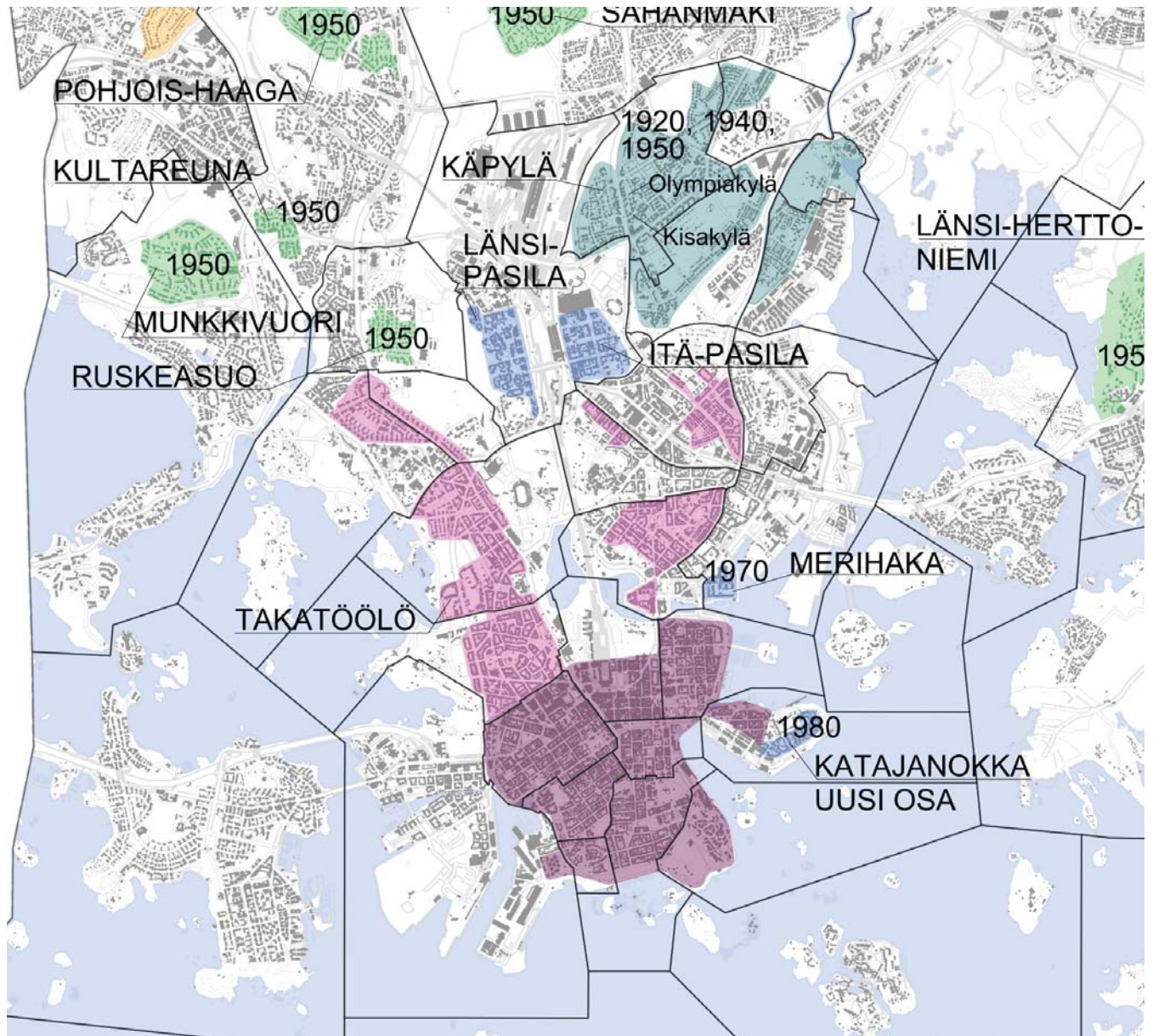
2.4 Rakennetun kulttuuriympäristön vaaliminen ja kehittäminen

Kantakaupungin täydennysrakentaminen on haastavaa, koska suuri osa siitä on kulttuurihistoriallisesti arvokasta ympäristöä. Kaupungin elinvoimaisuuden vuoksi on kuitenkin tärkeää, että kaupunkia voidaan uudistaa ja kehittää. Tavoitteena on elävä ja kehittyvä kantakaupunki, jossa kuitenkin tunnustetaan olemassa olevan ympäristön arvot.

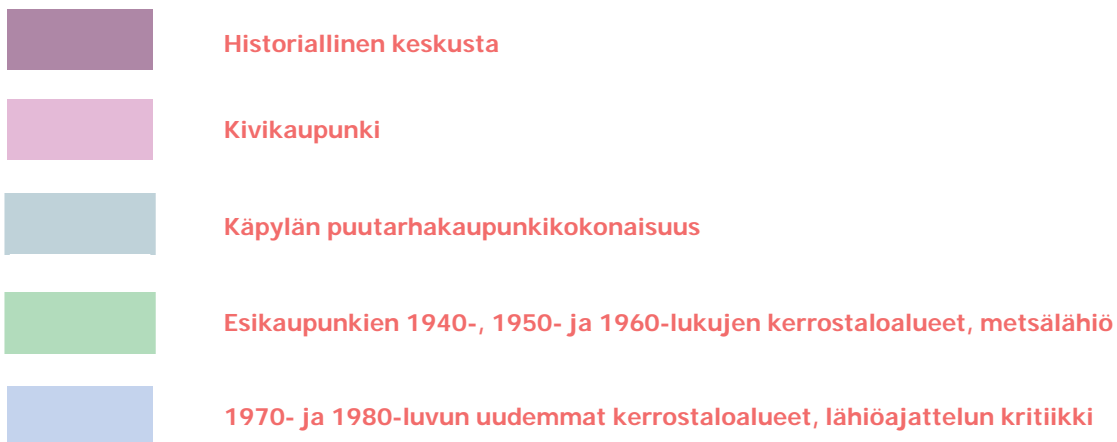
Kantakaupunkia kehittämisessä huomioitavia kulttuuriympäristöön liittyviä tavoitteita:

- Helsingin matala keskusta ja horisontaali yleisilme ovat yksi helsinkiläisen kaupunkikuvan erityisyys ja sitä kautta tärkeä imagotekijä, joka voidaan nähdä myös kilpailuvalttina kaupunkien välillä.
- Yleiskaavassa turvataan kantakaupungin säilyminen elävänä ja toiminnallisesti rikkaana kaupunginosana luomalla edellytyksiä alueen ominaispiirteistä lähtevälle täydennysrakentamiselle ja historian huomioivalle kehittämiselle. Erilaisille olemassa olevan rakennuskannan ja korttelirakenteen sisällä tapahtuville täydennysrakentamisen muotodoille voidaan luoda niille arvotuksen pohjalta kehittämissperiaatteita (korttelien sisäosat, vajaasti rakennetut tontit, ullakkorakentaminen, rakennusten mahdollinen korottaminen jne.)
- Kulttuurihistoriallinen näkökulma ja alueiden ominaispiirteiden huomioonottaminen on tulevaisuudessakin tärkeä kaupunkiympäristön laatua vahvistava tekijä alueita kehitettäessä ja täydennysrakennettaessa. Historiallisen rakennusperinnön rinnalle nostetaan esiin uudemman rakennuskannan, mm. modernististen rakennusten merkitys tärkeänä helsinkiläisenä identiteettitekijänä ja osana kerroksellista kaupunkikuvaa. Kehittämistoimenpiteiden yhteydessä tulee pyrkiä vahvistamaan alueiden kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurillisesti arvokkaita piirteitä ja ominaisuuksia.
- Rakennusten järkevällä uusiokäytöllä voidaan edistää olemassa olevan rakennuskannan säilymistä ja kehittämistä.
- Sisäpihojen talous- ja yleisiä asumisen palveluja sisältäneet rakennukset eivät usein sovellu asumiseen ja tarjoavat tiloja pienimuotoiselle ja aloittelevalle yritystoiminnalle. Tällaisia tiloja voidaan kehitellä nykyisen toiminnan tavoin, tavoitteena säilyttää nämä muuntojoustavat ja usein edulliset työtilat osana kantakaupungin monipuolista tilarakennetta.

Yleiskaavan liitteenä on Kaupunkin muutos ja kulttuuriympäristöt -raportti, jossa käsitellään laajemmin rakennettuja kulttuuriympäristöjä ja maisemakulttuuria sekä niiden kehittämistavoitteita. Viereisen sivun kartalla on ote raportista, jossa on kantakaupungin rakennetun ympäristön aluetyyppejä, joille on raportissa annettu kehittämissperiaatteita.



Kuva 43. Kantakaupungin rakennetun alueen tyyppejä. Lähde: KSV



2.5 Puistot, julkiset kaupunkitilat ja virkistysalueet

Maiseman kulttuuriperinnön arvojen säilyttämistä tulee pitää suunnittelun lähtökohtana. Keskeistä on säilyttää helsinkiläinen puistoperintö, joka käsittää sekä historiallisia että moderneja puistoja ja joista huomattava osa sijaitsee kantakaupungin alueella.

Päätavoitteina puistojen, julkisten kaupunkitilojen ja virkistysalueiden kehittämiseksi kantakaupungissa on:

- Monipuolinen virkistystarjonta ja mahdollisuus ulkoilmaelämään kaikkina vuoden aikoina
- Helsingille tunnusomaisen merellisyyden ja vihreyden säilyttäminen ja parantaminen
- Kaupunkimaisema on monipuolinen ja monimuotoinen, viihtyisä ja kaunis
- Merellisen virkistysvyöhykkeen saavutettavuuden parantaminen
- Kaupunkitila tukee yhteisöllisyyttä ja luo mahdollisuuksia asukkaiden aktiivisuudelle
- Historia näkyy maisemassa, ja sen rinnalle syntyy uutta laadukasta maisemaa
- Alueet tukevat paikallista ja helsinkiläistä identiteettiä

Puistojen, puistikoiden, puistokatu- ja esplanadien ketjut

Kantakaupungin viherverkosto koostuu mittakaavaltaan rajallisista, mutta kaupunkikuvalliselta, kulttuurihistorialliselta ja virkistyksekkäältä merkitykseltään suurista osista, kuten puisto- ja bulevardiakseleista. Myös yksittäisen puun tai puurivin merkitys katutilassa voi näin urbaanissa ympäristössä olla huomattava. Historiallisten puistojen arvokkaiden ominaispiirteiden ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen tulee turvata. Puistojen palveluiden ja toimintojen kehittämisessä tulee ottaa huomioon puiston arvot ja sovittaa lisääntyvän asukasmäärän ja matkailun tarpeet puiston kulttuurihistoriallisiin arvoihin. Puistojen tulee olla kaikille avoimia, ilmaisia ja helposti saavutettavia.

Puistoihin kohdistuu paineita mm. maanalaisten tilojen rakenteiden, teknisten verkostojen, pyöräreittien, pysäköinnin, pysäkkien, huoltotilojen ja kaupallisen toiminnan taholta. Uudet toiminnot tulee sijoittaa siten, että puistojen kulttuurihistorialliset ja kaupunkikuvalliset arvot ja ominaispiirteet, sekä puistotoiminnot, -kokonaisuudet ja sommitelmat säilyvät. Puistoja kehitettäessä muutokset suunnitellaan puistojen omista lähtökohdista käsin ja historialliset piirteet säilyttäen.

Keskuspuisto

Keskuspuisto on olennainen osa kaupunkia ja sillä on myös valtakunnallista merkitystä. Keskustan yhteyksiä Keskuspuistoon parannetaan. Keskuspuiston eteläisin osa - Keskustan kulttuuripuisto on historiallisesti kerrostunut puistoalue Töölönlahden ja Kaisaniemenlahden ympäristössä. Alue kehittyi kulttuurin, liikunnan ja virkistysalueen sekä ulkoilmatapahtumien alueena. Keskeistä on ottaa huomioon Töölönlahden ja Kaisaniemenlahden avoimet maisematilat reunavyöhykkeineen sekä näiden yli avautuvat näkymälinjat.



Kuva 44. Esplanadi on ydinkeskustan tärkein viherakseli. Kuva: Raisa Kiljunen-Sirola



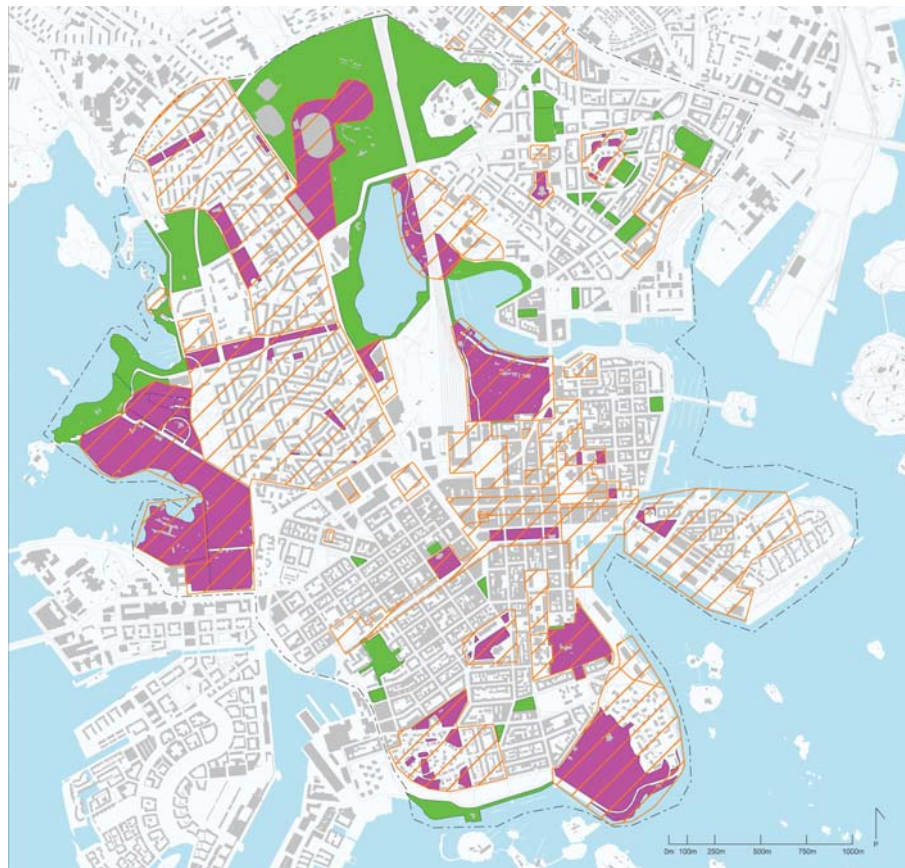
Kuva 45. Julkinen kaupunkitila tapahtumien näyttämönä. Ilmapallopisto musiikkitalon edessä. Kuva: Petri Krook/ Helsingin Juhlaviikot/Visit Helsinki



Kuva 46. Merelliset tapahtumat elävöittävät keskustaa. Kuva: Suomen Ilmakuva Oy / Visit Helsinki



Kuva 47: Kaupungissa on tilaa tapahtumille. Kuva: Maria Miklas/ Visit Helsinki



VALTAKUNNALLISESTI JA HELSINKILÄISITTÄIN
KULTTUURIHISTORIALLISTESTI ARVOKKAAT PUISTOT,
JOIDEN ARVO JA OMINAISPIIRTEET TULEE SÄILYTTÄÄ

- Kohteet, jotka sijoittuvat RKY-alueille
- Kohteet, jotka eivät sijoitu RKY-alueille, mutta ovat kulttuurihistoriallisesti ja helsinkiläisittäin arvokkaita sekä valtakunnallisesti tärkeitä
- RKY-alueiden rajaus
- Kohdealueen rajaus

Helsingin kaupunki, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, ympäristötoimisto
27.5.2014

Kuva 48. Keskustan arvokkaat puistot. Historialliset puistot ovat useimmiten osia valtakunnallisesti merkittäviä rakennettujen kulttuuriympäristöjen kokonaisuuksia. Kuitenkin esim. vihreällä merkityillä Hietaniemen, Sibeliuspuiston ja Keskuspuiston eteläosien puistoilla on Helsingin kannalta erityinen merkitys. Hietaniemen hautausmaa-alue on mukana tarkastelussa virkistys- ja kulttuuriarvonsa vuoksi, vaikka se ei asemakaavallisesti olekaan julkinen puisto. Lähde: Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto, Ympäristötoimisto 27.5.2014.

Julkiset kaupunkitilat - Vireät kohtaamispaikat ja kaupunkitapahtumien näyttämöt

Tavoitteena julkisen kaupunkitilan osalta on keskeisten näkymien säilyttäminen, historiallisen ympäristön kokonaisuuden hahmottaminen ja historiallisesti arvokkaan tilarakenteen kunnioittaminen. Kaduilla, aukiolla ja toreilla on mahdollista järjestää tapahtumia. Suurtapahtumia varten varataan alueita hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrelta esim. Töölönlahdenpuiston alueelta ja Stadionin ympäristöstä. Kauppatorin ja Hakaniementorin vesiliikennedyhteyksiä parannetaan. Kävelymyönteinen keskusta mahdollistaa katutilan monipuolisen käytön jalankulkijan ehdoilla ja kaupunkikulttuurin kehittämisen. Myös kantakaupungissa on mahdollista kokea vuodenaikojen vaihtelut. Puut ja istutukset luovat viihtyisää ja terveellistä ympäristöä.

Merellisyyden kokeminen, rantojen julkinen käyttö ja merellinen julkisivu

Tavoitteena ovat rantojen julkinen käyttö ja yhtenäiset rantareitit. Yhteys mereen ja saarille sekä merelliset ja vihreät näkymät ovat keskeistä suunnittelussa. Pysäköintialueet tulee siirtää pois meren rannasta ja rannat tulee varata pääosin yleiseen virkistyskäyttöön.

Rantareittien kehittäminen on tärkeää. Reittien varrella on merellisiä aktiviteetteja ja toisaalta rauhallisia rantakaistaleita. Julkiset vesiliikennedytykset saaristoon ja venesatamat laajentavat matkailu- ja virkistysmahdollisuuksia. Merellinen julkisivu ja matala keskusta ovat Helsingin erityispiirteitä ja osa Helsingin merellistä kansallismaisemaa.



Kuva 49. Julkiset kaupunkitilat toimivat kaupunkilaisten kohtaamispaikkoina. Kuva: Lauri Rotko/ Visit Helsinki



Kuva 50. Merelliset kokemukset ovat osa kaupunkielämää. Kuva: Juho Kuva/ Visit Helsinki

2.6 Liikkuminen

Helsingin kantakaupungin alueesta tulee tehdä laadukas, houkutteleva alue, joka on kaikkien toimijoiden saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla, pyrkimyksenä liike-elämän ja asumisen toisiaan tukeva ja yhdessä kehittyvä toiminta. Kantakaupungin saavutettavuutta lisätään kaikilla liikennemuodoilla, sen sijaan pitkämatkaista läpikulkevaa henkilöautoliikennettä ei tueta. Keskustan kaduilla ajonopeudet ovat matalia ja etuajo-oikeus liikenteessä usein muilla kuin henkilöautoilla. Katutila on jaettu käyttäjämäärien mukaan ja liikkumisen kehittämissuunnitelman tavoitteita tukien, eli katukohtaisesti joukkoliikennettä, pyöräilyä ja kävelyä suosien. Kadunvarsipysäköinti on sallittua monilla kaduilla ja pysähtymisalueita on tarpeellisten kohteiden edessä.

Ensisijaisia kulkumuotoja ovat kävely, pyöräily ja julkinen liikenne. Sen jälkeen tarkastellaan jakelu- ja keräilyliikennettä sekä henkilöautoilua, pyrkien kuitenkin sovittamaan kaikkien tarpeet yhteen. Lisäksi palvelujen, asumisen, liike-elämän ja sataman, vapaa-ajan toimintojen ja virkistyksen tarpeet otetaan huomioon. Erityisesti katsotaan pysäköintijärjestelyjen kehittämistä, sekä tunneliratkaisuja. Myös rannan kävelymahdollisuuksia ja Kauppatorin liikennejärjestelyjä kehitetään.

Kävelyn edistämiseksi tärkeintä on muodostaa liikenteellisesti rauhallisia alueita. Lähtökohdana on tunnistaa autoliikenteen kannalta merkitykselliset kadut (liikennekadut), joista muodostetaan yhtenäinen verkko. Verkon solmujen sisäpuoliset kadut varataan puhtaasti paikallisen liikkumisen kaduiksi.

Paikallisen liikkumisen kaduilla suunnittelun lähtökohdina ovat liikenteen rauhoittaminen ja kunkin kadun toimintojen tarpeet. Näillä kaduilla varmistetaan matalat ajonopeudet (20–30 km/h) ja tavoitellaan vähäistä autoliikenteen määrää, jolloin pyöräily- ja jalankulkijoiden voi vaivattomasti integroitua autoliikenteeseen.

Liikennekaduilla huomioidaan myös autoliikenteen sujuvuus ja autoliikenne keskittään näille kaduille. Autoliikenteen välittäminen ei kuitenkaan ole liikennekatujen ainoa tehtävä. Erityisesti keskusta-alueilla on huomioitava myös katujen muut toiminnot ja käyttötavat. Kunkin kadun merkitys autoliikenteen kannalta määräytyy kaupungin katuverkkoluokittelun perusteella. Pyöräilyn tavoiteverkkoon kuuluvilla liikennekaduilla pyöräilylle järjestetään korkeatasoiset kaistat tai pyörätiet. Joukkoliikenteen kannalta merkittävillä liikennekaduille varataan erilliset joukkoliikennekaistat joukkoliikenteen toimivuuden ja liikennejärjestelmän kapasiteetin varmistamiseksi.



Kuva 51. Katuviliniä Helsingissä.
Kuva: Comma Image Oy

2.6.1 Keskustan kaava-alueet yleiskaavassa liikkumisen näkökulmasta

Liike- ja palvelukeskusta

Liikekeskustassa katutilan suunnittelua ja tilanjakoa määrittävät kävelijöiden tarpeet, kävely on ensisijainen kulkutapa. Kävelyverkon yhdistävyys on korkea ja reitit ovat laadultaan korkeatasoisia: suorita, selkeitä, viihtyisiä, esteettömiä ja turvallisia. Katutilassa viihtyminen ja viipyminen ovat kaupunkielämän ja asioinnin kannalta keskeisessä roolissa. Kävelykeskustan viipymiseen tarkoitettut tilat ja alueet suunnitellaan kokonaisuutena.

Liikekeskustan paikallisen liikkumisen kadut ovat kävelypainotteisia katuja, joilla autoliikenne on sallittu ja alueellinen nopeusrajoitus on erittäin alhainen. Liikekeskustan sisäiset ja sitä ympäröivät liikennekadut suunnitellaan ympäristöltään kävelijöille laadukkaiksi ja nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 30 km/h. Kadun ylitysten kohdalla matalat ajonopeudet varmistetaan tarvittaessa rakenteellisesti. Henkilöautoilun keskusta-alueen läpikulkevat päävirrat pyritään ohjaamaan pois kävelykeskustasta. Kävelykeskustassa ei siis ole läpiajoa.

Kävelykeskustan jakelu ja huolto järjestetään ensisijaisesti maan alle, nykyistä maanalaista huoltotunnelia jatketaan esimerkiksi torikorttelien, Eteläsataman ja Katajanokan alueelle. Jäljelle jäävän maanpäällisen jakelun ja huollon viihtyisyys Haitat minimoidaan osoittamalla riittävästi lastaus- ja purkupaikkoja kaupallisen toiminnan tarpeisiin.

Muu kantakaupunki

Alueella pääpaino on kaikkien liikennemuotojen sovittamisessa edellä esitetyn prioriteetin mukaan. Autoliikenne ja asukas pysäköinti pyritään turvaamaan, mutta tarvittaessa ne joustavat kävelyn, pyöräilyn, julkisen liikenteen ja kauppojen logistiikan ehdoilla. Pyöräilyä sijoitetaan usein ajoradalle.

Kivijalkakauppojen alueella katuverkko jaetaan autoliikenteen kannalta merkityksellisten katujen muodostamaan verkkoon ja paikallisen liikkumisen soluihin. Kävelypainotteisella vyöhykkeellä kävelijöiden tarpeet ovat keskeisellä sijalla. Alueen sisäisessä liikkumisessa kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat tärkeimmät kulkutavat. Kävelyverkko tarjoaa korkeatasoiset ja kattavat yhteydet keskeisiin kohteisiin, erityisesti alueen kaupallisten ja julkisten palveluiden keskittymään. Yhteydet ovat suorita, selkeitä, viihtyisiä, esteettömiä ja turvallisia. Erityisesti pääkävelyreiteistä on huolehdittu ja katujen suunnittelussa huomioidaan myös oleskelu.

Kävelypainotteisen vyöhykkeen paikallisen liikkumisen kaduilla ajonopeudet ovat matalat ja autoliikenne on vähäistä. Keskeiset, kaupallisesti toimivat kivijalkaliikkeiden kadut ja alueet voidaan suunnitella kauppakaduiksi, joissa esim. rakenteilla, pinnoitteilla, kävelytilojen leventämisellä ja tasoerojen poistamisella korostetaan jalankulkijan asemaa ja mahdollisuuksia ylittää katu spontaanisti. Kauppakaduilla voi olla keskeisiäkin joukkoliikenteen yhteyksiä. Jakeluliikenteelle varmistetaan riittävät lastauspaikat. Kävelypainotteisen vyöhykkeen sisäiset liikennekadut suunnitellaan niin, että ne toimivat osana korkeatasoista kävelyn yhteysverkkoa.

Alueella on myös rauhallisia hidaskatuja, joissa on kadunvarsipysäköintiä, ja pihakatuja, jossa myös asukkaiden paikoitustilat on huomioitu esim. katujen päädyissä.



LIKKUMINEN LIIKE- JA PALVELUKESKUSTASSA :

Alue toimii pääasiassa liike-elämän ja palvelujen ehdoilla. Pääpaino on asiointiliikumisessa, jota pyritään tukemaan kävelykaduin tai levein jalkakäytävien sekä raitiovaunuilla. Huolto- ja jakelu/keräilyliikenne toimii maanalaisen tunnelin kautta siellä, missä se on mahdollista. Ajonopeudet ovat erittäin matalia.



LIKKUMINEN KANTAKAUPUNGISSA:

Alue on sekoittunutta rakennetta, jossa on toimistoja ja kauppia, joista suuri osa ns. kivijalkakauppoja sekä asumista ja palveluja. Kaikki kivijalkakaupat säilytetään alueella liike- ja muussa toimitilakäytössä. Kivijalkakauppojen toimintaedellytyksiä parannetaan tukemalla kävelyä, pyöräilyä ja kaupunkilogistiikkaa.

2.6.2 Kulkumuodot

Kävely

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston johdolla vuonna 2013 valmistellussa liikkumisen kehittämisohjelmassa todetaan, että yleisenä suunnittelun periaatteena on huolehtia ensin liikenteen heikoimman osapuolen eli kävelijöiden tarpeista. Periaatetta noudatetaan luonnollisesti tapauskohtaisesti soveltaen, mutta se ilmaisee selvästi tavoitteen kävelyn edistämiseksi. Kävelyn priorisointi on erityisen luontevaa keskustassa alueilla, joissa kävelijöiden määrä ja osuus kaikista liikkujista on huomattavan suuri.

Kävely on perusliikkumistapa. Kävely eroaa muista liikkumistavoista siinä, että paikasta toiseen siirtymisen lisäksi kävelyn sisältyy olennaisena osana myös mahdollisuus pysähtyä spontaanisti katselemaan, keskustelemaan ja ottamaan osaa ympäristöön. Tämä tekee kävelystä erityisen herkkää kävely-ympäristölle: epäviihtyisä ympäristö ei houkuttele kulkemaan jalan.

Tiivis kaupunkiympäristö ja viihtyisät kadut muodostavat kiinnostavan, elävän ja virikkeellisen katu-ympäristön, joka houkuttelee kävelemään ja viettämään aikaa. Viihtyisä ympäristö parantaa myös liiketoiminnan edellytyksiä. Kävelykeskusta tarkoittaa kävelykatuja, aukioita, levennettyjä jalkakäytäviä sekä parannettuja kadunylityksiä. Ydinkeskustassa kävelyalueita täydentävät korttelein sisäiset jalankulkureitit ja lasikatteiset pihat. Kävelykeskustaa tukee maanalainen huoltoliikenne ja pysäköintilaitokset.

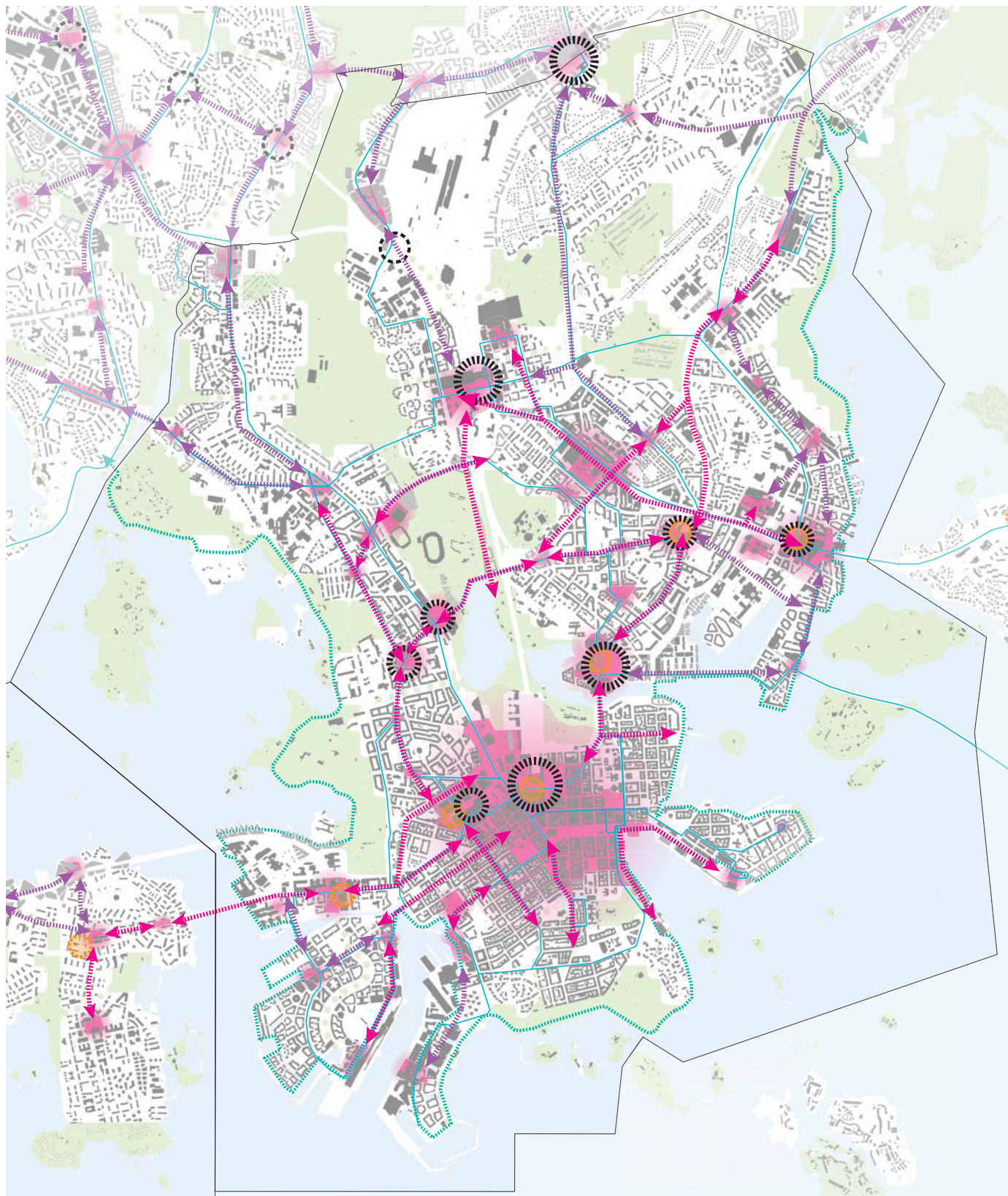
Kehitettäviä katuja ovat esimerkiksi ydinkeskustassa Mannerheimintie, Erottaja, Fredrikinkatu, Liisankatu, Runeberginkatu ja Vaasankatu. Jatkossa tutkitaan myös Pohjois-Esplanadin muuttamista kävelykaduksi. Samalla voidaan tutkia myös vaihtoehtoa, jossa Eteläsataman liikenne ohjataan Etelä-Esplanadin kautta Mannerheimintielle, jos samalla pystytään rauhoittamaan Kauppatori läpiajoliikenteeltä ja yhdistämään Kauppatorin kävelyalue Senaatintoriin.

Tämän yleiskaavan mukaisesti liike- ja palvelukeskustoja kehitetään kävelypainotteisina alueina. Lisäksi kävelyolosuhteiden parantamista edistetään koko kantakaupungin laajuisena verkostona, jonka olennaisena osana ja ”jatkeena” toimii raitiotieverkko. Tarkoituksena on yleiskaavatasolla kiinnittää huomio kävelyolosuhteiden kehittämiseen erityisesti kantakaupungin tärkeimpien toiminnallisten tihentymien välillä ja varmistaa liikenteeltään rauhallisten ja siten kävelymyönteisten katujen säilyminen sellaisina myös jatkossa. Tässä yleiskaavassa kävely-ympäristön kehityksen painopistealueita kantakaupungissa ovat:

- Ydinkeskustan sekä Eteläsataman, Kauppatorin ja Katajanokan etelärannan alueen kehittäminen laadukkaana kävelymyönteisenä ympäristönä
- Kauppakatualueen kehittäminen kävelymyönteisenä ympäristönä (mm. Fredrikinkatu, Korkeavuorenkatu, Runeberginkatu)
- Jätkäsaaren, Länsisataman ja Ruoholahden kävely-yhteyksien selkeyttäminen ydinkeskustan suuntaan
- Hakaniemen ja ydinkeskustan välisen kävely-yhteyden viihtyisyyden parantaminen.
- Kävely-ympäristön kehittäminen Hakaniemi-Sörnäinen-Arabia -akselilla
- Kalasataman kävely-yhteyksien selkeyttäminen muuhun itäiseen kantakaupunkiin
- Pasila-Vallila-Kalasatama -akselin kävelyolosuhteiden kehittäminen
- Teollisuuskadun estevaikutuksen pienentäminen Itäisessä kantakaupungissa
- Keskusta - Töölö - Meilahti -käytävän kävely-ympäristön parantaminen
- Itäisen- ja läntisen kantakaupungin välisten kävely-yhteyksien kehittäminen
- Kävely-yhteydet kantakaupungin laajentumisalueille
- Rantareitin kävely-ympäristön kehittäminen.
- Pasiloiden kehittäminen kävelymyönteisemmäksi ympäristöksi

YLEISKAAVASSA KÄVELYÄ TUKEVAA RAKENNETTA MUODOSTETAAN KESKUSTAN ALUEELLE SEURAAVIEN PERIAATTEIDEN MUKAISESTI:

- Liike- ja palvelukeskustat ovat laadukasta kävely-ympäristöä, joissa kävely on ensisijainen kulkumuoto.
- Kantakaupunkia kehitetään kävelymyönteisenä ympäristönä leveine jalkakäytävineen ja vähäisellä muulla liikenteellä kuitenkin siten, että muilla kulkumuodoilla on kulku alueella.
- Kävelyn esteettömyys: tarpeettomien aitojen ja muiden esteiden poistaminen kävely-alueelta, esim. puistoihin, liikuntapuistoihin ja ranta-alueille tulee olla pääsy kaikista suunnista.
- Kävelyverkoston linkittäminen keskustan viheralueisiin kuten Kaivopuistoon, Hietaniemeen ja Töölönlahdelle.
- Keskustan rantareitin rakentaminen yhtenäiseksi kävelylle ja pyöräilylle
- Kävelyverkoston linkittäminen joukkoliikenteen solumuotoihin ja raitiotieverkkoon.



Kuva 52. Kantakaupungin kävely-ympäristön kehittäminen (kuva laajempuna tämän raportin sivuilla 54-55).



Kantakaupungin sekä sen laajenemis- ja täydentymisalueiden nykyisiä ja tulevia keskeisiä kävelypainotteisia toiminnallisia ja liikenteellisiä solmukohtia reuna-alueineen.



Keskeisiä nykyisten kantakaupungin solmukohtien välisiä pääyhteyksiä, joiden kävely- ja pyöräilyolosuhteita kehitetään ja selkiytetään.



Keskeisiä kehitettäviä kävely- ja pyöräily-yhteyksiä, joilla laajenevan ja täydentyvän kantakaupungin tulevat solmukohtat liitetään nykyiseen kantakaupunkiin ja



Kantakaupungin rantareitti, jonka kävely- ja pyöräily-yhteyksien tulee olla jatkuvat ja sujuvat. Rantareitille tulee olla sujuvat ja selkeät yhteydet muusta kävely- ja pyöräilyverkostosta.

Pyöräily

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston pyöräilyn edistämishjelma hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 27.1.2014. Siinä visiona on tukea kaupungin nousua maailman parhaaksi kestävästä liikkumisesta metropoliksi. Kestävästä liikkumisesta kaupunki on viihtyisä, turvallinen, terveellinen ja elinvoimainen. Merkittävät hyödyt saadaan myös pyöräilyn terveysvaikutuksista. Lisäksi pyörä on kapasiteetti- ja energiatehokas kulkumuoto kaupunkiympäristössä. Melu ja päästövaikutukset ovat olemattomat.

Uudessa yleiskaavassa katuverkoille järjestetään parhaiden käytäntöjen mukaiset pyöräilyolosuhteet. Uusien pyöräilijöiden houkuttelemiseksi kantakaupungin ja kaupunkikeskusten pyöräilyjärjestelyjä parannetaan vastaamaan kaupungin uudistettuja pyöräilyn suunnitteluperiaatteita. Pyöräilyn kasvu edellyttää turvallisuuden ja sujuvuuden vuoksi laadukkaita ratkaisuja tiiviille keskusta-alueille. Tämä vaatii riittävän tilan osoittamista pyöräilylle myös nykyisillä kaduilla. Pyöräilyjärjestelyt sisältävät myös pyöräpysäköinnin.

Visio tukee Helsingin strategiaohjelman 2009–2012 tavoitetta lisätä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun yhteenlaskettua kulkutapaosuutta. Lisäksi Helsinki on allekirjoittanut Brysselin julistuksen, jossa tavoitteena on nostaa pyöräilyn pääkulkutapaosuus syyskuun arkipäivän nykyisestä 11 prosentista 15 prosenttiin 2020 mennessä. Tämä tarkoittaa pyöräilyn koko vuoden keskimääräisen kulkutapaosuuden nousua nykyisestä kuudesta prosentista 10 prosenttiin.

Toimenpiteet pyöräilyn edistämiseksi painottuvat infrastruktuurin kehittämiseen. Kantakaupungin katuverkossa huomio keskittyy pyöräilyn ja autoliikenteen yhteensovittamiseen. Niillä katuosuuksilla, joilla vilkkaan autoliikenteen rauhoittaminen ei tule kyseeseen, tarvitaan jo saavutettavuuden kannalta erillisiä pyöräiliikennejärjestelyjä. Autoliikenteen pää- ja kokoojakatujen varsille sijoittuu suhteellisesti eniten toimintoja ja ne ovat yleensä suorimpia ja luontevimpia reittejä myös pyöräiliikenteelle. Siksi erityisesti kantakaupungissa on tavoiteltavaa, että autoliikenteen pääreitit ovat myös pyöräilyn pääreittejä.

Katuverkon ulkopuolella toimenpiteenä toteutetaan puisto-, rata- ja moottoritie-käytäviä hyödyntäviä baanoja (laatukäytäviä), jotka tarjoavat suoria ja katkottomia yhteyksiä suurimpien asuinkeksitymien, työpaikkakeskitymien ja kampusalueiden välille. Pyöräiliikenteen rakenteellisia järjestelyjä kehitetään kasvavan pyöräiliikenteen tarpeisiin. Pyöräilyn ja jalankulun erottelu on tärkeää, sillä lisääntyvä pyöräily ei saa aiheuttaa turvattomuutta jalankulkijoille. Parempi erottelu mahdollistaa myös sujuvammat ja turvallisemmat järjestelyt pyöräilylle.

Suurimmat ongelmat Helsingin pyöräiliikenneverkossa keskittyvät kantakaupungin alueelle. Kantakaupunkia kohti tultaessa muut toiminnot, kuten joukkoliikenneverkko, kadut ja kaupalliset palvelut, tiivistyvät, mutta pyöräiliikenteen verkko harvenee. Yhtenäinen pyöräverkko on ensisijainen tekijä matka-ajan lyhentymiseen ja sitä kautta pyöräilyn kilpailukykyyn edistämiseen. Tärkeimpinä toimenpiteinä Helsingin kannalta ovat puuttuvien yhteyksien sekä pullonkaulojen poistaminen ja työmatkaliikenteelle tarkoitettujen laatukäytäväverkon rakentaminen. Lisäksi tarvitaan autoilun rauhoittamista kantakaupungissa ja asuinalueiden sisällä.

Pyöräiliikenteen suunnittelun keskeinen tavoite on huomioida pyöräily kaikkialla katuverkossa, missä polkupyörällä on tarpeen liikkua. Milloin nopeavauhtista autoliikennettä on paljon, edellyttää pyöräilyn ja autoliikenteen yhteensovittaminen periaatteellisesti kulkumuotojen erottelua pyörätie- ja kaistajärjestelyillä. Tämän seurauksena erillisten pyöräiliikennejärjestelyiden tarve kohdistuu lähinnä autoliikenteen vilkkaille



Kuva 53. Pyöräpysäköintiä keskustassa. Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Mikko Uro



Kuva 54. Kampin pyöräkeskus on osa pyöräilyinfrastruktuuria. Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Mikko Uro

pää- ja kokoojakaduille, joiden varsille sijoittuu suhteellisesti eniten toimintoja ja jotka tarjoavat suurimmat ja helpoiten hahmotettavat reitit myös pyöräliikenteelle.

Pää- ja kokoojakatujen ulkopuolelle jäävät hiljaisiksi tarkoitettut tonttikadut, jotka toimivat naapurustason yhteyksinä. Näillä kaduilla liikennemäärien ja nopeuksien tulee olla alhaisia, jolloin pyöräilijät voivat lähtökohtaisesti jakaa ajoradan turvallisesti ja tasavertaisesti moottoriajoneuvojen kanssa. Katuympäristön täytyy tässäkin tapauksessa selkeästi viestiä kadun luonteesta. Liikennejärjestelyillä tulee tarvittaessa tukea toivotun nopeustason toteutumista ja läpiajon hillitsemistä.

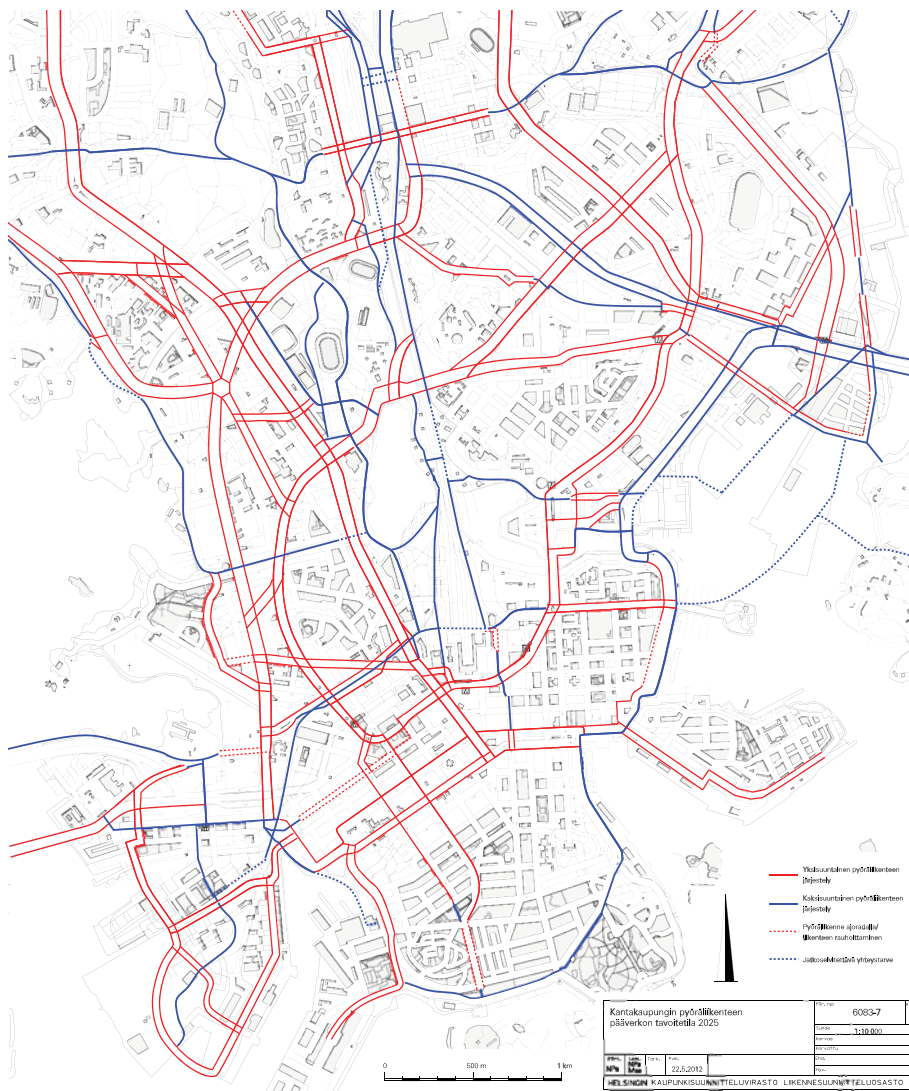
Yhdistetyt kävely- ja pyörätiet ovat Suomessa yleisiä. Pyöräily pitää kuitenkin nähdä itsenäisenä liikennemuotona ja rinnastaa se muuhun ajoneuvoliikenteeseen. Selkeä erottelu ja erottelun yhdenmukaisuus auttavat niin jalankulkijaa, autoilijaa kuin pyöräilijääkin toimimaan turvallisesti. Pyöräilyllä ja jalankululla on toisistaan poikkeavia tarpeita, jotka konkretisoituvat katuliittymissä, missä jalankulun esteettömyysvaatimusten mukaiset reunakivet aiheuttavat pyöräliikenteelle harmia. Kulkumuotojen erottelu on välttämätöntä, jotta molemmille käyttäjäryhmille voidaan tehdä hyvät rakenteelliset järjestelyt. Yhdistettyjä väyliä voidaan käyttää muilla kuin pyöräilyn pääreiteillä ja kohteissa, joissa kävelijöiden määrä on vähäinen. Myös virkistykseen tarkoitetut puistoreitit voivat olla yhdistettyjä väyliä.



Kuva 55. Baana. Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Aleksii Salonen



Kuva 56. Pyöräkaista Mannerheimintiellä. Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Vladimir Pohtokari



Kuva 57. Pyöräilyn tavoiteverkko kuva: KSV / LOS

Rantareitti

Helsingin kantakaupungin rantoja kiertää jo osittain ainutlaatuinen merellinen kävely- ja pyöräilyreitti. Reitti tarjoaa lukemattoman määrän erilaisia virkistys- ja kulttuurikokemuksia kantakaupungin asukkaille ja vierailijoille, sekä kokoaa yhteen kaupungin kulttuuriset elämykset saman reitin varrelle.

Uuden yleiskaavan myötä reittiä tulee vahvistaa tulevaisuudessa ottaen mukaan myös satamilta aiemmin vapautuneet alueet, kuten Jätkäsaaren, Hernesaaren, Hanasaaren ja Sompasaaren. Lisäksi keskeisiä alueita, kuten Eteläsatamaa, Kauppatoria, Pohjoisranta, Hakaniemenrantaa ja Sörnäisten rantatien vartta tulee kehittää siten, että autoliikenteen aiheuttamia häiriöitä vähennetään, mm. liikennemääriä laskemalla ja ajonopeuksia vähentämällä sekä kaistojen määrää karsimalla.

Näiden ranta-alueiden kehittämiseen liittyy myös rakentamismahdollisuuksia. Vajaa-käytössä olevilta rannoilta voidaan osoittaa alueita asuin- ja työpaikkarakentamiselle, jolloin saadaan sekä lisää rakentamista houkuttelevimmille paikoille että mahdollisuuksia ranta-alueiden julkisten tilojen parantamiseen.



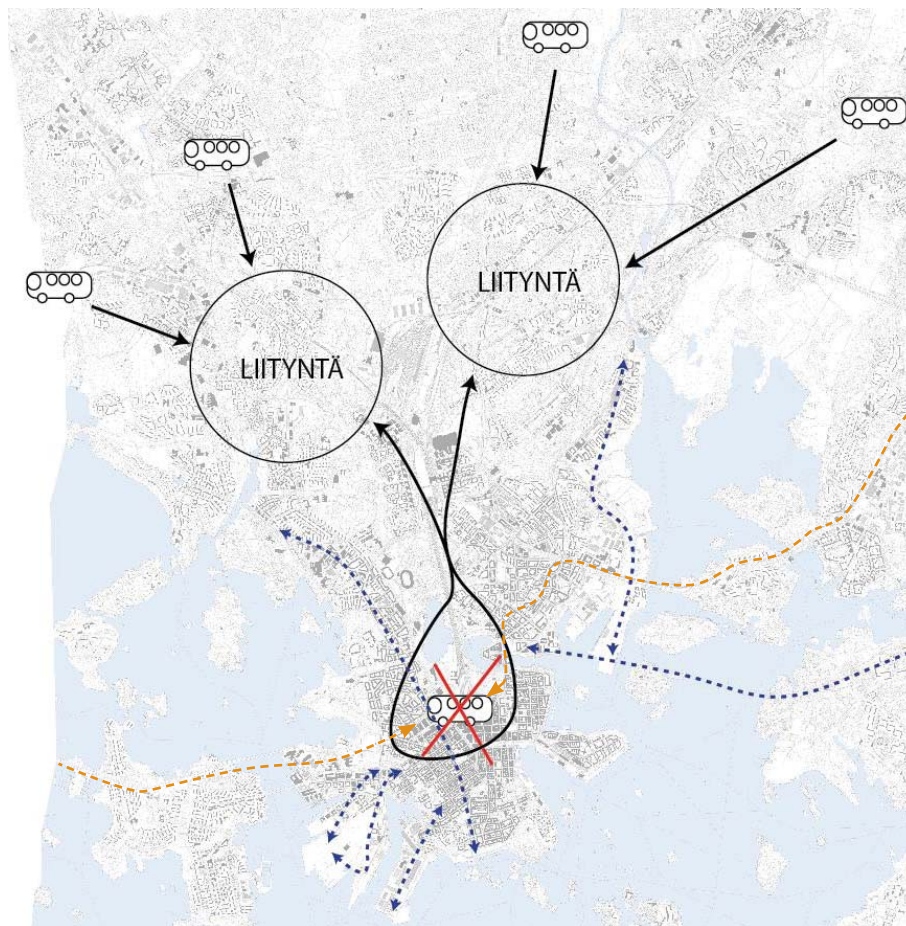
Kuva 58. Keskustan rantareitti hahmoteltuna vuonna 2011. Kuva: KSV / Aalto-yliopisto

Joukkoliikenne

Joukkoliikennettä kantakaupungissa kehitetään raideliikenteen verkostokaupungin ehdoilla. Kantakaupunkiin tulevaa raideliikennettä nopeutetaan raideliikenteen etuisuuksia lisäämällä ja infrastruktuuria parantamalla. Raideliikenteen kasvaessa pikaraitiotieverkon synnyn myötä tulee myös kantakaupunkiin päästä liikennöimään kalustolla, jolla on suurempi kapasiteetti. Pysäkkien paikkoja ja pituutta tarkastellaan uudelleen raideliikennejärjestelmän kehittymisen myötä.

Raideliikennehankkeet kuten länsimetro, Pissararata, pikaraitiotieverkko ja mahdollinen Töölön metro luovat uusia yhteyksiä ja lisäävät joukkoliikenteen kapasiteettia keskustaan, jolloin keskustaan suuntautuvaa bussiliikennettä voidaan mahdollisesti vähentää. Bussiliikenteen vähentäminen parantaisi joidenkin katu ympäristöjen viihtyisyyttä. Hyvät jatko yhteydet kantakaupungin ulkopuolisista joukkoliikenteen solmukohtista mahdollistaisivat myös keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen karsimista.

Takseille ja uudentlaisille kutsuhjatuille liikkumismuodoille tarjotaan myös jatkossa vähintään kohtalaiset edellytykset liikkua myös kantakaupungissa joukkoliikennejärjestelmää täydentämässä.



Kuva 59. Tulevaisuudessa on tavoitteena vähentää keskustaan suuntautuvan bussiliikenteen määrää. Tavoitteeseen pyritään raidejoukkoliikennettä ja bussiliikenteen liittämämahdollisuuksia kehittämällä.

Henkilöautoliikenne ja pysäköinti

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston tuoreen pysäköintipolitiikan mukaan keskustan ”ratikkakaupungissa” on luontevaa liikkua ilman autoa ja katutilaa tulee vapauttaa pitkäkestoiselta autojen säilytykseltä lyhytaikaisemmille muille toiminnoille. Toisin sanoen tavoitteena on saada ratikkakaupungin kadut kaikkien aktiiviseen käyttöön.

Pysäköintipolitiikan pohjana on ajatus, että autoilun rooli ja merkitys on kuitenkin muuttumassa pitkällä tähtäimellä. Helsingin keskustaan hakeutuva kaupunkilainen ei enää välttämättä pidä perusedellytyksenä sitä, että auton omistus kuuluu luonnollisena osana asumiseen. Asuinaluetasolla on syytä kehittää uudenlaisia pysäköintiratkaisuja ja hinnoittelumalleja. Lähellä ja helposti käytettävissä oleva autopaikka on kalliimpi, kun taas pitempiaikaiseen säilytykseen tarkoitettu paikka on etäämpänä ja samalla myös hinnaltaan halvempi.

Kantakaupungissa tavoitteena on vapauttaa katutilaa etenkin pitkäkestoiselta auton säilyttämiseltä (esim. auton varastointi talven yli) lyhytaikaisemmalle asiointi- ja asukaspysäköinnille, huolto- ja jakeluliikenteelle sekä muille toiminnoille kuten pyöräkaistoille ja pyöräpysäköinnille, joukkoliikenteelle, katukahviloiden ja jalankululle. Etenkin asiointipysäköinnin, mutta myös asukkaiden lyhytaikaisemman pysäköinnin tulee olla mahdollista lähellä kohdetta, kun taas autojen pidempiaikainen säilytys voi tapahtua kauempana sijaitsevilla pysäköintilaitoksissa ja -alueilla.

Ratikkakaupungissa pysäköintipaikkamäärän säätelyllä voidaan osaltaan ehkäistä katuverkon ruuhkautumista, edistää joukkoliikenteen sujuvuutta, parantaa ilmanlaatua ja viihtyisyyttä. Lisäksi ratikkakaupungissa pysäköintipolitiikalla on tarkoitus mahdollistaa pyöräilyn tavoiteverkon toteutuminen sekä viihtyisyyden lisääminen ja kaupungin käytettävyyden parantaminen.

Uuden yleiskaavan myötä kantakaupungin kaduilla tuetaan katuvarsipysäköintiä ja -pysähtymistä sekä asumisen, asiointiliikenteen että huolto- ja jakeluliikenteen tarpeita. Kantakaupungin läpiajoliikennettä pyritään vähentämään. Sen sijaan kadun varresta voidaan osa osoittaa pysäköintikielloilla lastaus- ja purkualueeksi, jotta poikkeuksellisesti tapahtuvaa lastausta tai purkausta jalkakäytävillä ja pyöräteillä voidaan välttää.

Keskustan alueella pyritään välttämään kadunvarren pysähtymiskieltoja, sillä ne yleensä johtavat jalkakäytävillä tapahtuvaan lastaukseen ja purkaukseen. Tästä joudutaan tekemään poikkeuksia bussikaistojen kohdalla tai kapeilla kaduilla, joissa kulkee raitiovaunu.

Helsingin kantakaupungin katuverkon kapasiteettia ei ole juurikaan mahdollista enää kasvattaa. Uusien pysäköintipaikkojen rakentaminen lisää kuitenkin henkilöautoliikennettä. Uudessa pysäköintipolitiikassa on todettu, että kadunvarsipysäköintipaikkojen tavoitteellisena käyttöasteena voidaan pitää 85–90 %, jolloin pysäköintipaikkaa etsivän auton ajosuorite on optimaalinen. Tavoitteelliseen käyttöasteeseen voidaan päästä mm. hinnoittelun avulla.

Pysäköintipolitiikan periaatteet kestävien liikkumisvalintojen tukemisesta pysäköinnin osalta:

1. Asukas tai työntekijä kohtaa rakennuksesta lähtiessään ensimmäisenä liikkumismuotonaan polkupyörän (pyörien säilytys tapahtuu kiinteistössä tai sen välittömässä läheisyydessä)
2. Seuraavaksi kohdataan joukkoliikenneväline tai vähintäänkin opastus ja laadukas kulkuyhteys pysäkeille (kantakaupungissa sekä asemien ja pysäkkien läheisyydessä on mahdollista, että pysäkki sijaitsee jopa lähempänä kuin auton pysäköintipaikka)
3. Vasta kolmantena kohdataan pysäköinti ja sen osalta noudatetaan seuraavaa priorisointia:
 - erikoispysäköinti (esimerkiksi invapaikat, yhteiskäyttöautojen noutopaikat)
 - lyhytaikainen vieras- ja asiointipysäköinti
 - pidempiaikainen pysäköinti (aktiivinen asukas- ja työpaikkapysäköinti)
 - ammattipysäköinti (kuorma-autot, pakettiautot)
 - muu pysäköinti (asuntovaunut, trailerit)
 - auton pitkäaikainen säilytys alueen ulkopuolella (esimerkiksi talvisäilytys).

2.6.3 Citylogistiikka

Kaupunkilogistiikka tarkoittaa kuljetusten tehostamista kaupunkialueilla parantaen tehokkuutta ja pyrkien vähentämään ruuhkautumista ja haitallisia ympäristövaikutuksia.

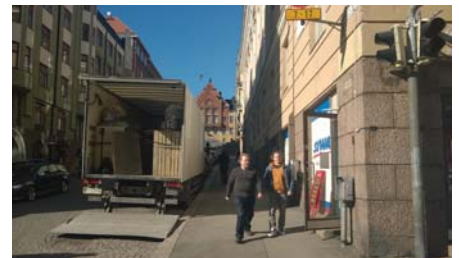
Seuraavat haasteet ja mahdollisuudet nousevat useimmin esiin citylogistiikan kehityshankkeissa:

1. Aikarajoitukset. Määritellään tarkkaan milloin jakelua ja lastausta voidaan suorittaa kaupunkialueella tai tietyillä kaduilla. Yleisimmin on rajoitettu yöjakelua, mutta rajoituksia päivisin tai ruuhka-aikoina käytetään.
2. Kalustorajoitukset. Määritellään maksimikantavuus tai –koko kalustolle, joka saa ajaa kaupunkialueella.
3. Ympäristöalueet. Määritellään päästönormit, joita alueella kulkeva kalusto ei saa ylittää.
4. Määräykset toimintaan, esim. tyhjäkäynti.
5. Opastukset jakelualueilla.
6. Yhteislastauskeskukset. Tavoitteena on yhdistellä kuljetuksia ennen kaupunkialueelle saapumista.
7. Kaluston ja toimintaympäristön kapasiteetin käytön maksimointi. Määritellään infrastruktuurikäyttö useammalle eri toimijalle, esim. parkkipaikka voi olla öisin asukkaiden käytössä ja päivisin lastausalueena.
8. Maanalaiset jakelukeskukset ja tunnelit.
9. Hallinnolliset rakenteet, kuten esimerkiksi alueen kauppojen tai ravintoloiden keskinäinen yhteistyö jakelukuljetuksissa tai yhteistyö kunnallisen rakentajan kanssa.
10. Älyliikenteen mahdollisuudet: ennakoiva tilannetieto ruuhkista ja reiteistä, ja esim. liikennevalo-ohjaus, pysäköintipaikkojen tilatieto ja varaaminen sähköisesti jakelu liikenteelle, ”sähköinen lupa” lastaukseen ja purkuun tyhjäkäynnin sijaan, ennako-opastus hankalien paikkojen kiertämiseen, sähköiset osoitteet jakelupaikoille, ajantasainen tilannetieto kunnossapidon toimenpiteistä, sähköisten palveluiden ja yhteistyön lisääminen.

Uudessa pysäköintipolitiikassa (hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 17.2.2014) ohjataan, että kaupungin ydinkeskustassa tulee olla riittävä määrä tavara- ja jakelu liikenteen pysäköinti- ja pysähtymispaikkoja. Ongelmana on, että etenkin kantakaupungin pysäköintipaikkojen määrä kadun varressa on rajallinen, ja niitä tarvitaan moneen käyttötarkoitukseen.

Kaupunkilogistiikan kehittämistä on tekeillä oma toimenpideohjelmansa. Sen suuntaviivoja ovat pysäköinti- ja pysähtymispaikkojen lain täsmentäminen, jotta lastausta ja purkausta jalkakäytävillä ja pyöriteillä voidaan vähentää, erityisen jakelu liikenteen pysäköintitunnuksen käyttöönotto, kantakaupungin kadunvarsien pysäköintikielto- paikkojen läpikäynti ja mahdollinen muokaus, jätekuljetusten yökokeilu, katuesteistä tiedottaminen asianosaisille, huoltotunnelin käytön tehostaminen, rekkaparkkitilojen varaaminen seudulle ja yhteistyö yritysten kesken.

Edellisten lisäksi kehitetään innovatiivisia ratkaisuja jakelu liikenteen ongelmiin, mm. laskeutuvia pollareita, joita jakelu liikenteen ajoneuvot voivat käyttää sekä informaatio- ohjausta vapaista jakelupaikoista ja mahdollisesti niiden varaamisesta ja nettikaupan jakelupisteitä esimerkiksi uusille asuinalueille.



Kuvat 60, 61, 62 ja 63. Helsingin tiivis keskusta asettaa haasteita citylogistiikan hoitamiseksi.

Kuvat: Ulla Tapaninen

2.7 Maanalainen verkosto

Helsingissä on 1960-luvulta alkaen osattu laajasti hyödyntää maanalaisen rakentamisen mahdollisuuksia. Maan alle on rakennettu maanalaisia tiloja lähes 400 kappaletta ja teknisen huollon tunneleita noin 200 kilometriä. Kaupunkirakenteen tiivistyessä sijoitetaan maan alle yhä useammin eri käyttötarkoituksiin soveltuvia toimintoja. Tarve kytkeä tiloja toiminnallisesti keskenään yhtenäisiksi kokonaisuuksiksi on kasvanut. Samalla tilojen toiminnan ja käytön turvallisuus on tullut entistä merkittävämmäksi tekijäksi.

Uusien hankkeiden suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä tulee huolehtia siitä, että yleishyödyllisten pitkäkestoisten hankkeiden, kuten liikenne- ja teknisen huollon tunneleiden, tilavaraukset säilytetään tulevaisuuden rakentamiselle. Samoin arvokkaan ja ainutlaatuisen maanalaisen kallion ja maaperän hyödyntäminen on tehtävä tarkoituksenmukaisesti ja unohtamatta tulevia tarpeita. Näitä tarpeita hallinnoimaan Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut kaupungin alueelle maanalaisen yleiskaavan, joka on lajissaan ensimmäinen Suomessa. Maanalainen yleiskaava hyväksyttiin vuonna 2010. Tavoitteena oli luoda edellytykset maan alle sijoittuvalle yhdyskuntatekniselle huollolle, väestönsuojelulle, liikenteen väylä- ja varikko- ja tukikohtatoiminnoille sekä muille yksityisille ja yleistä tarvetta palveleville toiminnoille.

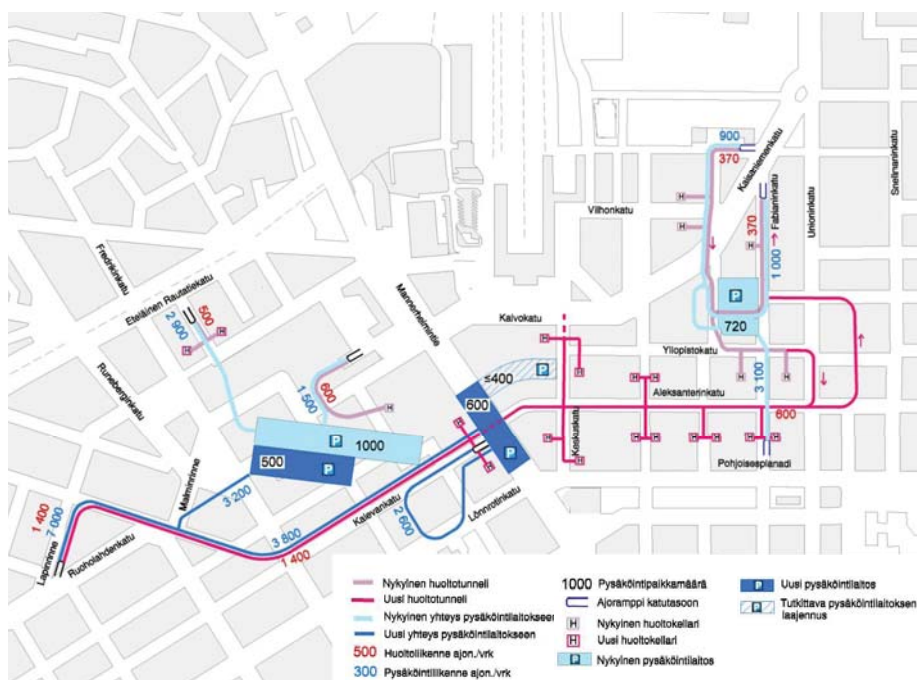
Uudessa yleiskaavatyössä ei päivitetä maanlaista yleiskaavaa. Periaatteena kuitenkin on, että kaikki aiemmat maanalaiset varaukset säilyvät ja tarvittaessa maanalaisia tiloja voidaan laajentaa. Varsinaista kaavamääräystä maanalaisista tiloista ei tule yleiskaavaan. Maanalainen yleiskaava päivitetään jatkossa tarpeen mukaan.

Maanalaisia liike- ja toimitiloja kehitetään pääasiassa asemien, erityisesti Pisanan asemien seuduilla. Sen sijaan pääsääntöisesti kantakaupungissa säältä suojattuja kohteita rakennetaan kattamalla esimerkiksi sisäpihoja katutasossa. Yleiskaavassa esitetään tavoite maanalaisen huolto- ja pysäköintijärjestelmän ulottamisesta mm. torikorttelien, Eteläsataman ja Katajanokan alueelle.



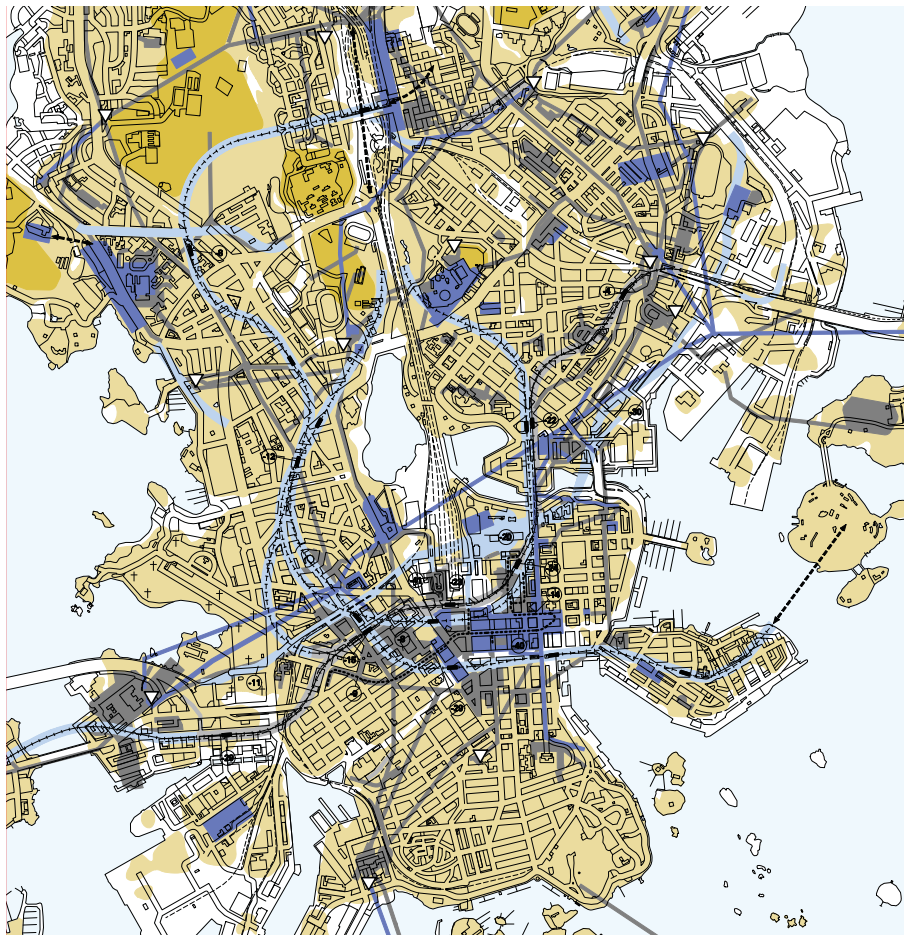
Kuva 64, Itäkeskuksen uimahalli on hyvä esimerkki siitä, miten maanalaisia tiloja voidaan hyödyntää urheilutoimintoihin.

Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Merja Huovinen



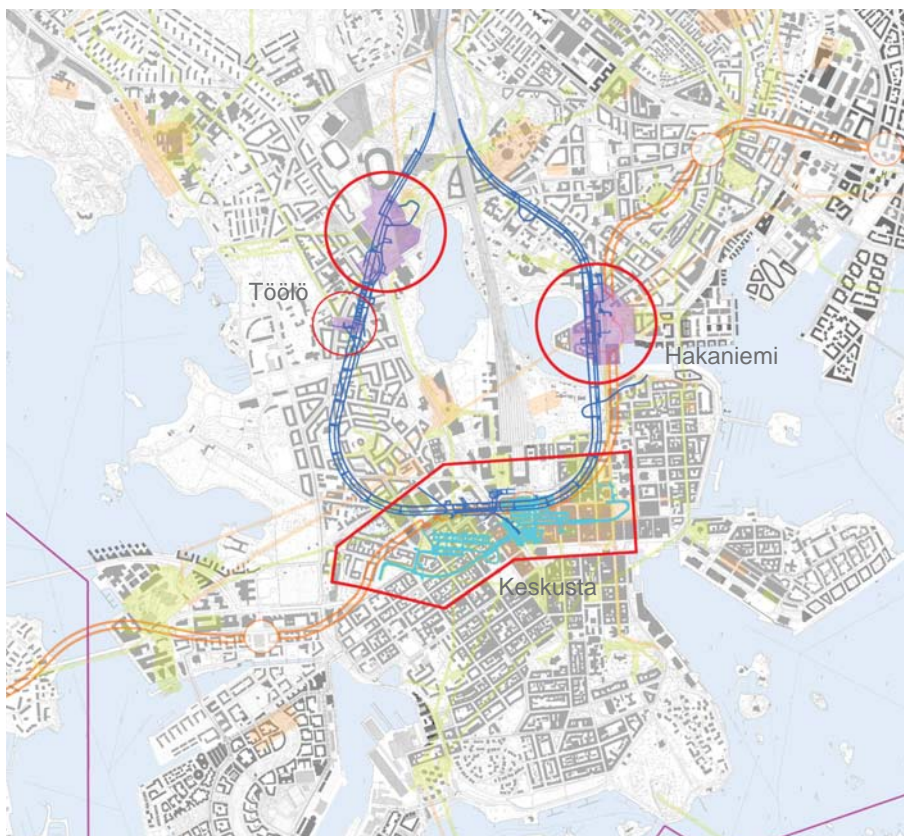
Kuva 65, Keskustan huoltotunnelin periaatesuunnitelma (suunnitelmapuuta vuodelta 2008): Aivan Helsingin ydinkeskustassa toimii huoltotunneli, joka palvelee Aleksanterinkadun kiinteistöjä. Valitettavasti tunnelin käyttö on vähäistä ja jakeluautot tukkivat Aleksanterinkadun jalkakäytävät arkiaamupäivinä ja usein koko päivän. Tunnelista ei ole riittäviä pääsyjä yläpuoliseen kiinteistöön. Tunnelin käytön kehittämistä jatketaan tutkien yhteyksiä yläpuolisiin kiinteistöihin.

Keskustassa on myös muita maanalaisia huoltotunneleita, kuten Forumilla omansa, Kampin kauppakeskuksella omansa ja Sokoksella omansa. Yleiskaavassa ei tulla varaamaan lisää tiloja maanalaisiin huoltoihin vaan ne ratkaistaan erikseen asemakaavoituksen yhteydessä maanalaisen yleiskaavan suuntaviivojen mukaisesti.



- Nykyiset rakennetut maanalaiset liikennetunnelit ja niihin liittyvät tilat.
- Suunnitellut liikennetunnelit ja tilat.
- Nykyiset rakennetut maanalaiset tilat.
- Suunnitellut maanalaiset tilat.
- Kallioresurssi, joka soveltuu maanalaisen tilojen rakentamiseen.

Kuva 66, Ote Helsingin maanalaisesta yleiskaavasta (2011)



- Pesararadan asemanseudut
- Pesararata
- Keskustan huoltotunneli
- Suunnitellut maanalaiset tilat maanalaisessa yleiskaavassa 2007
- Rakennetut maanalaiset tilat maanalaisessa yleiskaavassa 2007

Kuva 67, Maanalaiset potentiaalit
Suurimmat potentiaalit maanalaiseen rakentamiseen löytyvät keskustan huoltotunnelin parempaan hyödyntämiseen liittyen ja maanalaisten joukkoliikenneasemien yhteydessä, erityisesti Pesararadan asemanseuduilla

2.8 Keskustatunneli

Yleiskaavassa 2002 on varaus keskustan alittavalle autoliikennetunnelille, eli keskustatunnelille. Keskustatunneli tarjoaisi keskustan ohittavan kulkuväylän, joka parantaisi muiden liikennemuotojen kehittämismahdollisuuksia maan pinnalla. Vuonna 2013 tehdystä Helsingin kantakaupungin autoliikenteen skenaariot -tarkastelussa osoitetaan, että keskustatunneli pienentää vuoden 2035 tavoiteverkon ruuhkaisuutta kaksi prosenttiyksikköä. Se ei ole niin tehokas sujuvuuden parantamiskeino kuin ruuhkamaksujärjestelmä, mikä vähentää ruuhkaisuutta kymmenen prosenttiyksikköä. Tarkastelu näyttää, että kantakaupungin suurimmat ruuhkat ovat sisääntuloväylien päässä, eli Länsiväylän, Itäväylän, Lahdentien ja Turuntien päässä. Näihin ruuhkiin ei keskustatunneli vaikuta.

Lisäksi vuonna 2010 tehdyissä kävelykeskustaan liittyvissä tarkasteluissa voidaan todeta, että Keskustatunneli vapauttaa Kaiivokadun liikenteeltä, mutta Esplanadin ratkaisut voidaan tehdä siitä riippumatta. Yleiskaavan lähtökohdat ovat kuitenkin jossain määrin erilaiset kuin lähtökohdat vuoden 2010 tarkastelussa olivat. Yleiskaavatyössä asetetaan Pohjois-Esplanadin vapauttaminen autoliikenteestä selvittäväksi.

Uuden yleiskaavan ratkaisu mahdollistaa keskustatunnelin rakentamisen. Kävelykeskustan kehittäminen ei selvitysten mukaan kuitenkaan edellytä keskustatunnelia. Kävelymyönteinen kaupunkikeskusta toteutetaan tässä raportissa esitelyjen suuntaviivojen mukaan keskustatunnelin rakentumisesta riippumatta.



Kuva 68. Keskustatunnelin pohjoinen suuaukko. Kuva: KSV / LOS (2007)



Kuva 69. Pohjois-Esplanadi kävelykatuna
Kuva: KSV (2007)



Kuva 70. Vuoden 2035 skenaario autoliikennemääristä kantakaupungin katuverkolla, olettaen että Hakamäentie on rakennettu. Lähde: KSV / Helsingin kantakaupungin autoliikenteen skenaariot (2013)



Kuva 71. Vuoden 2035 skenaario autoliikennemääristä kantakaupungin katuverkolla kun keskustatunneli on rakennettu. Tunnelilla on vaikutusta keskustan katujen ruuhkaisuuteen, mutta ei helppoa sisääntuloväylien ruuhkaisuutta. Lähde: KSV / Helsingin kantakaupungin autoliikenteen skenaariot (2013)

2.9 Satamat

Helsingin Satama on Suomen elinkeinoelämän satama ja Suomen suurin yleissatama. Se on myös suuryksiköidyn ja arvokkaan tavarantoiminnan satama sekä Itämeren johtava matkustajasatama. Helsingin Sataman kautta kuljetetun tavarantoiminnan arvo on kolmasosa Suomen ulkomaankaupan arvosta ja 40 % merikuljetusten arvosta. Helsingin sataman merkitys Suomen satamien yksiköidystä tavaraliikenteestä on 26 % ja satamien matkustajaliikenteestä 71 %.

Asiakaskuntana on 15 000 ulkomaankauppaa harjoittavaa yritystä ja 200 sidosyritystä, mm. varustamot, huolintaliikkeen, matkanjärjestäjät ja poliisi, tulli ja rajavartiolaitos. Sataman kustannusvaikutus tuotteen loppuhintaan on satamakustannuksina 1 % ja kuljetuskustannuksina 10 %. Satama-ala työllistää 17 800 henkeä, mikä on 3 % Helsingin seudun työllisistä. Helsingin Sataman arvonlisäys Helsingin seudun bruttokansantuotteeseen on 3 %.

Helsingin uuden yleiskaavan ennusteiden mukainen väestönkasvu edellyttää, että metropolialueen liikennejärjestelmä ja palveluverkosto pystytään pitämään toimivina. Kasvava väestö tarvitsee yhä enemmän kulutustavaraa sekä suoraan kulutukseen, pienteollisuudelle että palveluille, mikä puolestaan lisää satamien kautta kulkevaa tavaravirtaa. Kulutustavara kulkee pääasiassa yksikköliikenteenä (kuorma-autoissa, perävaunuissa ja konteissa), jossa Helsingin Sataman merkitys Suomen satamista suurin. Helsingin sataman tavaravirran odotetaan kasvavan tulevaisuudessakin.

Helsingin autolauttaliikenne Tallinnasta, Pietarista ja Tukholmasta tulee jatkossakin suuntautumaan keskustaan. Keskustan ja joukkoliikenteen saavutettavuus satamasta on tärkeää matkailijoille ja työmatkaliikenteelle. Autolauttaliikenteessä siirtyä matkustajien lisäksi rekoja, jotka kuljettavat merkittävän määrän rahtia kehäteiden logistiikkakeskuksiin. Rahtin kuljettaminen lisääntyvässä määrin kantakaupungin läpi kuorimittaa kantakaupungin liikenneverkkoa ja vähentää asuin- ja matkailualueiden turvallisuutta ja viihtyvyyttä.

Helsingin Satama on Itämeren merkittävin matkustajasatama. Kolme neljäsosa matkustajista kulkee tällä hetkellä Viroon ja seuraavina tulevat Tukholma ja Pietari. Viikkokäynnä kesäaikaan lähtöjä Tallinnaan on päivässä jopa 17. Suomen ja Viron välillä lisääntyvä sosiaalinen ja taloudellinen yhteistyö samoin kuin Rail Baltic -rautatieyhteys Tallinnasta Varsovaan tukevat volyymin kasvua. Tulevaisuudessa mahdollisesti voimaantuleva viisumivapaus voi lisäksi kasvattaa huomattavasti Pietarin matkustajamääriä. Matkustajasatamat lisäävät Helsingin vetovoimaisuutta Itämeren matkailukohdeksi sekä vahvistavat keskustan matkailupalveluita ja elinkeinoja. Suomen kannalta kiinnostava uusi potentiaalinen risteilyasiakasryhmä olisivat aasialaiset matkustajat Helsingin sijaitessa Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen risteyskohdassa.

Helsingin Satamalla on neljä erityyppistä sijaintia: Eteläsatama ja Katajanokka, Länsisatama ja Vuosaaren satama, joita kaikkia kehitetään niiden erityispiirteet huomioonottaen. Eteläsatamaa ja Katajanokkaa kehitetään osana urbaania kaupunkikeskustaa, erityisesti kävelen saapuville ja julkisilla kulkeville turisteille ja sitä tukevalle autolauttaliikenteelle, Länsisatamaa matkustaja-autolautoille eli sekä matkustajille että autoliikenteelle ja Hernesaarta suurille kansainvälisille risteilyalustoille. Vuosaarissa varaudutaan toiminnan laajentumiseen usealla eri sektorilla.



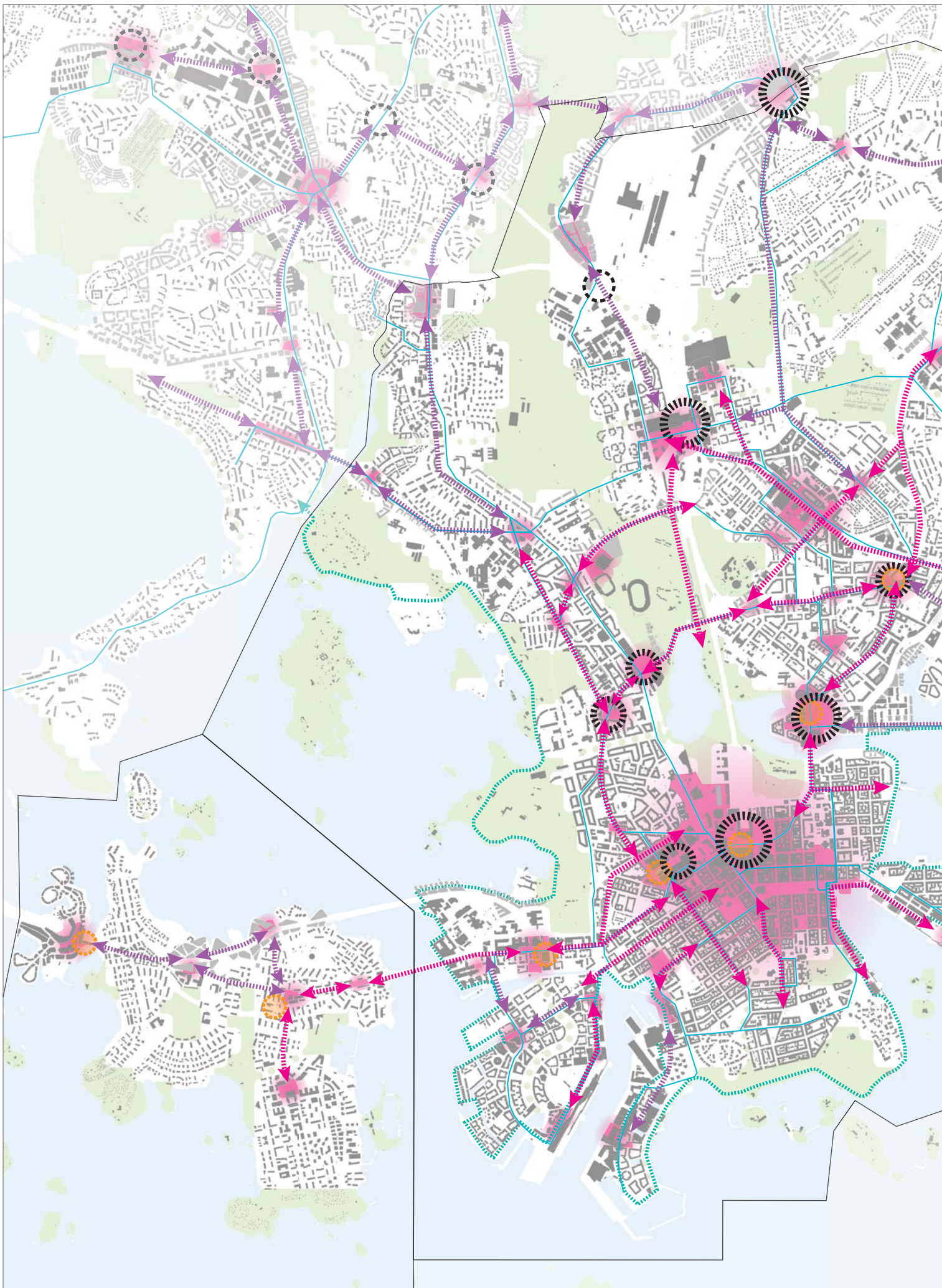
Kuvat 72 ja 73. Vuosaaren sataman liikenne ei aiheuta haittaa asuinalueille. Kuvat: Helsingin satama



Kuva 74. Uudistuva Länsiterminaali. Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Tietoa Finland Oy / Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto



Kuva 75. Eteläsatama. Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Kaupunkimittausosasto



KANTAKAUPUNGIN KÄVELY-YMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN



Kantakaupungin sekä sen laajenemis- ja täydentymisalueiden nykyisiä ja tulevia keskeisiä kävelypainotteisia toiminnallisia ja liikkenteellisiä solmukohtia reuna-alueineen.



Keskeisiä nykyisten kantakaupungin solmukohtien välisiä pääyhteyksiä, joiden kävely- ja pyöräilyolosuhteita kehitetään ja selkiytetään.



Keskeisiä kehitettäviä kävely- ja pyöräily-yhteyksiä, joilla laajenevan ja täydentyvän kantakaupungin tulevat solmukohdat liitetään nykyiseen kantakaupunkiin ja toisiinsa.



Kantakaupungin rantareitti, jonka kävely- ja pyöräily-yhteyksien tulee olla jatkuvat ja sujuvat. Rantareitille tulee olla sujuvat ja selkeät yhteydet muusta kävely- ja pyöräilyverkostosta.



Laajat yhteinäiset viheralueet, joille tulee olla sujuvat ja selkeät yhteydet muusta kävely- ja pyöräilyverkostosta



Joukkoliikenteen solmukohta



Rautatieasema



Metroasema



Nykyinen raitiotieverkko ja mahdollisia tulevia yhteyksiä.

Lähteet

Kaupunkisuunnitteluvirasto.Ympäristötoimisto 2014. Helsingin kantakaupungin historiallisten puistojen kaavoitus- ja suojelutilanne.

Heinänen.J. 2009. Kantakaupungin nivelet. Kolmiopuistot ja jäännösaukiot Helsingin ruutukaavaverkkojen saumakohdissa". Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 12:2009.

Vihreä ja merellinen Helsinki 2050. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä 2013:4

Heinänen.J. 2009. Kantakaupungin nivelet. Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 12:2009.

Näränen, T. 2011. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto. Helsingin kantakaupungin historiallisten puistojen kaavoitus- ja suojelutilanne 2011. Julkaisematon.

Helsingin kaupungin aineistopankki <http://aineistopankki.hel.fi/>

Helsingin kaupungin karttapalvelu <http://kartta.hel.fi/Default.aspx>

Helsingin seudun aluesarjat, Tilastokeskuksen Työssäkäyntitilasto; <http://www.aluesarjat.fi/>.

Helsinki 2050-kyselyn tulokset, Mapita Oy 2014.http://www.yleiskaava.fi/wp-content/uploads/2014/02/mapita_ksv_raportti_10022014.pdf.

Seutu-cd aineistokokoelma 2012. HSY 2012.

