

Helsingin kaupunki

Kaupunki- kaava

Helsingin
yleiskaava

Näin luet kaupunkikaavaa

Kaupunkikaava antaa mitoitusohjeet tarkemmalle suunnittelulle eli asemakaavoitukselle. Siinä esitetään maankäytön ohjauksen kannalta vain keskeiset asiat.

Kaupunkikaava ei näytä maankäytön tilavarauksia tarkkarajaisina. Kaupunkikaavan kartta koostuu hehtaarin eli 100×100 metrin ruuduista. Kullakin ruudulla on pääkäyttötarkoitusta kuvaava merkintä.

Vierekkäisten ruutujen maankäyttö voidaan suunnitella myös ottamalla molempien ruutujen pääkäyttötarkoitus huomioon. Tarkemmat rajaukset ratkaistaan asemakaavoituksella. Asuntovaltaiset alueet on merkitty ruskean eri sävyillä. Näillä alueilla on asumisen lisäksi myös puistoja, työpaikkoja, palveluja, virkistysalueita ja katuja.

Asuntovaltaisten alueiden tehokkuus

Kaupunkikaavassa asuntovaltaiset alueet on merkitty neljällä eri sävyisellä ruskealla. Mitä tummempi ruskea, sitä enemmän alueelle on mahdollista rakentaa. Rakentamisen määrä ilmaistaan korttelitehokkuutena, joka tarkoittaa korttelin rakennusten kerrosalan ja korttelin pinta-alan suhdetta.



Asuntovaltainen alue

A1. Korttelitehokkuus yli 1,8. Tähän tehokkuuteen verrattavia nykyisiä tiiviitä kaupunginosia ovat esimerkiksi Kallio, Ruoholahden ja Töölö.



Asuntovaltainen alue

A2. Korttelitehokkuus yli 1,0–2,0. Tähän tehokkuuteen verrattavia nykyisiä kaupunginosia ovat esimerkiksi Arabianranta, Katajanokka ja Herttoniemenranta.



Asuntovaltainen alue

A3. Korttelitehokkuus 0,4–1,2. Tähän verrattavia ovat esimerkiksi monet 1950–1970-luvulla rakennetut kerrostaloalueet, esimerkiksi Lauttasaari, Ruskeasuon ja Haaga.



Asuntovaltainen alue

A4. Korttelitehokkuus alle 0,4. Tähän tehokkuuteen verrattavia nykyisiä kaupunginosia ovat esimerkiksi Pakilan, Oulunkylän ja Tuomarinkylän pientaloalueet.

Sisällys

Kannessa on esitetty kaupunkikaavan maan-
käytön suhteellinen
osuus pääkäyttötarkoi-
tusten mukaan. Eniten
on ruskeita asunto-
valtaisia alueita, joita
on lähes puolet kaavan
maa-alasta. Virkis-
tys- ja viheralueita on
yli neljännes. Värien
selitykset löytyvät
kaavakartasta.

5 Helsinki kasvaa kestävästi

6 Kaupunkikaava pähkinäkuoressa

10 Tiivistyvä urbaani Helsinki

- 11 Ydinkeskusta laajenee
- 12 Uusia kaupunginosia bulevardien varrelle
- 15 Esikaupunkien keskustat
- 16 Raideliikenteen verkostokaupunki
- 17 Malmin lentokentästä uusi kaupunginosa

18 Elämää kasvavassa Helsingissä

- 19 Kaupunkikaava lisää asuntotarjontaa
- 20 Merellinen Helsinki
- 21 Viheralueiden verkosto
- 22 Monipuolisten toimitilojen kaupunki
- 22 Yritysalueita Helsingissä
- 23 Urbaani kulttuurikaupunki

26 Kaupunkikehityksen teemoja Helsingissä

- 27 Globaali Helsinki
- 28 Kasautumisetuja tiivistyvässä kaupungissa
- 29 Kohti hiilineutraalia Helsinkiä

30 Suunnitteluprosessi ja päätöksenteko

- 31 Vuorovaikutteinen kaavoitusprosessi
- 33 Päätös kaupunkikaavasta Helsingin kaupunginvaltuustossa

34 Lisää tietoa Helsingin suunnittelusta

- 34 Julkaisun tiedot

Muraali Hämeentiellä
Arabianrannassa.



Helsinki kasvaa kestävästi

Helsingin uusi yleiskaava on kaupunkikaava. Se viitoittaa kaupungin kasvua. Yleiskaava mahdollistaa sen, että Helsingissä on vuonna 2050 noin 860 000 asukasta ja 560 000 työpaikkaa. Helsingistä tulee nykyistä tiiviimmin rakennettu kaupunki, jonka useita keskuksia yhdistää raideliikenne. Kantakaupunki laajenee kaupunkibulevardeiksi muutettujen moottoritiemäisten väylien varsille.

Uudesta rakentamisesta karkeasti ottaen kolmannes on sijoitettu kaupunkibulevardien varsille laajenevaan kantakaupunkiin, kolmannes täydennysrakentamisena erityisesti raideliikenteen solmukohtiin ja kolmannes uusille rakentamisalueille, kuten toimintansa lopettaneelle Malmin lentokentälle.

Kestävät liikkumismuodot kuuluvat tulevaisuuden Helsinkiin. Tavoitteena on varmistaa hyvä joukkoliikennesaavutettavuus kaikkialle. Kävely ja pyöräily priorisoidaan kulkumuodoista ennen kaikkia muita. Kaupunkirakenteen tulee olla sellainen, että arjen palvelut saadaan läheltä. Tiiviillä kaupunkirakenteella ja kestäville liikkumismuodoilla on tärkeä rooli, kun

Helsinki tavoittelee merkittäviä vähennyksiä hiilidioksidipäästöihin. Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki vuoteen 2050 mennessä.

Hyvään kaupunkielämään kuuluvat riittävät virkistysalueet ja mahdollisuus nauttia luonnosta. Helsinki on tulevaisuudessakin vihreä kaupunki, jonka vahvuuksia ovat laajat yhtenäiset viheralueet, kaupunkimetsät ja arvokkaat kulttuuriympäristöt. Kaupunkilaiset tarvitsevat puistoja, aukioita ja toreja kohtaamisen ja kaupunkitapahtumien paikkana. Meri on vahva elementti helsinkiläisessä maisemassa ja merenrantaa Helsingillä on paljon. Siitä voi jokainen meistä nauttia myös tulevaisuudessa.

Urbaania asumista, kaupunkiympäristön monipuolisia mahdollisuuksia ja runsaita palveluja arvostetaan. Kaupunkikaavalla Helsinki haluaa tarjota hyvää asumisympäristöä heille, joiden unelmana on kantakaupunkimiljöö. Samalla kaupunkikaava takaa sen, että tulevaisuuden Helsingissä on myös vehreitä luonnonläheisiä asuin ympäristöjä heille, jotka sitä arvostavat. Tulevaisuuden kasvava, tiivistyvä Helsinki on viihtyisä ja vireä kaupunki!

Mikko Aho
toimialajohtaja
kaupunkiympäristön
toimiala
Helsingin kaupunki



Kaupunkikaava pähkinäkuoressa

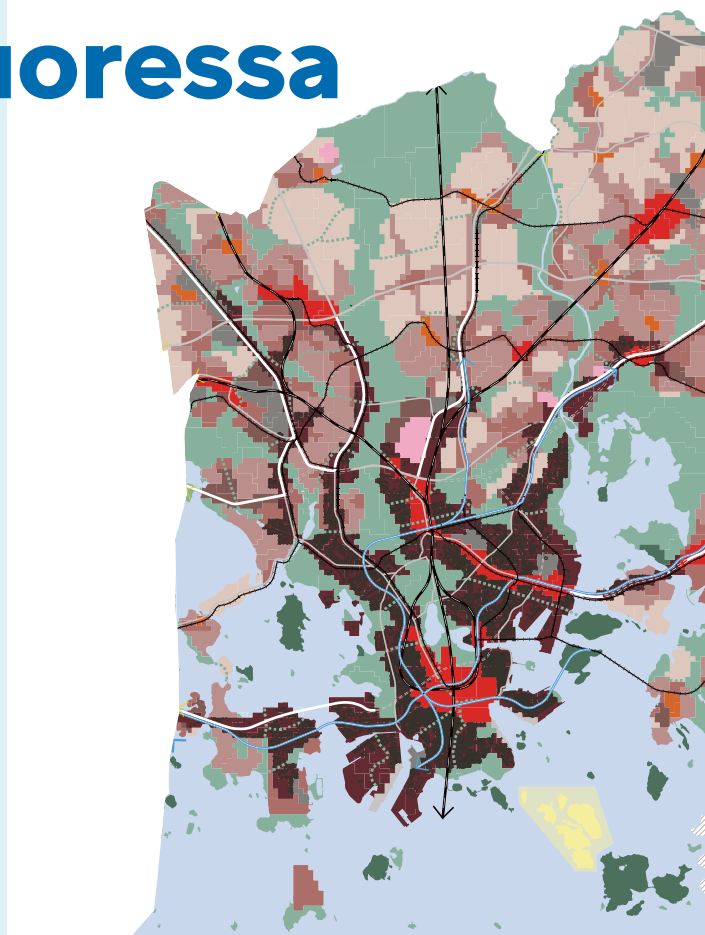
Uusi yleiskaava eli kaupunkikaava on pitkän aikavälin strateginen maankäytön suunnitelma. Kaupunkikaava osoittaa Helsingille kasvupolun noin 860 000 asukkaan kaupungiksi vuoteen 2050 mennessä.

Kaupunkikaavan keskeisiä teemoja ovat

Tiivistyvä kaupunkirakenne. Kolmannes yleiskaavan asuntorakentamisesta on lisärakentamista olemassa olevissa kaupunginosissa. Näin voidaan hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria. Se on kestävä ja taloudellisesti järkevää kaupunkirakentamista.

Laajeneva kantakaupunki. Helsingin kantakaupunki on tulevaisuudessakin Suomen ja metropolialueen liike-elämän, kaupan, palvelujen, matkailun ja kulttuurin houkutteleva keskusta. Helsinkiin on muodostumassa perinteisen ydinkeskustan ohelle toinen vahva liikekeskusta itäiseen kantakaupunkiin.

Raideverkosto. Yleiskaavaluonnoksen liikenneverkko perustuu pikaraitiotieverkkoon.

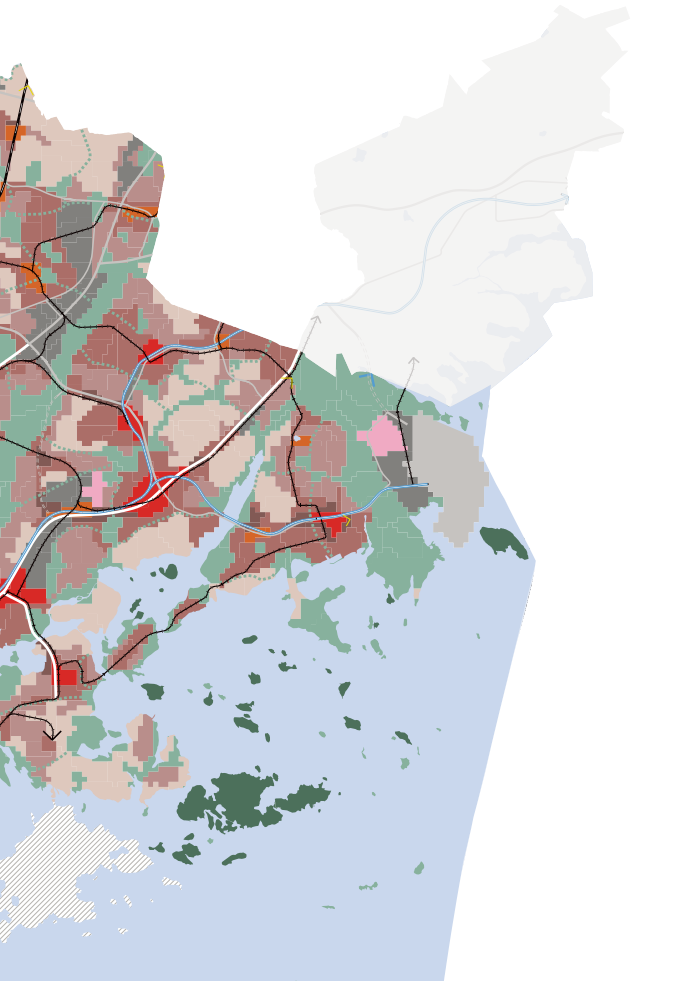


Säteittäiset linjat yhdistyvät verkoksi poikittaisten linjojen avulla.

Kaupunkibulevardit. Yleiskaavaluonnoksessa esitetään moottoritiemäisten liikenneväylien muuttamista katumaisiksi kaupunkibulevardeiksi ja kantakaupunkimaista rakentamista bulevardien varsille.

Viheralueverkosto. Virkistys- ja viheralueet on nivottu yhteen verkostoksi. Rungon muodostavat vihersormet ja niitä yhdistävät poikittaiset viheryhteydet.

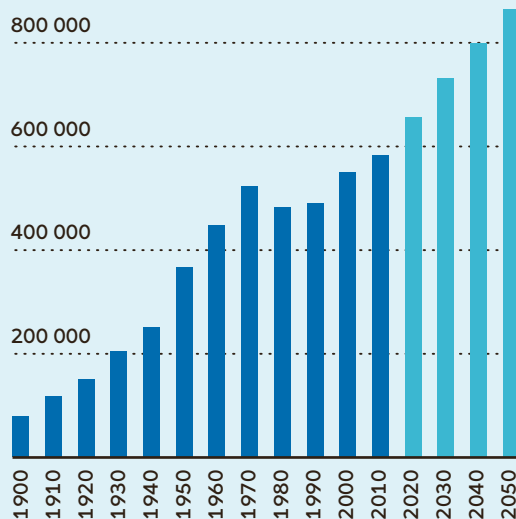
Esikaupunkikeskustat. Tavoitteena on saada esikaupunkialueille vilkkaita keskustoja. Tärkeitä esikaupunkikeskustoja ovat Malmi, Itäkeskus, Herttoniemi ja Kannelmäki.



Helsinki on jaettu kaupunkikaavassa hehtaarin suuruisiin ruutuihin, joiden maankäytön pääkäyttötarkoitus esitetään kaavassa.

Helsingin väestönkehitys 1900–2010 ja ennuste* vuoteen 2050

* Nopea vaihtoehto



Merellisyys. Kaupunkikaava avaa uusia mahdollisuuksia Helsingin merellisen luonteen vahvistamiseen. Helsingin rantaviivaa myötäilee yhtenäinen rantareitti. Saaristossa uusia mahdollisuuksia tarjoavat sotilaskäytössä olleiden Vallisaaren, Kuninkaansaaren, Kuivasaaren ja Isosaaren vapautuminen siviilikäyttöön.

Uudet kaupunginosat. Suurin kokonaan uusi asuntorakentamiskohde on Malmin lentokentän alue. Sinne voidaan rakentaa jopa noin 25 000 asukkaan kaupunginosa.

Toimitila-alueet. Merkittäviä toimitila-alueita ovat esimerkiksi Herttoniemi ja Pitäjänmäki. Myös sekoittuneiden toimintojen keskusta-alueilla on potentiaalia yritystoiminnalle.

Kaupunki-kehityksen alusta

Kaupunkikaava on kokonaisvaltainen strateginen suunnitelma. Se ohjaa vahvasti kaupunkirakenteen tiivistämiseen ja poikittaisten raideyhteyksien kehittämiseen. Se takaa myös sen, että Helsingissä on tulevaisuudessakin laajat yhtenäiset viheralueet.

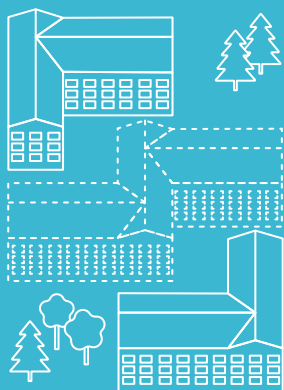
Kaupunkikaava on suunnitelma, jota mahdollisimman moni toimija voi hyödyntää suunnittelun ja keskustelun alustana. Mahdollisia käyttäjiä ovat kaupungin lisäksi muut julkisen sektorin toimijat, kaupunkisuunnittelun asiantuntijat, kaupalliset toimijat sekä aktiiviset kaupunkilaiset.

Kesänviettoa Aurinkolahden
uimarannalla Vuosaarella.





Tiivistyvä urbaani Helsinki



Tulevaisuuden Helsinki on nykyistä tiiviimpi kaupunki. Helsingin keskustaan johtavien raideliikenteen linjojen lisäksi toteutetaan poikittaisia raideliikenneyhteyksiä. Asemista tulee tärkeitä liikenteellisiä solmukohtia ja niiden lähistöllä kaupunkirakenne

tiivistyy. Kaupunkikaava antaa mahdollisuuden muuttaa moottoritiemäisiä sisääntuloväyliä kaupunkibulevardeiksi ja rakentaa niiden varrelle urbaania ympäristöä. Isoin kokonaan uusi aluerakentamisen kohde on Malmin lentokenttä, jonne voidaan rakentaa asuntoja 25 000 kaupunkilaiselle.



Ydinkeskusta laajenee

Kaupunkikaava antaa mahdollisuuden toteuttaa Helsinkiin uuden vahvan liikekeskustan itäiseen kantakaupunkiin.

Teollisuuskatua myötäilevä Pasila–Vallila–Kalasatama-akseli on tulevaisuudessa ydinkeskustan kaltainen merkittävä liike-elämän keskittymä. Teollisuuskadusta tulee itäisen kantakaupungin pääkatu, joka yhdistää Pasilan ja Kalasataman uudet keskukset. Akselin varrella sijaitsevat mm. Vallilan ja Tukkutorin ympäristön yritysalueet lukuisine pääkonttoreineen, Sörnäisten metroasema, Konepajan alue sekä Suvilahden tapahtuma-alue, joita ympäröivät tehokkaasti rakennetut asuntovaltaiset kaupunginosat. Pasilasta tehokkaasti

rakennettu korttelikaupunki laajenee pohjoiseen ja edelleen Käpylän suuntaan.

Kaupunkikaava mahdollistaa täydennysrakentamisen myös monille kantakaupungin ranta-alueille. Tällaisia ovat Katajanokan kaakkoisranta sekä Hakaniemenranta. Katajanokalla voidaan tiivistää sataman nykyisiä ajo- ja pysäköintijärjestelyjä ja näin vapautuvalle ranta-alueelle sijoittaa asuinrakentamista hieman yli 2000 asukkaalle. Hakaniemi puolestaan tulee olemaan tärkeä joukkoliikenteen solmukohta, kun Laajasalon raitiotielinja valmistuu ja mahdollisesti myöhemmin tulevaisuudessa myös Pisararata. Alueen kehittäminen saa vauhtia, kun Hakaniemensilta joudutaan uudistamaan. Tämä tarjoaa mahdollisuuksia lisärakentamiselle ja rantojen kehittämiseksi. Keskustassa kaupunki tiivistyy myös kortteleiden sisällä tapahtuvalla täydennysrakentamisella.

Uusia kaupunginosia bulevardien varrelle

**Yksi kaupunkikaavan isoista maankäyttö-
ratkaisuksista on mahdollisuus muuttaa
moottoritiemäiset liikenneväylät
katumaisiksi kaupunkibulevardeiksi
Kehä I:n sisäpuolella.**

Kaupunkibulevardeissa on ensisijaisesti kyse kantakaupungin laajentamisesta. Arvokkaita viheralueita voidaan säästää hyödyntämällä moottoritiealueiden suojavyöhykkeitä rakentamiselle. Kaupunkibulevardit muodostavat uusia urbaaneja kaupunginosia, joihin tavoitellaan sekoittunutta kaupunkirakennetta eli asuntoja, työpaikkoja ja palveluja toistensa lomassa.

Bulevardisointi edellyttää investointeja joukkoliikenteeseen sekä keinoja lisätä kävelyn ja pyöräilyn suosiota. Niiden tulee olla aitoja vaihtoehtoja kaupungissa liikkumiselle. Tilaa jää myös heille, joiden on käytettävä omaa autoa. Tavoitteena on toimiva, kestäviin liikkumismuotoihin painottuva, turvallinen liikennejärjestelmä, ei henkilöautojen häättämisen Helsingistä.

Bulevardisointi muuttaa nykyisten moottoritiemäisten väylien luonnetta. Ne muuttuvat nopeaa autoliikennettä välittävästä väylästä eri liikennemuotoja palveleviksi kaduiksi. Kaupunkibulevardit palvelevat niin autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä kuin pyöräilijöitäkin. Kaupunkibulevardien tyyppisiä pääkatuja on Helsingissä jo nyt, esimerkiksi Mannerheimintie tai Mäkelänkatu.

Nopeusrajoitukset ovat kaupunkibulevardeilla nykyisiä sisääntuloväyliä alhaisemmat. Eritasoliittymiä muutettaisiin tasoliittymiksi. Moottorijoneuvoliikenteen sujuvuuden kannalta on kuitenkin tärkeää, että joiden-

kin liikennemääriltään suurimpien liittymien kohdalla voidaan hyödyntää myös eritasojärjestelyjä. Myös pikaraitiotielinjoille sekä pyöräilybaanoille pitää tarjota sujuva risteäminen kaupunkibulevardien kanssa.

Kaupunkibulevardeiksi voidaan tulevaisuudessa muuttaa kaikki Helsingin sisääntuloväylät Kehä I:n sisäpuolella. Vihdintien ja Itäväylän kaupunkibulevardit jatkuvat aina kaupungin rajalle saakka, sillä ne ovat jo nykyisiltä liikenne- ja ratkaisultaan varsin katumaisia. Sisääntuloväylien lisäksi Laajasalontie on yleiskaavassa kaupunkibulevardi.

Korttelitutkielma kaupunkibulevardin varrelle.

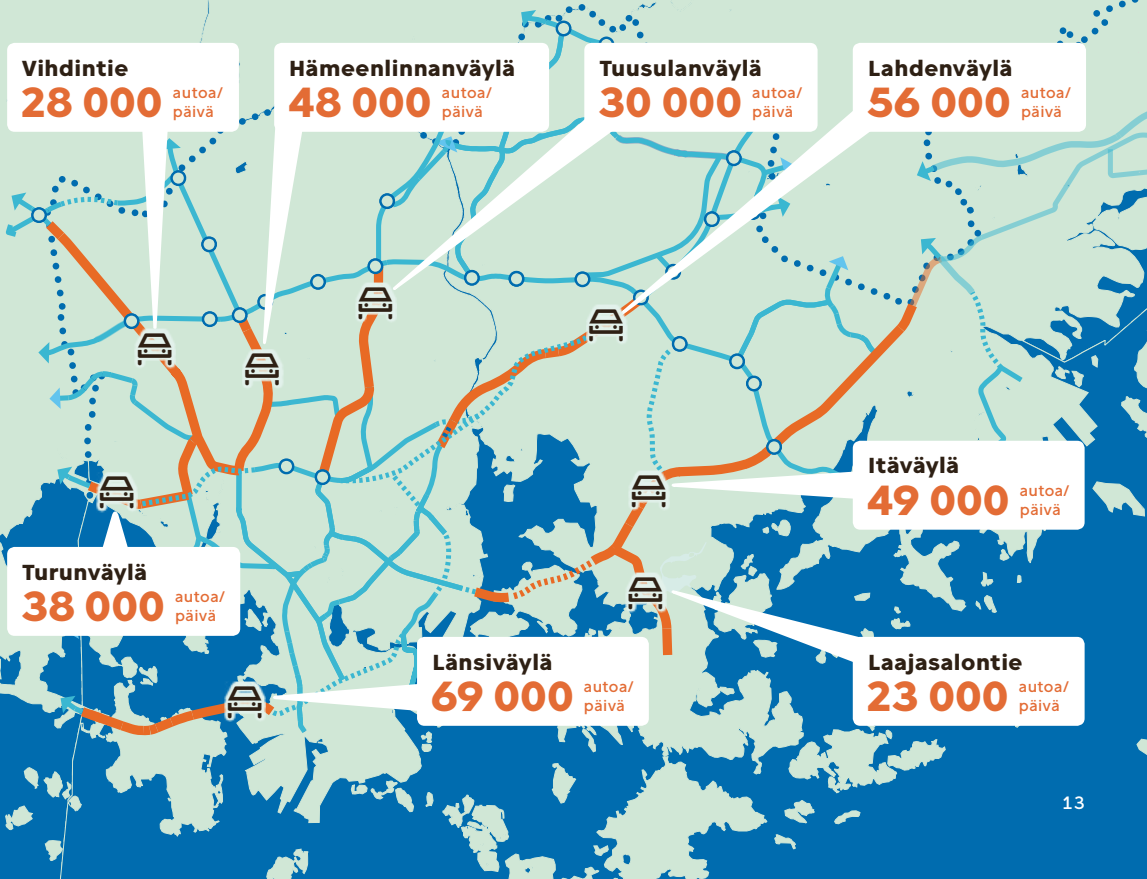


Havainnekuva Pikku
Huopalahden poh-
joisosasta. Näkymä
Mannerheimintien
varresta.



Moottoritiemäiset sisään- tuloväylät Helsingissä

Autoliikenteen määrä vuonna 2014



Kehittyviä esikaupunkien keskustoja Helsingissä

Oulunkylän

asemanseutua ja Kääskynhaltijantien vartta tiivistetään. Raide-Jokerin myötä Oulunkylän asemasta tulee raideliikenteen solmukohta.

Kannelmäen

asemanseutua tiivistetään entisestään ja kytketään se toiminnallisesti paremmin kauppakeskus Kaareen.

Pitäjänmäen

asemanseutua tiivistetään ja tuodaan uutta asuntorakentamista joukkoliikenteen solmukohtaan.

Herttoniemen kes-

kusta metroaseman kupeessa kehittyä monipuolisesti asumisen, palvelujen ja työpaikkojen keskittymäksi. Herttoniemen yritysalue säilyy pääosin työpaikkakäytössä.

Malmin keskustasta kehitetään Koillis-Helsingin keskustaa. Uudistamisessa tavoitteita ovat viihtyisän kaupunkitilan rakentaminen, parempien kulkureittien luominen sekä asukkaiden, palveluiden ja työpaikkojen saaminen aivan ytimeen lähelle asemaa.



Laajasalon uusi liikokeskus rakentuu nykyisen viereen. Tulevaisuudessa Laajasalontie muutetaan kaupunkibulevardiksi, jonka varrelle tulee merkittävä määrä täydennysrakentamista.



Esikaupunkien keskustat

Viikin keskusta Raide-Jokerin varrelle on tulossa rakentamista. Tavoitteena on yhdistää ympäröivät kaupunginosat toisiinsa nykyistä paremmin.

Kontulan keskustaa kehitetään kaupallisten palvelujen, toimistojen ja asumisen keskittymänä.

Myllypuron kehittäminen on jo hyvässä vauhdissa ja jatkuu edelleen. Metropolian ammattikorkeakoulun kampus valmistuu metroaseman naapuriin. Tulevaisuudessa Metropolialle ulottuva Tiederatikka kytkee Myllypuron osaksi korkeakoulujen verkkoa.

Vuosaaren keskustaa tiivistyy ja kehitetty toiminnoiltaan monipuoliseksi. Vuosaaren keskustaa ja satama voidaan yhdistää raideyhteydellä toisiinsa.

Itäkeskuksessa on täydennysrakentamispotentiaalia jopa noin miljoona kerrosneliömetriä.



Kaupunkikaava tarjoaa Helsingille mahdollisuuden kehittää vilkkaita ja elinvoimaisia keskustoja myös esikaupunkialueille.

Esikaupunkikeskukset kehittyvät vain jos, ne ovat väestöpohjaltaan riittävän suuria. Riittävän iso asukasmäärä riittävän tiiviissä ympäristössä luo edellytykset monipuolisille palveluille. Ympäristöltään keskustat ovat tulevaisuudessa sekoittunutta kaupunkia kadunvarsi- ja liiketiloineen. Tärkeitä esikaupunkikeskustoja ovat Malmi, Itäkeskus, Herttoniemi ja Kannelmäki.

Itäkeskus on laajentunut jatkuvasti ja sen asema on vahva jo nykyisin. Itäkeskukseen osoitetaan kaupunkikaavassa huomattavasti uutta rakentamispotentiaalia. Alueelle laaditun viitesuunnitelman mukaan sekä asunto-, että toimitilarakentamisen täydennysrakentamispotentiaali Itäkeskuksessa olisi suuruusluokaltaan yhteensä noin miljoona kerrosneliötä.

Malmi on koillisen Helsingin keskusta ja merkittävä solmukohta raideliikenteen verkostokaupungissa. Malmin keskustalla on tulevaisuudessa kasvun mahdollisuuksia nykyistä merkittävämmäksi työpaikka- ja asiointikeskittymäksi, koska raideliikenneyhteyksien merkitys kasvaa ja alueen saavutettavuus paranee Jokeri 2:n myötä. Alueen väestöpohjaa kasvattaa Malmin lentokenttäalueen rakentuminen.

Kannelmäen keskusta on merkittävä läntisen alueen keskusta. Kaupunkikaavassa vahvistetaan Kannelmäen asemanseutua ja luonnoksessa se on merkitty laajalta alueelta liike- ja palvelukeskustaksi, jolla myös nykyiset laajemmat, asemanseudusta erillään olevat päivittäistavarakaupan palvelut pyritään nivomaan kiinni asemakeskustaan.

Herttoniemen keskustaan on jo laadittu suunnitelmat merkittävälle liikerakentamiselle ja siihen liittyvälle asuntorakentamiselle. Se muodostaa kaakkoisten esikaupunkien keskustan. Vaikutusalueella on nykyisin noin 100 000 asukasta. Itäväylää ja metrorataa kattamalla on mahdollista jatkaa Herttoniemen keskustaa kanta-kaupunkia kohden.

Esikaupunkikeskustojen uudistamisessa merkittävää on viihtyisän kaupunkitilan lisääminen, parempien kulkureittien luominen, uusien asukkaiden ja palveluiden sekä työpaikkojen saaminen aivan asemien lähistölle.

Raideliikenteen verkostokaupunki

Tiivis kaupunkirakenne vaatii toimiakseen tehokkaan liikennejärjestelmän.

Kaupungin väkiluvun kasvaessa kasvaa myös yksittäisten matkojen määrä. Helsinki haluaa edistää sitä, että kestävästä liikkumismuodoista eli kävelystä, pyöräilystä ja joukkoliikenteestä tulee aidosti kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Kaupunkikaavan liikenneverkko perustuu pikaraitiotieverkkoon. Myös metro- ja rautatieverkon laajenemiseen varaudutaan.

Pikaraitiotiet ulottuvat säteittäin Helsingin keskustasta pääasiassa bulevardikäytäviä pitkin vähintään Kehä I:n tasalle. Osa linjoista jatkuu aina kaupungin rajalle saakka. Säteittäiset linjat yhdistyvät verkoksi poikittaisten linjojen avulla. Jokeri 1 ja Jokeri 2 siirtyvät raiteille ja parantavat poikittaisia yhteyksiä merkittävästi.

Uusi saaristoratikka, joka kulkisi Laajasalon kautta Vartiosaareen ja sieltä Ramsinniemen kautta kohti Meri-Rastilaa, avaisi merellisen Helsingin paremmin joukkoliikenteellä saavutettavaksi.

Vallilanlaakson joukkoliikennekatu on Mäkeläkadun ja Hämeentien välinen vain joukkoliikenteen käyttöön osoitettava uusi katuyhteys. Joukkoliikennekatu mahdollistaa nykyisten joukkoliikennelinjojen tehokkaamman järjestämisen ja kokonaan uusien yhteyksien luomisen. Yhteyttä hyödyntää niin kutsuttu tiederaitiolinja, joka yhdistää Meilahden ja Espoon Otaniemen Pasilan kautta edelleen Kumpulaan ja mahdollisesti Myllypuroon.



Raide-Jokeri ja metro ovat Helsingin tulevaisuuden raideliikenteen keskeisiä elementtejä.





Malmin lentokentästä uusi kaupunginosa

Malmin lentokenttä on kaupunkikaavan suurin uusi rakentamisalue.

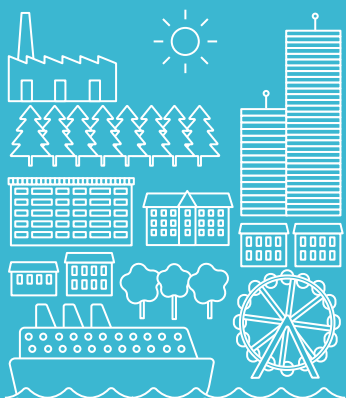
Alueelle voidaan rakentaa koteja 25 000 helsinkiläiselle. Kerrosalatavoite on 1,2 miljoonaa kerrosneliömetriä, josta 100 000 kerrosneliömetriä on toimitilarakentamista sekä palveluita. Tämän uuden alueen rakentuminen vaikuttaa merkittävästi myös Malmin nykyiseen rakenteeseen ja koko koilliseen Helsinkiin. Tavoitteena on saada aikaan uusi kaupunginosa, jolla on oma vahva lähikeskusta.

Malmin lentokentän aluetta palvelemaan on suunnitteilla raitiotielinjoja. Tulevaisuudessa alueella risteävät poikittainen Raide-Jokeri

2 sekä kantakaupungista Viikin kautta lentokentän alueen läpi pohjoiseen kulkeva linja. Lahdenväylälle ja Lahdenväylän yli Kivikkoon on suunniteltu Tattarisillan uusi liittymä, joka kytkee alueen nykyistä paremmin myös itäisen Helsingin katuverkkoon.

Alueesta suunnitellaan korkeatasoinen sekä väestörakenteeltaan ja asumisvaihtoehtoiltaan monipuolinen. Suunnitelmissa varaudutaan noin 2 000 työpaikan sijoittumiseen alueelle. Malmin suunnittelussa huomioidaan alueen vahvuustekijöitä, kuten muistumia kiitoradoista, avoimia tiloja ja pitkiä näkymiä. Alueen viherverkosto on tarkoitus yhdistää Kivikon ulkoilupuistoon erillisellä Lahdenväylän ylittävällä sillalla. Alueelle suunnitellaan sujuvasti jatkuva ja kiertävä ulkoilureitti.

Elämää kasvavassa Helsingissä



Kaupunkikaavaa tarvitaan, jotta Helsinki pystyy tulevana vuosina vastaamaan asuntojen kysyntään. Asuntojen hinnat ovat nousseet vauhdilla, koska tarjontaa ei ole ollut riittävästi. Samalla

asumisväljyyden kasvu on pysähtynyt. Helsingissä asutaan muuta Suomea kalliimmin ja ahtaammin. Kaupunkikaavalla halutaan varmistaa myös se, että kasvava ja tiivistyvä Helsinki on viihtyisä, merellinen ja luonnonläheinen kaupunki, jossa yritystoiminnalle on hyvät edellytykset ja tarjolla on kukoistavaa kaupunkikulttuuria.

Kaupunkikaava lisää asuntotarjontaa



Helsingin kasvu ja asuntojen kova kysyntä on nostanut merkittävästi asumisen hintaa. Kaupunkikaava tarjoaa mahdollisuuden lisätä asuntotarjontaa.

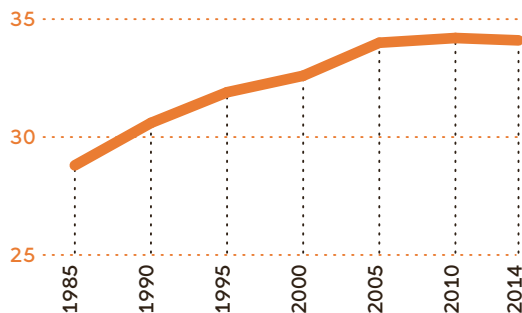
Hintakehitys kertoo, että asuntotarjonta urbaanissa ympäristössä on ollut riittämätöntä. Kaupunkikaava tuo tähän muutoksen. Jatkossa Helsingissä on aikaisempaa paremmat mahdollisuudet rakentaa asuntoja tiiviiseen kantakaukumpimaiseen ympäristöön.

Helsingin asumisväljyys kasvoi nopeasti 1960-luvulta 1980-luvun loppupuolelle asti tulotason nousun ja suhteellisen suuren asuntotuotannon ansiosta. Sen jälkeen ja erityisesti 1990-luvun jälkipuolelta alkaen Helsingin väljyyskehitys hidastui merkittävästi. Asumisväljyys on Helsingissä viime vuosina jopa kääntynyt hienoiseen laskuun.

Yleiskaavassa esitetyllä täydennysrakentamisella pyritään myös estämään asuinalueiden segregoituminen. Kaupunginosat voivat kehittyä

Asumisväljyys Helsingissä 1985–2014

m²/henkilö



tyä itsenäisesti toimivina pikkukaupunkeina kaupungin sisällä. Investoinneilla voidaan pitää huolta kaupunginosien elinvoimasta ja parantaa myös niiden imagoa.

Kaupunki on jo pitkään harjoittanut asuntopolitiikkaa, jonka keskeinen periaate on sosiaalinen kestävyys. Se tarkoittaa sitä, että erilaisilla asukkailla ja asukasryhmillä on mahdollisuus löytää tarpeensa ja maksukykyensä mukainen asunto. Helsinkiä kehitetään siten, että uusista alueista rakentuu persoonallisia ja asukasrakenteeltaan monipuolisia kaupunginosia.

Merellinen Helsinki

Helsingissä meri on läsnä. Kaupungin merellisyys on yksi sen suurista vahvuksista.

Kaupunkikaavassa meri on merkittävässä roolissa. Kaupunkikaavan teemakarttaan* on merkitty esimerkiksi virkistyskäyttöön osoitetut rannat ja saaret. Siihen on merkitty myös ranta-reitti, joka parantaa rantojen saavutettavuutta kävelijöille ja pyöräilijöille merkittävällä tavalla. Helsingissä lähes kaikkialla pääsee rantaan. Ne ovat pääsääntöisesti julkisessa käytössä.

Helsingin saaristo tarjoaa myös uusia mahdollisuuksia. Puolustushallinnon käytössä olleita saaria on jo vapautunut ja vapautumassa tulevaisuudessa lisää siviilikäyttöön. Näitä saaria ovat Vallisaari, Kuninkaansaari, Kuivasaari ja Isosaari.

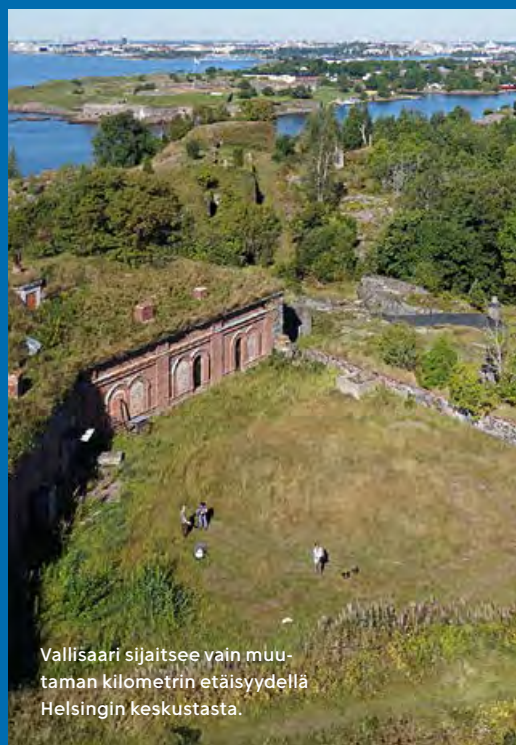
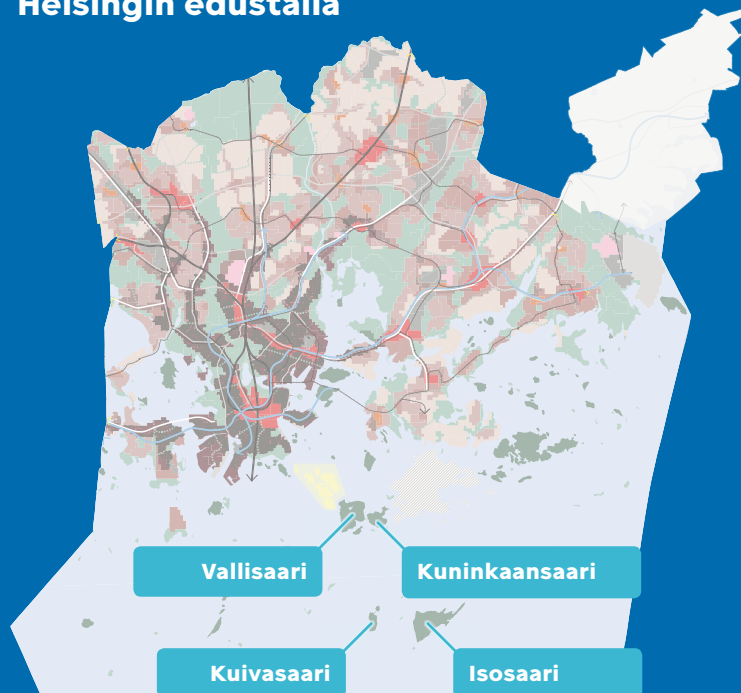
Isosaari. Tavoitteena on avata puolustusvoimien käytössä olleet saaret virkistyskäytölle. Vallisaari ja Kuninkaansaari sijaitsevat vain muutaman kilometrin etäisyydellä Helsingin keskustasta sekä rakenteilla olevista uusista Jätkäsaaren, Kalasataman ja Kruununuorenrannan alueista.

Vallisaaren ja Kuninkaansaaren, Kuivasaaren sekä Isosaaren kehittämisen lähtökohtana on myös saarten kulttuuri- ja sotahistorian ja luontoarvojen kunnioittaminen. Isosaarella olemassa oleva infrastruktuuri eli tiet, satamat, sähkö, vesi ja jätevedenpuhdistamo mahdollistavat myös muiden toimintojen kuten öljyntorjuntakeskuksen sijoittamisen saareen.

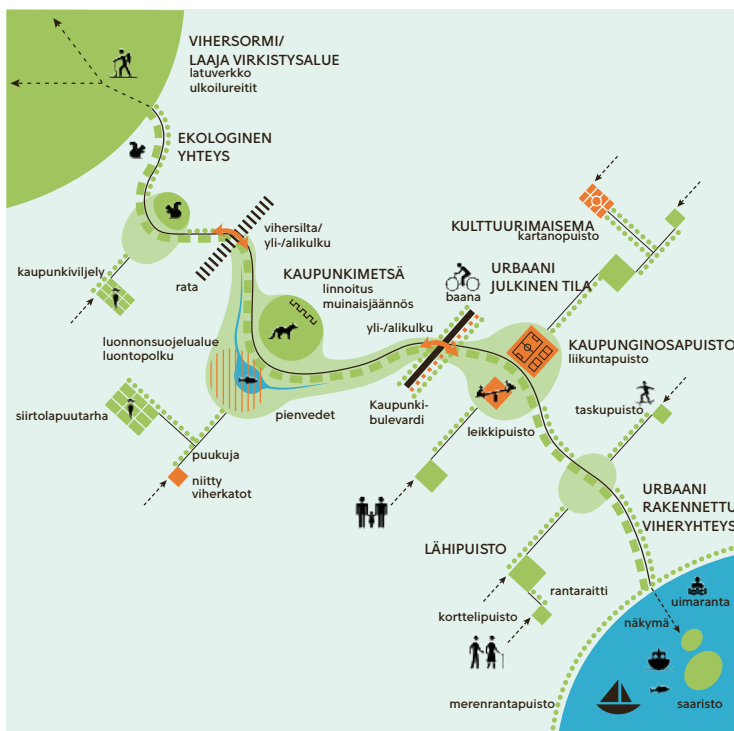
Sijainti meren rannalla avaa Helsingille lukuisia kehittämismahdollisuuksia turismista lähi-, erä- ja kalastusmatkailuun, sekä merellisen infrastruktuurin ja saariston saavutettavuuden lisäämiseen.



Saaria virkistyskäyttöön Helsingin edustalla



Vallisaari sijaitsee vain muutaman kilometrin etäisyydellä Helsingin keskustasta.



Viheralueiden verkosto

Kaupunkikaavassa virkistys- ja viheralueet on nivottu yhteen verkostoksi. Sen rungon muodostavat seudulle jatkuvat vihersormet ja muut laajemmat viheralueet sekä poikittaiset viheryhteydet.

Kaupunkikaavassa poikittaiset viheryhteydet yhdistävät säteittäiset laajat viher- ja virkistysalueet eli vihersormet toisiinsa. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaiseen ja luonnonmukaiseen. Tarvittaessa rakennetaan vihersiltoja tai -alikulkuja.

Teemakartoissa* on osoitettu viher- ja virkistysverkosto sekä kaupunkiluontoverkosto ja esitetty niitä koskeva tavoitteisto. Virkistysverkosto-teemakartalla esitetään tavoitteet laajojen yhtenäisten virkistysalueiden, kaupunginosapuistojen poikittaisten viheryhteyksien, jokivarsien, keskustan viheralueiden, rantaraitin ja sisälah-tien virkistyskokonaisuuden kehittämiseksi.

Kaupunkiluonto-teemakartalla on osoitettu luonnonsuojelualueet, Natura-verkoston osat ja Helsingin nykyisen luonnonsuojeluohjelmaan sisällytetyt alueet, metsäinen verkosto ja niittyverkosto sekä ekologiset yhteydet ja kaupunkiluonnon ydinalueet.

Monipuolisten toimitilojen kaupunki

Sekoittunut kaupunki-rakenne on useille yrityksille hyvä toimintaympäristö, myös yritysalueiksi varattuja alueita tarvitaan.

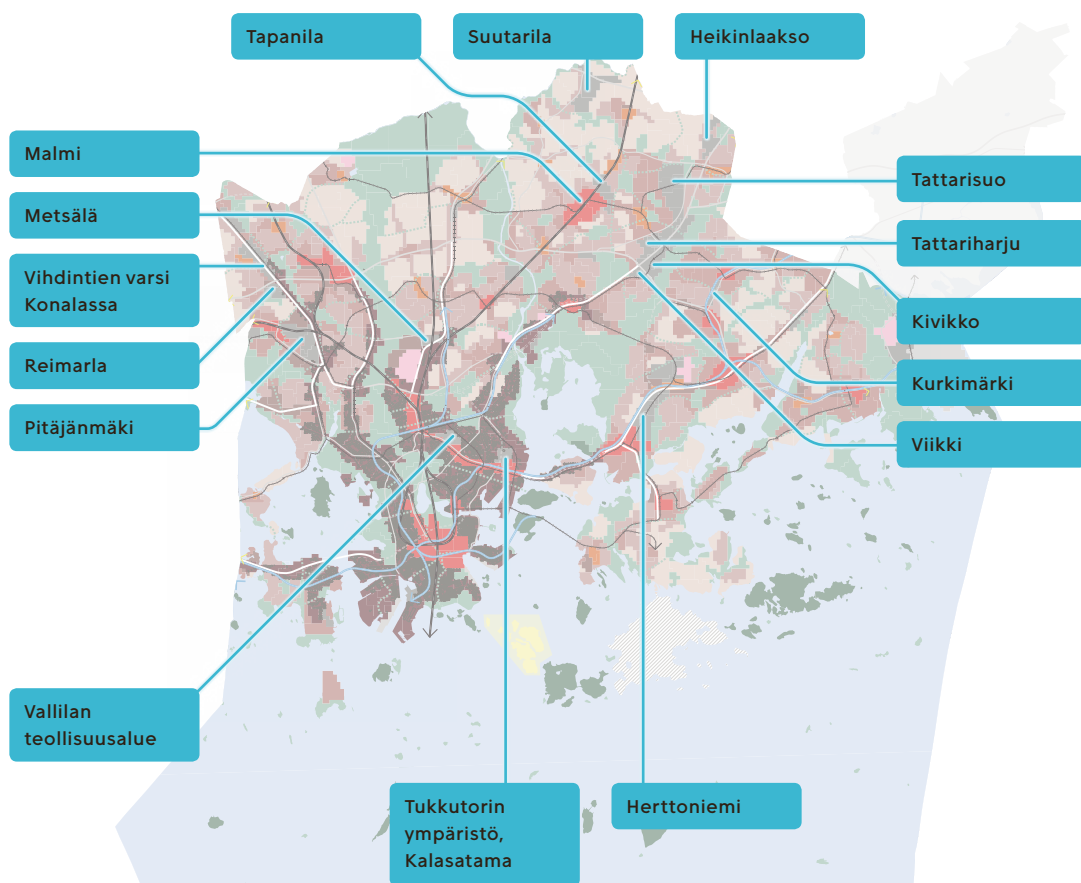
Yritysalueille voi sijoittua elinkeinotoimintaa, joka ei voi sijaita sekoittuneessa kaupunkirakenteessa esimerkiksi liikenteellisistä syistä tai sen vuoksi, että yritysten tuotannolliset pro-

sessit aiheuttavat asumiselle häiriötä tai koska yritykset hyötyvät toistensa läheisyydestä.

Toimitila-alueiden on oltava riittävän suuria ja niiden pitää tarjota yrityksille mahdollisuudet myös kasvaa. Helsingissä on käytännössä erityisesti kaksi merkittävää mittaluokan työpaikka-aluetta kantakaupungin ulkopuolella, jotka ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Merkittävimmät toimitilakeskittymät ovat Pitäjänmäki ja Herttoniemi-Roihupelto.

Herttoniemen ja Pitäjänmäen lisäksi toimitiloille on varattu alueita eri puolilta kaupunkia.

Yritysalueita Helsingissä





Urbaani kulttuuri-kaupunki

Vuonna 2050 Helsinki on rohkeasti urbaani kaupunki. Tulevaisuuden menestyvät kaupungit ovat kaupunkeja, joissa asukkaat viihtyvät ja jonne halutaan muuttaa.

Helsinki on kiinnostava kaupunkikulttuurin näyttämö. Helsingissä järjestetään runsaasti erilaisia kaupunginosatapahtumia, täältä ovat saaneet alkunsa ravintolapäivä ja siivouspäivä sekä monta muuta kaupunkilaisten yhteisöllisyydestä kumpuavaa pientä ja suurta tapahtumaa tai ilmiötä.

Urbaanimpi Helsinki on enemmän kivijalkakauppoja, pyöräkaistoja, raitiovaunujen



Unelmataideteos
Kannelmäen
Sitratorilla

kolinaa, torikahveja, kansainvälisyyttä, kaupunkituottavuutta, rantasaunoja, kaupunginosafestivaaleja. Nykyistä suurempi asukas- ja työpaikkatiheys mahdollistavat lähipalveluiden hyvän saavutettavuuden. Asumisen, työssäkäynnin ja palveluiden lomittuminen tiiviimmin toisiinsa myös kantakaupungin ulkopuolella mahdollistaa elävän kaupunkiympäristön muodostumisen.





Kaupunki- kehityksen teemoja Helsingissä



Tulevaisuuden
Helsinki on kaupunki,
joka menestyy
kansainvälisessä
kaupunkien välisessä
kilpailussa, tarjoaa
hyvät yhteydet
maailmalle ja on

houkutteleva sijaintipaikka yrityksille.

Tiivistyvä kaupunki tarjoaa yrityksille
kasaantumisetuja ja toimivat työmarkkinat.

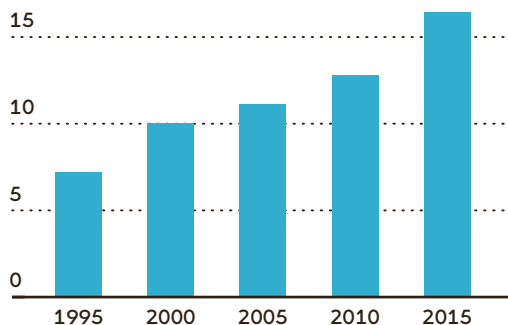
Helsinki pitää myös huolta siitä, että se
toimii kestävän kehityksen periaatteiden
mukaisesti. Helsingin tavoitteena on olla
hiilineutraali kaupunki vuoteen 2050
mennessä.

Suoria reittilentokohteita Helsinki-Vantaalta vuonna 2015



Helsinki-Vantaan lento- aseman matkustajamäärän kehitys 1995–2015

miljoonaa matkustajaa



Globaali Helsinki

Helsingin kaupunkiseutu on koko Suomen kehityksen moottori. Kansainväliset yhteydet ovat välttämättömät koko seudun elinvoimalle.

Ilman toimivia yhteyksiä Helsinki ei kykene palvelemaan globaaleilla markkinoilla toimivia yrityksiä, houkuttelemaan kansainvälistä työvoimaa tai opiskelijoita tai olemaan kiinnostava matkailukaupunki.

Kaupunkikaava pitää osaltaan huolta siitä, että kansainvälisille yhteyksille ja niiden kehittämiselle on hyvät edellytykset Helsingissä. Meriliikenteen osalta Tallinnan ja Helsingin välinen liikenne kasvaa nopeasti sekä matkustajien, tavaraliikenteen että henkilöautoliikenteen osalta seuraavina vuosikymmeninä. Kaupunkikaavassa varmistetaan, että satamalla on jatkossakin hyvät toimintaedellytykset.

Lentoliikenteellä on Euroopan pohjoisreunalla sijaitsevalle Suomelle suuri merkitys. Helsingistä on kehittynyt vahva Euroopan ja



Aasian välisen lentoliikenteen solmukohta. Yksikään toinen Pohjoisen Euroopan kaupunki ei kykene tarjoamaan yhtä laajaa valikoimaa suoria lentoyhteyksiä Aasian metropoleihin kuin Helsinki. Kaupunkikaava mahdollistaa Helsingin ydinkeskustan ja kansainvälisen lentokentän välisen yhteyden kehittämisen ja toimitilojen tarjonnan. Helsinki-Vantaan lentokentällä on käynnissä merkittävä investointiohjelma, mikä mahdollistaa matkustajamäärän kasvattamisen.

Helsingin ydinkeskusta on metropolialueen kansainvälinen näyteikkuna. Matkailijat ovat tärkeä kohderyhmä ja Helsinki haluaa profiloitua kiinnostavana matkailukaupunkina. Risteilyalukset tuovat merkittäviä matkailijavirtoja suoraan kaupungin ytimeen.

Kasautumisetuja tiivistyvässä kaupungissa

Helsingin keskusta on Suomen merkittävin kaupallinen keskittymä. Se on historiallisesti kerroksellista ympäristöä ja saavutettavuudeltaan erinomainen. Kaupunkikaava varmistaa ydinkeskustan vahvan aseman myös tulevaisuudessa.

Ydinkeskusta on tuottavuudeltaan Suomen huippualue ja sen elinvoimalla on iso kansantaloudellinen merkitys. Kaupunkituottavuuden näkökulmasta tärkeä ilmiö on ns. agglomeraatio- eli kasautumisetu.

Työmarkkinoiden toiminnalle on paremmat edellytykset, kun tarjolla on enemmän työvoimaa, riittävästi osaavia ja ammattitaitoisia ihmisiä ja mahdollisuus erikoistua. Kehitys tarjoaa mahdollisuuksia myös työntekijöille. Yritysten määrän kasvaessa syntyy aiempaa monipuolisemmat mahdollisuudet löytää paremmin omiin tarpeisiin, koulutukseen ja kokemukseen sopiva työpaikka. Yritysten määrän kasvaessa niiden välinen työnjako lisääntyy ja kilpailu johtaa myös kustannusten kurissa pysymiseen, laatutason nousuun sekä tuottavuuden kasvuun.

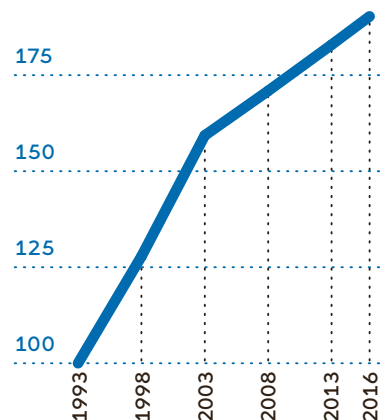
Yleiskaava varmistaa maankäytölliset edellytykset kasautumisedulle. Tiiviin ydinkeskustan vahvistaminen on ollut kaupunkisuunnittelun tavoite jo pitkään. Ydinkeskusta onkin jo vuosien ajan kasvanut sisäänpäin. Uusia liiketiloja on rakennettu sisäpihoille ja katutasen alapuolelle. Näin on olemassa olevaa liikekeskustaa voitu laajentaa. Tällaiselle kehitykselle ja investoinneille ydinkeskustaan annetaan mahdollisuus myös tulevaisuudessa.

Yleiskaavassa keskustaa kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapaikojen 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.



Toimistotilojen vuokrien kehitys Helsingin ydinkeskustassa

vuokraindexsi, 1993 = 100

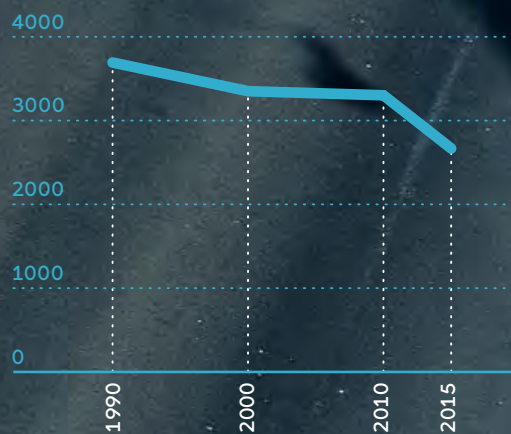


Lähde: Helsingin seudun suunnat/
Kiinteistötalouden instituutti



Kasvihuonekaasupäästöt Helsingissä laskusuunnassa: päästöt Helsingissä 1990–2015

1000 tonnia CO₂-ekv., lähde:HSY



Kohti hiilineutraalia Helsinkiä

Helsinki on sitoutunut merkittävään ilmasto-
päästöjen vähentämiseen.

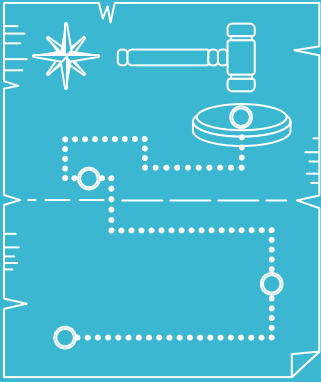
Vuoteen 2020 mennessä Helsinki tavoittelee 30 prosentin ilmastopäästövähennystä ja vuoteen 2050 mennessä kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki. Kaupunkikaava on yksi keskeinen väline tämän tavoitteen saavuttamiseen.

Maankäytön suunnittelulla on suora yhteys liikenteen päästöihin. Ne ovat sitä suuremmat mitä hajaantuneempi yhdyskuntarakenne on. Kaupunkikaava ohjaa entistä tiiviimpään kaupunkirakenteeseen ja ohjaa väestönkas-

vua joukkoliikenteen vaikutusalueelle. Tämä vähentää liikenteen ilmastopäästöjä vaihtoehtoihin kasvuskenaarioihin verrattuna huomattavasti. Vaihtoehto olisi se, että seudun väestönkasvu hajautuisi maantieteellisesti yhä laajemmalle alueelle, mikä lisäisi liikkumisen tarvetta ja etenkin henkilöautoliikennettä.

Liikenteen ohella Helsingissä merkittäviä kasvihuonekaasupäästöjä aiheutuu energiantuotannosta ja energiankulutuksesta. Energijärjestelmään liittyvien päästövähennyskeinojen suhteen yleiskaava toimii vähäpäästöisiä ratkaisuja ja kehityspolkuja mahdollistavasti. Päästövähennystavoitteiden saavuttaminen vaatii tulevaisuudessa monialaista strategista suunnittelua, johon kaupunkikaava tuo maankäytön suunnittelun näkökulman.

Suunnittelu- prosessi ja päättöksen- teko



Kaupunkikaavan valmistelu on ollut yli neljän vuoden mittainen avoin ja vuorovaikutteinen prosessi. Kaupunkilaisilta on kerätty suuri määrä kokemuksellista tietoa. Tämä on tärkeää, koska kaupunkikaava vaikuttaa hyvin pitkäjänteisesti kaupungin

kehitykseen. Oman haasteensa prosessiin on tuonut se, että kaupunkikaava on uuden tyyppinen strateginen yleiskaava. Se ei määrittele tarkoin karttarajauksin maankäytön tilavarauksia. Helsinki on jaettu kaupunkikaavassa hehtaarin suuruisiin ruutuihin, joiden maankäytön pääkäyttötarkoitus esitetään kaavassa.

Vuorovaikutteinen kaavoitusprosessi

Kaupunkikaava on valmisteltu avoimesti ja vuorovaikutteisesti. Prosessin kuluessa on järjestetty suuri määrä erilaisia tilaisuuksia, prosessia ja yleiskaavan aineistoja on julkaistu laajasti verkkosivuilla, kaupunkilaisille on järjestetty verkkokysely, käyty keskustelua blogissa, nuorille on järjestetty räätälöityjä tapahtumia,

suunnittelijat ovat osallistuneet aktiivisesti eri yhdistysten tapahtumiin ja aihepiiristä on ollut aktiivista keskustelua erilaisilla sosiaalisen median areenoilla. Kaavaprosessin kuluessa on käytetty hyvin laajaa kirjoa erilaisia vuorovaikutuksellisia menetelmiä ja kaupunkilaiset ovat päässeet mukaan hyvin monin tavoin.



Visioseminaarit. Vuonna 2013 yleiskaavaan valmisteltiin visiota. Yleiskaavan teemoja ja taustalla vaikuttavia monimutkaisiakin ilmiöitä avattiin kaupunkilaisille järjestämällä teemaseminaarien sarja. Laiturilla järjestettiin kymmenen tilaisuutta, joihin osallistui yhteensä 1000 kaupunkilaista. Seminaarien teemoina olivat esimerkiksi kaupungin kasvu, asuminen, liikenne, virkistys- ja kaupunkikulttuuri, elinkeinot ja kilpailukyky, ilmastonmuutos sekä palvelut.

Karttakysely. Yleiskaavan valmistelun pohjaksi haluttiin kerätä mahdollisimman monen kaupunkilaisen näkemyksiä. Tätä tarkoitusta varten järjestettiin vuoden 2013 lopulla Helsinki 2050- karttakysely helppokäyttöisellä verkkosovelluksella. Karttaan oli mahdollista merkitä esimerkiksi hyviä rakentamiskohteita, tärkeitä viheralueita tai uusia liikennetarkoituksia. Kyselyyn vastasi noin 4 700 henkilöä ja karttamerkintöjä tehtiin kaikkiaan yli 33 000. Kyselyn aineisto on analysoitu huolellisesti ja kaikki aineisto on julkaistu myös avoimena datana. Se tarjoaa kansainvälisesti ainutlaatuisen kattavan tietopankin kaupunkilaisista kerättyä dataa kaupungin kehittämisestä.





Hetki suunnittelijana. Keväällä 2014 järjestettiin sarja Hetki suunnittelijana -työpajoja. Niissä suunniteltiin kaupunkilaisten kanssa, millainen Helsinki on vuonna 2050. Tavoitteena oli saada helsinkiläisiltä hyviä ideoita mukaan suunnitteluun. Työpajoihin saatiin 250 osallistujaa ja he laativat 27 suunnitelmaa, joihin oli mahdollista tutustua työpajojen jälkeen yleiskaavan verkkosivuilla sekä Laiturilla. Pajojen tulokset julkaistiin myös yleiskaavan blogissa, missä niihin on tutustunut lähemmäs kaksituhatta kaupunkilaista.

Kaupunkisuunnittelun Safarit. Kaupunkisuunnittelun Safareilla tammi-huhtikuussa 2014 haluttiin selvittää, mitä mieltä nuoret ovat Helsingin tulevaisuudesta ja yleiskaavoittajien visioista. Mukana oli 167 oppilasta seitsemästä lukiosta. Neljässä viikonlopputyöpajassa mietittiin tulevaisuuden Helsinkiä ja etsittiin ratkaisuja kaupunkisuunnittelun ongelmiin. Työpajoissa jalkauduttiin ideoimaan Siilitien, Pakilan, Malmin ja Mäkelänkadun tulevaisuutta. Viikonlopputyöpajoihin osallistui yhteensä 33 nuorta.



Hetki kriitikkona. Laiturilla järjestettiin neljä Hetki kriitikkona -tapahtumaa tammi-kuussa 2015. Niissä esiteltiin yleiskaavaluonnoksen keskeistä sisältöä. Osallistujilla oli mahdollisuutta keskustella yleiskaavoittajien kanssa juuri itseään kiinnostavista asioista karttojen äärellä, sillä kussakin tilaisuudessa oli noin kymmenen karttapistettä, jossa oli suunnittelijoita paikalla. Neljään tilaisuuteen osallistui yhteensä noin 350 kaupunkilaista. Käsitellyt asiat liittyivät pitkälti yleiskaavaluonnoksen mahdollistamiin alueellisiin maankäytön muutoksiin.



Päätös kaupunki- kaavasta Helsingin kaupungin- valtuustossa

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Helsingille uuden yleiskaavan pitkän keskustelun ja useiden äänestysten jälkeen kokouksessaan 29. lokakuuta 2016. Ehdotukset yleiskaavan palauttamisesta uuteen valmisteluun äänestettiin nurin selvin luvuin. Ehdotus Keskuspuiston rajaamiseksi pois uudesta yleiskaavasta kaatui äänin 55–30 ja muut vastaehdotukset vielä selvemmin. Keskustelussa käytettiin lähes 150 puheenvuoroa ja se kesti yhteensä yli kuusi tuntia. Eniten keskustelua aiheuttivat Keskuspuiston ja Malmin lentokentän kohtalo sekä moottoritiemäisten sisääntuloväylien bulevardisointi.

Lisää tietoa Helsingin suunnittelusta

Kaikki käynnissä olevat suunnitteluhankkeet löydät Helsingin karttapalvelusta osoitteesta kartta.hel.fi. Voit myös tilata sähköpostiisi ilmoituksen nähtävillä tulevista kaavoista ja liikennesuunnitelmista osoitteesta www.hel.fi/suunnitelmavahti.

Seuraa Helsingin suunnittelua sosiaalisessa mediassa



/helsinkisuunnittelee



/ksvhelsinki



/helsinkisuunnittelee

Yleiskaavaan liittyviä verkkosivuja

www.yleiskaava.fi

yleiskaavan sivusto

yleiskaava.maptionnaire.com/fi/

yleiskaavan karttakyselyn tulokset

Julkaisun tiedot

Julkaisu kertoo tiiviisti Helsingin uudesta yleiskaavasta, kaupunkikaavasta. Yleiskaava hyväksyttiin Helsingin kaupunginvaltuustossa 26.10.2016.

Esitteen teksti

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Julkaisusarjan ilme

Kokoro & Moi

Julkaisun graafinen toteutus

Lagom

Helsinki suunnittelee 2017:1

ISSN 0787-9075

Paino

Fram, Vaasa

Kuvat

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

Liite

Yleiskaavakartta



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Käyntiosoite
Kansakoulukatu 3
00100 Helsinki
Postiosoite
PL 2100
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihde
09 310 1673
www.hel.fi/ksv

Kaupunki-kaava

Koko kaava-alueella

Ruuduista muodostuvat alueet kuvaavat maankäytön pääkäyttötarkoitusta. Alueilla ei ole tarkkaa rajaa. Vierekkäisten eri kaavamäärysten alaisten alueiden maankäyttö sovitaan yhteen niin, että syntyy toimiva kaupunkirakenne. Vihersormien ja muiden seudullisten viheralueiden sekä paikallisen viheralueverkoston jatkuvuus tulee turvata.

Yleiskaava-alue suunnitellaan kaikkialla toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys sekä terveellisyys ja turvallisuus, asumisen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen käyttäen hyväksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta.

Kävely- ja pyöräilyolosuhteita sekä joukkoliikennesaavutettavuutta parannetaan koko kaupungin alueella.

Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kulttuuriympäristöt-teemakartalta*. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on sovittava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö sekä maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

Natura 2000 -verkostoon kuuluvat alueet, luonnonsuojelualueet ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015–2024 suojeltavat alueet on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kaupunkiluonto-teemakartalta*. Virkistyspalveluja ja ekosysteempipalveluja kehitetään. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon

monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet ja turvattava arvojen säilyminen.

Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei saa rakentaa keskustojen ulkopuolelle.

Kaikkele alueille saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita. Kantakaupungissa saa sijoita myös suuria energiantuotantoon liittyviä laitoksia. Rakennettavien ja rakennettujen alueiden aluevarauksiin sisältyvät seudulliset energia- ja vesihuoltoverkostot ja -laitokset suojaluuineen.

Rantaviiva on ohjeellinen. Rannat suunnitellaan julkisina uusilla rakentamislueilla.

Tulviin varautuminen tulee ottaa huomioon meren ja vesistöjen äärellä suunniteltaessa. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota hulevesien hallintaan. Merkittäviä vaikutuksia aiheuttavien maankäytön muutosten yhteydessä tulee laatia hulevesien hallintasuunnitelma.

Tämä yleiskaava ei korvaa voimassa olevia jätkäsaaren, Keski-Pasilan, Sörnäistenrannan ja Hermanninrannan, Kuninkaantammen, Pohjois-Haagan itäosan ja Kruunavuorenrannan osayleiskaavoja eikä Vartiolaan, Meri-Rastilan länsirannan, Koivusaaren ja Hernesaaren osayleiskaavoja, mikäli ne tulevat voimaan ennen tätä yleiskaavaa.

Oikeusvaikutteinen maanlainen yleiskaava on voimassa yleiskaava-alueella lukuun ottamatta Katajaharjun tunnelia, Heli-rataa, Merikannontien-Mechelininkadun tunnelia, Kalasataman tunnelia, Maratontien tunnelia, Pitäjänmäenkaaren tunnelia sekä Paciuksenkadun-Nordenskiöldinkadun tunnelia.

Yleiskaavan tulkinta on esitetty kaavaselostuksessa*.

*Teemakartat ja kaavaselostus löytyvät kaupunkikaavan verkkosivuilta www.yleiskaava.fi

Asuntovaltainen alue A1

Aluetta kehitetään asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8. Alueen keskeisten katujen varsilla rakennusten maantasokerroksiin tulee varata liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta vähintään 60 % on korttelimaata.

Asuntovaltainen alue A2

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Asuntovaltainen alue A3

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 0,4–1,2. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Asuntovaltainen alue A4

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa alle 0,4. Alueen pinta-alasta keskimäärin 70 % tai enemmän on korttelimaata.

Suomenlinnan aluekokonaisuus

Unescon maailmanperintökohdetta tulee hoitaa ja kehittää asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen, matkailun sekä puolustusvoimien käyttöön niin, että alueen maailmanperintöarvo ei heikenny.

Toimitila-alue

Aluetta kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyskäyttöön. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan Roihupelto-Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa osoittaa asemakaavassa sellaisia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voivat perustellusta syystä sijoittua myös keskustan-alueen ulkopuolelle. Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei sallita. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan asemakaavoittamalla riittävästi toimitilatontteja toimitila-alueille.

Yhdyskuntateknisen huollon alue

Aluetta kehitetään yhdyskuntateknisen huollon, tietoliikenteen ja liikenteen käyttöön. Alueelle saa rakentaa liikenteen hoidon ja yhdyskuntateknisen huollon kannalta tarpeellisia tiloja ja laitteita.

Satama

Aluetta kehitetään satama-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueena. Alueelle saa rakentaa sataman toiminnan kannalta tarpeellisia tiloja ja laitteita sekä yhdyskuntateknisen huollon tiloja.

Puolustusvoimien alue

Puolustusvoimien käytössä oleva alue, joka osoitetaan asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön, jos alueella oleva toiminta siirtyy alueelta pois. Santahaminan amputointiminnan melualueen rajaus tulee ottaa huomioon Uudenmaan maakunta-kaavan mukaisena.

Virkistys- ja viheralue

Aluetta kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy seudulliseen viherverkkostoon ja merelliseen virkistysvyöhykkeeseen. Virkistys- ja viheralueiden kehittämisessä huomioidaan yleiskaavan teemakartalla esitetty metsäverkosto. Lähtökohdana on säilyttää verkoston metsäinen luonne.

Merellisen virkistys- ja matkailun alue

Aluetta kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy mantereen virkistys- ja viheralueisiin. Merkintä sisältää loma-asumisen ja matkailun alueita.

Sekä virkistys- ja viheralueilla että merellisen virkistys- ja matkailun alueilla: Suunnittelussa tulee turvata kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilyminen sekä ottaa huomioon ja turvata luonnon monimuotoisuuden, ekosysteempipalvelujen kehittämisen, luonnonsuojelun ja ekologisen verkoston sekä metsäverkoston kannalta tärkeät alueet.

Viheryhteys

Laajojen virkistysalueiden välinen, sijainniltaan ohjeellinen yhteys, viherakseli tai puistojen sarja, joka palvelee virkistys- ja/tai ekologisen yhteydenä. Alueiden suunnittelussa viheralueet tulee liittää luontevasti toisiinsa. Kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen säilyminen, viheryhteyksien yhtenäisyys ja jatkuvuus sekä ekologinen kytkeytyneisyys on otettava huomioon. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaisesta luonnonmukaiseen. Tarvittaessa rakennetaan viheristiloja tai -alikulkuja.

Rantaraitti

Seudulle jatkuva, rantavyöhykettä seuraileva koko kaupungin kattava rantaraitti.

Vesialue

Rautatie asemineen

Tallinnaan suuntautuvaa rautatietunnelin ja suoran lentoasemaradan sijainnit ovat ohjeellisia.

Metro asemineen

Raideliikenteen runkoyhteys

Toteutetaan metrona tai pikaraitiotienä. Sijainti on ohjeellinen.

Pikaraitiotie

Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna. Sijainti on ohjeellinen.

Raideliikenteen yhteystarve

Yhteys voidaan toteuttaa pikaraitiotienä, metrona tai rautatienä. Varauksen tarkentaminen edellyttää maankäytön ja liikenteen selvityksiä.

Valtakunnallisesti/seudullisesti tärkeä tie tai katu eritasoliittymineen

Kaupunkibulevardi

Liikenneväylä, jota kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa. Kaupunkibulevardi palvelee autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Pituus ja liittymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Pääkatu

Valtakunnallisesti tai seudullisesti tärkeän tien tai kadun, kaupunkibulevardin tai pääkadun maanlainen tai katetettu osuus

Sijainti ja pituus ovat ohjeellisia.

Baanaverkko

Pyöräiliikenteen nopea runkoverkko. Sijainti on ohjeellinen.

Viiva 30 metriä sen alueen ulkopuolella, jota päätös koskee. Yleiskaava kattaa kaupungin hallinnollisen alueen pois lukien Östersundom.

Mittakaava 1 : 60 000

Virallisen yleiskaavakartan mittakaava 1:30 000

0 1 2 3 km