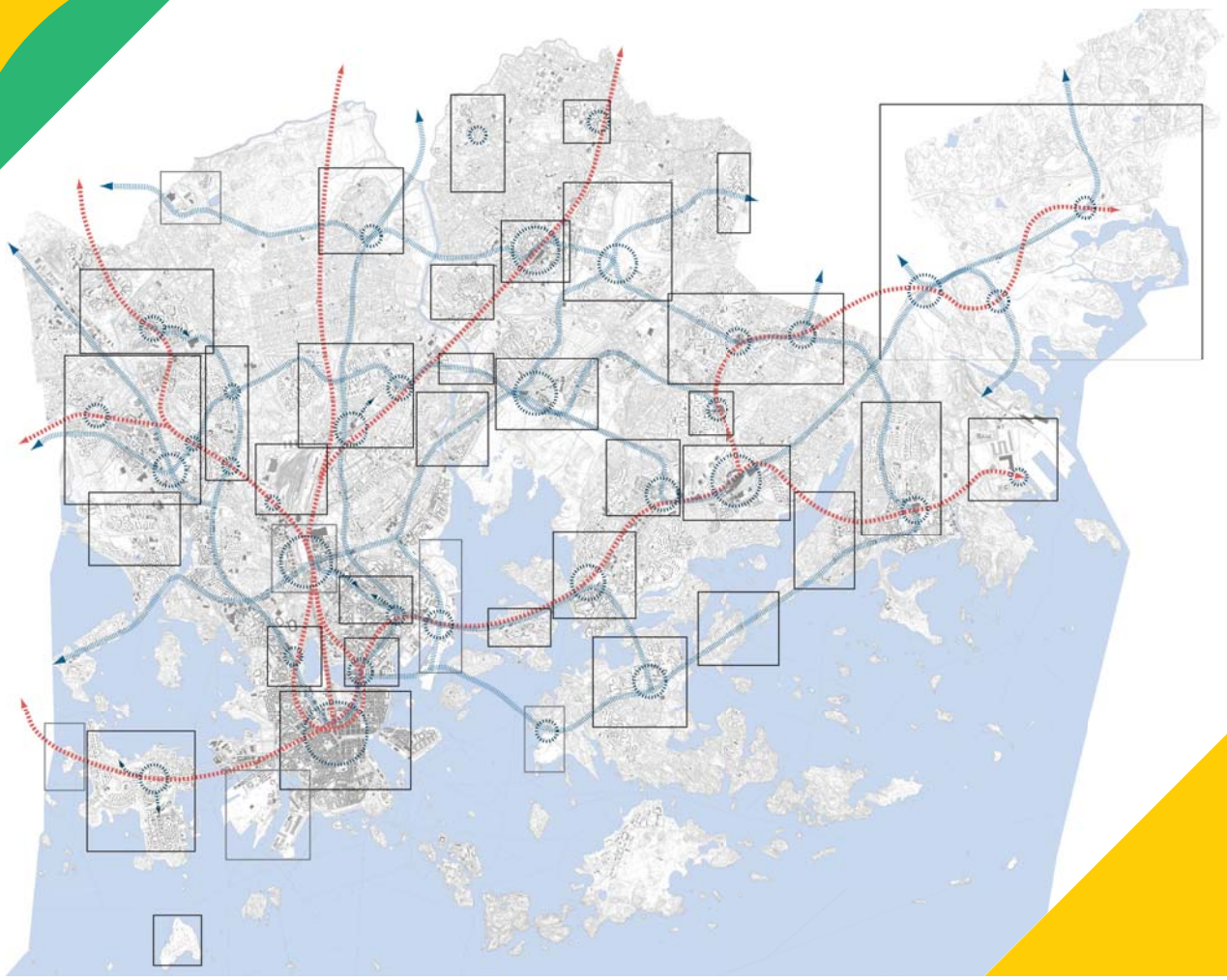


HELSINGIN YLEISKAAVA

Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet

Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:43

HELSINGIN YLEISKAAVA

Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014:43

Teksti: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto / Yleissuunnitteluosasto
Koordinointi: Heikki Salmikivi

Graafinen suunnittelu: Tsto
Kuvat: Ksv, Yos, ellei toisin mainita
Pohjakartat: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 2014

Sisältö

Johdanto

Maankäytön keskeisimmät painopistealueet

Läntinen Helsinki
Kannelmäki–Malminkartano 10
Hämeenlinnanväylä 12
Munkkiniemi–Munkkivuori (Turunväylä) 13
Haaga–Pitäjänmäki (Vihdintie) 14
Kuninkaantammi 15

Pohjoinen Helsinki
Käpylä–Metsälä–Maunula–Oulunkylä 18
Vanhakaupunki (Lahdenväylä) 20
Viikki 22
Veräjänmäki–Pihlajisto 24
Pukinmäki 25
Malmin keskusta 26
Malmin lentoasema 28
Torpparinmäki–Tuomarinkartano 30
Jakomäki 32
Siltamäki – Tapaninvainio 33

Itäinen Helsinki
Laajasalo 36
Vartiosaari ja Ramsinniemi 37
Kulosaari 38
Herttoniemi 39
Itäkeskus 39
Vuosaari 42
Myllypuro 44
Mellunkylä 45
Kruunuvuorenranta 46
Roihupelto–Länsi-Herttoniemi–Lounais-Myllypuro 47

Eteläinen Helsinki
Lauttasaari 50
Pasila–Vallila–Kalasatama 51
Ydinkeskusta 52
Töölö 53
Hakaniemi 54
Melkki 55
Pasila 56
Pohjois-Pasila 57
Koivusaari 58
Länsisatama 59
Kalasatama 60

Östersundom

Johdanto

Helsingin uusi yleiskaava on ollut tekeillä vuodesta 2012 lähtien. Monivaiheinen prosessi lähti liikkeelle yleiskaavan tavoitteiden ja lähtökohtien määrittelystä, joiden pohjalta tehtiin pitkän aikavälin Visio 2050. Sekä yleiskaavan tavoitteet että Visio 2050 on esitelty ja hyväksytty osana päätöksentekoa. Nyt tehty yleiskaavaratkaisu nojaa aikaisemmissa dokumenteissa perusteellisesti selvitettyihin linjauksiin. Yleiskaavan keskeisimpinä tavoitteita ovat joukkoliikenteen verkostokaupungin luominen, kantakaupungin laajentaminen, keskuksien kehittäminen keskustoiksi sekä viherverkostokaupungin ja merellisen Helsingin laadun ja saavutettavuuden parantaminen.

Raideliikenteen verkostokaupunki vaatii merkittäviä panostuksia pikaraitiotieverkoston rakentamiseen. Yleiskaavan visiossa esitetyt yhteystarpeet ovat kaavoituksen edetessä konkretisoituneet ja suurin osa maankäytön muutosalueista tukeutuu näihin uusiin raideyhteyksiin. Raiteet ja rakentamisalueet muodostavat vastavuoroisesti komplementaarisen kokonaisuuden, jossa toinen on toisen rakentamisen syy ja edellytys. Ilman riittävää käyttäjäpohjaa ei pikaraitiotietä kannata rakentaa ja toisaalta ilman kunnollisia joukkoliikenneyhteyksiä ei pystytä rakentamaan riittävän tiivistä kaupunkirakennetta.

Kantakaupungin laajentaminen mahdollistuu paitsi täydennysrakentamisen avulla, myös muuttamalla nykyisiä sisääntuloväyliä kaduiksi ja niiden liikenteen suoja-alueita tehokkaaksi korttelikaupungiksi. Helsingin kantakaupungin merkitys koko seudun ja jopa koko Suomen talouden veturina on erittäin merkittävä. On ensiarvoisen tärkeää mahdollistaa houkuttelevan, monipuolisen ja liikenteellisesti hyvin saavutettavan kaupunkirakenteen laajeneminen ja lisätä myös halutun kantakaupunkiin sijoittuvan toimitilan ja asuntokannan tarjontaa.

Helsingin pienemmät keskukset ovat tarjonneet vuosikymmeniä laadukkaita palveluja lähellä asukkaita. Kaupan rakenteen muutos, asumisväljyyden kasvu sekä työpaikkojen sijaintilogiikan kehitys ovat vaikuttaneet siten, että palvelut ja työpaikat ovat siirtyneet aluekeskuksista enemmän kohti kehäväylien risteyksiä pääasiassa yksityisautoilun varaan rakentuneisiin keskittymiin. Yleiskaavan tavoitteena on tukea keskusten kehittymistä monipuolisiksi keskustoiksi, jossa asuminen, työpaikat ja palvelut limittyvät monipuoliseksi kokonaisuudeksi. Tämän tavoitteen saavuttamisessa on täydennysrakentamisella merkittävä rooli.

Kun kaupungin asukasluku kasvaa, pienenee asukasta kohti olevan viheralueen laskennallinen koko väistämättä. Tämän vuoksi on erittäin tärkeää, että tärkeimpien viheralueiden saavutettavuus paranee nykyisestä ja että Helsingin suuri voimavara – meri ja saaristo – otetaan entistä paremmin elimelliseksi osaksi kaupungin virkistysverkostoa. Erityisesti Helsingille ominaiset vihersormet halutaan säilyttää yhtenäisinä laajoina alueina, joita yhdistää poikittaisten yhteyksien verkosto. Tämän vuoksi on tärkeää, että siellä missä rakennetaan, rakennetaan riittävän tehokkaasti.

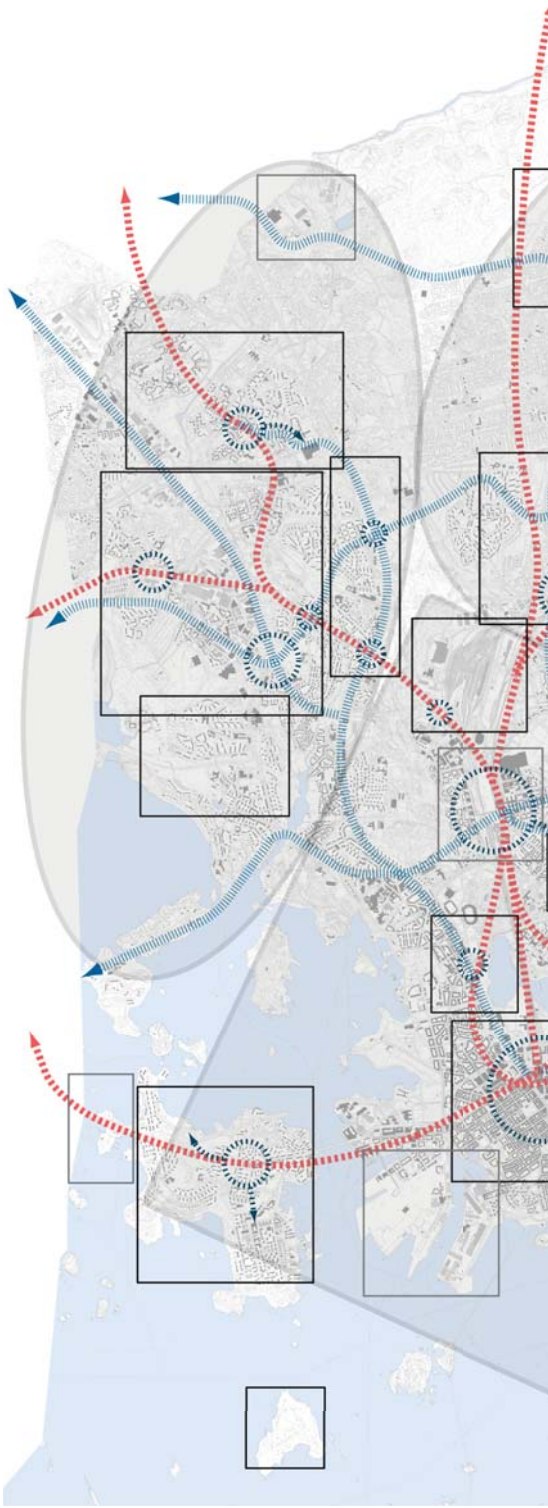
Maankäytön keskeisimmät painopistealueet

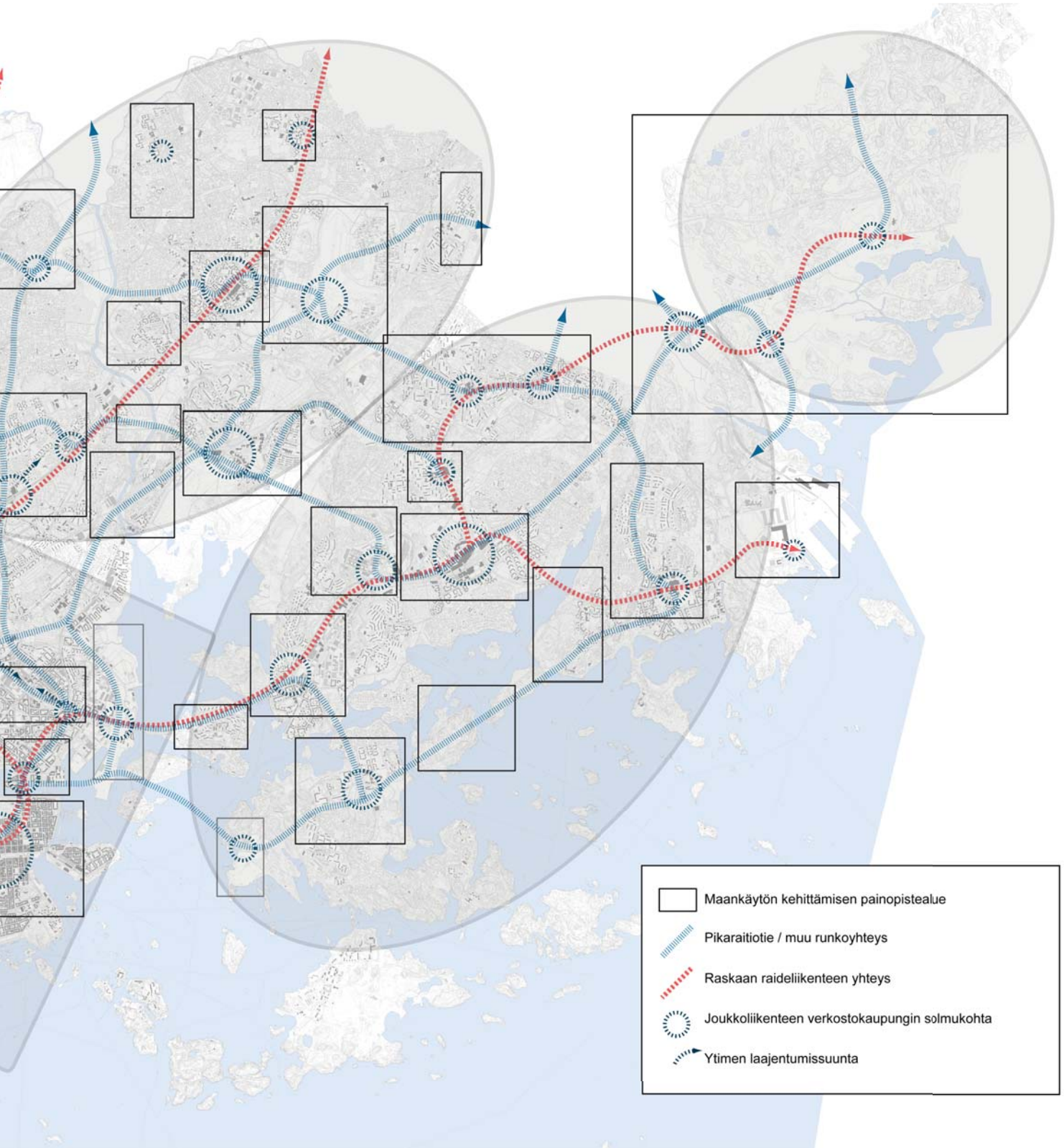
Tässä selostuksessa käydään läpi uuden yleiskaavan tuomat keskeisimmät maankäytön muutosmahdollisuudet ja niiden sijoittuminen kaupunkiin. Kaikkia yleiskaavan mahdollistamia uusia rakentamispaikkoja ei käydä yksityiskohtaisesti läpi, vaan tavoitteena on esittää alueet, joilla tulevat tapahtumaan suurimmat muutokset tulevina vuosikymmeninä. Mahdollisten rakentamisalueiden ajalliseen toteuttamisjärjestykseen ei oteta kantaa. Tämä tehdään yleispiirteisesti osana yleiskaavaa laadittavassa toteutusohjelmassa. On kuitenkin selvää, että uusien raiteiden ja niihin liittyvän maankäytön toteutus tulee kulkemaan käsi kädessä.

Yleiskaavan keskeisimpänä tavoitteena on mahdollistaa alueiden myöhempi asemakaavoitus ja tavoitteena on, että suurin osa tässä raportissa esiin nostetuista alueista tullaan kaavoittamaan ja myös rakentamaan tulevaisuudessa. Tie yleiskaavasta muuttovalmiiseen rakennukseen on kuitenkin pitkä ja usein tarkemmassa suunnittelussa tai päätöksenteossa aluerajaukset muuttuvat suuntaan tai toiseen. Tässä raportissa esitetään ne maankäyttöratkaisut, jotka ohjaavat kaupungin kehitystä kaupunkisuunnittelulautakunnan syksyllä 2013 hyväksymässä yleiskaavan VISIO 2050:ssä esitettyyn suuntaan.

Raportti on jaoteltu neljään osaan. Ensin käydään läpi läntisen Helsingin merkittävimmät maankäytön muutosalueet, jonka jälkeen esitellään pohjoiseen, itäiseen ja lopulta eteläiseen Helsinkiin sijoittuvat keskeisimmät maankäyttövaraukset. Varaukset perustuvat yleiskaavatyössä tehtyihin maankäyttötarkasteluihin. Tarkastelut ovat olleet pääosin yleiskaavatasoisia ja ne kuvaavat maankäytön mahdollisia kehityssuuntia, eivät välttämättä tarkkoja lopullisia maankäyttöratkaisuja.

Raportissa esitellään myös edellisen yleiskaavan aluevarausten pohjalta nyt suunniteltavia ja osin jo rakenteilla olevia alueita. Näiden alueiden suunnitelmiin uusi yleiskaava ei vaikuta. Alueet on sisällytetty tästä huolimatta raporttiin, koska näin lukijan on helpompi muodostaa kokonaiskuva Helsingin kaupunkikehityksen suunnasta.




Maankäytön kehittämisen painopistealue
Pikaraitiotie / muu runkoyhteys
Raskaan raideliikenteen yhteys
Joukkoliikenteen verkostokaupungin solmukohta
Ytimen laajentumissuunta



Kuva: WSP Finland Oy

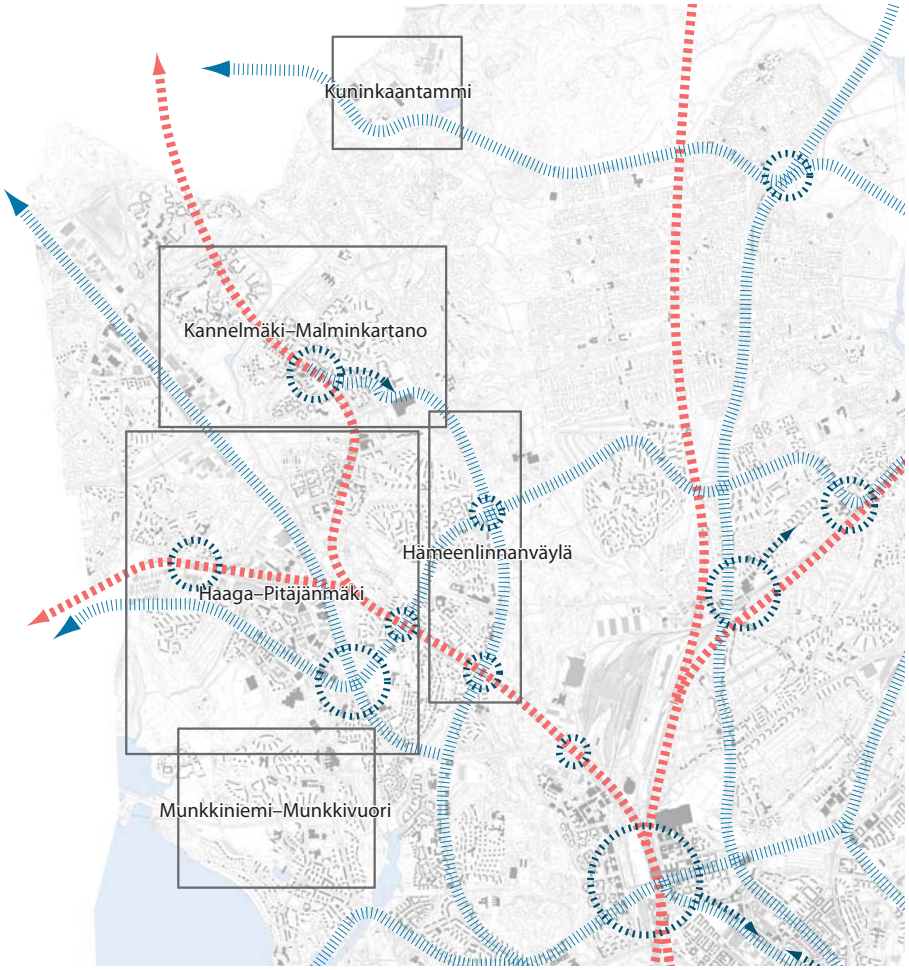
Läntinen Helsinki

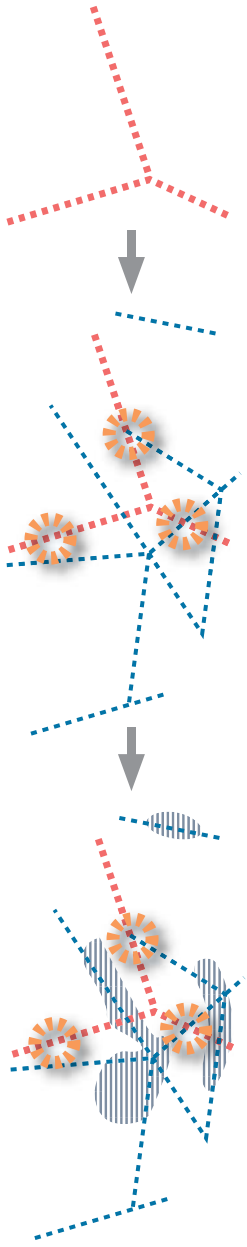
Yleiskaavan vision mukaisesti Länsi-Helsinki kehittyy ja kasvaa monipuolisena kaupunkialueena, jossa erityyppiset työpaikat limittyvät moninaisiin asumisen mahdollisuuksiin ja kattavaan viherverkostoon. Nykytilanteessa läntisen Helsingin kaupunginosat ovat usein toiminnallisesti ja liikenteellisesti erillisiä yksikköjä. Keskeisenä tavoitteena on kaupunginosien liittäminen toiminnallisesti ja rakenteellisesti toisiinsa. Kasvavan kaupungin parantuva joukkoliikennejärjestelmä vaatii tuekseen myös täydennysrakentamista.

Merkittävimmät muutosalueet keskittyvät sisääntuloväylien varsille. Niin Vihdintielle kuin Hämeenlinnanväylälle on suunniteltu pikaraitiotielinjat, jotka kulkevat kaduiksi muutettujen väylien keskellä monipuolisessa korttelirakenteessa. Raide-Jokeri 1 tarjoaa nopean itä–länsi-suuntaisen yhteyden ja Kuninkaantammen asuinalue kytkeytyy Raide-Jokeri 2:n myötä seudulliseen runkolinjastoon. Turunväylä muuttuu tulevaisuudessa kaupunkibulevardiksi nykyistä aikaisemmin, jolloin myös sen suoja-alueille voidaan rakentaa kaupunkia.

Pitäjänmäen yritysalueen ja keskustan ympäristöön sijoittuvan uuden kaupunkirakenteen merkitys läntisen Helsingin keskustana tulee kasvamaan. Alueen erinomainen sijainti hyvin liikenneyhteyksien solmukohdassa ja Helsingin kantakaupungin, Espoon kehittyvän Leppävaara-Keilaniemi-akselin sekä Vantaan Aviapoliksen keskellä tekee siitä erittäin houkuttelevan alueen paitsi yrityksille, myös asukkaille.

Läntiseen Helsinkiin on arvioitu sijoittuvan lähes 60 000 uutta asukasta ja yli 20 000 työpaikkaa.





Läntisen helsingin raskaaseen raideliikenteeseen tukeutuvaa joukkoliikennejärjestelmää kehitetään verkostoksi pikaraitioteiden avulla ja liikenteen solmukohtia tiivistetään voimakkaasti.

Kannelmäki–Malminkartano

Kannelmäen ja Malminkartanon alue kehittyy monipuolisena asumisen paikkana, jossa virkistys ja korkeatasoiset palvelut ovat lähellä asukkaita. Malminkartanoa täydennetään erityisesti rakenteen ulkoreunalta muuttamalla aluetta kiertävä maantiemäinen Kartanonkaari kaduksi, jonka molemmin puolin on rakentamista. Kaupunginosien välille rakennetaan katuyhteys.

Kannelmäen asemanseutu tiivistyy ja laajenee entisestään. Hämeenlinnanväylän suuntaan rakennettava pikaraitiotie ja siihen liittyvä täydennysrakentaminen kytkevät ostoskeskuksen ja rautatieaseman alueet toiminnallisesti ja rakenteellisesti yhteen muodostaen yhtenäisen Kannelmäen keskustan.

Kannelmäen keskeinen sijainti korostaa sen täydennysrakentamisen tärkeyttä. Kehärata, Kehä I ja Hämeenlinnanväylä vahvistavat alueen saavutettavuutta monelta suunnalta eri liikennemuodoilla. Kehä I:n pohjoispuolelle Kannelmäkeen on rakentunut alueen suurin kaupallinen keskus. Kannelmäen täydennysrakentamisen painopiste on asemanseudun ja Kehä I:n ja Hämeenlinnanväylän risteyksen väliin jäävä alue. Erityisesti asemanseudun kehityspotentiaali on otettava ensi vaiheessa käyttöön.

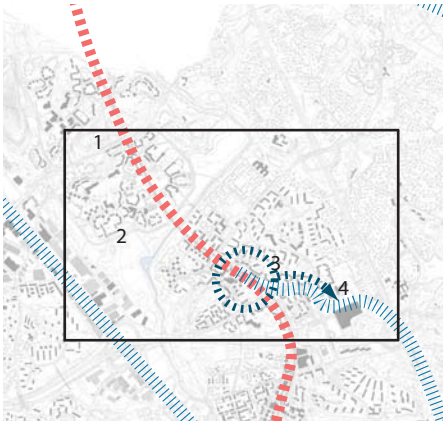
Kannelmäen kaupunkirakenteen sisällä ja reunoilla on täydennysrakentamisen mahdollisuuksia. Jalankulun ja pyöräilyn reitit sekä virkistysalueverkosto nousevat tärkeäksi lähtökohdaksi alueen kehittämisessä. Laadukkaan julkisten ulkotilojen verkoston ja täydennysrakentamisen avulla Kannelmäen imagoa saadaan nostettua. Kannelmäessä on myös kaupunkikuvallisia ja alueellisia arvoympäristöjä, joiden luonteen säilyminen on huomioitava täydennysrakentamista suunniteltaessa.



Townhouserakentamista Malminkartanossa. Kuva: Hannele Koivuniemi



Tiivis townhouse-rakentaminen luo vihrealueelle selkeän reunan. Kuva: Christina Suomi



1. **Malminkartanon rautatieaseman yläpuoliselle mäelle tutkitaan lisärakentamista**
2. **Malminkartanon kaupunginosaa täydennetään rakentamalla Kartanonkaaren ympärille uusia kortteleita**
3. **Kannelmäen asemanseutua tiivistetään entisestään ja kytketään se toiminnallisesti paremmin kauppakeskus Kaareen**
4. **Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardiin liittyvä pikaraitiotieyhteys kytkee kauppakeskuksen tehokkaan joukkoliikenteen piiriin**



Malminkartanon maankäyttötarkastelu. Kartanonkaari on rajattu rakentamisella. Maankäyttötarkastelu Ksv / Tomi Jaskari



Kannelmäki täydentyy. Asemakaavan havainnemateriaalia: Kuva: Arkkitehtitoimisto Huttunen Lipasti Pakkanen Oy



Täydennysrakentamisen yhteydessä katutilaa voidaan kehittää urbaanimmaksi. Kuva: Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy

Kannelmäki on täydennysrakentamisen tärkeä kohdealue. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Täydennysrakentamisprojekti



Hämeenlinnanväylä

Hämeenlinnanväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi laajentaa kantakaupunkimaista rakennetta Mannerheimintien jatkeelle. Kaupunkirakenteen laajennus mahdollistaa Hämeenlinnanväylän käytävän kokonaisliikennekapasiteetin kasvattamisen pikaraitiotiellä ja nykyisin heikosti joukkoliikenteellä saavutettavissa olevan Kannelmäen kauppakeskuksen sitomisen kiinni tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään.

Uusi kaupunkirakenne rauhoittaa Keskuspuiston länsireunan ja suojaa puiston autoliikenteen melulta. Tavoitteena on tehdä tehokasta kaupunkia pääosin nykyisille liikenteen meluhaitta- ja liittymäalueille. Uudet asukkaat tukevat Haagan olemassa olevia palveluja. Hämeenlinnanväylän varteen on mahdollista asemakaavoittaa parhaimmillaan yli 2 miljoonaa kerrosneliömetriä. Tämä on merkittävä maankäyttöpotentiaali.

Raide-Jokeri 1 tuo tiivistyvälle ja monipuolistuvalle Pohjois-Haaga-Lassilan alueelle korkeatasoisen raideyhteyden ja tukee erityisesti Hämeenlinnanväylän ja Jokerireitin risteysalueen kehittämistä.



1. **Kaupunkibulevardia tutkitaan Kehä I:n liittymään saakka**
2. **Raide-Jokerin ja Hämeenlinnanväylän käytävää kulkevan pikaraitiotien risteysalueelle suunnitellaan monipuolista kaupunkia ja korkeatasoinen vaihtoasema**
3. **Rautatien ja bulevardisoitavan Hämeenlinnanväylän risteykseen tutkitaan aseman rakentamismahdollisuuksia**



Umpikorttelissa sisäpihat ovat melulta suojassa. Kuva: Serum Arkkitehdit Oy



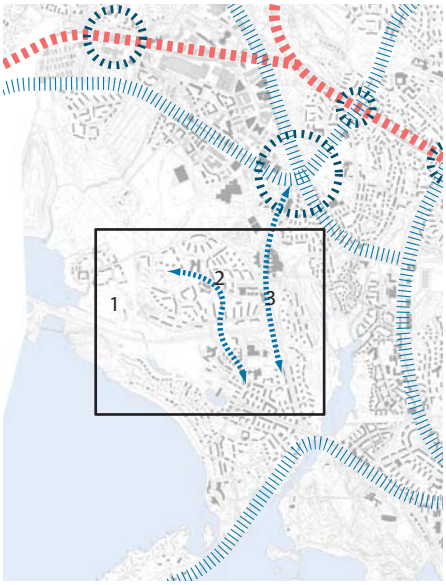
Hämeenlinnanväylän kaupunkirakennetta. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Tapani Rauramo

Munkkiniemi–Munkkivuori (Turunväylä)

Turunväylän alue muutetaan tulevaisuudessa kaupunkibulevardiksi, jolloin suuri määrä maata vapautuu rakentamiskäyttöön. Keskeisimpänä maankäytön kehitysalueena on Turunväylän ja Talinrannan välinen alue. Koko Turunväylän varsi rakentuu tiiviiksi kaduksi, jolloin myös Huopalahdentien ja Turunväylän välinen hyvin väljästi hyödynnetty risteysalue voidaan ottaa tehokkaamman maankäytön piiriin.

Tulevaisuudessa Munkkiniemi ja Munkkivuori sekä Pitäjänmäki nivoutuvat entistä enemmän yhteen laajemmaksi kaupunginosakokonaisuudeksi, jossa palvelut, asuminen ja työpaikat sijoittuvat toistensa lomaan.

Maankäytön tehostaminen vaatii joukkoliikenteen palvelutason nostoa alueella. Käytännössä tämä tarkoittaisi raitiovaunulinja 4:n jatkamista alueelle ja myös Huopalahdentien joukkoliikennetarjonnan merkittävää lisäystä.



1. **Turunväylän pää muutetaan kaduksi ja tiivistetään väylän nykyisin vajaakäytöllä oleva pohjoispuolinen alue monipuoliseksi korttelikaupungiksi**
2. **Raideyhteys Munkkiniemestä Munkkivuoreen**
3. **Rakennetaan raideyhteys Huopalahdentielle ja tiivistetään Niemenmäen, Munkkiniemen ja Munkkivuoren välinen alue tehokkaaksi kantakaupungiksi**



Kaupunkibulevardin vilinää. Kuva: Serum arkkitehdit Oy



Turun bulevardi nähtynä lounaasta. Munkkiniemen ja Munkkivuoren erottavan väylän moottoritiemäinen muoto muokataan suorista jaksoista koostuvaksi katuympäristöksi. Bulevardin varrelle ja lähialueille rakennetaan asuin- työpaikka- ja liikerakennuksia. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Tapani Rauramo



Tiiviseenkin korttelirakenteeseen mahtuu luontoa. Kuva: Christina Suomi



Bulevardiksi muutettu entinen moottoritie Lyonissa. Kuva: Marjaana Yläjääski

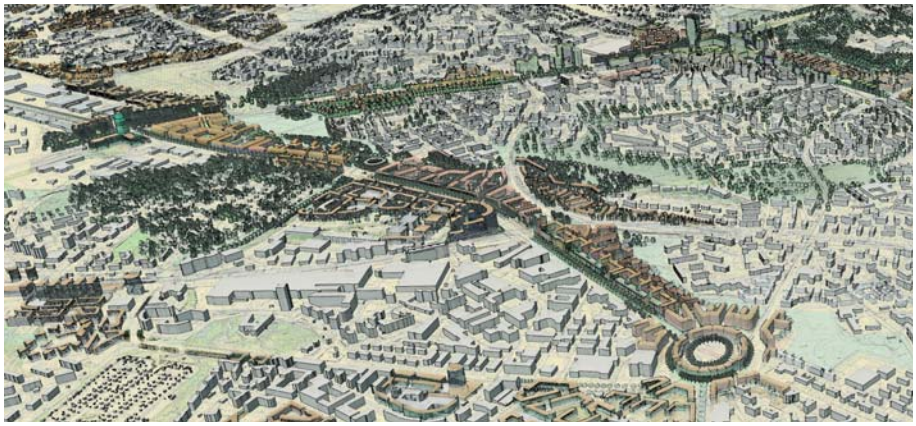
Haaga–Pitäjänmäki (Vihdintie)

Pitäjänmäen ja Haagan erottava liikenneympyrän alue on tulevaisuudessa Munkkiniemestä Haagaan ulottuvan luovan läntisen kantakaupungin tiivistymisydin, jossa toiminnot ovat sijoittuneet lomittain. Alue on osa Laajalahden ympärille kiertyvää korkean teknologian kasvavaa investointivyöhykettä sekä tärkeä linkki osana Salo-Turku-suunnan maayhteyttä. Pitäjänmäen-Haagan alueen kehitystä määrittää asumisen kehittämisen laaja vyöhyke, joka jatkuu Turuntieltä Munkkiniemen pohjoispuolitse Haagan liikenneympyrään ja Vihdintien myötäisesti luoteeseen.

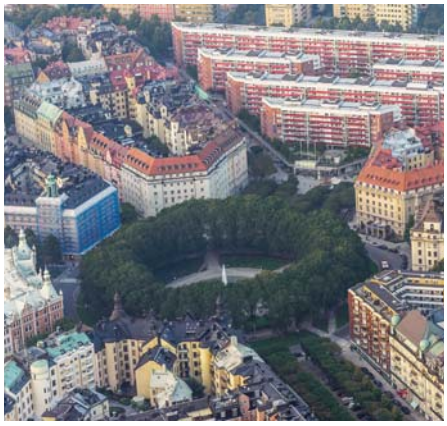
Nykyisen liikenneympyrän alueesta muodostuu tärkeä joukkoliikenteen ydin. Jokeri 1 ja Vihdintien bulevardia pitkin kulkeva pikaraitiotie yhdistyvät kantakaupungin raitiovaunuverkon laajennukseen. Liikenneympyrän keskeisen joukkoliikenteen vaihtoaseman ympärille tiivistyy monipuolinen kaupunginosa, joka yhdistää ympäröivät Haagan, Munkkivuoren ja Pitäjänmäen alueet yhtenäiseksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi.

Alue on tiivistä urbaania kaupunkia, jota ympäröivät korkeatasoiset ja monipuoliset viher- ja virkistysalueet. Pitäjänmäki-Haagan alueella kohtaavat asumisen lisäksi niin keskeiset elinkeinoalueet kuin tuottavuuden huippualueetkin. Alue kuuluu Helsingin ydinkeskustasta luoteeseen Vihdintietä kohti suuntautuvaan läntiseen elinkeinovyöhykkeeseen.

Pitäjänmäki-Talin alueen selkäranka on Pitäjänmäentie. Jokeri 1 -pikaraitiotie kytkee alueen uudella ja modernilla tavalla poikittaiseen liikenneverkostoon. Suurimmat yleiskaavalliset muutokset sijaitsevat radanvarsien ja asemanseutujen alueilla.



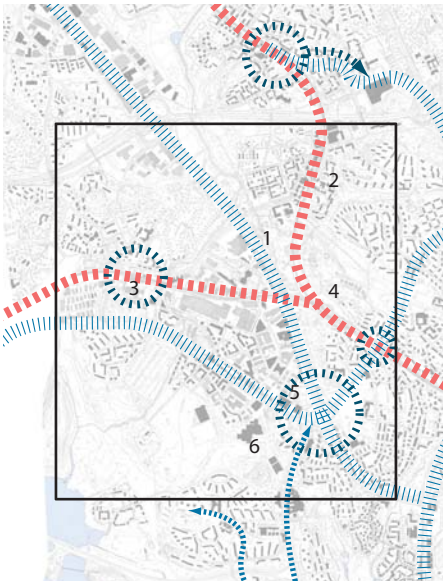
Vihdintien bulevardi etelästä, kuvan yläreunassa Kehä I. Vihdintien varren kaupunginosat rakentuvat yhteen, samoin idässä yhteydet Haagasta Keskuspuistoon paranevat. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Tapani Rauramo



Tukholman Karlaplan on urbaani liikenneympyrä. Kuva: Arlid Vågen, Wikipedia CC BY-SA 4.0



Eliel Saarisen Munkkiniemi-Haaga -suunnitelmassa vuodelta 1915 alueesta hahmoteltiin tiivistä umpikorttelikaupunkia.



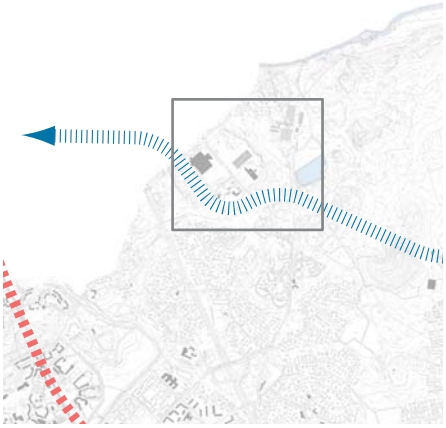
1. **Vihdintie muutetaan kaupunkibulevardiksi ja sitä pitkin linjataan kulkemaan joukkoliikenteen runkolinja. Kaupunkirakenne tiivistyy molemmin puolin katua. Valion tuotantoalue muuttuu sekoittuneeksi alueeksi. Tiivis ja erinomaisten liikenneyhteyksien varrelle sijoittuva alue on kantakaupunkimainen ja urbaani**
2. **Pohjois-Haagan asemanseutua täydennysrakennetaan**
3. **Pitäjänmäen asemanseudun aluetta tiivistetään ja tuodaan uutta asuinrakentamista joukkoliikenteen solmukohtaan**
4. **Huopalahden aseman pohjoispuolinen alue otetaan tehokkaamman maankäytön piiriin**
5. **Liikenneympyrän alueesta tulee merkittävä liikenteellinen ja toiminnallinen keskus**
6. **Munkkivuori yhdistetään Pitäjänmäen yritysalueeseen tehokkaalla kaupunkirakenteella. Uudet kaupunkikorttelit mielenkiintoisine ja vaihtelevine raitteineen reunustavat Ulvilantien ulkoreunaa ulottuen Talin urheilupuistoon saakka. Korttelit yhdistyvät bulevardisoidun Vihdintien varren uudiskorttelei-hin uudistuvassa Haagan liikenneympyrässä**

Kuninkaantammi

Kuninkaantammen nykyinen teollisuus- ja työpaikka-alue muuttuu tulevaisuudessa 5 000 asukkaan kaupunginosaksi. Kerrostalovaltainen keskusta ja sitä ympäröivät pientaloalueet puistoineen muodostavat omaleimaista kaupunkiympäristöä.

Kuninkaantammi sijaitsee Kaarelan kaupunginosassa Luoteis-Helsingissä, Hakuninmaan pientaloalueen pohjoispuolella ja Hämeenlinnanväylän varressa. Kuninkaantammi rakentuu Keskuspuiston ja Vantaanjoen kainaloon. Värikästä kerrostalovaltaista keskustaa ympäröivät kaupunkimaiset pientaloalueet. Kuninkaantammesta tulee viihtyisä jalankulkukaupunki, jonka rakentamisessa painotetaan ekologisesti kestäviä ratkaisuja.

Alueen keskeisimmän joukkoliikenneyhteyden tarjoaa Jokeri 2, joka yhdistää alueen niin Myyrmäen palveluihin, kuin koko Pohjois- ja Itä-Helsinkiin.





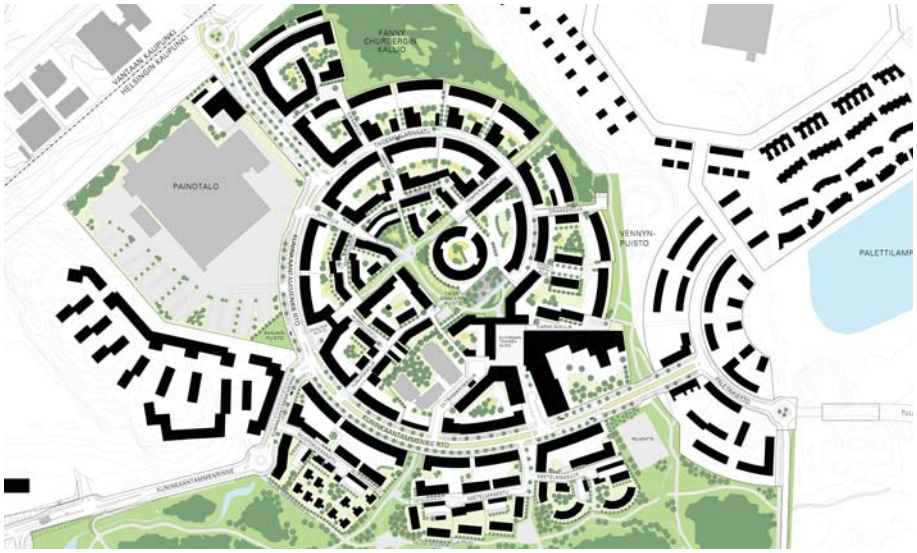
Kuva: Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula Oy



Kuva: Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy



Kuva: Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula Oy



Kuninkaantammen alueen havainnemateriaalia.



Kuva: WSP Finland Oy

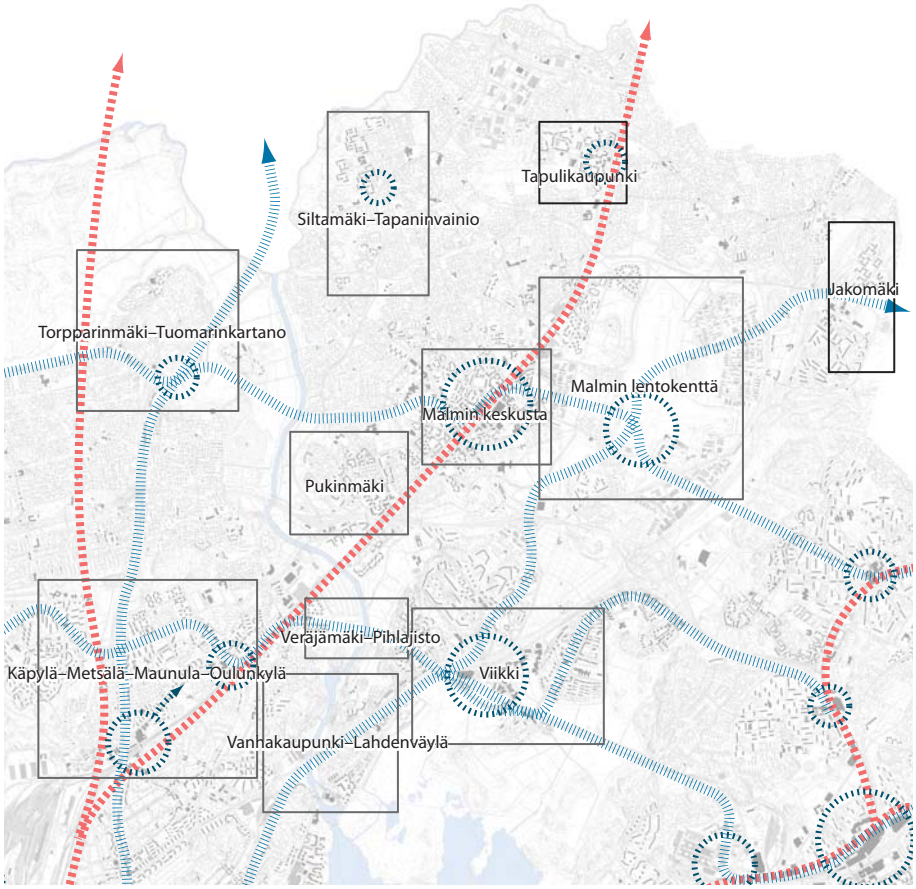
Pohjoinen Helsinki

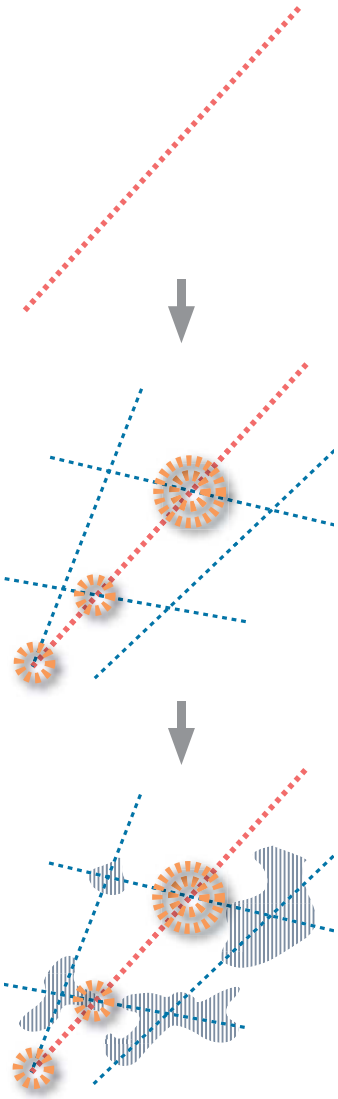
Pohjoinen Helsinki tulee kehittymään merkittävästi lähivuosikymmeninä. Kun nyt alueen ainut joukkoliikenteen runkoyhteys on vilkkaasti liikennöity päärata, halkoo aluetta tulevaisuudessa myös kaksi säteittäistä ja kaksi poikittaista runkolinjaa. Myös asukkaita ja työpaikkoja tulee runsaasti lisää. Tärkeimpänä ja suurimpana yksittäisenä uutena rakentamisalueena on Malmin lentokenttä, jonka alueelle suunnitellaan asuntoja ja palveluita jopa kymmenille tuhansille uusille helsinkiläisille. Uudet asukkaat vaikuttavat paitsi joukkoliikennepalvelutarjonnan parantumiseen, myös Malmin keskustan palvelu- ja työpaikkakysynnän kasvuun.

Tulevaisuudessa keskisen ja pohjoisen Helsingin valttina on asumismahdollisuuksien moninainen kirjo, korkeatasoiset virkistyspalvelut sekä hyvät yhteydet merkittäviin työpaikkakeskittymiin. Käpylän voimakkaasti kasvava yritysalue, Viikin bioklusteri sekä Malmin keskusta kehittyvät tulevaisuudesta entistäkin merkittävimmiksi työpaikkakeskittymiksi.

Pohjoisen Helsingin alueella maankäyttö tiivistyy erityisesti Jokeri 1 ja Jokeri 2 -linjojen varrella. Raide-Jokeri 1:n reitin varsi on kantakaupungin laajentumisaluetta ja alueella on paljon rakentamispotentiaalia. Tämän käyttöönotto tukee Raide-Jokeri 1:n toteuttamista ja mahdollistaa uusien yritysten sijoittumisen keskeisiin noodipisteisiin. Vastaavasti Raide-Jokeri 2:n varteen rakennetaan merkittävästi uutta kaupunkirakennetta.

Pohjoiseen Helsinkiin on arvioitu sijoittuvan noin 55 000 uutta asukasta ja lähes 30 000 työpaikkaa.





Pohjoisen Helsingin ainoa korkeatasoinen runkoyhteys on tällä hetkellä päärata. Yleiskaavaratkaisussa alueelle esitetään kahta uutta säteittäistä runkoyhteyttä sekä kahden Jokeri-linjan tarjoamia korkealaatuisia poikittaisia runkoyhteyksiä. Uusi maankäyttö tukeutuu kehittyvien asemanseutujen lisäksi uusiin runkolinjoihin ja erityisesti niiden risteyksiin.

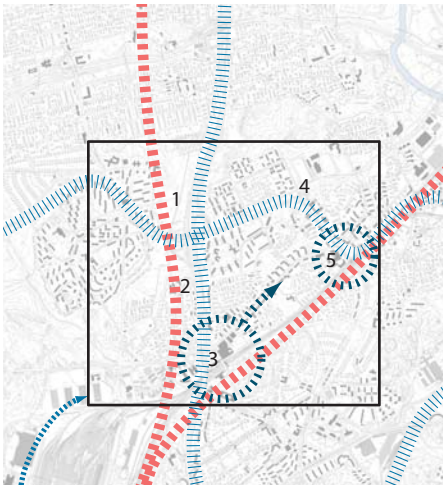
Käpylä–Metsälä–Maunula–Oulunkylä

Maunulan, Käpylän ja Oulunkylän muodostama aluekokonaisuus kehittyy tulevaisuudessa kyläkaupunkina, jossa Käpylän asemanseudun laajasti tiivistyvässä keskustassa on alueen suurin palvelukeskittymä. Alueiden kylämäinen ja omaleimainen luonne säilytetään mutta ne rakennetaan entistä tiiviimmin kiinni toisiinsa. Raide-Jokeri 1:n reitti leikkaa alueen itä-länsi-suunnassa ja muodostaa sen keskeisimmän poikittaisen joukkoliikenteen runkoyhteyden.

Tuusulanväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi on Käpylän asemanseudun täydennysrakentamisen lisäksi alueen kaikkein keskeisin maankäytön muutos. Se vapauttaa merkittävästi maata asunto- ja työpaikkarakentamiseen ja mahdollistaa pohjois-eteläsuuntaisen runkoyhteyden rakentamisen kantakaupungin ja Vantaan välille. Vantaan kaupungin poikittaisen runkolinjan esisuunnitelmassa on linjaus Tuusulanväylän käytävässä kohti etelää. Tuusulanväylän kääntö junaradan pohjoispuolella Veturitielle mahdollistaisi asemanseudun risteysalueen kehittämisen. Terminaalialue merkkirakennuksineen muodostaa visuaalisesti mielenkiintoisen ja paikalle merkitystä antavan kaupunkimaisen Tuusulanbulevardin päätepisteen. Ideasuunnitelman mukaiset korkeat hotellirakennukset ravintoloineen, palveluineen ja asiakkaineen elävöittävät aluetta myös viikonloppuisin. Asema-alueelle rakentuu merkittävä joukkoliikenteen solmukohta, joka tarjoaa linja-autoliikenteen terminaalin lisäksi ensiluokkaiset raitiovaunu- ja junaliikenteen vaihtoyhteydet sekä liityntä- ja asukaspysäköinnin aluepysäköintipalveluna.

Elinkeinoalueena Käpylän asemanseutu nousee tulevaisuudessa entistä merkittävämpään asemaan. Se kuuluu tulevaisuudessa keskeisenä ja nopeasti kasvavana työpaikka-alueena Helsingin tuottavuuden huippualueisiin. Käpylä vahvistuu Helsingin kantakaupungin sisääntuloportiksi. Metsälän työpaikka-alue saisi bulevardin käännöstä Läkkisepäntielle uutta virtaa ja voisi uudistua korkeamman profiilin aleeksi. Keskeinen sijainti, työvoiman saatavuus ja työpaikkojen helppo saavutettavuus edesauttavat myös uusien yrityksien syntyä. Liikennevirran siirto rauhoittaisi radan eteläpuolella Käpylän puoleisen Mäkelänkadun liikennettä. Osmontien ja radan välinen alue olisi mahdollista kehittää olemassa olevaan asuinrakenteeseen liittyviksi tiiviiksi asuinkortteleiksi. Erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien välittömässä läheisyydessä ja polkupyöräilyn laatuverkon risteyskohdassa alue on mahdollista toteuttaa ekotehokkaana ja vähäautoisena asuinalueena.

Yleiskaavaselostuksen liitteenä on Käpylää koskeva laajempi raportti.



1. **Jokeri 1:n ja Tuusulanväylän risteykseen on mahdollista rakentaa monipuolinen asuinalue hyvien liikenneyhteyksien vierelle**
2. **Tuusulanväylän bulevardisointiin kuuluu korkeatasoisen raideyhteyden rakentaminen pohjoiseen**
3. **Käpylän asemanseudusta monipuolinen joukkoliikenneterminaali**
4. **Käskynhaltijantie rakennetaan kaupunkimaiseksi**
5. **Oulunkylän asemanseutua täydennysrakennetaan ja kehitetään palvelukeskustana**



Käpylän asemanseudusta kehittyy merkittävä joukkoliikenteen solmukohta. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Christina Suomi

Oulunkylän asemanseutu on tärkeä joukkoliikenteen solmukohta. Pääradan ja poikittaisen pikaraitiotien, Raide-Jokerin risteäminen vahvistaa aluetta täydennysrakentamisen painopisteenä. Oulunkylän aseman läheisyydessä on huomattavia täydennysrakentamisen ja kaupunkirakenteen tiivistämisen mahdollisuuksia. Rakentaminen voi olla niin toimitilarakentamista kuin asuinrakentamistakin. Uudelle rakentamiselle löytyy paikkoja asemalta länteen, Oulunkylän puolelle sekä itään Veräjämäen suuntaan.

Jokeri 1 on linjattu Oulunkylässä Käskynhaltiantielle ja linjan varrella on runsaasti täydennysrakentamisen paikkoja. Täydennysrakentamisen paikkoja on myös paikoitellen Käskynhaltiantien eteläpuolella sekä Veräjämäessä Raide-Jokerin varrella. Käskynhaltiantien ja Mäkitorpantien varrella voidaan harkitulla täydennysrakentamisella muuttaa katujen luonnetta kantakaupunkimaisemmaksi. Erityisesti Mäkitorpantien ympäristöä voisi kehittää kivijalkakaupan alueena. Pääosa rakentamisesta on asumista.

Maunulasta, Käpylästä ja Oulunkylästä koostuvan kyläkaupungin alue rajautuu lännessä Keskuspuistoon ja idässä Helsinkipuistoon. Näiden välisistä viheryhteyksistä huolehditaan. Jo nykyisellään alueen viherpalvelut ovat korkeatasoiset ja Raide-Jokeri 1 tarjoaa muutamassa minuutissa yhteyden molemmille viereisille laajoille viheralueille.



Mäkitorpantietä kehitetään High street -tyyppisenä kauppakatuna. Kuva: Christina Suomi



Tuusulanväylän kaupunkibulevardi. Kuva: 3D Render



Jokeri 1:n varren katuja kehitetään urbaaneiksi kaupunkitiloiksi. Kuva: Laura Hietakorpi



Jokeri 1:n varsi tiivistyy myös Oulunkylässä. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Täydennysrakentamisprojekti

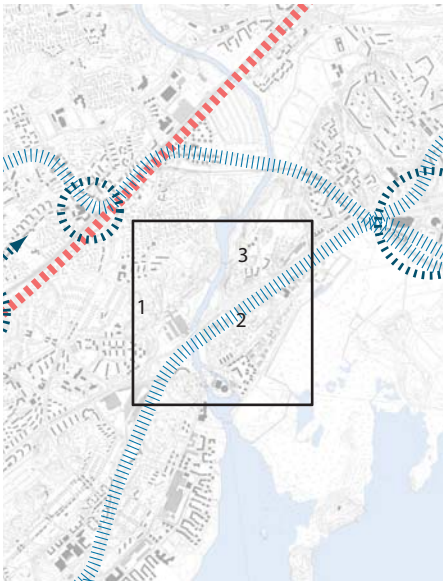
Vanhakaupunki (Lahdenväylä)

Koskelan laajennusalue on nykyisellään rakentamatonta kallioista metsämaastoa. Vaativat maastonmuodot luovat alueelle oman identiteetin. Lännen ja vanhan Koskelan suuntaan rakentaminen on avointa, Lahdenväylän kaupunkibulevardin suuntaan muurimaisempaa. Julkiset kevyenliikenteen rantareitit säilytetään jokivarressa. Lahdenväylän liittymästä säilytetään Viikintien siltayhteys Koskelantielle, jotta uudet kaupunkibulevardiratkaisut eivät lisää liikennettä Hämeentien kautta.

Maankäyttöluonnoksessa Lahdenväylän kaupunkibulevardi linjataan Viikinmäen kohdalla kulkemaan nykyistä lännempää Viikinkallion asuntokorttelin vieritse. Tämä mahdollistaa Viikinmäen asuntoalueen ja kaupunkibulevardin väliin sijoittuvan korttelinauhan. Kaupunkibulevardin varsi rakentuu tehokkaana ja sekoittuneena korttelikaupunkina. Viikinkallion korttelin lounaispuolella rakentaminen edellyttää sähköaseman siirtämistä maanalaiseksi. Rakentamisessa on jatkettu samaa kortteliteemaa, kuin viereisessä Viikinkallion korttelissa. Jos tämä onnistuu, avautuu uuden korttelin asunnoista ja laajoilta kalliopihoilta hyvät näkymät edulliseen ilmansuuntaan pitkälle etelään, kohti Vanhankaupungin selkää.

Viikinrannan Hernepellonkujan teollisuusalueen kohdalle esitetään rakentamisen painopistettä ja uutta kiertoliittymää kaupunkibulevardilta. Tässä kohtaa olisi myös tiederatikan pysäkki. Kaupunkibulevardin reunaan sijoittuvat tehokkaat umpikorttelit, ulompana korttelit ovat puoliavoimia. Viikintie on erikoiskorkeiden kuljetusten reitti koillisesta lähestyttäessä ja tämä on otettava huomioon katuverkkoa suunniteltaessa. Alueen ratkaisut ovat sidoksissa Lahdenväylän kaupunkibulevardihankkeen ajoituksen kanssa. Viikinrannan Vanhankaupungin teollisuusalue sekä Pornaistenniemi ovat ilmansuuntien, melun ja ilmansaasteiden kannalta edullista asuinrakentamisen aluetta. Pornaistenniemestä on lisäksi hyvät näkymät Vantaanjoen historialliseen suisto- ja koskialueeseen. Alueiden toteuttamisaikataulu ei ole riippuvainen Lahdenväylän kaupunkibulevardin toteutumisesta. Maaperä vaatii kallista pohjarakentamista sitä enemmän, mitä lähempänä laskuojan reunaa ollaan sekä lisäksi todennäköistä puhdistamista teollisuuskäytön jäljiltä. Lisäksi tarvitaan paikallisia täyttöjä, jotta rakennukset ja piha-alueet saadaan alimman rakentamiseen sallitun korkeusaseman yläpuolelle. Erityisesti Pornaistenniemen metsäalueella on merkittäviä luontoarvoja, joten rakentaminen on sovitettava niihin mahdollisimman hyvin.

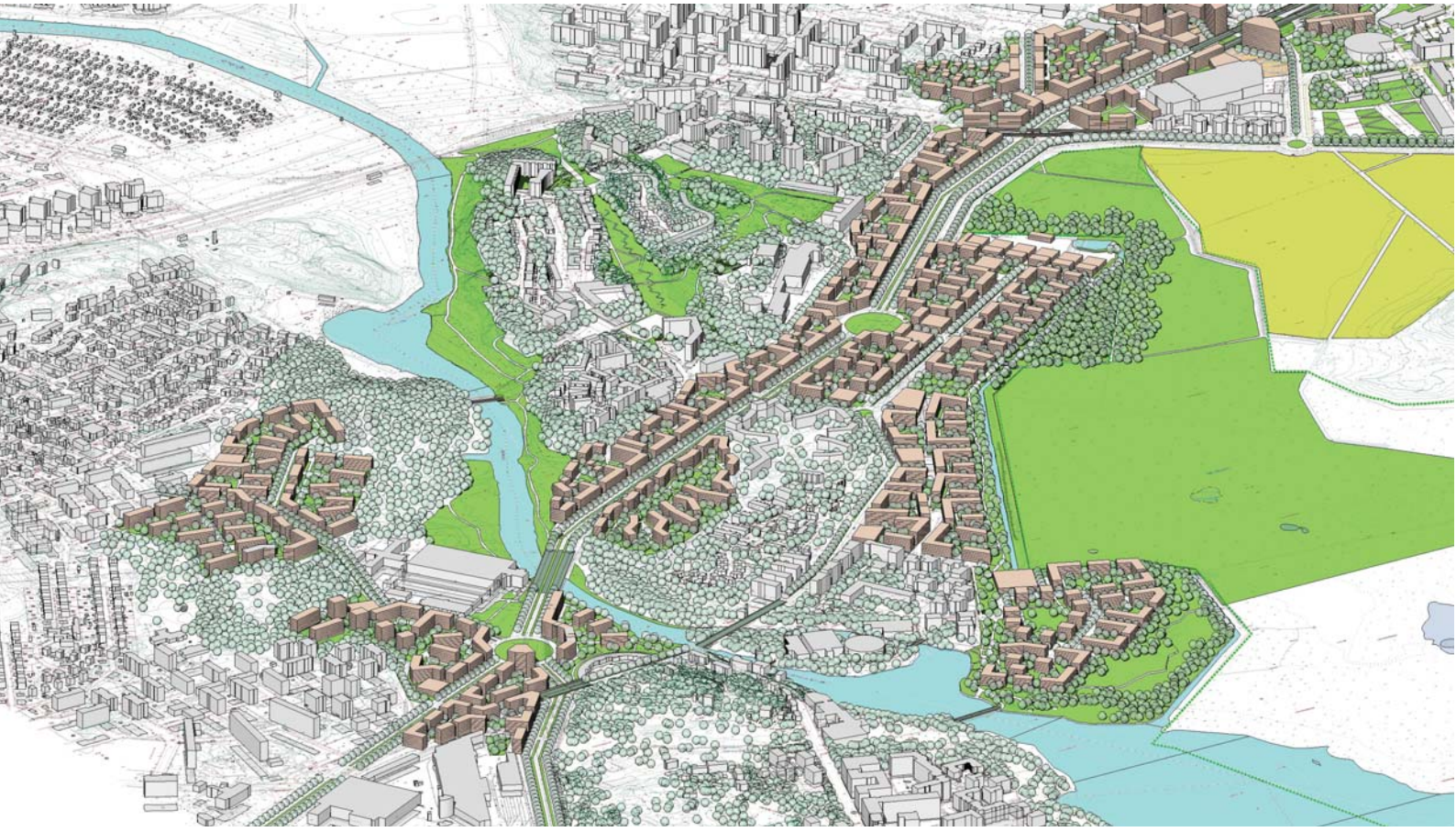
Viikinrannan kohdalle on varattu kevyenliikenteen yhteys, joka alittaa Lahdenväylän kaupunkibulevardin. Se yhdistää Vanhankaupungin lahtea kiertävän kevyen liikenteen ulkoilureitin Viikinmäen puhdistamon länsipuoleisessa laaksossa olevaan reitistöön ja siitä edelleen Savelan puistoon. Vanhankaupunginselkää kiertävä ulkoilureitti on myös yksi Helsinkipuiston tärkeistä runkoreiteistä.



1. **Koskelan kaupunginosaa laajennetaan itäsuuntaan ja se kytketään Lahdenväylän bulevardiin liittyvään rakenteeseen**
2. **Lahdenväylä tunneloidaan tai rakennetaan kaupunkibulevardiksi ja sen suoja-alueille rakennetaan kaupunkia. Viikinrannan rakennetta jatketaan itäsuuntaan.**
3. **Viikinmäen kukkulakaupunki rakentuu kovaa vauhtia ja tarjoaa monipuolisia asumismahdollisuuksia ja hienoja näkymiä aivan Vantaanjoen kupeessa.**



Kaupunkirakenne; Lahdenväylä, Vanhakaupunki, Koskela, Viikinranta. Maankäyttösuunnitelma: Ksv / Esa Kangas



Lahdenväylän kaupunkibulevardi; Koskelan, Viikinkallion ja Viikinrannan täydennysrakentamista. Maankäyttösuunnitelma: Ksv / Esa Kangas







Kaupunkibulevardien korttelihahmotelmia. Kuvat: Serum arkkitehdit Oy

Kaupunkibulevardilla eri liikennemuodot kulkevat samassa katutilassa. Kuva: 3D Render

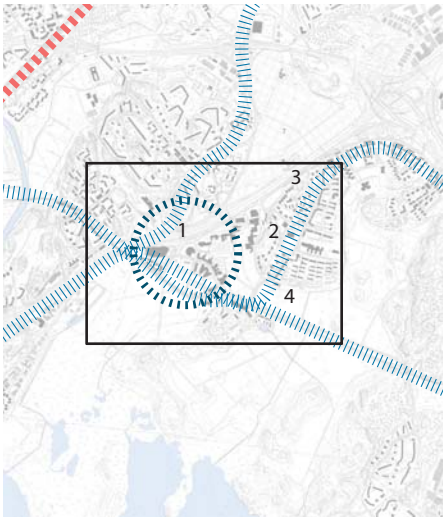
Viikki

Viikin alueesta muodostuu rakenteellisesti yhtenäinen kantakaupungin koillinen laajentuma, joka tarjoaa korkealuokkaiset joukkoliikenneyhteydet ja monipuolisia asumis-, yrittämis- ja vapaa-ajanviettomahdollisuuksia.

Viikin merkitys kantakaupungin koillisena laajentumana tulee kasvamaan merkittävästi uusien pikaraitiotieyhteyksien ja Lahdenväylän maankäytön muutoksen myötä. Nykyisellään alue on yksinomaan linja-autoliikenteen varassa, mutta yleiskaavan liikennevision mukaan vuonna 2050 Viikissä kohtaavat niin Jokeri 1, Tiederatikka kuin kantakaupungista Malmin lentokenttäalueelle suuntautuva pikaraitiotie. Pikaraitiotiet tarjoavat nopeat vaihdottomat yhteydet niin Pasilaan, Otaniemeen, Leppävaaraan, Malmille, Itäkeskukseen kuin kantakaupunkiinkin. Mittavien liikenneinvestointien edellytyksenä on maankäytön merkittävä tehostaminen.

Viikki on keskeinen yritysalue ja yksi tuottavuuden huippualueista. Hyvä saavutettavuus on elinkeinotoiminnan kannalta äärimmäisen keskeistä. Yritys- ja korkeakoulualueen houkuttelevuutta parannetaan tiivistämällä aluetta merkittävästi ja rakentamalla uudet kattavat pikaraitiotieyhteydet muualle kaupunkiin. Viikillä on korkealaatuinen brändi niin ekorakentamisen koealueena kuin biotieteiden merkittävänä keskuksena ja tätä kannattaa myös tulevaisuudessa hyödyntää. Kehittyvän BIO-klusterin ja ekologisen asumisen leikkauspisteessä syntyy uusia innovatiivisia energiaratkaisuja. Viikki-Pihlajiston alue kuuluu itäiseen kasvavaan investointivyöhykkeeseen, joka kiertyy Vanhankaupunginlahden ympärille.

Keskeisimmät uudet rakentamisalueet ovat Lahdenväylän bulevardisoinnin/tunneloinnin myötä avautuvat väylän suoja-alueet sekä Viikintien ja Eko-Viikin väliset nyt vähäisemmällä virkistyskäytöllä olevat pellot. Näiden alueiden rakentamiskäyttöön ottaminen edellyttää nykyisen tiedepuiston pelloilla tapahtuvan aidatun koetoiminnan siirtämistä esimerkiksi lähemmäksi Vanhankaupungin lahtea. Rakentamisen tehokkuus on suurimmillaan alueen pohjoisosan umpinaisissa kerrostalokortteleissa lähellä Eko-Viikin reunaa. Puukerrostalojen koekortteli maisemalampineen nivotaan samalla mukaan kaupunkirakenteeseen. Rakentaminen tapahtuu maisemallisena dominanttina olevan Viikin tutkimus- ja opetustilan metsäsaarekkeen kainalossa.



1. **Viikin keskusta rakennetaan tehokaasti ja se yhdistää ympäröivät kaupunginosat toisiinsa.**
2. **Tiederatikan linjaamista Eko-Viikin läpi tutkitaan**
3. **Lahdenväylän tilavarausta kavennetaan mahdollisuuksien mukaan ja tutkitaan Latokartanon kupeeseen lisärakentamismahdollisuuksia**
4. **Eko-Viikin ja Viikintien väliselle alueelle suunnitellaan Raide-Jokeriin ja Tiederatikkaan tukeutuvaa maankäyttöä**



Kaupunkirakenne; Lahdenväylä, Vanhakaupunki, Koskela, Viikinranta. Maankäyttösuunnitelma: Ksv / Esa Kangas

Viikintie voidaan linjata uuden alueen kokoojakatuna lähelle nykyisen Eko-Viikin lounaiskärkeä. Tilanhoitajankaaren, Mustialankadun ja Viikintien risteyskohdasta muodostuu piste, mistä on hyvä yhteys niin asuinalueille kuin Tiedepuistoonkin. Rakentamisen ensi vaiheessa Jokeri 1 linjataan nykyistä, Viikintien eteläpuolista ratalinjaa pitkin. Myöhemmässä vaiheessa Jokeri 1 voidaan linjata myös kokoojakatua pitkin, jolloin se palvelee paremmin Viikki-Latokartanon koko kaupunkirakennetta.

Etu-Viikin rakentamisalueiden toteutus ei ole riippuvainen Lahdenväylän bulevardisoinnista. Sen sijaan luonnonalueiden suojeluvaatimukset voivat rajoittaa rakentamismahdollisuuksia. Rakentamisalueet ovat kaukana nykyisestä Natura-alueen rajasta mutta esimerkiksi Viikintien eteläpuolinen alue on luokiteltu kokonaisuudessaan arvokkaaksi lintualueeksi. Maaperä on perustamisen kannalta vaativaa. Lisäksi tarvitaan laajoja täyttöjä, jotta rakennukset ja piha-alueet saadaan alimman rakentamiseen sallitun korkeusaseman yläpuolelle.

Pihlajamäentien ja Lahdenväylän liittymän alueella maankäytön ratkaisut riippuvat bulevardisoinnin aikataulusta. Maankäyttötarkastelussa on esitetty pohjois- ja eteläpuolen yhdistämistä kevyenliikenteen alikululla. Rakentaminen on enimmäkseen työpaikkarakentamista. Asumista sijoittuu Pihlajiston alueen reunaan. Alueen korkeuserot ja maastomuodot ovat haastavia, mikä rajoittaa rakentamista.

Viikin-Pihlajiston alue on ympäröity korkealuokkaisella luonnonympäristöllä. Etelässä alue rajautuu Vanhankaupunginlahteen ja Viikin luonnonsuojelualueisiin, jotka muodostavat Euroopan merkittävimpiin kuuluvan kaupunkialueella sijaitsevan kokonaisuuden.





Luonnonläheistä asumista Viikissä. Kuva: Ksv



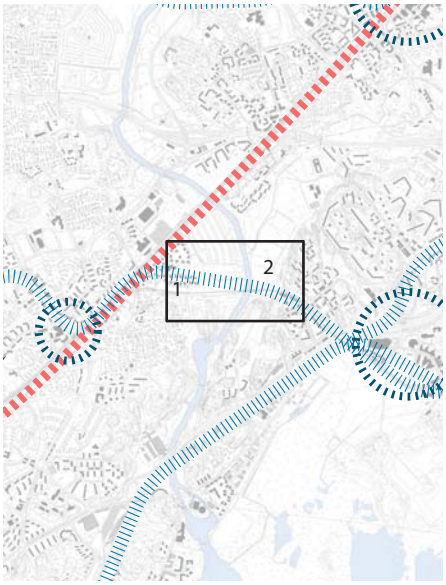
Lammassaaren pitkospuut Viikin luonnonsuojelualueella. Kuva: Markku Siiskonen

Veräjänmäki–Pihlajisto

Jokeri 1:n reitin varrelle Vantaanjoen ylityskohtaan muodostuu uusi kiinnostava aluekokonaisuus, missä kaupunkirakenne yhdistyy paitsi toiminnallisesti, myös visuaalisesti joen yli. Niin Veräjämäen kuin Pihlajiston suunnasta kaupunki ikään kuin kurottautuu kohti jokea muodostaen raiteeseen tukeutuvan, vihreän asuinalueen. Vantaanjoen hyödyntämistä virkistyskäyttöön voidaan tukea mahdollistamalla pienimuotoisen venesataman rakentaminen kajakkien ja veneiden säilytykseen. Joen varren viheryhteys säilytetään, mutta se kapenee Jokeri 1:n risteyksen kohdalla..



Viikinmäen kukkulakaupunki rakentuu. Kuva: Helsingin kaupunki



1. **Kaupunkirakenne laajenee Veräjälaakson suunnasta Jokeri 1:n reittiä pitkin kohti Vantaanjokea**
2. **Viikinmäen ja Pihlajiston alueet kasvavat kohti jokilaaksoa ja Vantaanjoen rantaa**



Vantaanjoki. Kuva: Jouni Heinänen



Toiminnallista jokirantaa Cambridgessä.

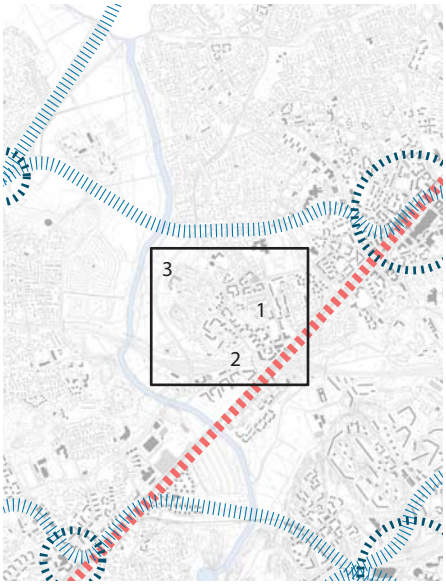


Kuvat: Esa Kangas

Pukinmäki

Pukinmäen erityispiirre on Kehä I:n yläpuolella sijaitseva lähijuna-asema. Kaupunginosaa tulisikin kehittää aseman ympäristöstä alkaen siten, että Kehän ja junaradan aikaansaama estevaikutus Pukinmäen, Savelan, Pukinmäen kolmion ja Malmin välillä vähenisi. Samalla asemanseudun kaupunkirakennetta voidaan eheyttää ja tiivistää. Pukinmäen toinen merkittävä teema on nykyisen rakennuskannan tiivistävä ja korjaava täydennysrakentaminen. Maankäyttötarkastelussa on tutkittu myös Kehä I:n varren ja Longinojan laakson käyttöä uudisrakentamisalueina. Pukinmäen vahvuutena on erityisesti Vantaanjoen varsi, jonka käyttöä virkistysalueena tulisi vaalia. Rakentamisalueita kaupunginosaa kiertävän Pukinmäenkaaren alueella on erityisesti Kehä I:n kupeessa ja Tapaninvainion pientaloalueen läheisyydessä.

Pukinmäen kylämäisyys ja yhteisöllisyys on sen identiteetille tärkeä arvo. Identiteettiä voisi vahvistaa etsimällä alueelle sopivan uudisrakentamisen typologian. Tämä huomioisi myös alueen sosiaalisen kehityksen: Pukinmäessä on paljon sekä lapsiperheitä että iäkkäitä asukkaita.



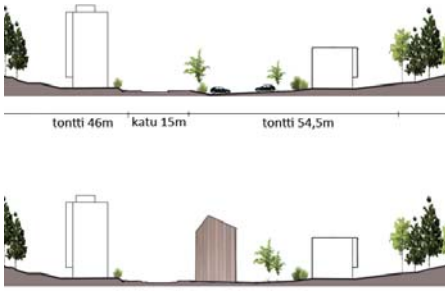


Pukinmäen täydennysrakennusmahdollisuuksia. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Kati Kivelä
Pukinmäkeä käsitellään tarkemmin Mahdollisuuksien Malmi -raportin liitteessä.

1. **Asemanseutu ja Eskolantien alueet tiivistyvät**
2. **Täydennysrakentamista Kehä I:n liittymän läheisyyteen**
3. **Kaupunkirakennetta tiivistetään Jokeri 2:n varrella Pukinmäenkaaren pohjoisosassa**



Eskolantie. Kuva: Kati Kivelä



Periaatekuva Eskolantien varren tiivistämisestä. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Kati Kivelä

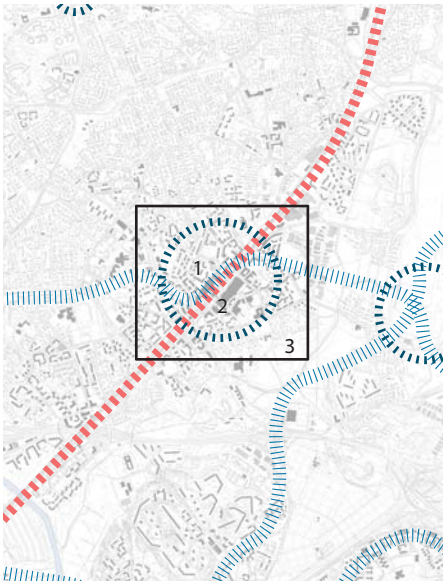
Malmin keskusta

Malmi on pohjoisen Helsingin merkittävin keskus ja Jokeri 2 -vyöhykkeen toiminnallinen origo. Se on jo nykyisellään Pohjois-Helsingin keskeisin työpaikka-alue ja hyvin saavutettavissa julkisella liikenteellä. Asemanseudulla luodaan mahdollisuuksia palvelujen monipuolistumiselle täydennysrakentamisella, infrastruktuuria nykyaikaistamalla ja katuta-son kaupunkitilaa kehittämällä.

Tulevaisuuden Malmi on koillisen Helsingin kaupunginosakeskusta ja merkittävä solmukohta raideliikenteen verkostokaupungissa. Sitä kehitetään vireänä ja viihtyisänä pikkukaupungin ytimenä, jossa palvelut, asuminen ja työpaikat kohtaavat. Keskustan uudistamisessa olennaista on viihtyisän kaupunkitilan rakentaminen, parempien kulkureittien luominen, uusien asukkaiden ja palveluiden sekä työpaikkojen saaminen aivan ytimeen, lähelle asemaa. Keskustarakenteen merkittävä uudistaminen ja asukasmäärän lisääminen luovat edellytyksiä elinvoimaiselle kaupunginosan asiointikeskustalle. Malmin keskustasta muodostuu vahva työpaikka-alue, yksi kaupungin tuottavuuden huippualueista. Tulevaisuudessa Malmin keskustaa ympäröivät niin nykyiset pientalovaltaiset alueet kuin niiden lomaan rakentuvat eurooppalaisesta ja suomalaisesta pienkaupunkirakentamisen perinteestä innoituksensa saaneet kaupunginosat. Alueen suunnittelussa priorisoidaan kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Longinojanlaaksoa kehitetään monipuolisena kaupunginosapuistona kulttuurihistorialliset arvot huomioiden. Se on tulevaisuudessa entistä korkeatasoisempaa virkistäytymisympäristöä ja toimii sidoksena Malmin keskustan ja lentokentän kaupunginosan välillä. Kaupunginosapuiston reunoja tutkitaan paikoin täydennysrakennettavaksi siten, että rakentaminen tukee puiston hahmotettavuutta ja viihtyisyyttä sekä reittien selkeyttä ja turvallisuutta.

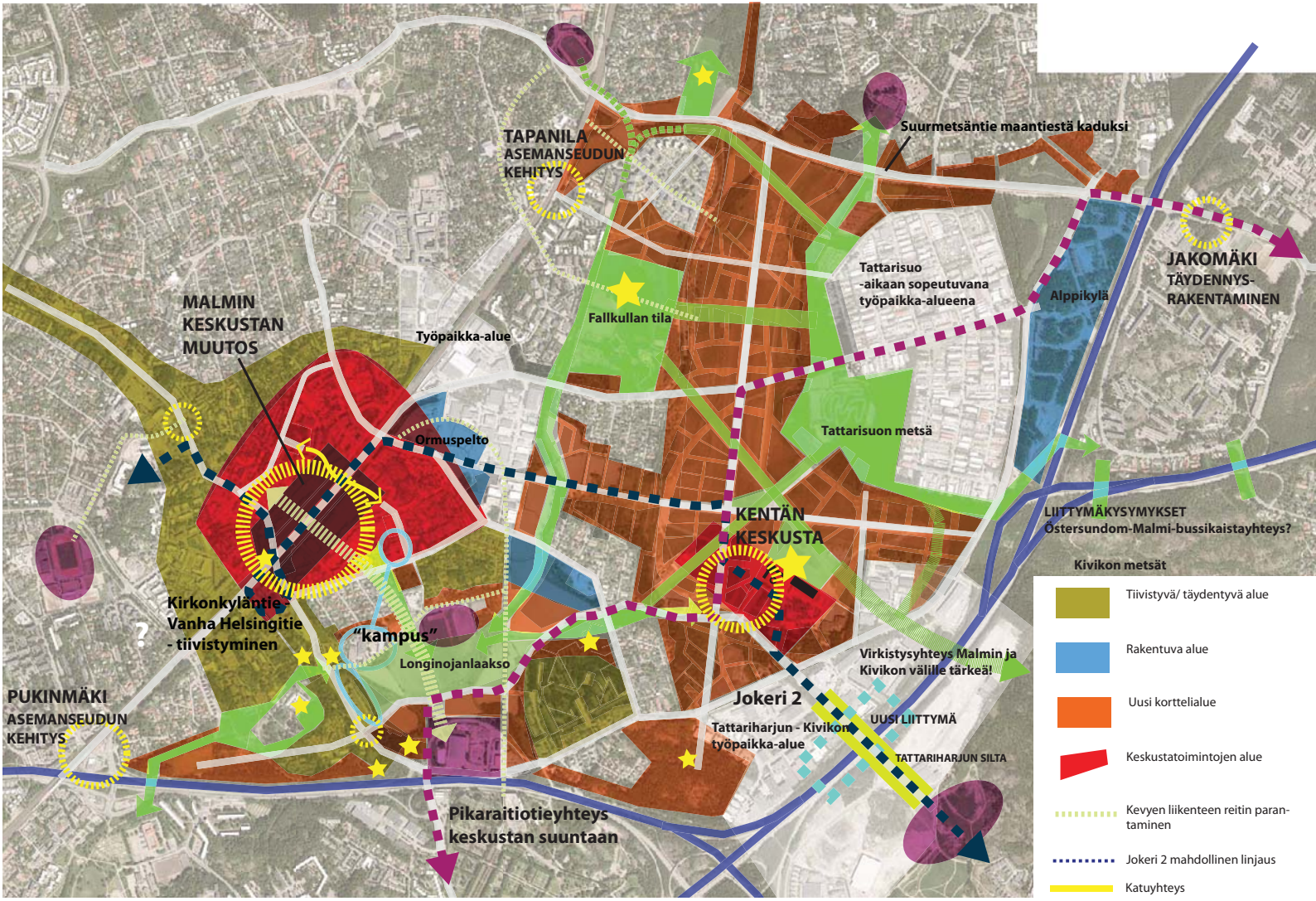
Malmia on käsitelty tarkemmin omana raporttinaan.



1. **Malmin keskustasta kehittyy Koillis-Helsingin voimakas liike- ja palvelukeskusta sekä tuottavuuden huippualue.**
2. **Keskustan uudistamisessa olennaista on viihtyisän kaupunkitilan rakentaminen, parempien kulkureittien luominen, uusien asukkaiden ja palveluiden sekä työpaikkojen saaminen aivan ytimeen, lähelle asemaa.**
3. **Longinojanlaaksoa kehitetään monipuolisena kaupunginosapuistona, jonka reuna-alueita täydennysrakennetaan.**

Visiokuva Kirkonkyläntien uudesta asiointikadusta. Ksv / Kristian Kere





Malmin maankäyttösuunnitelma osoittaa alueen pitkän aikavälin kehityssuunnan, johon tarkemman tason suunnittelu pala palalta tähtää. Maankäyttötarkaselut: Ksv / Crista Toivola, Salla Ahokas



Raitiovaunu kulkee viheralueen reunassa, Freiburg. Kuva: Crista Toivola



Latokartanontien pohjoisosan asemakaavan muutoksessa tutkitaan radan varteen maamerkkirakennusta, joka samalla yhdistäisi Pekanraitin joukkoliikenneterminaaliin. Kuva: Tengbom-Eriksson Arkkitehdit



Raideliikennettä ja katuelämää Freiburgin keskustassa. Kuva: Crista Toivola



Joukkoliikenteen solmukohta ja esikaupunkikeskusta Liljeholmen, Tukholma. Kuva: Salla Ahokas

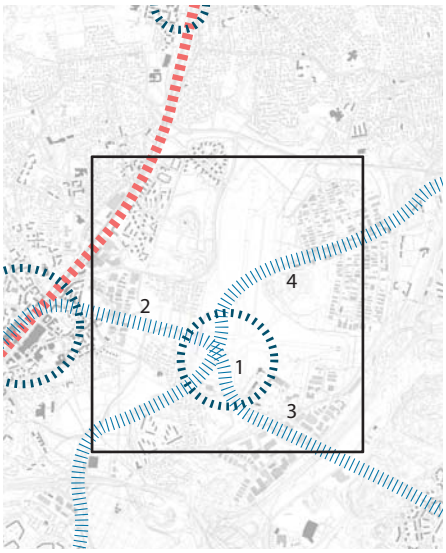
Malmin lentoasema

Malmin kenttä on Helsingin uuden yleiskaavan merkittävin uusi rakennusalue. Kentästä visioidaan urbaania puutarha-kaupunginosaa, josta löytyy niin uusia asumismuotoja kuin kiinnostavia puistoalueita ja vapaa-ajantoimintoja, palvelui-ta ja työpaikkoja. Alueelle suunnitellaan asuntoja jopa 25 000 uudelle helsinkiläiselle.

Lentokentän alueen rakentuessa kiinnitetään erityistä huomiota vanhojen ja uusien alueiden yhdistymiseen luontevasti kaupunkirakenteessa. Tavoitteena on sosiaalisesti ja ekologisesti tasapainoinen tiivis ja omaleimainen kaupunginosa. Lentokentältä vapautuvalle alueelle rakentuu urbaani puutarhakaupunginosa, josta löytyy niin uusia asumismuotoja kuin myös kiinnostavia puistoalueita ja vapaa-ajantoimintoja, palveluita ja työpaikkoja. Urbaani puutarhakaupunki pitää sisällään niin maanläheistä kuin tiiviimpääkin rakentamista ja vehreitä katutiloja, parvekkeita ja terasseja. Uusi alue rakentuu monipuolisena tarjoten koteja monenlaisille asukkaille. Lentokentän alueelle tulee oma lähikeskusta sekä selkeät reitit ja sujuvat joukkoliikenneyhteydet myös Malmin keskustan palveluihin. Riittävän tiivis rakentaminen mahdollistaa palveluiden ja elävän ympäristön muodostumisen uudellakin alueella. Vanha lentokenttä näkyy uuden alueen kaupunkirakenteessa ja kaupunkikuvassa. Merkittävät vanhat rakennukset, kuten lentoasemarakennus ja suuri lentokonehalli on mahdollista nostaa keskeiseen asemaan uuden alueen keskustassa.

Lentokentän alueen uuden kaupunginosan myötä mahdollistuvat mm. paremmat liikenneyhteydet ja palvelut sekä entistä monipuolisempi asuntotarjonta. Malmin työpaikka-alueet tukevat aluetta tulevaisuudessakin. Tattarisuon ja Tattariharjun elinkeinoalueet kehittyvät tarjoten uutta ja vanhaa, pysyvää ja väliaikaista - aikaan sopeutuvia tiloja ja toimintoja. Tasapainoinen kehitys mahdollistuu, kun uudistetaan myös Malmin kaupunginosakeskustaa samanaikai-sesti uuden alueen rakentamisen kanssa.

Malmin lentokenttäaluetta on käsitelty tarkemmin osana Malmin liiteraporttia.



1. **Malmin lentokentän keskusta-alueesta rakennetaan alueen toiminnallinen ja monipuolinen ydin**
2. **Lentokentän alueen rakentues-sa kiinnitetään erityistä huomi-ota vanhojen ja uusien alueiden yhdistymiseen luontevasti kaupunkirakenteessa**
3. **Jokeri 2 jatkuu kentän alueelle rakentuvasta kaupunginosasta Malmin keskustaan**
4. **Toinen Malmin lentokentän poikki kulkeva raideyhteys suuntautuu kantakaupungista Jakomäkeen**



Kuvateksti: Havainnekuva lentokentän alueen maankäyttösuunnitelmasta koillisesta katsottuna. Kuva: Ksv / Tapani Rauramo, 2014



Lentokentän alueen ideointia. Ksv / Kristian Kere



Vehreää katutilaa Freiburgissa. Kuva: Crista Toivola



Riesenfeld, Freiburg. Palvelut keskittyvät pääkadun varrelle maantasokerrokseen, koska muuta tapaa ei ole sallittu. Kuva: Crista Toivola



Tiivistä ja matalaa katutilaa Amsterdamissa. Kuva: Essi Leino

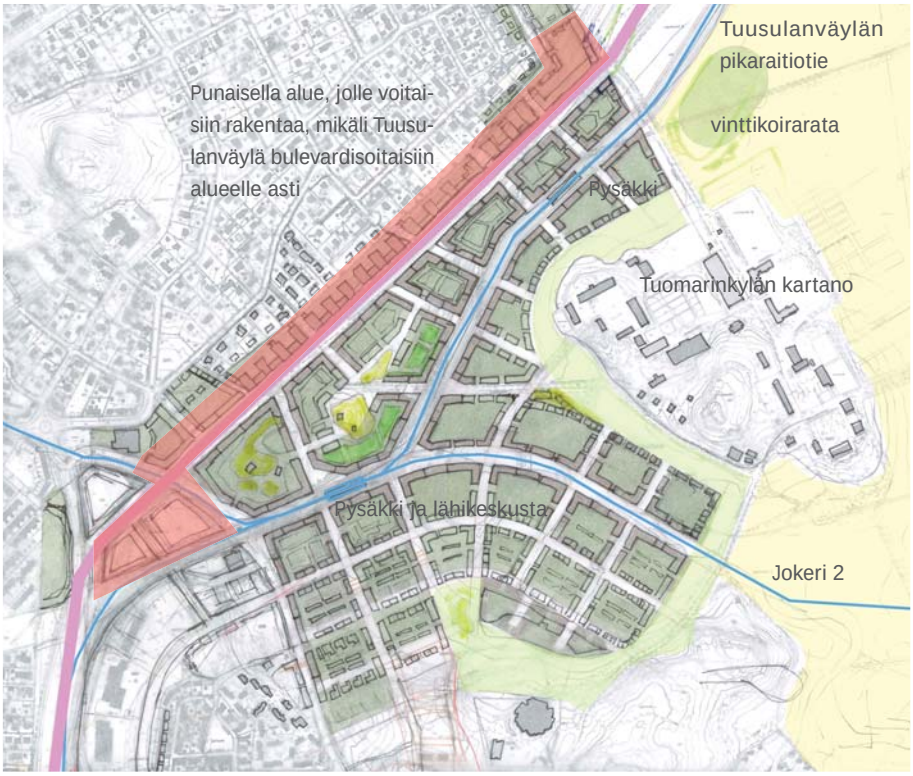
Torpparinmäki–Tuomarinkartano

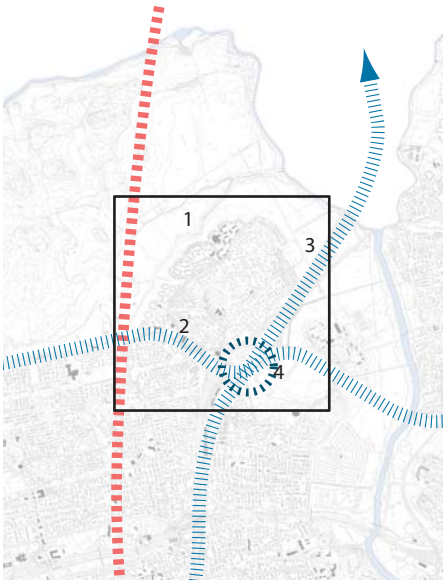
Tulevaisuudessa Pakila–Torpparinmäki–Tuomarikartanon alue kehittyy monipuolisen asumisen paikkana Malmin puutarhakaupungin ja Keski-Helsingin kyläkaupungin taitekohdassa. Alueen poikki on kaavailtu kahta runkolinjaa, joten pikaraitiotielinjaukset vaativat toteutuakseen merkittävää maankäytön lisäystä. Jokeri 2:n liikennöinnin käynnistäminen sitoo alueen tiiviimmin Malmin kehittyvän keskustan vaikutuspiiriin ja toisaalta Käpylän asemanseudun kehittäminen ja Tuusulanväylän bulevardisointi yhdistää alueen entistä tehokkaammin myös etelän suuntaan. Tuusulanväylän bulevardisointiin liittyy myös pikaraitiotieyhteys Vantaalle. Vantaan laatimassa poikittaisen runkolinjan suunnitelmassa on keskellä haara lentokentältä Helsingin suuntaan, mihin Tuusulanväylän suuntainen pikaraitiotie voisi tulevaisuudessa yhtyä.

Alueen ympärillä on useita tärkeitä työpaikka-alueita. Pohjoisesta löytyy Aviapoliksen työpaikka-alue, etelästä Käpylän kehittyvä yritysklusteri, lännestä Myyrmäen keskittymä ja idästä Helsingin esikaupunkivyöhykkeen merkittävin työpaikka-alue Malmi, joten alueen yhteydet ovat hyvät ja monipuoliset.

Bussi-Jokeri 2 eli runkolinja 560 aloittaa liikennöinnin Vanhan Tuusulantien ja Tapaninkyläntien kautta vuonna 2015. Linjan siirtyessä raiteille tulee harkita sen linjauksen siirtämistä Pukinmäenkaarelle ja suoraan Helsinkipuiston halki Tuomarinkartanon uuspellon alueelle. Linjausta tukee erityisesti sen suoruus. Kahden pikaraitiotielinjauksen toteutuminen parantaa alueen seudullista saavutettavuutta merkittävästi ja nostaa linjojen leikkauspisteen kaupunkirakenteellisesti erinomaiseksi sijainniksi.

Alue sijaitsee Keskuspuiston ja Helsinkipuiston kainalossa ja virkistyspalveluiltaan se on hyvin korkeatasoinen. Monipuolisten viheralueiden verkosto avautuu lähes joka ilmansuunnassa. Mikäli Uuspellon alue otetaan rakentamiskäyttöön, suosittu vinttikoirarata voitaisiin siirtää Tuomarinkartanon pohjoispuolelle.





1. **Torpparinmäen asuinaluetta laajennetaan pohjoiseen**
2. **Raide-Jokeri 2 tarjoaa nopean itä–länsi-suuntaisen yhteyden alueelta. Raide voidaan linjata kulkemaan suoraan uuden rakennettavan alueen poikki Vantaanjoen yli Pukinmäenkaarelle tai kiertämään Bussi-Jokeri 2:n reittiä pohjoisesta**
3. **Tuusulanväylän kaupunkibulevardi mahdollistaa nopean runkoyhteyden rakentamisen Vantaalta Helsinkiin**
4. **Tuomarinkartanon länsipuolisille pelloille suunnitellaan uusi monipuolinen kaupunginosa**

Idealuonnos Tuomarinkylän kartanon länsipuolelle sijoittuvasta uudesta kaupunginosasta. Ksv / Tomi Jaskari



Tuomarinkylän kartanon länsipuolelle sijoittuva uusi alue voisi olla mittakaavaltaan pikkukaupunkimainen. Kuva: Tomi Jaskari



Tuomarinkylän kartano. Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Seppo Laakso





Eurooppalaisia esimerkkejä nurmiradoista ja raiteiden sovittamisesta maisemaan. Kuvat: Jussi Mäkinen





(Yllä, kolme kuvaa) Eurooppalaisia esimerkkejä nurmiradoista ja raiteiden sovittamisesta maisemaan. Kuvat: Jussi Mäkinen

Jakomäki

Jakomäkeä kehitetään monipuolisen asumisen paikkana. Lahdenväylän ali Malmilta saapuva Suurmetsäntie muuttuu Jakomäkeen saavuttaessa Huokotieksi. Katu on Jakomäen "pääsisäänkäynti" ja sen kautta kuljetaan myös kohti Vantaan Vaaralaa. Katu on nykyisin melko metsäinen ja jopa perifeerinen. Ns. Heliradan aluevarausten poistuttua Huokotien alueelta kadun liikennejärjestelyitä olisi mahdollista kehittää niin, että yhteys Malmilta Vaaralaan olisi suorempi ja yksinkertaisempi. Samalla Huokotien varteen kehittyisi asumista ja palveluita, joiden saavutettavuuden myös uusi raitiolinja takaisi. Huokotien varressa on runsaasti kaavoituspotentiaalia. Sen alueesta muodostetaan kiinnostava kaupunkikuvallinen kokonaisuus yhdessä alikulun, uuden rakentamisen, urheilukenttien ja hiekkakuopan lampien kanssa.

Täydennysrakentaminen tuo Jakomäkeen merkittävästi lisää asiakaspohjaa kaupalle ja palveluille. Lahdenväylän estevaikutus pienenee tehokkaimmin alikulkua leventämällä. Alikulun tulisi olla aukiomainen, valoisa ja turvallinen reitti Alppikylästä Jakomäkeen. Estevaikutus Vantaan suuntaan taas pienenee Huokotien toista päätä suoristamalla ja korvaamalla nykyiset kaksi risteystä yhdellä risteyksellä tai kiertoliittymällä.

Nykyiset liittymät väylille ovat nousseet asukkaiden mielipiteissä esiin riittämättöminä. Porvoonväylän liittymän muuttamista kaksisuuntaiseksi olisi syytä tutkia. Uuden liittymän rakentaminen Lahdenväylän varteen Jakomäen kohdalle ei ole kaupunkikehityksen eikä liikenneturvallisuuden kannalta suotavaa. Yhteys Jakomäestä Lahdenväylälle tulisikin järjestää Jakomäen pohjoispuolelta.



Jakomäen Huokotien alueen ideasuunnitelma: Kati Kivelä

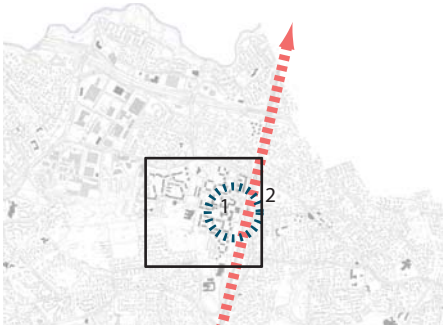


1. **Huokotien vartta kehitetään**
2. **Kävely-yhteyksiä kehitetään ja hiekkakuoppien lampien virkistyskäyttöä tutkitaan**

Tapulikaupunki

Tapulikaupungin rautatieasemanseutu ja alueen palvelukeskus voitaisiin uusia samaan tyyliin kuin mitä Myllypuron metroasemalla on tehty. Vanhat huonokuntoiset rakennukset voidaan korvata uusilla, mikäli se on taloudellisesti ja kaupunkikuvallisesti järkevää. Rakentaminen tuodaan lähemmäs rataa ja myös asuinalueita tiivistetään.

Myös Radan itäpuolelle on ideoitu yleiskaavatyön aikana uutta rakentamista. Tämä tukisi alueen keskuksen palveluiden kehittymistä samalla tarjoten asumista hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä.



1. **Aseman lähiympäristöä tiivistetään, pysäköinti järjestellään uudelleen. Bussin kääntöpaikalle etsitään uusi sijainti.**
2. **Suuntimonpuistoon sijoittuvaa rakentumista selvitetään**

Siltamäki-Tapaninvainio

Siltamäen, Tapaninvainion ja Töyrynummen nykyinen rakennuskanta on Siltamäen kerrostaloalueita lukuun ottamatta pientalopainotteista. Suuri osa alueen kaupallisista palveluista on keskittynyt Siltamäen ostoskeskukseen, mutta myös muilla asuinalueilla sijaitsee muutamia pienempiä vähittäiskaupan myymälöitä. Suutarilassa sijaitsee ala- ja yläkoulun lisäksi terveysasema ja kirjasto.

Alueen eteläosan läpi alkaa vuonna 2015 liikennöidä poikittaisliikennettä palvelevan runkolinja 560:n (Jokeri 2:n) reitti. Maankäytön täydentäminen etenkin reitin varrella on tavoiteltavaa. Täydennysrakentamisessa painotetaan ideasuunnitelman mukaan alueen kokoojakatujen varsien kehittämistä kaupunkimaiseksi katuympäristöksi. Rakentamisessa suositaan tiivistä ja matalaa, alueen pientalopainotteisen luonteen huomioivaa rakentamista. Uutena talotyyppinä alueelle voivat sopia esimerkiksi townhouse-tyyppiset kaupunkipientalot. Täydennysrakentaminen luo mahdollisuuksia alueen palvelutarjonnan kehittymiselle.

Suutarilan teollisuusalueen käyttöä tehostetaan. Uudella rakentamisella rajataan aiempaa yhtenäisemmin Tapulikaupungintien ja Suutarilantien katutilaa. Katujen risteystä kehitetään paikallisena solmukohtana, jonka kaupallista käyttöä lisätään.



Katutilaa on rajattu pienipiirteisellä rakentamisella. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Panu Söderström



Maankäyttötarkastelu: Ksv / Panu Söderström



1. **Siltamäen 60–70-lukujen taitteessa valmistunutta kompaktikaupunkialuetta kehitettään ympäristöön sopivalla täydennysrakentamisella, joka helpottaa myös alueen peruskorjauksen rahoitusta.**
2. **Huonokuntoisen ostoskeskuksen korvaamista uudella, Suutarilantien varteen sijoittuvalla keskuksella tarkastellaan. Nykyisen ostoskeskuksen alueelle voidaan rakentaa tehokkaita kaupunkikortteleita.**
3. **Alueen kokoojakaduista muodostetaan kaupunkimaisia pääkatuja, joita reunustaa uusi, pääosin 2–3-kerroksinen rakentaminen. Kokoojakatujen risteyksiä kehitetään paikallisina solmukohtina, joihin sijoittuu lähipalveluita ja muita alueita korkeampaa rakentamista. Uusi merkittävä keskittymä muodostuu Tapaninkyläntien ja Suutarilantien risteyksen ympärille.**





Kuva: Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy

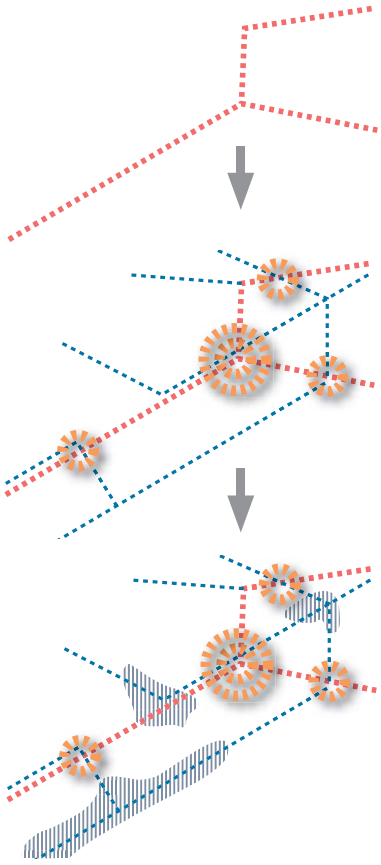
Itäinen Helsinki

Itäinen Helsinki tulee kehittymään merkittävästi lähivuosikymmenien aikana. Östersundomin rakentuminen parantaa alueen keskeisten työpaikkasijaintien suhteellista saavutettavuutta ja lisää niiden houkuttelevuutta yritysten sijaintipaikkoina. Toimistotyöpaikat tuovat mukanaan palvelutyöpaikkoja, joiden merkitys on alueella suuri.

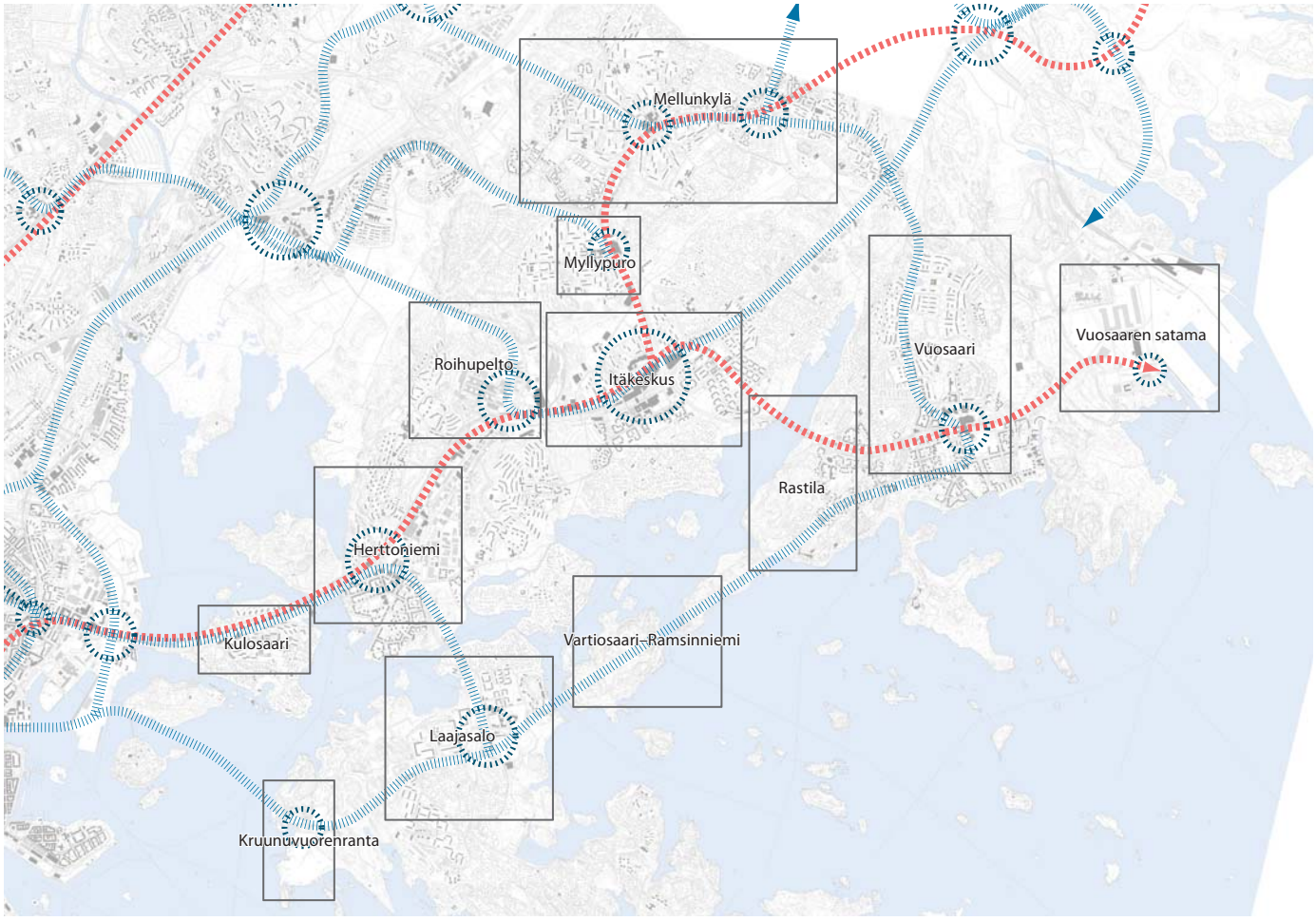
Nykyisellään alue on joukkoliikenteellisesti metron ja sitä palvelevan linja-autojen syöttöliikenteen varassa. Raitiotieverkoston laajentaminen itäiseen Helsinkiin muuttaa alueen sisäisen liikkumisen logiikkaa merkittävästi sekä parantaa erityisesti poikittaisyhteyksiä muualle kaupunkiin.

Itäisen Helsingin suurimpana vahvuutena on monipuolinen merellinen ympäristö. Yleiskaavan myötä merellisen asumisen mahdollisuudet kasvavat merkittävästi ja myös liikkumisen mahdollisuudet monipuolistuvat. Itäinen saaristo otetaan entistä tärkeämmäksi osaksi sinivihreää virkistysvyöhykettä.

Itäiseen Helsinkiin on arvioitu sijoittuvan yli 50 000 uutta asukasta ja noin 40 000 uutta työpaikkaa



Pohjoisen Helsingin ainoa korkeatasoinen runkoyhteys on tällä hetkellä päärata. Yleiskaavaratkaisussa alueelle esitetään kahta uutta säteittäistä runkoyhteyttä sekä kahden Jokeri-linjan tarjoamia korkealaatuisia poikittaisia runkoyhteyksiä. Uusi maankäyttö tukeutuu kehittyvien asemanseutujen lisäksi uusiin runkolinjoihin ja erityisesti niiden risteyksiin.



Laajasalo

Laajasalo on tulevaisuuden saaristokaupunki. Se on osa merellisten kaupunginosien nauhaa, jonka uusi raitiotieyhteys ja pyöräilyn laatukäytävä (baana) ovat avanneet: Pikaraitiotie sujahtaa kaupungin keskustasta ja Kruunuvuoresta Laajasalon saaristokeskustaan ja jatkaa Vartiosaareen ja sieltä aina Vuosaareen asti. Laadullisesti korkeatasoinen joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteys avautuu kaupungin itäisten hiekkarantojen luota Laajasaloon ja edelleen kohti keskustaa.

Laajasalon keskusta on alueen ydin. Uusi liikekeskus rakentuu nykyisen kupeeseen ja alueen keskustaa täydennysrakennetaan ja ympäristön laatua kohennetaan. Laajasaloon rakentuu laadukas kävelykeskusta, sujuvat pyöräily-yhteydet, vaihtopysäkit bussi- ja raitioliikenteelle sekä liityntämahdollisuudet moottoriajoneuvoille. Uusi liikekeskus reunustaa Laajasalon kaupunkibulevardia. Liikekeskuksen lisäksi saaristokeskustasta löytyy pieniä liikkeitä, ravintoloita ja kahviloita sekä julkisia palveluita.

Tulevaisuudessa Laajasalon kaupunkibulevardi toivottaa tervetulleeksi saarelle: Laajasalontie on puistokatu, edustava saaristokaupungin portti. Liikkumisen muodot ovat monipuolistuneet ja mahdollisuudet kestävän liikkumismuodon valintaan parantuneet. Puistokadulta löytyvät autokaistojen lisäksi raitiotiet, tilaa joukkoliikenteelle, pyöräilijöille ja kävelijöille ja viihtyisiä puurivejä. Merellinen Yliskylänlahden uusi asuinalue on osa bulevardivyöhykettä.

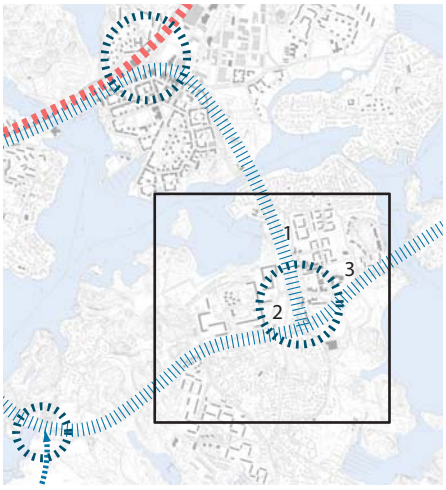
Tulevaisuudessa Kruunuvuorenrantaan ja Vartiosaaren on sijoittunut merkittävästi uusia asukkaita ja vanhaa Laajasaloa on täydennetty. Alueella asuu yhteensä yli 40 000 asukasta. Vanhan Laajasalon merkittävimpiä yleiskaavan maankäytön muutosalueita on Laajasalon keskustan lisäksi Puuskaniemessä, Itä-Jollaksessa ja Hevossalmessa, joissa palveluiden kehittymisen edellytyksiä pyritään maankäytön tehostamisella kehittämään. Myös nykyisen yleiskaavan rakentamisalueita tiivistetään ja täydennetään. Pientalotonttien ja taloyhtiöiden tonttikohtaista lisärakennusmahdollisuutta edistetään.

Laajasalon rantoja seuraileva rantareitti täydentyy, laajat viherkokonaisuudet luonto- ja kulttuuriarvoineen säilyvät suurilta osiltaan. Lähivirkistysalueiden laatu kohentuu ja niiden riittävästä määrästä huolehditaan. Rantoja aktivoidaan ja saaren profiili virkistyksen ja vapaa-ajan, jopa matkailun saarena muuttuu entistäkin houkuttelevammaksi.

Merellisyys näkyy kaupunkikuvassa. Venesatamat houkuttelevat harrastajia. Pääsyä saaristoon ja merelle parannetaan.



Laajasalon maankäyttökaavio: Ksv / Terhi Kuusisto



1. **Laajasalontien kaupunkibulevardi ja runkoyhteys Herttoniemen suuntaan**
2. **Laajasalon keskustasta merellisen Helsingin palvelukeskittymä**
3. **Vartiosaaren ja Vuosaaren suuntaan jatkavan saaristoraitiotien varteen suunnitellaan rakentamista**



Laajasalon kaupunkibulevardi yhdistää väylän erottamat alueet toisiinsa Maankäyttötarkastelu: Ksv / Terhi Kuusisto

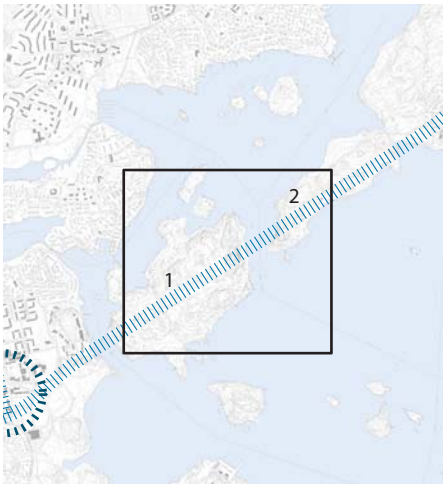


Merellistä Laajasaloa: Kuva: Ksv / Hanna-Maria Kiema

Vartiosaari + Ramsinniemi

Vartiosaaresta suunnitellaan merellinen saaristokaupunginosa, jossa on sekä asumista että kaikkia helsinkiläisiä palvelevia virkistys- ja vapaa-ajan toimintoja. Saari liitetään silloilla Laajasaloon ja Vuosaareen osaksi Itä-Helsinkiin tulevaisuudessa rakentuvaa merellisten kaupunginosien nauhaa. Saaristoraitiotien reitti ja pyöräilyn laatukäytävä johtavat Helsingin keskustasta Kruunuvuorenrannan, Laajasalon ja Vartiosaaren kautta aina Vuosaareen asti. Alueiden läpi kulkee myös rantareitti, joka ulottuu Espoosta Helsingin rantojen kautta Sipooseen.

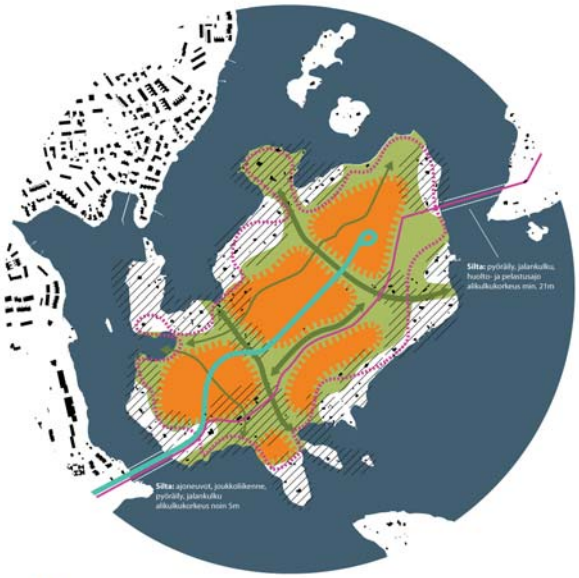
Myös Ramsinniemestä muodostuu tulevaisuudessa merellinen asuin- ja virkistysalue saaristoraitiotien ja uusien virkistysyhteyksien varrella.



1. **Vartiosaaresta rakennetaan raideliikenteeseen tukeutuva saaristokaupunginosa**
2. **Ramsinniemen rakentamismahdollisuuksia saaristoraitiotien varrella tutkitaan**







Vartiosaaren maankäyttökaavio. Ksv / Vartiosaari-projekti



(Kolme kuvaa yllä) Syksyllä 2014 tehty diplomityö "Ramsinniemi - uusi asuinalue saaristoraitiotien varrella", Anni Reinikainen

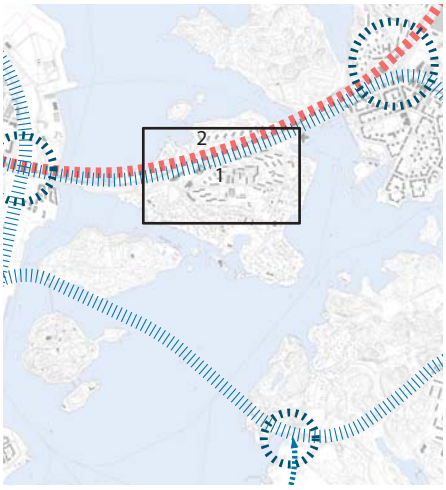
Kulosaari

Kulosaaressa merkittävin uusi rakentaminen sijoittuu tulevaisuudessa Itäväylän ja metroradan päälle. Jo Yleiskaava 2002:n ratkaisu Kulosaaressa perustui väylän kattamiseen tai kalliotunneliin. Tällöin koko alue vapautuu rakentamiskäyttöön. Alueelle voidaan suunnitella tehokas, ympäristöönsä sopiva kaupunkikorttelien kokonaisuus, joka vahvistaa alueen palvelurakennetta ja tarjoaa asuinpaikan tuhansille uusille kulosaarelaisille, jopa merinäkymin. Metroaseman ympäristöön voidaan sijoittaa myös merkittävästi toimitilarakentamista.

Itäväylälle ei voida tehdä kaupunkibulevardiratkaisua ilman tunneli- tai kansiratkaisuja johtuen metroradan kaupunkirakennetta jakavasta vaikutuksesta. Bulevardisoinnin hyödyt menetetään, jos metro jää pintaan. Tämän vuoksi esim. Kulosaaressa kalliotunneli sekä metrolle että Itäväylälle on ainoa ratkaisu, jonka avulla tilaa vapautuu uudelle rakentamiselle. Myös voimajohto Itäväylän vieressä on kaapeloitava samasta syystä.

2000-luvun alussa Kulosaaressa tutkittiin metrolta ja Itäväylältä vapautuvan maa-alueen ottamista rakentamiskäyttöön. Tunneli osoittautui kattamista tehokkaammaksi, kaupunkirakenteellisesti ja -kuvallisesti paremmaksi sekä eniten maa-alaa vapauttavammaksi ratkaisuksi. Laaditun ideasuunnitelman mukaan metron ja Itäväylän tunnelointi mahdollisti noin 250 000 k-m2:n rakentamismahdollisuuden tunnelin päälle.

Pasilan ja Kalasataman tulevaisuudessa yhdistävä runkolinja voidaan linjata kulkemaan pinnassa Kulosaaren halki Herttoniemeen.



1. **Itäväylä ja metro siirretään tunneliin sekä voimalinja kaapeloidaan ja vapautetaan näin liikennealueet rakentamiskäyttöön**
2. **Kantakaupunki laajenee Kulosaareen ja samalla uusi rakenne yhdistää Kulosaaren pohjois- ja eteläosan toisiinsa**

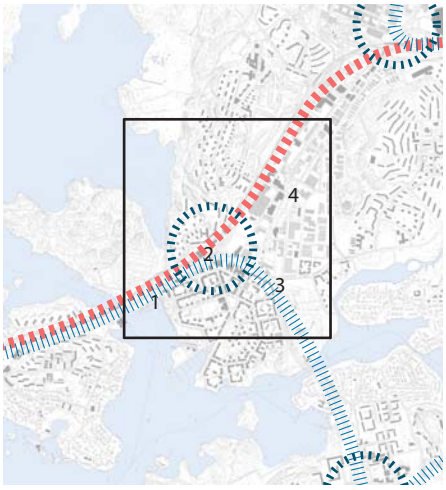


Suunnitelma 2000-luvun alusta. Itäväylä ja metrorata on tunneloitu Kulosaaressa.. NCC / Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy

Herttoniemi

Herttoniemen keskusta-alue laajenee ja jatkaa kehittymistään monipuoliseksi asumisen, palvelujen ja työpaikkojen keskittymäksi. Asemanseutu täydentyy merkittävästi ja Itäväylän estevaikutus pienenee. Herttoniemen yritysalue kehittyy tuottavuuden huippualueena pääosin työpaikkakäytössä. Linnanrakentajantien pohjoispuolinen alue kehittyy sekoittuneena kantakaupunkirakenteena, sillä alueelle on mahdollista sijoittaa työpaikkojen ja kaupallisten palvelujen lisäksi myös asuntorakentamista.

Jokeri 0 on uuden Pasilan ja Kalasataman väliin muodostuvan keskustavyöhykkeen keskeisin itä–länsi -suuntainen joukkoliikenneyhteys ja se jatkuu myös Herttoniemeen ja mahdollisesti myös Laajasaloon asti.



1. **Itäväylän alue Herttoniemen, Kivinokan ja Kulosaaren välissä otetaan tehokkaan maankäytön piiriin**
2. **Metroaseman ympäristössä laajennetaan Herttoniemen keskustaa**
3. **Laajasalon runkoyhteys liittyy Herttoniemessä Jokeri 0 -linjaan**
4. **Herttoniemen yritysalue säilyy pääosin työpaikka-alueena**



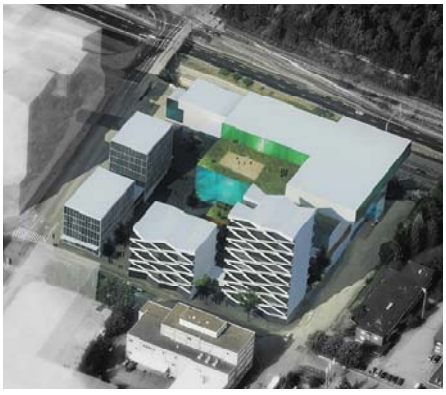
Herttoniemen keskusta tiivistyy. Kuva: Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy



Itäväylän kattaminen Kulosaaren ja Herttoniemen keskustan välillä mahdollistaa kantakaupungin jatkumisen Herttoniemeen saakka. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Tuukka Linnas



Herttoniemen keskusta tiivistyy. Kuva: Ksv / Mikko Näveri



Linnanrakentajantien pohjoispuolelle rakentuu hybridikortteleita. Kuva: Playa arkkitehdit Oy

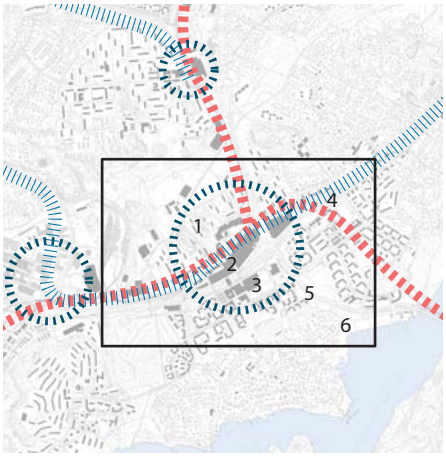
Itäkeskus

Itäkeskus sijaitsee Helsingin itäisen kaupunkirakenteen solmukohdassa. Solmukohta muodostuu eri liikenneyhteyksien kohtaamispaikasta ja sen ympärille rakentuneesta keskusta-alueesta. Itäkeskus liikenteen solmukohtana tulee muodostumaan yhä merkityksellisemmäksi nykyisten liikennemuotojen kehittymisen ja uusien toteuttamisen vaikutuksesta. Metroverkon laajeneminen kasvattaa liikennemuodon vaikutusta kaupunkirakenteen kehittäjänä. Jokeri I raitiotieyhteys muodostaa Helsinkiin kehämäisen ratareitin, joka yhdessä metron kanssa muodostaa Itäkeskuksesta aiempaakin voimakkaammin raideliikenteen solmukohdan.

Nykyisellään Itäkeskus on varsin väljästi rakennettu. Aluetta määrittävät tilallisesti suuret kaupalliset rakennukset ja henkilöautoliikenteen väylät. Tulevaisuudessa Itäkeskus muodostaa Helsinkiin itäisen keskustan. Aluetta jäsennetään siten, että se hahmottuu kaikilla liikennemuodoilla saavuttaessa keskustaksi. Olennainen teema on muodostaa alueelle havaittava saapuminen erityisesti Itäväylälle ja Kehä I:lle, samalla raideliikenteen asemien ja Itäkeskuksen bussiterminaalin ympäristöjä kehitetään keskustamaisiksi.

Keskusta kehittyy liikennemuotojen kohtaamispaikassa. Toiminnallista keskustaa kehitetään tehostamalla kortteleita ja kytkemällä ne tiiviimmin toisiinsa katujen ja väylien yli muodostamaan yhtenäinen kokonaisuus. Keskustamaiseen kokonaisuuteen liittyy monipuolisesti ja sekoittuneesti kaikkia keskustatoimintoja ja lukuisia eriluonteisia tiloja, jotka muodostavat paikkojen verkoston.. Nykyisiä asuinalueita on tarkoitus kehittää keskustamaiseen ympäristöön soveltuviksi selkiyttämään kadun, julkisen virkistysalueen ja pihavyöhykkeen rajaa. Vilkkaiden katujen varsia rajataan siten, että kadun häiriö ei kantaudu pihoille. Reittien orientoitumista helpotetaan rajaamalla rakentamisella ja muilla keinoin piha-alueista ja korttelipuistikoista puolijulkisia. Korttelipuistikot liittyvät reittien kautta ympäröiviin viheralueisiin, virkistyskohteisiin ja asukaspalveluihin muodostamaan monipuolista virkistys- ja viherverkostoa. Rakenteen tiivistäminen mahdollistaa autopaikkojen sijoittamista rakenteellisiin pysäköintiratkaisuihin. Julkisen liikenteen erinomainen saavutettavuus ja alueen erittäin korkea palvelutaso luovat edellytyksiä myös autottomalle asumiselle. Katetun itäväylän päälle sijoittuvat kaupunkitilat ja toiminnot yhdistävät ytimen ja samalla Itäkeskuksen pohjoisen ja eteläisen puoliskon toisiinsa tiiviiksi ja viihtyisäksi keskusta-alueeksi





1. **Puotinharjun aluetta tiivistetään rakentamisella ja katutilat rakennetaan kaupunkimaisiksi**
2. **Katetun itäväylän päälle sijoittuvat kaupunkitilat ja toiminnot yhdistävät ytimen ja samalla Itäkeskuksen pohjoisen ja eteläisen puoliskon toisiinsa tiiviiksi ja viihtyisäksi ydinkeskustaksi**
3. **Kauppakartanonkadun ympäristön kortteleita täydennetään noudattamalla nykyistä ruutukaavaa**
4. **Itäväylän varsi rajataan rakentamisella bulevardimaiseksi ja samalla saadaan alueelle suojaa tien häiriöiltä**
5. **Meripellontien varsi täydennysrakennetaan jatkamaan asemakaavoitettavasta Puotilanrannasta alkavaa kaupunkirakennetta**
6. **Puotilanrantaan suunnitellaan merellinen kaupunginosa**

Itäkeskus 2050 -ideasuunnitelma. Uudet rakennukset oranssilla. Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy.


Itäkeskus


Lontoo


New York


Helsingin keskusta


Pariisi


Rooma


Tampere


Tukholma


Hong Kong, Kowloon

Itäkeskuksen ideasuunnitelman havainnemateriaalia. Itäkeskus 2050: Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy.





Tilapäiskäyttö voi usein tuoda uutta virtaa alueelle. Kuvassa baari pysäköintilaitoksen katolla. Kuva: Heikki Salmikivi



Itäkeskuksen ideasuunnitelman havainnemateriaalia. Itäkeskus 2050: Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy.

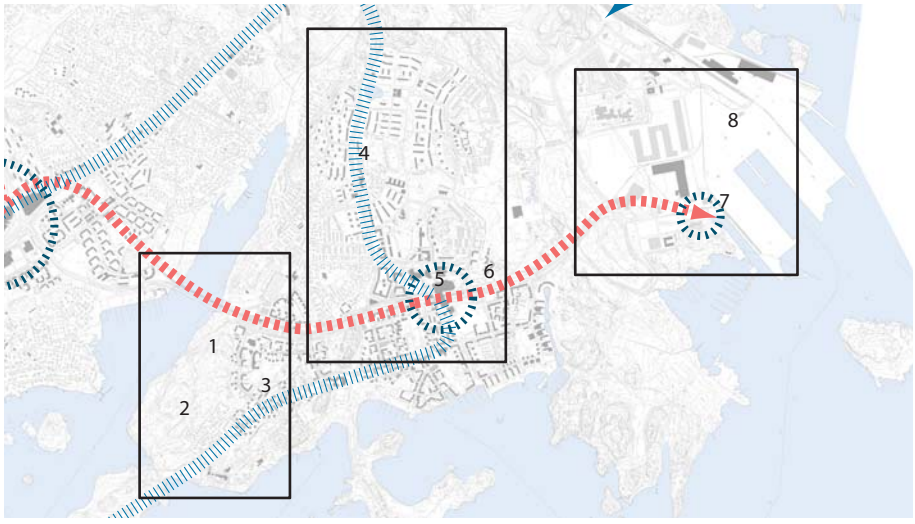
Vuosaari

Vuosaari on tulevaisuudessa tärkeä verkostokaupungin noodipiste. Se on Itäkeskuksen, Mellunkylän, Laajasalon ja Östersundomin keskellä ja kytketty tulevaisuudessa näihin kaikkiin tehokkaalla raideliikenteellä. Vuosaaren keskusta on yksi kaupungin tärkeistä tiivistymisytimistä, jotka ovat monipuolisia, toiminnoiltaan sekoittuneita keskustoja. Asumisen kehityksen painopistealueina nousevat esiin Raide-Jokeri 2:n varsi, metroaseman ympäristö sekä Vartiosaaren kautta Laajasaloon suuntautuvan raitiotien suunta.

Pohjois-Vuosaaren YK2002:n maankäyttövaraus esitetään säilytettäväksi.

Vuosaaren satama-aluetta kehitetään tuottavuuden huippualueena. Osan nykyisestä laivaliikenteestä, joka tuo autoliikennettä kantakaupunkiin, siirtyminen Vuosaaren satamaan mahdollistetaan varaamalla tilaa matkustajaterminaalille. Tämä paitsi helpottaa Helsingin niemen ruuhkaisuutta, se tuo myös lisää kehittämispotentiaalia Vuosaareen ja koko Itä-Helsingin alueelle. Suurin osa laivoissa kulkevista henkilöautoista ja rahtiliikenteestä ei ole matkalla Helsingin keskustaan, joten niiden ajattaminen sitä kautta on ajan ja kaupunkitilan tuhlaamista. Keskeisin edellytys Vuosaaren matkustajaterminaalille on sen saumaton liittäminen metro- tai pikaraitiotieverkkoon.

Rastilan alue kehittyy vehreänä kaupunginosana kasvavien Itäkeskuksen ja Vuosaaren välissä. Alueen rakennetta tiivistetään. Uusien alueiden lisäksi tutkitaan Meri-Rastilan tonttikohtaista lisärakentamista ja julkisen tilan kehittämismahdollisuuksia.





Meri-Rastilan länsirannan osayleiskaava-alueelle rakentuu uusi kaupunginosa. Kuva: Serum Arkkitehdit Oy

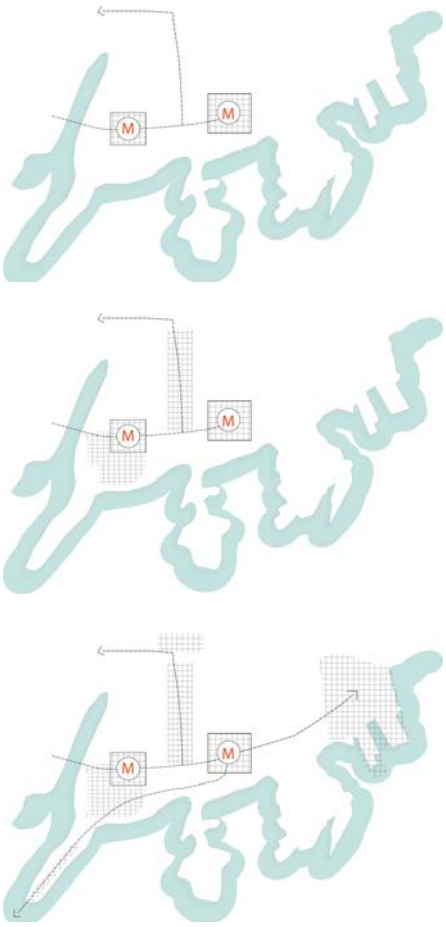
1. **Meri-Rastilan Länsirantaan rakentuu laaditun osayleiskaavan mukaan uusi kaupunginosa noin 2000 asukkaalle. Asuinalue tukeutuu Rastilan metroasemaan ja Rastilan keskustan palveluihin. Myös Rastilan metroaseman ympäristöä tiivistetään ja kehitetään.**
2. **Meri-Rastilan Länsirannan eteläpuolella sijaitsevan alueen rakentamismahdollisuuksia tutkitaan. Alue sijaitsee Rastilan metroaseman vaikutuspiirissä ja tulevan saaristoraitiotiereitin varrella. Rakentamisalue rajataan siten, että alueella sijaitsevat merkittävät luontoarvot huomioidaan ja ranta-alue jätetään maakuntakaavan mukaisesti viheryhteydeksi.**
3. **Saaristoraitiotie linjataan Ramsinniemen kautta Meri-Rastilaan ja Vuosaareen. Vuosaaren keskustan kehittyvät palvelut tulevat helpommin saavutettaviksi myös Meri-Rastilan eteläosista.**
1. **Kallvikintien rakennetta täydennetään tukemaan Jokeri 2:n raidelinjauksen toteutumista**
2. **Vuosaaren keskusta tiivistyy entisestään tyhjien tonttien rakentuessa toiminnoiltaan monipuolisiksi kokonaisuuksiksi**
3. **Vuosaaren keskusta ja Satama yhdistetään tehokkaalla raideyhteydellä toisiinsa**
4. **Tuetaan uuden matkustajaterminaalin rakentamista satama-alueelle, jonne osa nyt keskustaan saapuvasta tavara- ja henkilöautoliikenteestä voisi siirtyä.**
5. **Kehitetään Vuosaaren satamaa merkittävänä tuottavuuden huippualueena ja logistiikan kehityskäytävän päätepisteenä**



Vuosaaren keskustan täydentyvää kaupunkirakennetta. Kuva: Arkkitehdit NRT



Meri-Rastilan uusi maamerkkirakennus. Kuva: Serum Arkkitehdit Oy



Vuosaaren kehittämisperiaatteita.



Aurinkolahden suosittu uimaranta. Kuva: Simo Karisalo

Myllypuro

Myllypuro on itäisen Helsingin esikaupunki, jossa kaupunkiuudistuksen voidaan sanoa alkaneen jo 2000 luvun alusta. Keskusta on uudistunut viimeisen viiden vuoden aikana kokonaan. Vanha ostoskeskus metroaseman vieressä on purettu ja tilalle on rakennettu uusi liikekeskus, jossa maantasokerrokset ovat torin ja keskeisen jalankulkureitin varrelle rakentunutta liiketilaa ja yläkerroissa asutaan. Ostoskeskuksen ympäristössä on myös muuta uutta asuntorakentamista merkittävästi ja lisää on rakenteilla Kehä I:n itäpuolella.

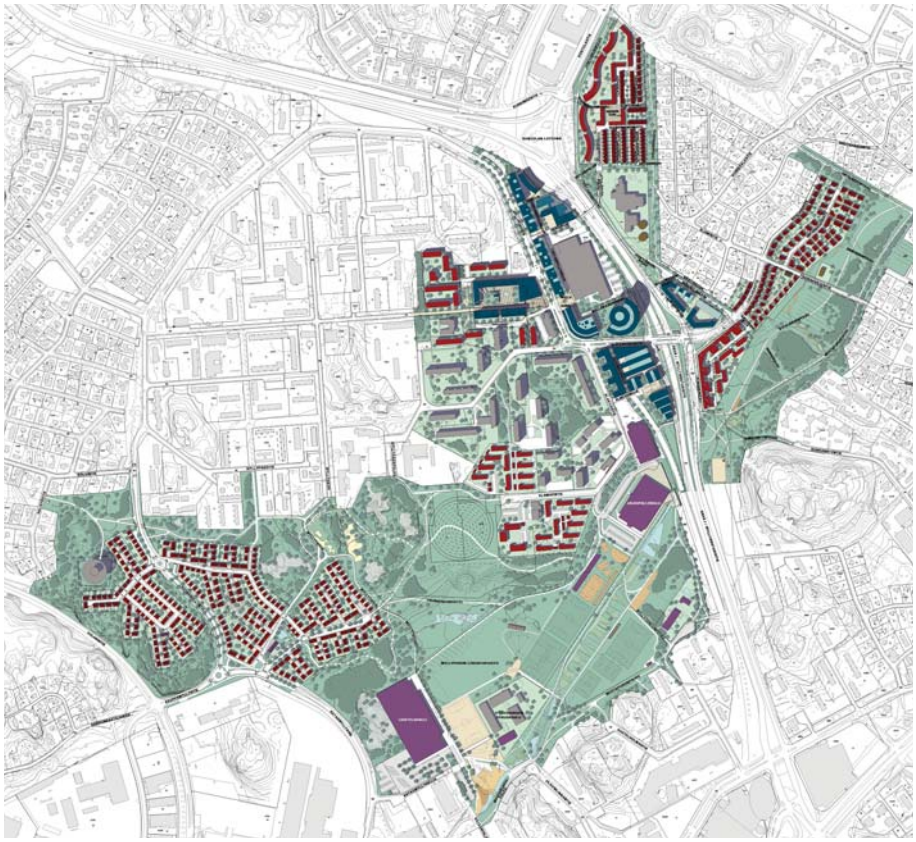
Yhteensä uutta rakentamista on metroaseman lähellä noin 3000 asukkaalle keskustassa ja noin 2000 asukkaalle pientaloasumista eteläisen Myllypuron rakenteilla olevassa uudessa puisessa kaupunkikylässä.

Myllypuro on voimakkaasti liikuntaan ja urheiluun profiloitunut kaupunginosa. Uuden, metroaseman viereen rakennetun Itä-Helsingin terveysaseman myötä kaupunginosalla olisi mahdollista brändäytyä liikuntapalvelujen lisäksi muiden hyvinvointipalvelujen kaupunginosana.

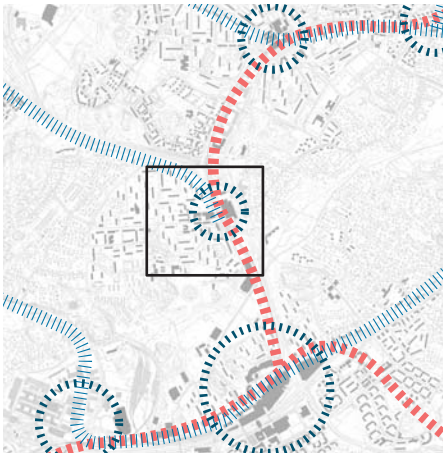
Metropolian ammattikorkeakoulu rakentuu lähivuosina metroaseman naapuriin, sen eteläpuolelle. 6000 opiskelijaa muuttaa kaupunginosan keskustaa merkittävästi ja mahdollistaa metroaseman ympäristön muun toimitilarakentamisen vauhdittumisen. Asemaakaavat toimitilarakentamista varten ovat olleet valmiita 2000-luvun puolivälistä alkaen.

Myllypuron kehittäminen jatkuu edelleen 1960-luvun kerrostalotonttien lisärakentamisella. Tällä hetkellä asemakaavoitetaan mm. uusia opiskelija-asuntoja.

Metron lisäksi, tulevaisuudessa Metropolialle ulottuva Tiederatikka parantaa merkittävästi Myllypuron yhteyksiä poikittaissuunnassa muulle seudulle ja kytkee Myllypuron osaksi korkeakouluyhteisöjen verkkoa.



Myllypuron asemakaavat 2000-2010, joiden pohjalta kaupunginosan täydennysrakentaminen on käynnistynyt.





Myllypuron puinen kaupunkikylä. Kuva: Aaro Artto



Uutta asuntorakentamista Orpaanportaan varrella
Kuva: Simo Karisalo



Uusi palvelukeskus. Kivijalkaliiketilaa ja asumista.

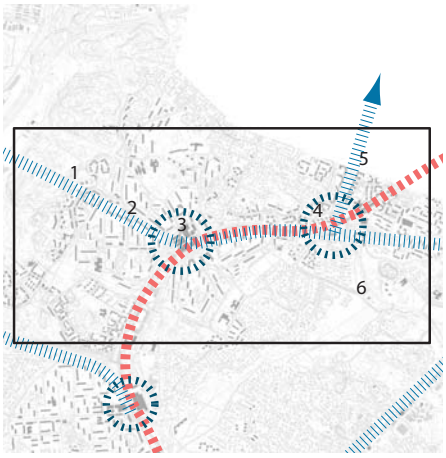


Valmistuneita pientaloja Puisessa kaupunkikylässä.
Kaksi kuvaa yllä: Marja Piimies

Mellunkylä

Mellunkylän alue kehittyy täyden palvelun asuinalueena, josta on erinomaiset yhteydet sekä metrolla ydinkeskustaan ja Östersundomiin että Jokeri 2:lla Vuosaareen ja Malmille. Alue tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja ja korkeatasoiset lähipalvelut. Alueen kehityksessä tärkeässä roolissa onkin erityisesti täydennysrakentaminen, tonttikohtainen lisärakentaminen sekä uudistava täydentäminen. Uusia rakentamisavauksia on mahdollista löytää lähinnä alueen reunoilta tai vaihtoehtoisesti joistakin lähiösolujen sisäisistä viheralueista.

Raide-Jokeri 2 -reitin varsi on asumisen visiossa merkitty asuntorakentamisen kohdealueeksi. Uusi yhteys parantaa Mellunkylän saavutettavuutta merkittävästi, kun yhteys Malmin ja Myyrmäen suuntaan nopeutuu. Raideyhteyden rakentaminen vaatii kuitenkin merkittävää lisärakentamista, jotta taloudellinen yhtälö saadaan kannattamaan. Täydennysrakentaminen tukee paitsi joukkoliikenneyhteyksien parantumista, myös vahvistaa alueen yksityisten ja julkisten palvelujen toimintaedellytyksiä.



1. **Kivikon kaupunkirakennetta laajennetaan mahdollisuuksien puitteissa länteen**
2. **Raide-Jokeri 2 linjataan kulkemaan Kontulankaarta pitkin ja täydennetään sen vartta**
3. **Kontulan keskustaa kehitetään kaupallisten palvelujen, toimistojen ja asumisen keskittymänä ja tuetaan alueen täydentymistä entisestään**
4. **Mellunmäen keskusta-aluetta täydennetään**
5. **Runkoyhteys Mellunmäen keskustasta Vantaan suuntaan**
6. **Länsimäentien varsi tiivistetään kaupunkimaiseksi**



Kontulan täydennysrakentamissuunnitelmia





Vasemmalla: Kontulan hienoa 60-luvun arkkitehtuuria. Kuva: Simo Karisalo

Oikealla: Aarrepuisto Vesalassa. Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Rakennusvirasto





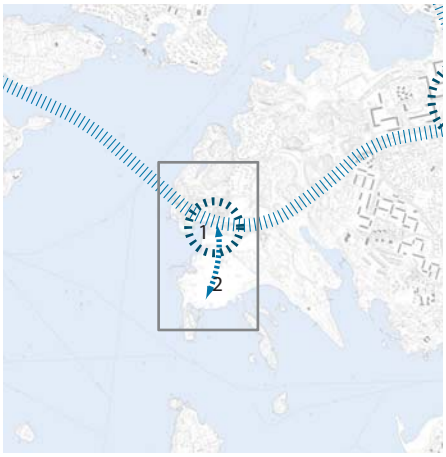
Vasemmalla: Biljmermeerin kaupunkiuudistushankkeessa Amsterdamissa on tuotu pienimittakaavaisempaa rakentamista kerrostaloalueelle. Kuva: Crista Toivola

Oikealla: Tukholman Tenstassa on jatkettu vanhoja lamellitaloja uusilla pistetaloilla. Kuva: Tero Santaoja

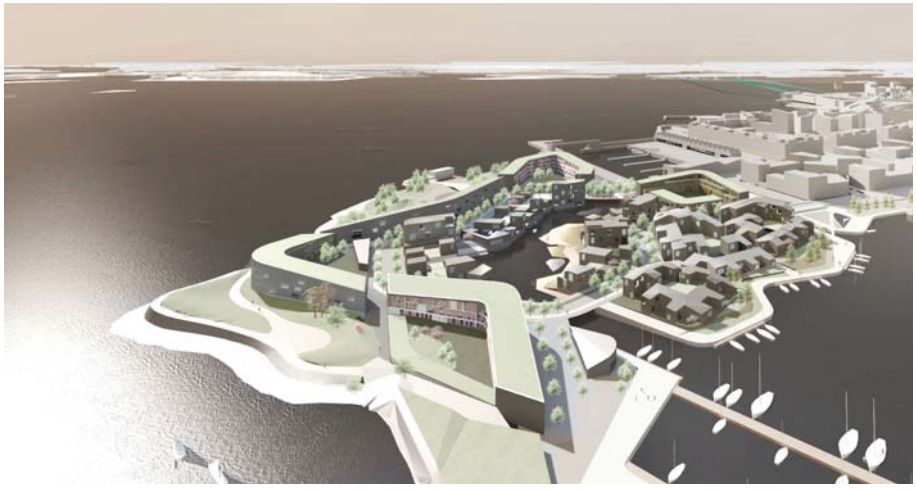
Kruunuvuorenranta

Kruunuvuorenranta suunnitellaan moni-ilmeiseksi kerrostalo- ja pientalovaltaisista asuinympäristöistä koostuvaksi alueeksi. Asuinrakennusten kirjo käsittää erilaisia kerrostalotyyppejä, kuten pienkerros-, terassi- ja kaupunkipientaloja sekä veteen liittyviä ratkaisuja. Alueella tarjotaan erilaisia asuinympäristöjä ja asumisvaihtoehtoja.

Nykyinen liikenneyhteys Kruunuvuorenrannasta Herttoniemen kautta keskustaan on noin kymmenen kilometriä. Kruunusiltoja pitkin kulkeva uusi nopea raitiotieyhteys tuo koko Laajasalon lähemmäksi kantakaupunkia. Siltayhteys keskustasta houkuttelee myös työmatkapyöräilijöitä. Kruunuvuorenrannassa asukkaita palvelevat etelään ja itään suuntautuvat raitiotielinjat.



1. **Kruunuvuorenrannan keskustasta rakentuu tiivis ja asuntojakaumaltaan monipuolinen alue, josta on upeat näkymät ja nopea raide- ja pyöräily-yhteydet kantakaupunkiin**
2. **Kruunuvuorenrannan eteläosien aluetta halkovat kanavat. Alueelle antavat leimansa myös useat venesatamat. Yhteydet hoidetaan raitiovaunulla.**



Koirasaaret. Kuva: Serum Arkkitehdit Oy



Koirasaaret. Kuva: Serum Arkkitehdit Oy



Kruunuvuoren kaupunkirakennetta Kuva: Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy

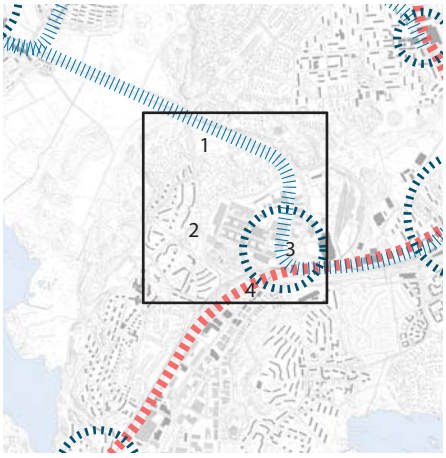


Havainnekuva. Ksv

Roihupelto–Länsi-Herttoniemi–Lounais-Myllypuro

Roihupelto on Helsingin merkittävimpiä uusia rakentamisalueita. Sen ytimeksi tulee uusi Roihupellon metroasema ja lähikeskusta. Alue kasvaa Itä-Helsingin tärkeimpien keskustojen – Itäkeskuksen ja Herttoniemen – välissä omaleimaisena ja houkuttelevana työpaikka-alueena. Roihupeltoa kehitetään korkean profiilin työpaikka-alueena missä on tilaa myös valmistukselle ja tuotekehitykselle. Kaupungissa toiminnot ovat sekoittuneita, joten myös asumiselle on paikkansa Roihupellon tiivistyvällä alueella.

Purkamalla Itäväylän ja Viikintien liittymä ja siirtämällä Itäväylä metroradan viereen voidaan vapauttaa merkittävästi täydennysrakentamiskelpoista maata. Itäväylä voidaan siirtää kulkemaan aivan metroradan viertä, jolloin myös tätä kautta vapautuva maa-ala on käytettävissä rakentamiseen. Tärkeimpänä laajana viheralueena alueen asukkaille toimii viereinen Viikki–Kivikko vihersormi, jonka monipuoliset virkistyspalvelut ja hienot maisemakokonaisuudet tarjoavat ensiluokkaiset ulkoilumahdollisuudet alueen nykyisille ja tuleville asukkaille.



1. **Viikintien ja Viilarintien välisel-le alueelle tehdään Raide-Joke-riin tukeutuva uusi asuinalue**
2. **Viikintien profiilia ja linjausta muutetaan siten, että alueelle voidaan rakentaa merkittävästi uutta kaupunkia**
3. **Roihupellon keskusta-aluetta kehitetään monipuolisena työpaikka-alueena, jonka ytimenä on Roihupellon uusi metroasema**
4. **Itäväylän järjestelyjen myötä vapautuu tilaa rakentamiselle, joka tukeutuu Herttoniemen yritysalueen ja Roihuvuoren olemassa olevaan rakenteeseen**



Viilarintien ja Viikintien välinen alue luoteesta nähtynä. Itäväylän ja Viikintien liittymäramppeja on visioitu purettavaksi rakennusten alta ja autoliikenne ohjataan Viilarintielle. Koko alueen saavutettavuus on erinomainen Roihupellon metroaseman ja Jokeri-1:n ansiosta. Metroaseman läheisyyteen rakennetaan kaupallisiin palveluihin ja työpaikkoihin painottuva toiminnoiltaan sekoittunut alue maamerkkirakennuksineen. Roihupellon työpaikka-aluetta kehitetään tuottavuuden huippualueena, Karhunkaatajasta rakennetaan tiivis ja kodikas asumiseen painottuva kaupunginosa. Alueella on erinomaiset kalliopysäköintimahdollisuudet. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Tapani Rauramo



Näkymä alueelle länsiluoteesta. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Tapani Rauramo



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

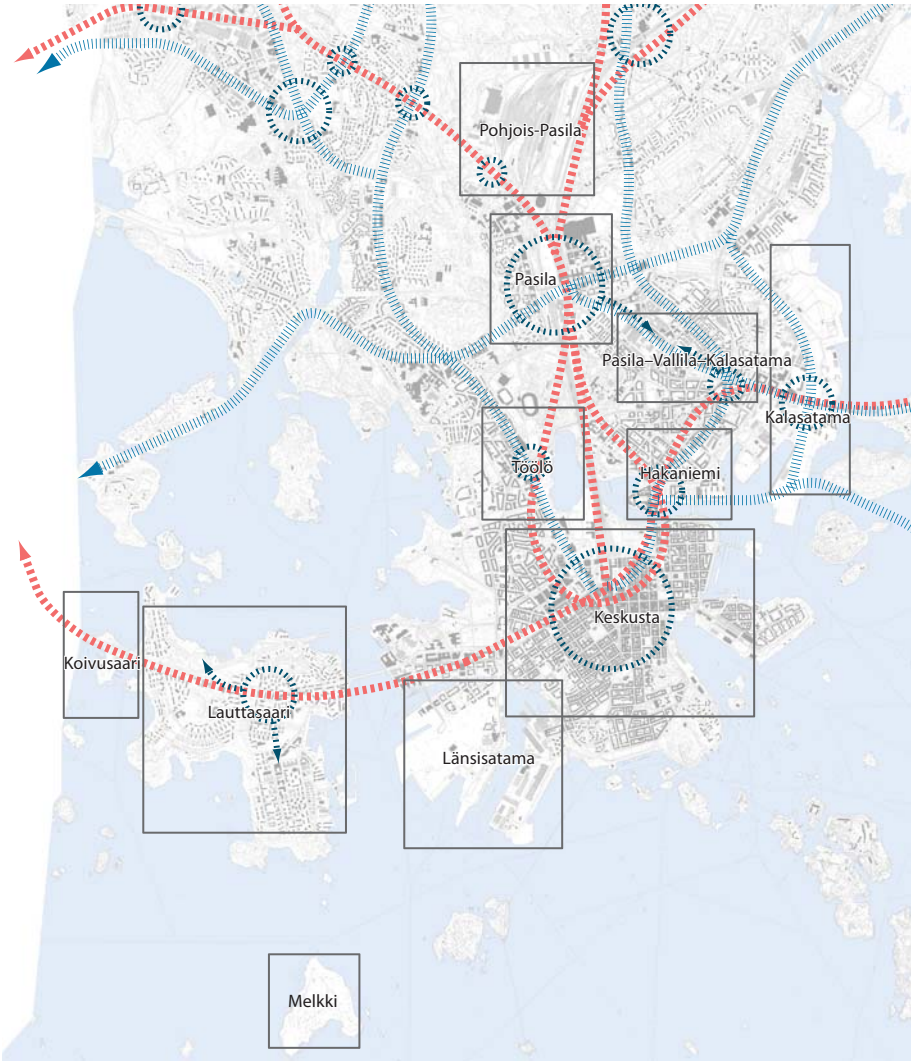
Eteläinen Helsinki

Eteläinen Helsinki on koko seudun ja valtakunnan pääkeskus myös tulevaisuudessa. Alueella sijaitsevat tärkeimmät kulttuurin, politiikan ja elinkeinoelämän merkkirakennukset. Helsingin keskusta laajenee lähivuosina merkittävästi. Uudet projektialueet rakentuvat kovaa vauhtia ja laajentavat olemassa olevaa kantakaupunkia satamalta vapautuneille alueille. Pasilasta Vallilaan ja Kalasatamaan levittyvä alue kehittyy Helsingin ydinkeskustan laajentumaksi, joka on rakenteeltaan toimitilapainotteinen.

Suurin osa kantakaupunkirakennetta levittävistä kaupunkibulevardeista rakentuu muualle kuin Etelä-Helsinkiin.

Yritysten toimintaedellytyksiä eteläisen Helsingin alueella tuetaan parantamalla joukkoliikenneyhteyksiä entisestään. Pisararata sekä metron ja kaupunkiradan jatkeet yhdessä kantakaupungin raitiotieverkoston parantamisen ja laajentamisen kanssa parantavat kantakaupungin keskeisten sijaintien saavutettavuutta merkittävästi. Eteläisen Helsingin poikittaiset yhteydet Pasilan korkeudella parantuvat Jokeri 0:n ja Tiederatikan myötä. Riittävästä toimitilavarannosta huolehditaan.

Eteläiseen Helsinkiin on arvioitu sijoittuvan noin 45 000 uutta asukasta ja noin 65 000 uutta työpaikkaa.



Lauttasaari

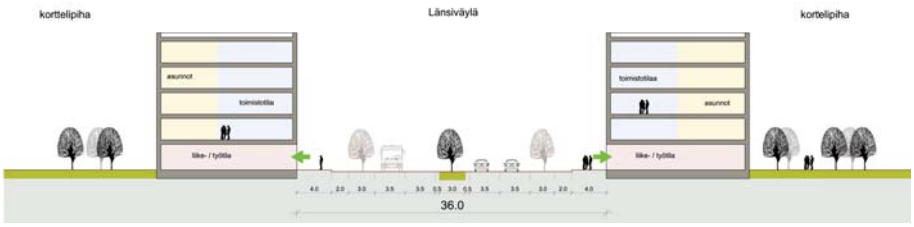
Lauttasaari liittyy metroyhteyden myötä entistä selkeämmin osaksi kantakaupunkia. Alueen tärkein yksittäinen maankäytön muutos liittyy Länsiväylän kaupunkibulevardiin. Metron aloittaessa liikennöinnin suurin osa linja-autoliikenteestä Länsiväylällä loppuu vapauttaen merkittävästi tilaa. Väylä muutetaan kaupunkibulevardiksi, jonka molemmin puolin on tiiviitä kaupunkikortteleita. Lauttasaaren pohjoisreuna on erittäin houkuttelevaa aluetta paitsi asunto-, myös toimitilarakentamiselle. Lauttasaarentien varren liiketilat hyötyvät kasvavasta väestöstä ja liikenteestä, mikäli liikennettä jakautuu myös Lauttasaarentielle.

Lauttasaaren ominaisluonne säilytetään, ja täydennysrakentamisella tuetaan alueen palvelutason monipuolisuutta.

Katajaharjun kohdalla Länsiväylä on mahdollista kattaa Lauttasaaren eri osien kytkemiseksi paremmin toisiinsa. Kaupunkimaisemman ratkaisun tuottaisi kuitenkin jos Lauttasaaren kaupunkibulevardi kulkisi kattamattomana. Tämä ratkaisu olisi myös taloudellisesti kannattavampi. Kansiratkaisut tarvitsevat tuekseen huomattavasti enemmän maankäyttöä.



1. **Länsiväylä muuttuu kaupunkibulevardiksi**
2. **Lauttasaaren metroaseman seudusta alueellinen liikenne- ja palvelukeskusta**
3. **Rannan monipuolisia merellisiä toimintoja palvelevaa rakennetta kehitetään**



Länsiväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Valtteri Heinonen



Länsiväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi. Maankäyttötarkastelu: Ksv / Valtteri Heinonen



Lauttasaaren uudistuva ostoskeskus. Kuva: Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit Oy

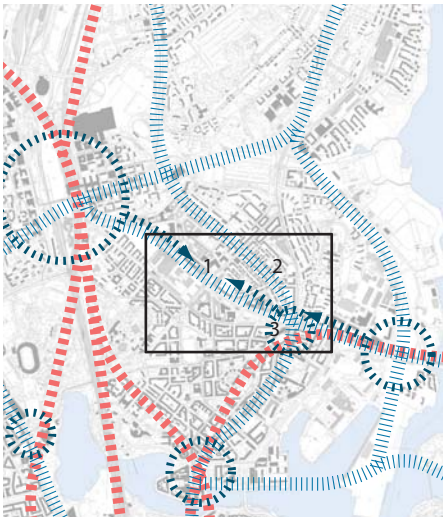
Pasila–Vallila–Kalasatama

Kantakaupungin itäosasta, Hakaniemestä Vallilanlaaksoon ja Pasilaan ulottuvasta alueesta on Kalasataman sekä Keski-Pasilan uusien aluerakentamiskohteiden myötä kehittymässä laajuudeltaan ja intensiteetiltään lähes eteläisen kantakaupungin suuruinen aluekokonaisuus. Alueen ytimeen, Kalasatama- 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 huippualuetta, 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 Kalasataman 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.



1. **Teollisuuskadun vyöhykettä kehitetään kantakaupungin toisena toimitilapainotteisena liike- ja palvelukeskustana ja kadulle rakennetaan korkealaatuinen joukkoliikenteen runkolinja joka yhdistää Pasilan ja Kalasataman kehittyvät noodit**
2. **Mäkelänkadun raitiotieyhteyttä parannetaan**
3. **Sörnäisten aluetta kehitetään monipuolisena keskustana**



Flow-festivaali Suvilahdessa. Kuva: Lauri Rotko



New Yorkin Meatpacking district on keskuta-alueeksi muttuunut vanha teollisuus / tuotantoalue. Kuva: Wikimedia Commos / Gryffindor / Justass CC BY-SA 3.0



Kuva: Mari-Anne Aronen



Kuva: Kimmo Brandt



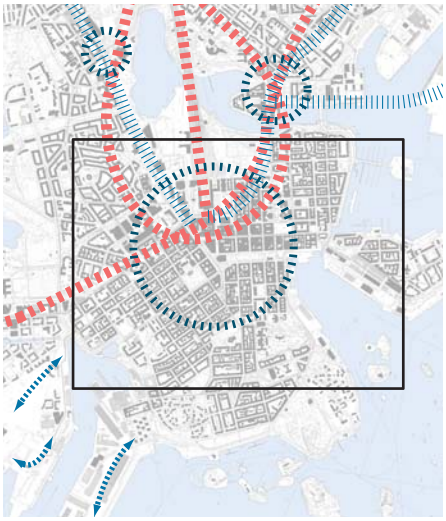
Teollisuuskadun varsi täydentyy. Kuva: JKMM Arkkitehdit Oy

Ydinkeskusta

Eteläisen kantakaupungin ydinkeskusta on kaupungin merkittävin työpaikka-, liike- ja palvelukeskittymä. Sen saavutettavuus paranee edelleen Länsimetron valmistumisen ja Pisararadan rakentamisen myötä.

Keskustassa edistetään aktiivisesti täydennysrakentamisen mahdollisuuksia, millä pyritään lisäämään erityisesti toimitilojen määrää. Täydennysrakentaminen tapahtuu pääosin kortteleiden sisällä niitä täydentäen ja laajentaen. Laajempia potentiaaleja korttelien täydennysrakentamiseen löytyy esim. Kaartinkaupungissa ja uusia kortteleita voidaan rakentaa mm. Eteläsatamaan. Pisararadan asemaan ja keskustan huoltotunneliverkostoon liittyy mahdollisuuksia rakentaa uusia maanalaisia tiloja.

Keskustaa 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.



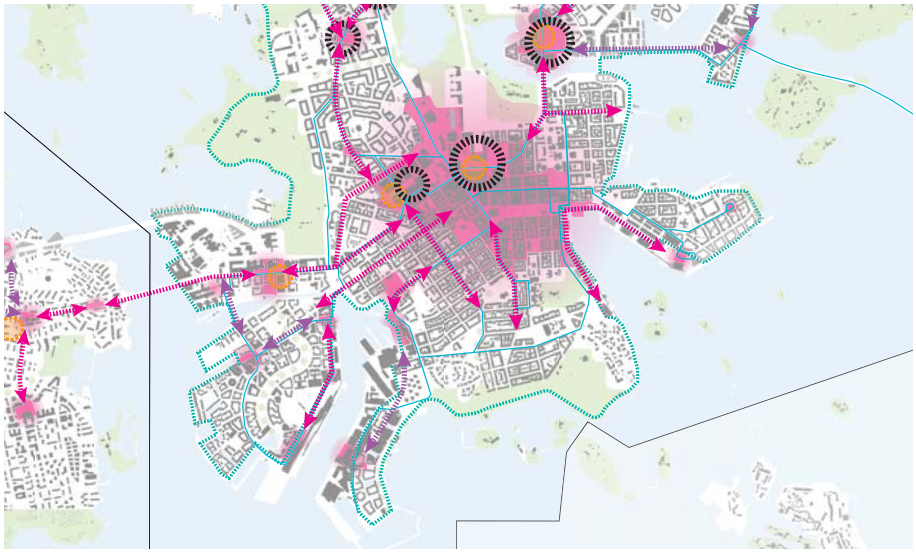


Keskustakirjasto. Kuva: ALA arkkitehdit Oy

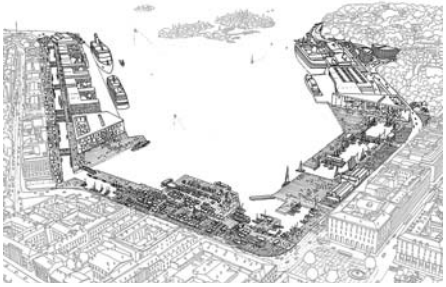




Kaupungin sykettä. Kuvat: ylempi Lauri Rotko, alempi: Christina Suomi



Ydinkeskustaa kehitetään laajana kävelypainotteisena alueena. Kuva: Ksv / Tomi Jaskari

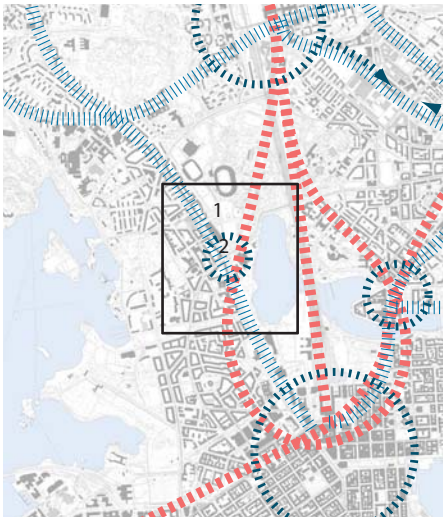


Eteläsataman alueesta järjestetyssä Kirjava Satama -ideakilpailussa toisen palkinnon saavuttanut ehdotus ”Meren syleily” (2012) Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Allies and Morrison Architects

Töölö

Läntisen kantakaupungin merkittävimämät muutokset liittyvät Pisararadan asemanseutuun Töölössä. Pisararata parantaa alueen saavutettavuutta ja sen aseman yhteyteen voidaan rakentaa maanalaisia tiloja mm. kaupallisiin toimintoihin, jolloin alueen palvelutarjonta paranee huomattavasti. Pisararadan aseman suunnitellut sisäänkäynnit sijoittuvat Töölöntorille ja Helsinginkadun ja Mannerheimintien risteykseen, joista erityisesti jälkimmäisestä muodostuu merkittävä joukkoliikenteen solmukohta, jonka ympärillä tutkitaan täydennysrakentamista Eläintarhan alueen maankäytön periaatteiden mukaisesti (KSLK xx.xx.2014).

Eläintarhan alueen lisäksi täydennysrakentamista tutkitaan mm. Hesperian ja Töölön sairaaloiden alueilla sekä Töölön kasarmien alueella.Töölö-Meilahti akselin keskeisenä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen reittinä kehitetään Töölöntorilta etelään Runeberginkatua ja pohjoiseen Topeliuksenkatua, jotka ovat Töölön keskesiä kauppakatuja.



1. **Eläintarhan aluetta kehitetään liikunta- ja kulttuurialueena**
2. **Pisararadan asema kytkee Töölön raskaan raideliikenteen jär**



Etu-Töölön tiivistä kaupunkirakennetta. Kuva: Ilmo Valtonen



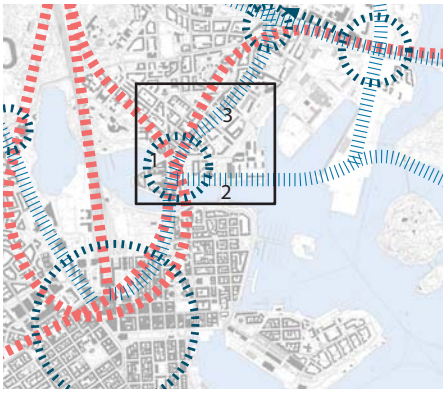
Eläintarhan alue on virkistyksen, urheilun, matkailun ja kulttuurin keskittymä. Kuva: ALA arkkitehdit Oy

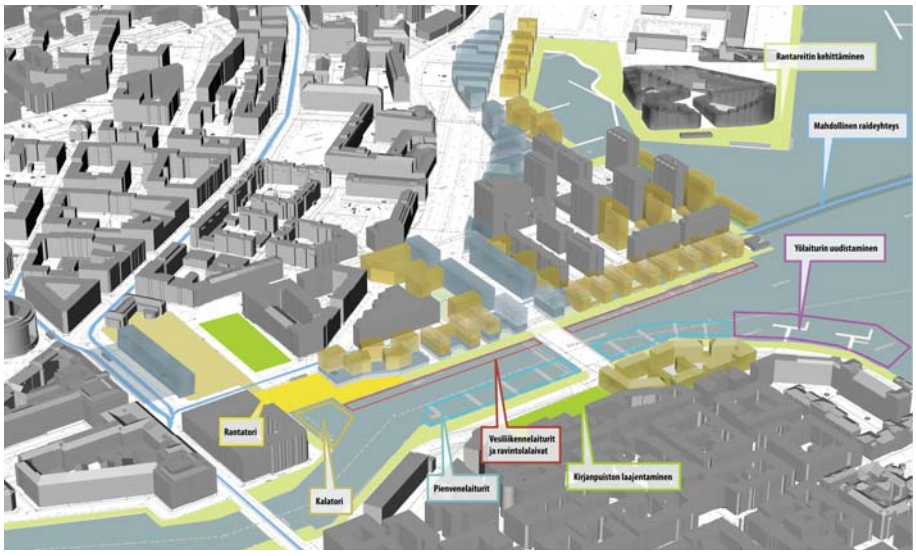


Töölönlahti. Kuva: Seppo Laakso

Hakaniemi

Hakaniemestä kehittyy Pisararadan aseman myötä erittäin merkittävä liikenteellinen solmukohta. Liikenne-ennusteiden mukaan asemaa käyttäisi vuorokaudessa 80 000 matkustajaa. Tämä nostaa alueen kiinnostavuutta työpaikkasijaintina merkittävästi ja tukee alueen täydennysrakentamista. Toinen merkittävästi vaikuttava asia on Hakaniemen sillan purkaminen ja uuden sillan rakentaminen selvästi matalampaan tasoon, joka vapauttaa paljon tilaa uudelle rakentamiselle. Kaisaniemenlahti ja Siltavuorensalmi muodostavat Helsingissä ainutlaatuisen jokimaisen yhteyden, joka rajautuu rannoilla tehokkaaseen kaupunkirakenteeseen.





Hakaniemi ympäristöineen. Ideasuunnitelma, Ksv / Yos

1. **Hakaniemen torialuetta jatkokehitetään monipuolisena keskusta-alueena, myös lisärakentamismahdollisuuksia tutkitaan**
2. **Hakaniemenrannan alueelle suunnitellaan merkittävästi uutta työpaikka- ja asuntorakentamista, joka tukeutuu paitsi metroon, myös Kruunuvuorenrannan raideyhteyteen**
3. **Sörnäisten rantatien aluetta täydennysrakennetaan**



Tehokasta rantarakentamista Oslossa. Kuva: Flickr.com / Jørn Eriksson CC BY 2.0



Rantarakentamista Lyonissa. Kuva: Tapani Rauramo

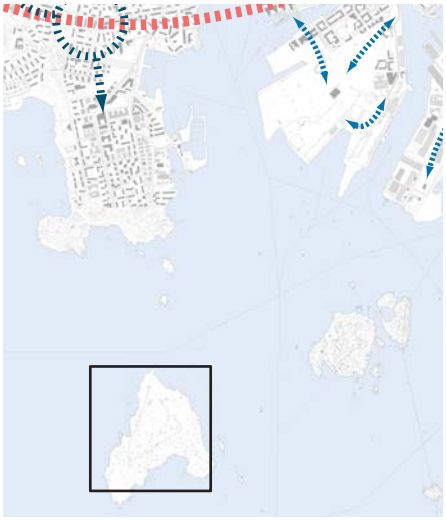


Hakaniemenrannasta kehittyy kaupunkilaisten olohuone. Kuva: Flickr.com / Kallu CC BY-SA 2.0



Rannan urbaania käsittelyä Tukholmassa. Kuva: Mari Soini

Melkki



Lauttasaaren edustalla olevan Melkin saaressa mahdollistuu ympärivuotinen asuminen ja virkistyskäyttö sen vapautuessa puolustusvoimilta. Urbaanin ja älykkään helsinkiläisen saaristokylän ja sen paikallispalvelujen perustana on riittävä määrä asukkaita. Saaren liikenneyhteydet perustuvat vesiliikenteeseen ja saarella kuljetaan kävellen ja pyöräillen. Huolto- ja tavarakuljetukset hoidetaan päästötöntä energiaa hyödyntävin ajoneuvoin. Melkin yhteiset rannat avataan kaikkien saavuttavaksi ympärivuotisen virkistyksen käyttöön.

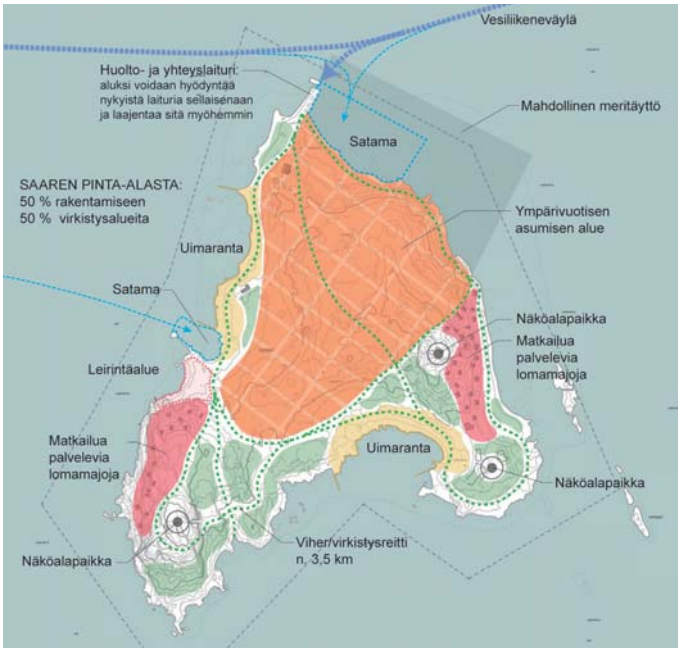
Saaren läheinen sijainti kantakaupungin tuntumassa mahdollistavat sen suunnittelun asumiskäyttöön. Yleiskaavan luonnosvaiheessa on saareen tehty kaksi erityyppistä maankäyttötarkastelua ja ideasuunnitelmaa VE1 ja VE2. Saaristokaupunki-vaihtoehdossa VE1 on asukasmäärä Saaristokylä-vaihtoehtoon nähden kaksinkertainen.

Vesiliikenteen ja palveluiden järjestämisen kannalta Saaristokaupunki-vaihtoehto on realistisempi.





Ideoita Melkin rakentamisen mittakaavasta. Kuvat: Christina Suomi



Melkin maankäyttötarkastelut, kaavio saaren toiminnoista.



Saaristokaupunkivaihtoehto, Ksv / Tomi Jaskari

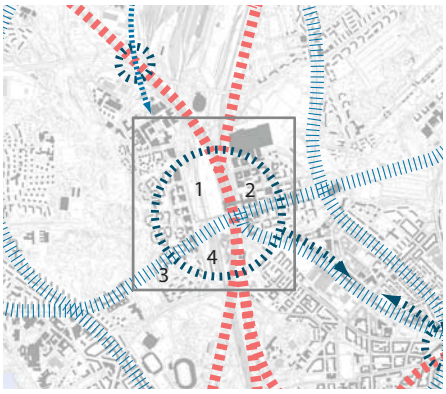


Saaristokylävaihtoehto, Ksv / Christina Suomi

Pasila

Pasila on Helsingin laajenevan kantakaupungin pohjoinen keskusta. Keski-Pasilan rakentaminen korostaa eteläisen Helsingin merkitystä entisestään. Yhdessä kantakaupungin eriluonteiset osa-alueet muodostavat vahvan kaupunkiytimen, jossa kaupunkielämä on vilkasta ja monipuolista. Pasila pystyy keskeisen sijaintinsa vuoksi hyötymään sekä läntisen että itäisen suunnan investointivyöhykkeistä ja toimii tästä syystä mm. houkuttelevana pääkonttorisijaintina. Tämä vaatii myös rakennetun ympäristön laadulta paljon. Nykyisellään alueen kaupunkikuvallisessa ilmeessä on paljon parantamisen varaa.

Uusi rakentaminen paitsi sitoo Itä- ja Länsi-Pasilat yhteen, myös levittää hyvin tiivistä ja kaupunkimaista rakennetta radan suunnassa pohjoiseen. On kuitenkin keskeistä yhdistää Pasila entistä paremmin kaupunkirakenteellisesti myös etelän suuntaan. Tämä tarkoittaa käytännössä Nordenskiöldinkadun ja Savonkadun varsien täydennysrakentamista ja Pasilan eteläisen järjestelyratapihan käyttöönottoa sekä Pasila–Kalasatama -vyöhykkeen yhtenäisyyden korostamista.



1. **Pasilan keskustakortteliin rakentuu monipuolinen liikenteen solmukohta, jossa on merkittäviä kaupallisia palveluja, runsaasti työpaikkoja ja houkuttelevaa asumista. Keskustakorttelin pohjoispuolelle ratapihakortteleihin suunnitellaan tiivistä kaupunkia**
2. **Tiederatikka parantaa Pasilan saavutettavuutta erityisesti poikittaisliikenteen näkökulmasta. Myös Itä-Helsingin suuntaan kulkeva Jokeri 0 tukee Pasilan kehitystä liikenteellisesti äärimmäisen keskeisenä alueena**
3. **Sairaala-alueiden tiivistämistä tutkitaan**
4. **Pasilan eteläinen ratapiha otetaan rakentamiskäyttöön ja alueelle rakennetaan tehokasta kaupunkia**



Pasilan keskustakortteli Tripla. Kuva YIT rakennus Oy



Kuva: Cino Zucchi Architetti



Pasian ratapihakorttelit. Kuva: Ksv / Pasila-projekti

Liikenteellisesti Pasila on erittäin hyvin saavutettavissa ja alueen saavutettavuus tulee paranemaan tulevaisuudessa entisestään. Jokeri 0 tarjoaa hyvän yhteyden Vallilan työpaikka-alueen kautta Kalasatamaan, Tiederatikka yhdistää Pasilan poikittaissuunnassa laajaan alueeseen ja Pisara-rata parantaa Pasilan saavutettavuutta eteläisen kantakaupungin eri osista selvästi. Pasilassa raiteilla kulkeva kaupunkiliikenne ja kaukoliikenne kohtaavat, joka luo Pasilalle roolin kaupungin porttina. Tämä rooli vahvistuu, kun päärautatieasema muuttuu pääosin junien kaukojunaliikenteen terminaaliksi. Tapaamispaikkana Pasila korvaa osittain päärautatieaseman. Myös lentoradan vaikutus tulee olemaan merkittävä. Pyöräilyn laatukäytäviä risteää Pasilassa useita.

Keskustan julkinen kaupunkitila täydentyy Pasilassa urbaanilla jalankulkureitistöllä, jota ilmentävät tiiviisti rakennetut katutilat, aukiot ja kaupunkipuistot. Kestävät elämäntavat korostuvat Pasilassa. Kävelykeskustana Pasila on samanarvoinen suhteessa muuhun Helsingin keskustaan.

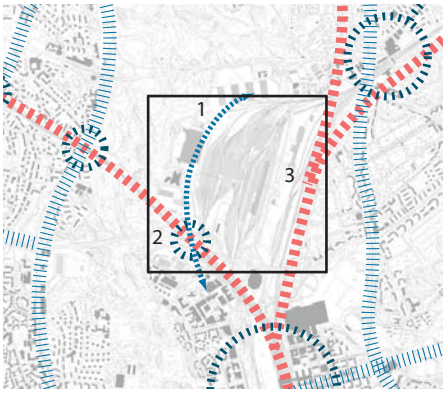
Koko Pasilan alue on tuottavuuden huippualuetta.

Pohjois-Pasila

Pohjois-Pasilan Postipuistoon rakentuu monipuolinen kaupunginosa keskuspuiston kainaloon. Nauhamainen kaupunkirakenne levittäytyy Ilmalasta Käpylään ja yhdistää kaupunginosat toiminnallisesti toisiinsa. Ilmalan asemanseudulle Hakamäentien kupeeseen on kaavailtu asuntoaluetta tai vaihtoehtoisesti merkittävää kaupallista keskittymää, jonka yhteydessä on myös muita toimintoja.





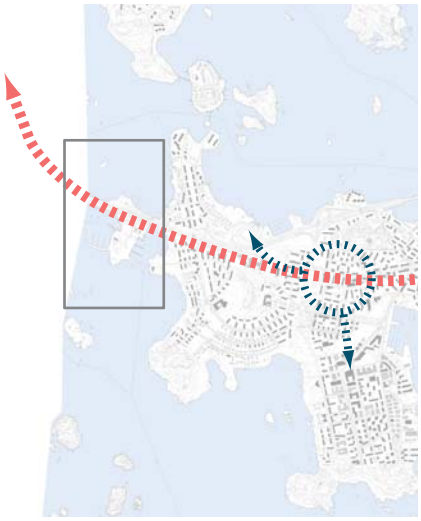


1. **Postipuistoon rakentuvan uuden asuinalueen keskeisen joukkoliikenneyhteyden muodostaa Pasilasta Käpylään suuntautuva raitiotie**
2. **Ilmalan asemaseutua täydennysrakennetaan**
3. **Veturitien itäpuolelle ja rakennetaan kaupunkia nykyisten toimintojen siirtyessä pois alueelta. Myös radan itäpuolisten alueiden maankäyttömahdollisuuksia selvitetään**

Pasila laajenee pohjoiseen. Kuva: Kimmo Brandt

Ilmalan asemanseudulle on tutkittu myös merkittävän kaupuallisen keskuksen rakentamisen mahdollisuuksia. Kuva: Cederqvist & Jäntti arkkitehdit

Koivusaari



Koivusaaresta suunnitellaan 5 000 asukkaan ja noin 4 000 työpaikan kaupunginosaa. Koivusaaressa yhdistyvät merellinen urbaani kaupunkiympäristö, venesatamat sekä tehokas joukkoliikenne. Tilaa uudelle rakentamiselle saadaan laajentamalla Koivusaarta täyttömaalla.

Koivusaari tukeutuu uuteen metroasemaan rakenteilla olevan Länsimetron varrella. Metromatka Helsingin keskustaan kestää noin viisi minuuttia, ja Keilaniemen ja Otaniemen työpaikka-alueille matka taittuu muutamassa minuutissa.

Asunnot sijoittuvat polveileviin niemenkärkiin sekä saaren pääkadun molemmin puolin. Nauhamaisesti rantaviivaa myötäilevät asuinrakennukset muodostavat suojaisen muurin yhteispihoille. Suuresta osasta asuntoja avautuu merinäköalat. Asuntoja ei ole sijoitettu Länsiväylän välittömään tuntumaan.

Koivusaaren työpaikat on suunniteltu pääosin Länsiväylän tuntumaan ja osittain väylän päälle mahdollisimman lähelle Koivusaaren keskustaa ja metroasemaa.







Koivusaaren osayleiskaavan havainnemateriaalia. Ksv / Koivusaariprojekti

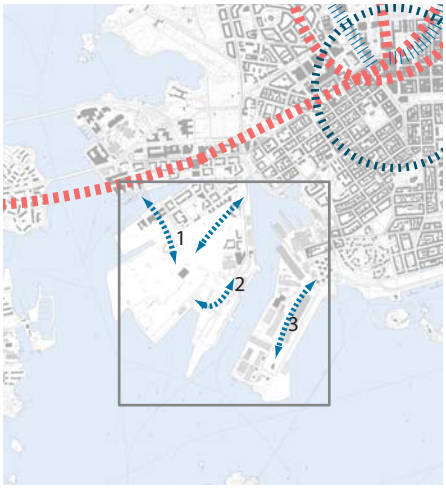
Länsisatama

Länsisatama on Helsingin suurimpia aluerakentamisprojekteja. Teollisuus- ja satamakäytössä olleet ranta-alueet muuttuvat vähitellen asumisen, työpaikkojen ja palvelujen uudeksi kaupunginosaksi. Aiemmin suljettuna olleet rannat avataan alueen rakentuessa kaikkien käyttöön. Kaupunki toteuttaa laadukkaita alueita, joilla viihdytään niin vapaa-aikana kuin työssäkin. Länsisataman rakentaminen alkoi Ruoholahdesta ja päättyy Hernesaareen. Tällä hetkellä rakennetaan Jätkäsaarta, joka on Länsisataman osa-alueista suurin.

Jätkäsaari rakennetaan meren äärelle Helsingin lounaiskärkeen osaksi kantakaupunkia. Alueelle tulee monipuolisia palveluita, viihtyisiä puistoja sekä toimivat julkisen ja kevyen liikenteen yhteydet. Jätkäsaareen rakennetaan monipuolista asumista. Alueelle valmistuu valtion tukemia vuokra-asuntoja, Hitas- ja asumisoikeusasuntoja sekä vapaarahoitteisia omistus- ja vuokra-asuntoja. Asuntoja rakennetaan myös opiskelijoille, senioreille ja erityisasumisen tarpeisiin. Lisäväriä tuovat rannan tuntumaan rakennettavat kaupunkipientalot sekä ryhmärakentamishankkeina toteutettavat kerrostalokohteet.

Hernesaareen tulee asuntoja, työpaikkoja sekä vapaa-aikaan ja matkailuun liittyviä palveluita. Näitä ovat muun muassa purjevenesatama ja vesiurheilukeskus. Venesatamien yhteyteen tulee yleisölle ja veneilyharrastajille vapaa-aikaan ja veneilyyn liittyvä kaupan ja toiminnan keskus. Suurin osa Helsinkiin saapuvista risteilymatkailijoista rantautuu Hernesaareen. Alueen telakka jatkaa toimintaansa.

Hietalahden vesialueen ja Telakkakadun välissä oleva Telakkaranta saa merellisen tunnelmansa telakan historiasta, laituriin kiinnittyvistä historiallisista aluksista, vastapäisen Jätkäsaaren matkustajasataman laivoista, Hernesaaren telakasta sekä kesäkaudella Hernesaaren suurista valtameriristeilijöistä. Vanhat teollisuusrakennukset muutetaan toimisto-, liike- ja kulttuuritiloiksi.



1. **Jätkäsaaren keskuskorttelit ovat hyvin saavutettavissa raitiovaunuilla, kuten koko muukin kaupunginosa**
2. **Risteilysatama kehittyy ja laajenee ja sen ympäristön palvelut palvelevat paitsi matkailijoita, myös jätkäsaarelaisia ja muita helsinkiläisiä**
3. **Hernesaareen rakentuu tehokas kantakaupungin luoteinen laajennus, jonka joukkoliikenneyhteydet hoidetaan raitiovaunulla.**







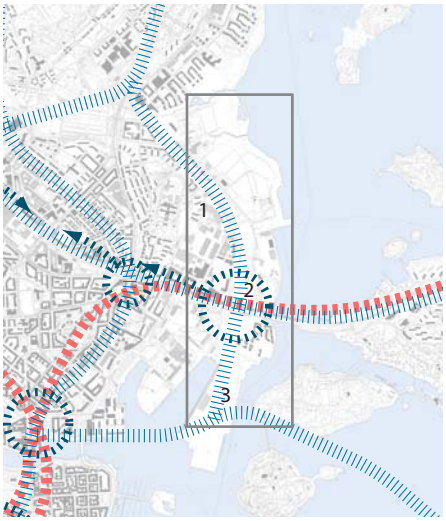
Kantakaupunki laajenee entiselle satama-alueelle. Havainneaineisto: Ksv / Länsisatamaprojekti
Valokuva (ylhäällä oikealla): Helsingin kaupungin aineistopankki / Veikko Somerpuro

Kalasatama

Kalasatama sijaitsee keskeisellä paikalla kantakaupungin itäisellä ranta-alueella. Alue liitetään kantakaupunkiin ja sen rannat avataan kaupunkilaisten käyttöön. Rakentaminen etenee alue kerrallaan ja ensimmäisenä valmistuu Kulosaarensillan eteläpuolella oleva Sörnäistenniemi. Rakentaminen jatkuu 2030-luvulle saakka. Silloin Kalasatamassa asuu 18 000 ja työskentelee 8 000 ihmistä. Entisen satama-alueen avautuminen kaupunkilaisten käyttöön tuo myös meren entistä lähemmäs ympäristön asukkaita. Rantoja pitkin kiertää kuuden kilometrin pituinen rantapromenadi, jonka ilme vaihtelee alueittain. Kadut suunnitellaan siten, että niiltä avautuu näkymiä merelle. Merinäkymistä voi nauttia myös asuintalojen ylimpien kerrosten sauna- ja yhteistiloissa.

Kalasatamaan kohoaa perinteisten kerrostalojen lisäksi tornitaloja, terassitaloja, kaupunkipientaloja ja kelluvia asuntoja. Omistus-, vuokra-, hitas- ja asumisoikeusasuntoja on sijoitettu samoihin kortteleihin. Lisäksi opiskelija-, seniori- ja erityisasumiselle on varattu tontteja. Asunnot vaihtelevat pienistä yksiöistä suuriin perheasuntoihin. Asuntojen pohjaratkaisujen toivotaan olevan monipuolisia, jotta tulevilla asukkailla olisi erilaisia vaihtoehtoja valittavana. Alueen rakennuttajat ja suunnittelijat valitaan pääsääntöisesti tontinluovutus- ja arkkitehtuurikilpailuiden avulla.

Kalasatama sijaitsee liikenteellisessä risteyskohdassa ja yhteydet joka suuntaan ovat hyvät. Metroasema aloitti toimintansa tammikuussa 2007 ja useita bussilinjoja kulkee Kalasataman kautta. Tulevaisuudessa alueen keskeisimpänä kulkumuotona toimivat raitiovaunut.



1. **Runkoyhteys Kalasataman keskuksesta pohjoiseen**
2. **Kalasataman keskuksesta rakentuu korkean rakentamisen kohde, johon keskittyvät myös alueen keskeisimmät palvelut**
3. **Sompasaareen rakentuu raitioteiden risteyspysäkin ympäristöön tehokasta kaupunkia**



Kalasatama on itäisen kantakaupungin merkittävin laajentumisalue

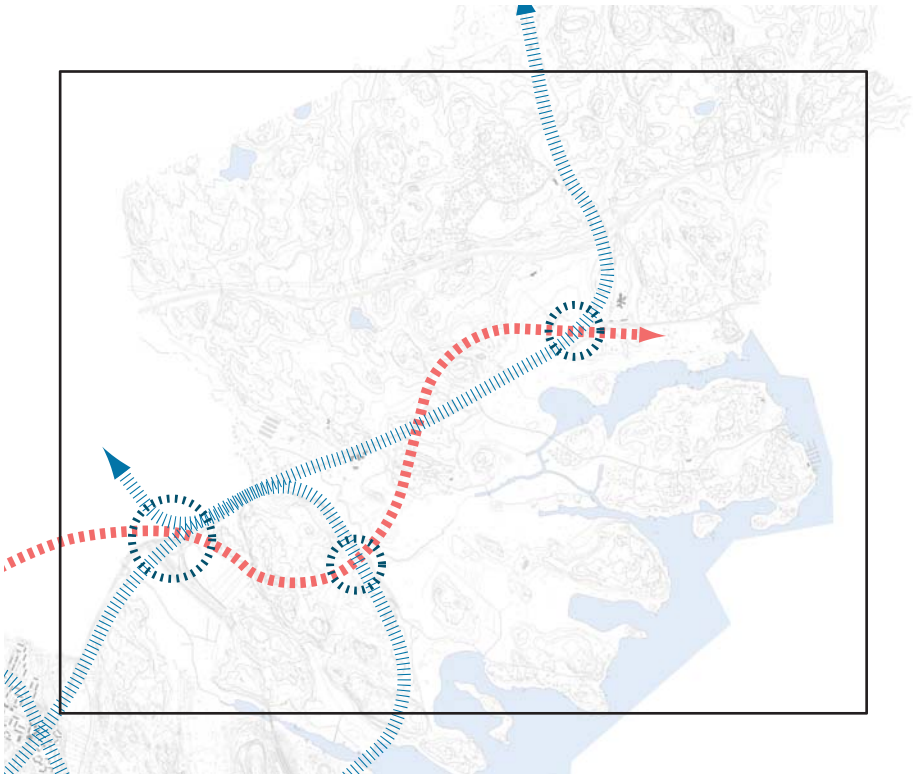


Urbaania merenrantaa. Kuva: Jarmo Roiko-Jokela



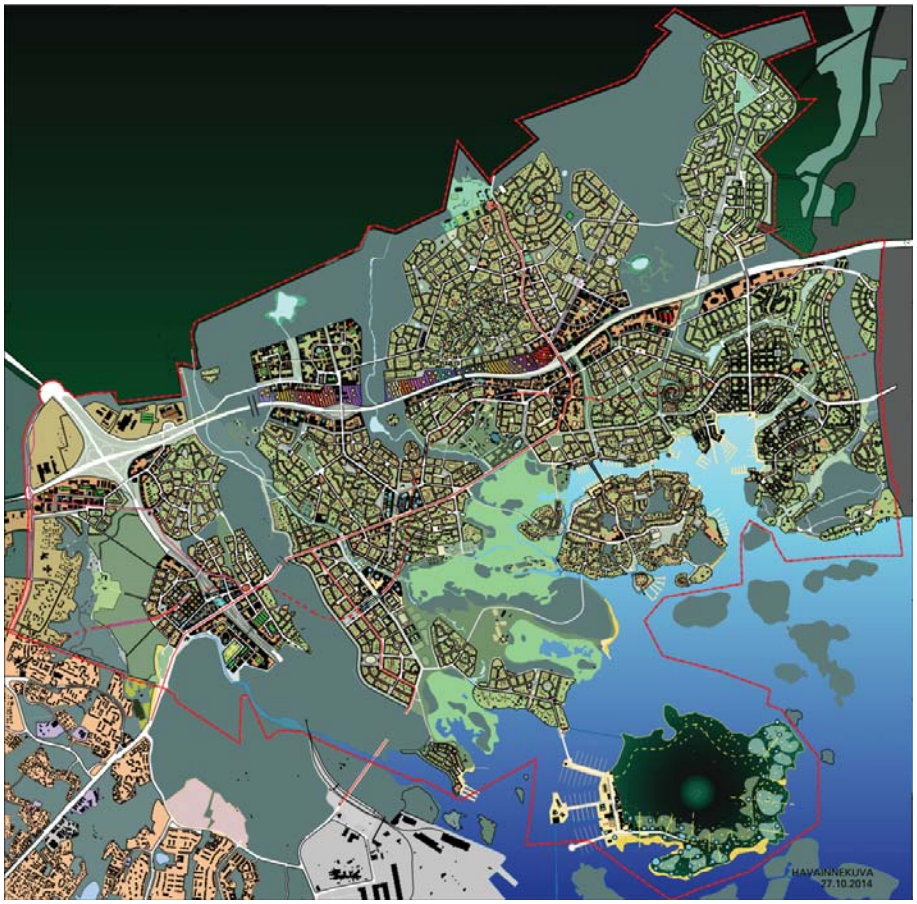
Kalasataman keskus. Kuva: Ville Riikonen, Voima Graphics / Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Östersundom

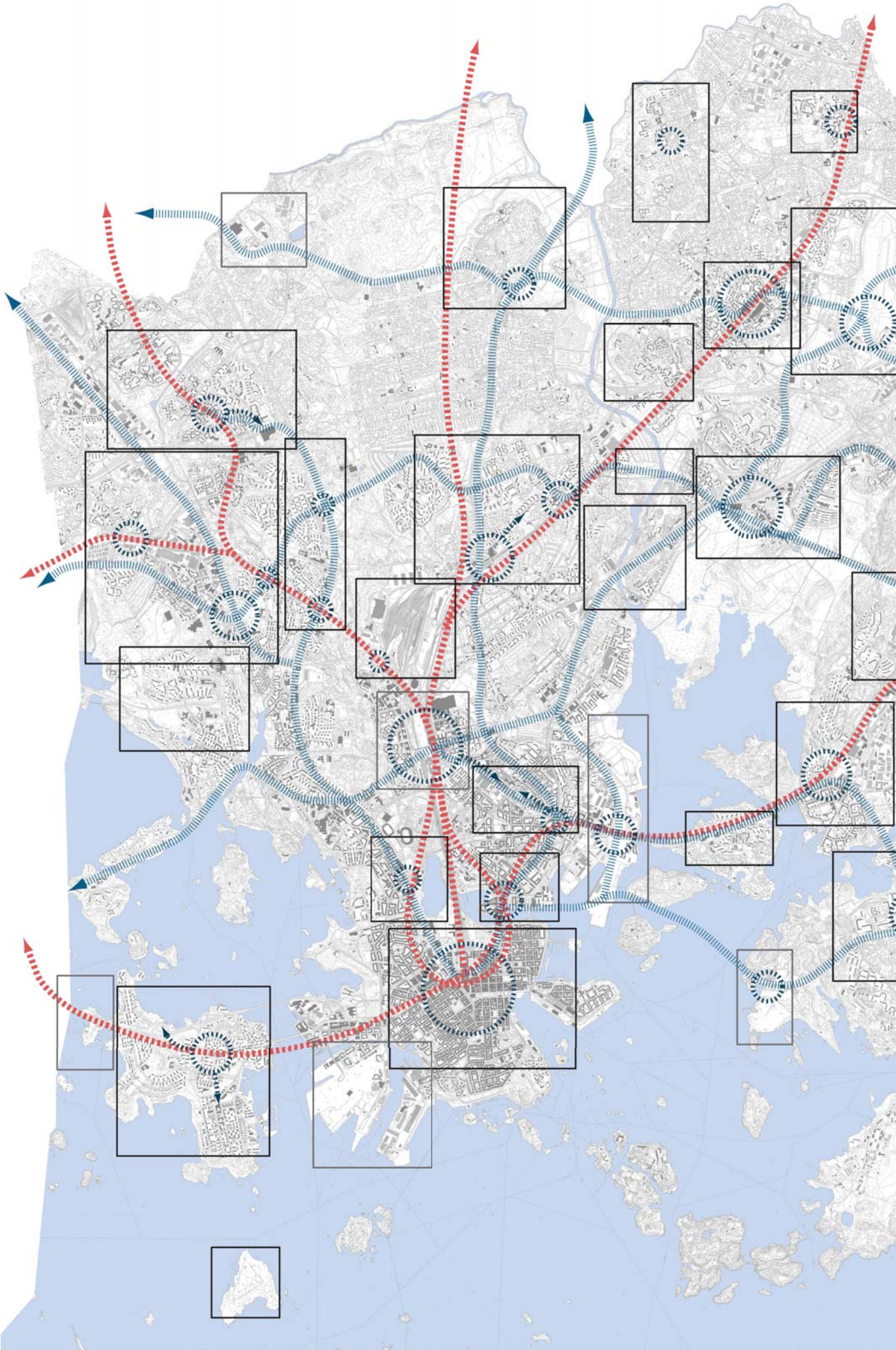


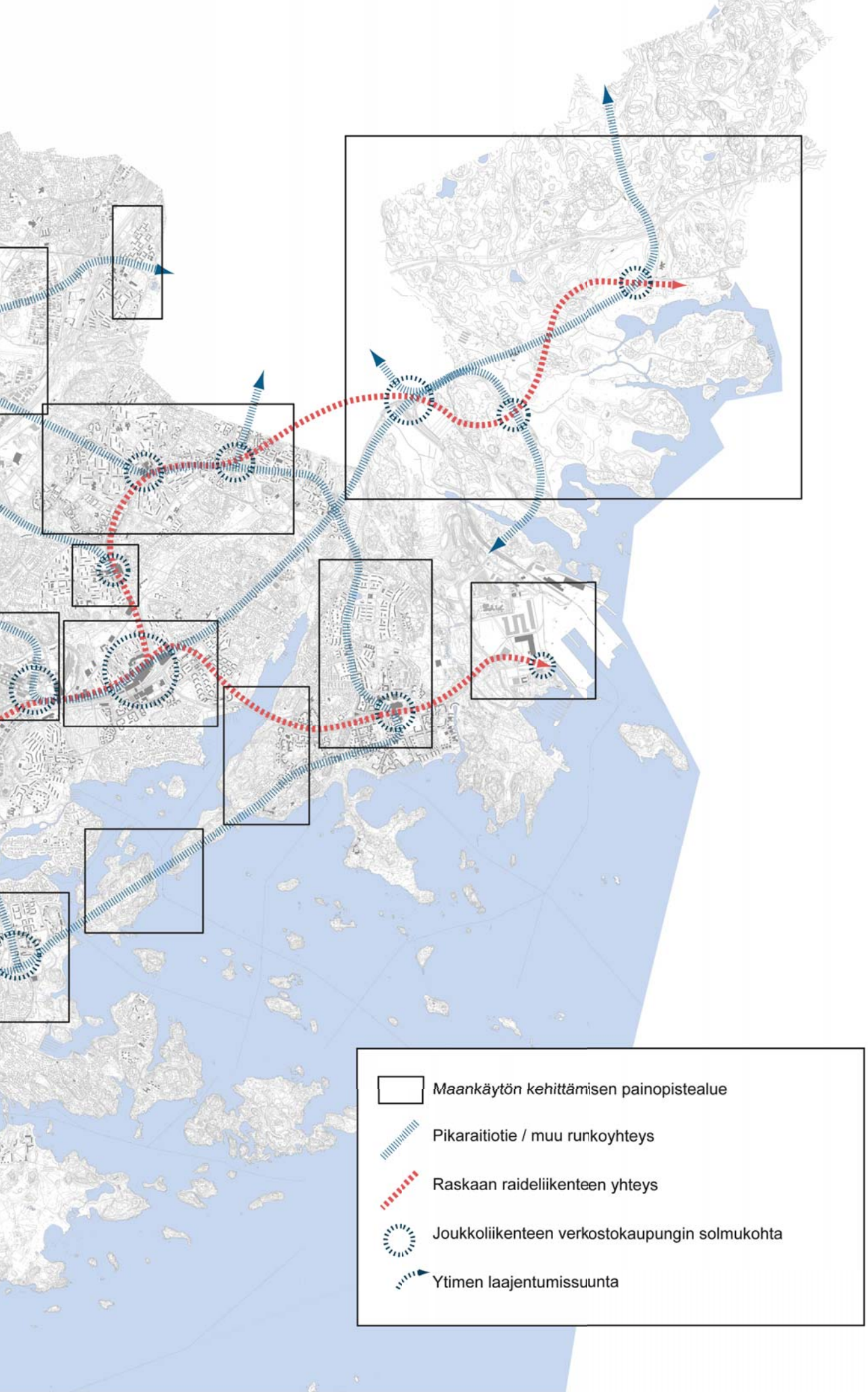
Östersundomiin rakentuu pääosin pientalovaltainen tiivis ja moni-ilmeinen kaupunki kymmenille tuhansille asukkaille. Östersundomin yhteistä yleiskaavaa valmistellaan yhteistyössä Sipoon ja Vantaan kanssa.

Alue on rajattu Helsingin uuden yleiskaavan kaava-alueen ulkopuolelle.



Östersundomiin suunnitellaan tiivistä pientalokaupunkia.




Maankäytön kehittämisen painopistealue
Pikaraitiotie / muu runkoyhteys
Raskaan raideliikenteen yhteys
Joukkoliikenteen verkostokaupungin solmukohta
Ytimen laajentumissuunta

