Yleiskaavan toteuttamisohjelma

LIITE 1: Aluekokonaisuudet ja tarkastelunäkökulmat

Helsinki

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:13

Helsinki

Yleiskaavan toteuttamisohjelma

LIITE 1: Aluekokonaisuudet ja tarkastelunäkökulmat

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:13

Julkaisija | Helsingin kaupunki / kaupunkiympäristön toimiala
Tekijät | Maankäytön yleissuunnittelu / Yleiskaavoitus
Taitto | Sari Yli-Tolppa
ISBN | 978-952-331-363-7 (verkkojulkaisu), 978-952-331-362-0 (painettu)
ISSN | 2489-4230 (verkkojulkaisu), 2489-4222 (painettu)

Sisältö

1. Aluekokonaisuudet 9
1.1 Bulevardikaupunginosat 10
1.2 Poikittaiset raidevyöhykkeet 10
1.3 Metrokaupunginosat 11
1.4 Täydennysrakentaminen 11
1.4.1 Täydennysrakentaminen kantakaupungissa 12
1.4.2 Täydennysrakentaminen esikaupungeissa 13
1.4.3 Täydennysrakentamisen painopistealueet 13
1.5 Merelliset painopistealueet 14
1.6 Östersundom 14

2. Tarkastelunäkökulmat 15
2.1 Ilmastovastuu 15
2.2 Kaupunkitalous 17
2.3 Kuntatalous 20
2.4 Kaavatalous ja tekninen toteuttavuus 23
2.4.1 Kaupunkibulevardien kaavatalous ja tekninen toteutettavuus 23
2.4.2 Malmin lentokenttäalueen kaavatalous ja tekninen toteutettavuus 24
2.4.3 Täydennysrakentamisen kaavatalous ja tekninen toteutettavuus 25
2.4.4 Teknisten infrapalvelujen talous 25
2.5 Raitioliikenteen toteutettavuus 26
2.6 Liikenteen toimivuus 27
2.7 Maanomistus 28
2.8 Kaupalliset palvelut ja liiketilarakentaminen 29
2.9 Julkisten palveluiden verkko 30
2.10 Elinkeinojen edellytykset ja kansainvälinen kilpailukyky 34
2.11 Sosiaalinen rakenne 35
2.12 Virkistys, vapaa-aika, merellisyys ja kaupunkiluonto 36
2.12.1 Virkistys, liikunta ja vapaa-aika 36
2.12.2 Merellisyys 37
2.12.3 Kaupunkiluonto 39
2.13 Saavutettavuus raideliikenteellä 40
2.14 Kaupunkirakenteen laatu ja urbaani kaupunkielämä 41

Toteuttamisohjelmatyö

Yleiskaavan toteuttamisohjelmatyössä on tarkasteltu koko kaupunkia. Kehitettäväksi osoitettujen alueiden valintaan ovat vaikuttaneet kriteereihin perustuva arviointityö, toteuttamisohjelmaluonnoksesta saadut kommentit ja poliittinen tahtotila. Toteuttamisohjelmatyön lähtökohtana ovat olleet yleiskaavassa selkeitä kokonaisuuksia muodostavat aluekokonaisuudet, johon liittyvät aluekokonaisuuksien ominaisuuksien kuvailut.

Yleiskaavan liikenneverkon ja maankäytön keskeisiä kehittämiskohteita ovat pikaraitiotieverkko, pyöräilyn baanaverkko ja kaupunkibulevardit. Yleiskaavan liikenneverkossa on lisäksi autoliikennettä sujuvoittavia tunneli- ja eritasoliittymävarauksia sekä raskaan raideliikenteen kehittämishankkeita, jotka eivät suoraan liity mihinkään aluekokonaisuuksiin eivätkä asuntotuotannon määrän lisäämiseen. Myös osa pikaraitiotieyhteyksistä palvelee uusien maankäyttömahdollisuuksien edistämisen lisäksi verkoston rakentumista, liikenneverkon monipuolisuutta ja tasapainoa.

Tässä työssä käytetystä alueiden kategorisesta luokittelusta huolimatta on huomattava, että useat alueet limittyvät toisiinsa.

Toteuttamisohjelman muut lisäselvitykset ja -suunnitelmat

Toteuttamisohjelmatyön pohjana ovat olleet yleiskaava liitemateriaaleineen sekä sitä tarkentavat, toteuttamisohjelmatyön aikana tehdyt selvitykset, suunnitelmat, maankäyttötarkastelut ja liikennesuunnitelmat. Näistä on saatu tietoa toteuttamisohjelman eri tarkastelunäkökulmien ja kriteerien arviointiin ja laadintaan.

Toteuttamisohjelmaa tukevia lisäselvityksiä ja suunnitelmia ovat olleet:

- Yleiskaavan raitioteiden toteutettavuusselvityksessä on arvioitu pikaraitioteiden teknistä, liikenteellistä ja taloudellista toteutettavuutta. Selvityksessä on tarkennettu raitioteiden linjauksia ja tunnistettu toteutuksen haasteita ja edellytyksiä
- Bulevardien ilmanlaatuselvitysten jatkotyönä on laadittu seudun toimijoita osallistaen selvitys Tavoitelähtöisiä keinoja hyvän ilmanlaadun varmistamiseksi kaupunkibulevardeilla (2017). Se on jatkotyö joulukuussa 2016 Ilmatieteen laitoksen toteuttamalle työlle LES-virtausmallitarkastelu kaupunkibulevardeilla, jossa selvitettiin bulevardien ilmavirtausmekanismeja.
- Joukkoliikennejärjestelmän rakennemuutosta ja kehittämistä on selvitetty Kantakaupungin joukkoliikennejärjestelmän kehittämisselvityksessä. Työssä on tutkittu edellytyksiä vähentää bussiliikennettä keskustaan ja vastaavasti painottaa pikaraitioteiden roolia sekä helpottaa vaihtoja joukkoliikennevälineestä toiseen.
- Autoliikenteen verkkoselvityksessä arvioidaan tarvetta kehittää kaupungin katuverkkoa sen eri käyttötarpeiden näkökulmista. Tarkastelunäkökulmana on puuttuvien ja kehitettävien yhteyksien tunnistaminen ja priorisointi sekä katujen rooli ja pää- ja kokoojakatuverkon jäsentely tulevaisuudessa.
- Toteuttamisohjelma kytkeytyy Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma Vistra osa II, joka hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 8.11.2016.

Yleiskaavan toteuttamisohjelmatyön aikana on käynnistetty asemakaavoituksen ohjelmointi. Tästä on esimerkkinä kantakaupungin uudelleenkaavoitus. Asemakaavoitettavien alueiden toteutuksen aikataulutus edellyttää tarkentuvia kaava- sekä kunta- ja kaupunkitaloustarkasteluja. Keskeisimpänä näistä on kaavatalous, jotta investointeja on mahdollista jakaa mahdollisimman tasaisesti toteuttamisohjelmatyössä määriteltäville aikajaksoille. Talouteen liittyviä tarkasteluja on jatkettu toteuttamisohjelmatyön ajan.

Yleiskaavan toteuttamisohjelman laadinnan eri vaiheissa on tehty tiedonvaihtoa ja yhteistyötä Kaupunkiympäristön toimialan lisäksi kaupungin muiden toimialojen ja kaupungin kanslian kanssa muun muassa eri aiheita käsittelevissä työryhmissä. Näitä ovat olleet viherverkosto- ja palveluverkkoyhteistyöryhmät. Lisäksi taloudellisia näkökulmia ja arvioita on käsitelty kokouksissa kaupunginkanslian kanssa.

Tiivistä tiedonvaihtoa ja kehittämistä on asemakaavoituksen ja liikennesuunnittelun lisäksi tehty muun muassa Helen Sähköverkon kanssa.

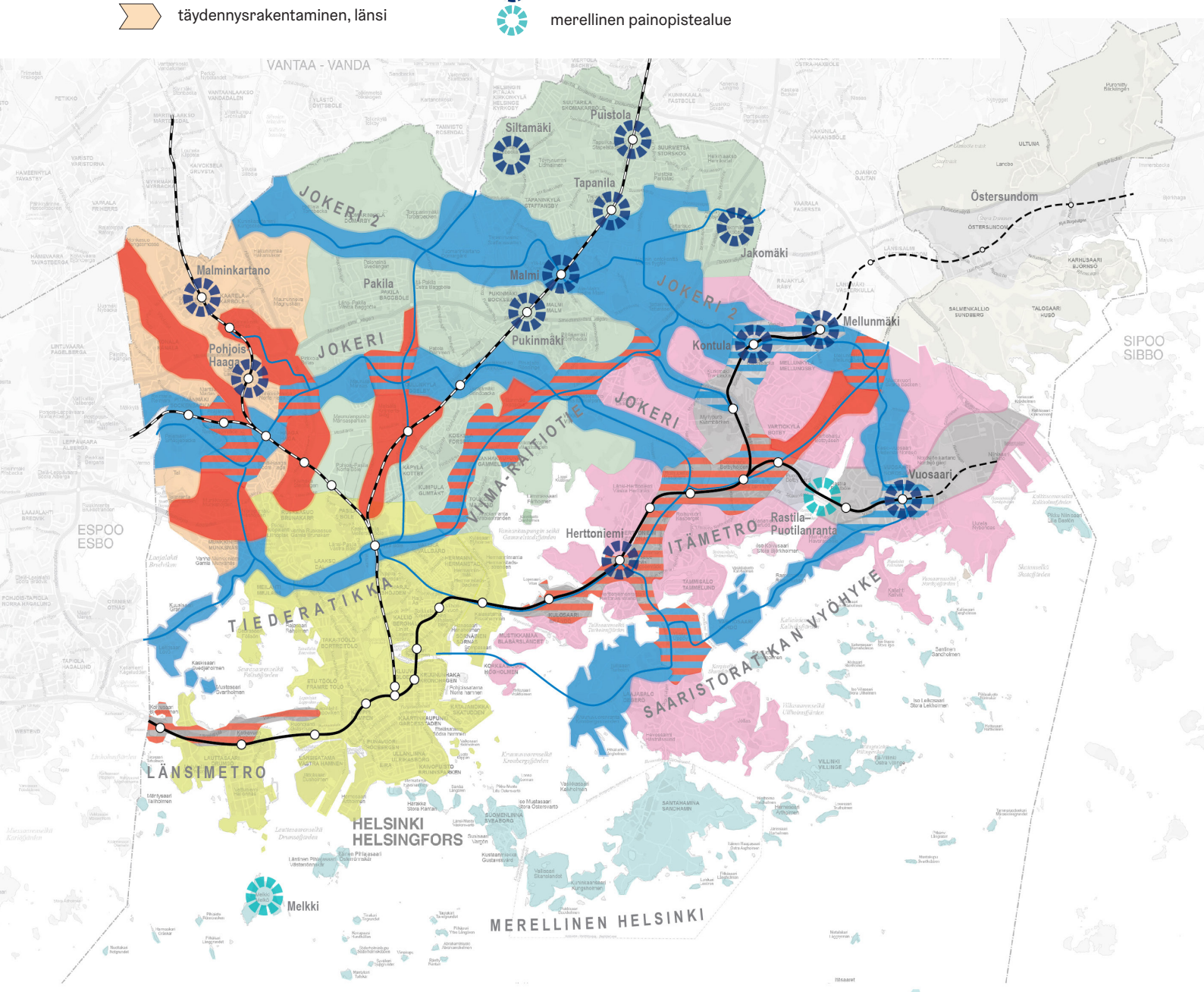
Toteuttamisohjelma on laadittu Kaupunkiympäristön toimialan yleiskaavoitusyksikössä. Työtä on ohjannut Kaupunkiympäristön toimialan Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelun edustajista koostunut ohjausryhmä.

1. Aluekokonaisuudet

Toteuttamisohjelmatyön lähtökohtana ovat olleet yleiskaavassa selkeitä kokonaisuuksia muodostavat aluekokonaisuudet, joiden ominaisuuksia on kuvattu tässä luvussa. Kutakin aluekokonaisuutta on lopuksi tarkasteltu eri kriteerien näkökulmista. Näiden kautta esiin nousseet ja toteutusjärjestyksen arviointiin vaikuttaneet huomiot on kuvattu luvussa Tarkastelunäkökulmat.

KARTTA: Aikataulun laadintatyön pohjana olevat yleiskaavan Toteuttamisohjelman aluekokonaisuudet ja täydennysrakentamisen painopistealueet. Alueita yhdistävät liikenteen, palveluiden sekä viher- ja virkistysalueiden verkot. Täydennysrakentamisen osalta jatkossa priorisoidaan saavutettavuudeltaan ja joukkoliikenteen palvelutasoltaan erinomaisia alueita, kuten raskaan raideliikenteen asemanseutuja sekä uusien raideliikennehankkeiden myötä muodostuvia uusia joukkoliikenteen solmukohtia.

- bulevardikaupunginosa
- poikittaiset raideyhteydet
- metrokaupunginosa
- täydennysrakentaminen, kantakaupunki
- täydennysrakentaminen, länsi
- täydennysrakentaminen, pohjoinen
- täydennysrakentaminen, itä
- Östersundom
- täydennysrakentamisen painopistealue
- merellinen painopistealue



1.1 Bulevardikaupunginosat

Bulevardikaupunginosat ovat seitsemän sisääntuloväylän sekä Laajasalontien varsille rakentuvia asumisen ja työpaikkojen kokonaisuuksia, joissa on pääsääntöisesti bulevardikadun suuntainen raideliikenneyhteys poikittaisen raideliikenteen kanssa risteävine solmukohtineen. Bulevardikaupunginosat toteuttavat yleiskaavan tavoitetta raideliikenteen verkostokaupungista, jolla on vahva laajeneva pääkeskus, kantakaupunki. Väylien estevaikutus kaupunginosien väliltä poistuu ja joukkoliikenteen palvelutaso Kehä I:n sisäpuolella paranee.

BULEVARDISOITAVA VÄYLÄ	HUOMIOITA BULEVARDIKAUPUNGINOSIKSI KEHITETTÄVISTÄ ALUEISTA
1. Länsiväylä	Raideratkaisuna on Länsimetro; ei pikaraitiotietä.
2. Turunväylä	Ei raideyhteyttä; liittyy Hakamäentien jatkeena olevaan Korppaanmäen tunneliin.
3. Vihdintie	Tasoristeyksineen on valmiiksi bulevardimaisin. Muodostaa solmukohdat Jokeri 1:n, Rantaradan ja Kehäradan kanssa.
4. Hämeenlinnanväylä	Sijainniltaan keskeinen koko kaupungin joukkoliikenneverkossa ja kantakaupungin laajenemisessa. Solmukohta: Jokeri 1.
5. Tuusulanväylä	Merkittävä joukkoliikenteen seudullinen terminaali ja solmukohta Käpylässä. Poikittainen solmukohta: Jokeri 1. Keskeinen sijainti kaupunkirakenteessa. Pääajoreitti ja kansainvälinen sisääntuloportti lentoasemalta Helsinkiin.
6. Lahdenväylä	Raideratkaisu liittyy Malmin kentän rakentumisen ja sen raideyhteyden toteutumiseen; sisältää Hakamäentien itäisen jatkeen pitkän aikajänteen tunnelivarauksen.
7. Itäväylä	Kehä I:n sisäpuolella kaupungin hallussa oleva katualue; raideratkaisuna on Itämetro sekä pitkällä aikavälillä pikaraitiotievarauksia.
8. Laajasalontie	Vuonna 2016 asemakaavoitukseen tullut pilottikohde, jonka raideyhteys toteutuu Kruunusillan välityksellä.

1.2 Poikittaiset raidevyöhykkeet

Yleiskaavan tavoitteena oleva joukkoliikenteen verkostokaupunki edellyttää nopeiden säteittäisten yhteyksien lisäksi poikittaisia yhteyksiä. Raidevyöhykkeet yhdistävät kantakaupungin ulkopuolisia keskustoja, työpaikkakeskittymiä ja palveluja toisiinsa, sekä tiivistävät kaupunkia vyöhykkeiden runkoyhteyksien varrella.

TÄRKEIMMÄT POIKITTAISET RAIDEVYÖHYKKEET	HUOMIOITA RAIDEVYÖHYKKEIKSI KEHITETTÄVISTÄ ALUEISTA
1. Jokeri 1-linjan ympäristö	Painopisteinä ovat solmupisteet, joissa säteittäinen ja poikittainen runkolinja yhtyvät, merkittävimmät kehittämisalueet ovat kaupunkibulevardivyöhykkeiden lisäksi Karhunkaatajan alueella, Viikissä, Oulunkylässä sekä Pitäjänmäessä.
2. Jokeri 2 -linjan vyöhyke	Painopisteinä ovat solmupisteet, joissa säteittäinen ja poikittainen runkolinja yhtyvät; merkittävin kehitys on Malmin lentokentän alueella; lisäksi merkittäviä painopistealueita Tuomarinkartanon alueella sekä Kuninkaantammessa. Täydennysrakentaminen tärkeää erityisesti Malmin, Kontulan, Mellunmäen ja Vuosaaren alueilla, missä Jokeri 2 kohtaa säteittäisen raskaan raideliikenteen.
3. Tiederatikan vyöhyke	Yhdistää kantakaupungin ulkopuoliset korkeakoulukampukset; painopisteinä ovat solmupisteet, joissa säteittäinen ja poikittainen runkolinja yhtyvät. Kulkee pääasiassa jo melko tiiviisti rakennetun alueen halki. Merkittäviä täydentymiskohteita ovat: Pasila, Viikki sekä jo tiivistyvä Myllypuro. Lahdenväylän kaupunkibulevardin ajoituksella on merkittävä rooli vyöhykkeen kokonaismaankäytön näkökulmasta.
5. Saaristoraitiotien vyöhyke	Yhdistää ja luo merellistä Helsinkiä kantakaupungin ja Vuosaaren välillä. Merkitystä erityisesti matkailun ja merellisten elinkeinojen näkökulmasta. Mahdollistaa myös uuden merellisen asuinalueen, Ramsinniemen, rakentamisen, ja tuo uudenlaista vetovoimaa Meri-Rastilaan. Laajentaa virkistysmahdollisuuksia parantamalla merellisen virkistysverkoston saavutettavuutta.

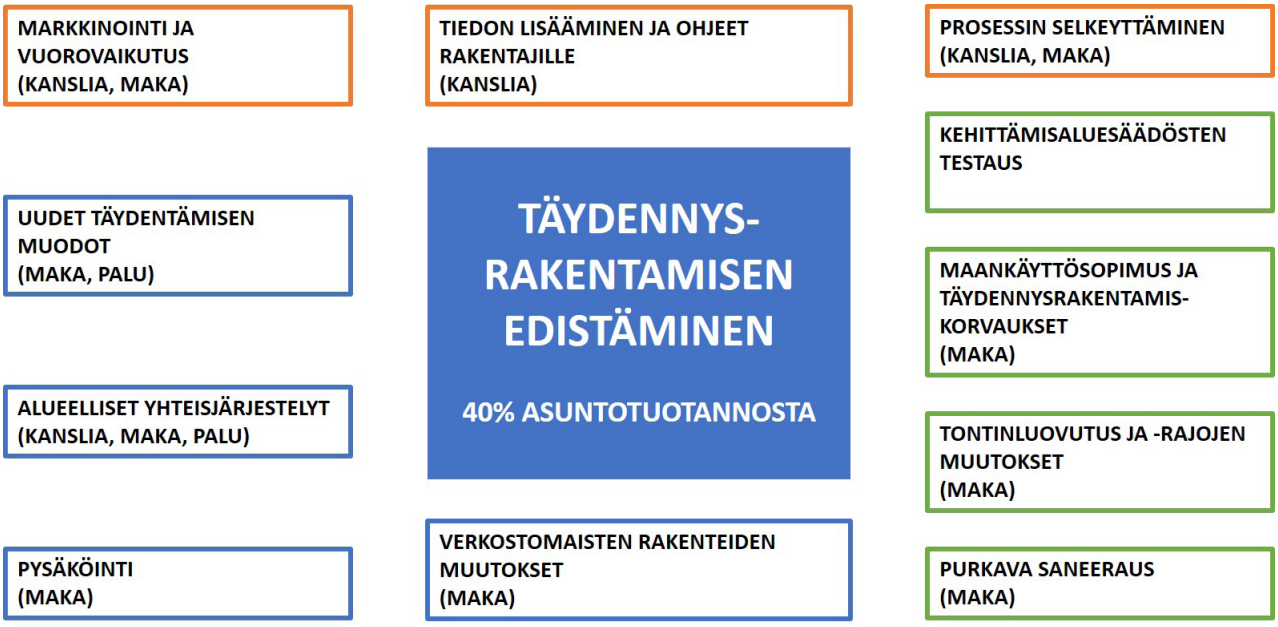
1.3 Metrokaupunginosat

Metrokaupunginosia ovat Itämetron varsille täydentyvät asumisen ja työpaikkojen kokonaisuudet. Olevan metrolinjan asemat muodostavat useita solmukohtia raideliikenteen poikittaisten runkolinjojen kanssa. Roihupellossa varaudutaan uuteen metroasemaan metron, Jokeri 1:n ja Herttoniemen raitiotien solmukohdassa. Lisäksi vyöhyke limittyy Kehä I:n sisäpuolella Itäväylästä muodostuvaan bulevardiin. Metrokaupunginosat korostuvat erityisesti täydennysrakentamisen ja hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden vyöhykkeenä.

Idässä täydennysrakentaminen keskittyy metrovyöhykkeen lisäksi poikittaisten uusien Jokeri-linjojen tuntumaan sekä Saaristoraitiotien varrelle, kuten Meri-Rastilaan. Etenkin metron ja jokerilinjojen risteyskohdat paranevat saavutettavuudeltaan merkittävästi. 1960- ja 1970-luvuilla rakennetut esikaupungit, kuten Myllypuro, Kontula, Mellunmäki ja Keski-Vuosaari, kasvavat raideliikenteen verkostokaupungin osiksi. Metrokaupunginosan päät yhdistyvät Mellunmäen ja Vuosaaren välisellä Jokeri 2 -linjalla, joka on samalla kiinnostava kehityskäytävä ja linkki saaristoraitiotielle. Myöhemmin metrovyöhyke liittyy sekä metron että bulevardin jatkeilla luontevasti Östersundomin alueeseen. Östersundom mahdollistaa itäisen Helsingin työpaikka- ja toimitilarakenteen kehittymisen ja monipuolistumisen.

1.4 Täydennysrakentaminen

Helsinkiin rakentuvien uusien aluekokonaisuuksien ohella tehostetaan täydennysrakentamista. Yleiskaava mahdollistaa täydennysrakentamisen kaikkialla kaupungin alueella; tämä on huomioitu mitoittavan yleiskaavan korttelitehokkuuksien määrityksessä. Asuntotarjonnan tulee olla myös monipuolista; sekä uusille että täydennysrakennettaville asuinalueille rakennetaan kaikkia hallintamuotoja Helsingin kaupungin vuokra-asunnoista vapaarahoitteisiin omistusasuntoihin. Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelman eli AM-ohjelman tavoite on, että asemakaavoitettavasta asuntorakentamisesta on 40 % täydennysrakentamista, joten se muodostaa erittäin merkittävän osan tulevaisuuden kerrosalatuotannosta.



Kuva: Kaaviokuva täydennysrakentamisen edistämisen työkaluista. Asemakaavavaiheessa tullaan edistämään täydennysrakentamista monipuolisesti eri osa-alueilla. Kaupungilla on mahdollisuus edistää täydennysrakentamista muun muassa kasvattamalla tonttitehokkuuksia tai antamalla suunnitteluapua. Maankäyttömaksujen ja täydennysrakentamiskorvauksen suuruudella on myös merkitys tonttikohtaisen lisärakentamisen houkuttelevuuteen. Vanhojen asuinalueiden täydennysrakentamista voidaan tukea kehittämällä alueiden palveluita, julkisia tiloja, puistoja, viihtyisyyttä, kävely- ja pyöräilyreittejä ja kaupunkikuvaa.

Vuonna 2016 voimaan astuneessa AM-ohjelmassa täydennysrakentamisalueeksi määritellään projektialueiden (eli Länsisataman, Kalasataman, Pasilan, Kruunuvuorenrannan, Kuninkaantammen, Honkasuon, Malmin lentokentän, Koivusaaren ja Östersundomin) ulkopuoliset alueet. Näin määritetylle alueelle kohdistuu jatkossa 40 % kaupungin kaikesta asuntorakentamisesta.

Täydennysrakentamista voidaan toteuttaa tonttikohtaisena lisärakentamisena tai aluekokonaisuuksittain sekä kerros- että pientaloalueilla. Täydennysrakentaminen toteutuu parhaiten aluekohtaisina kehittämishankkeina. Isojen aluekokonaisuuksien suunnittelun etuna on se, että kokonaistarkasteluna laaditun yleissuunnitelman avulla kaupunginosatason tuleva kehitys on helpommin hahmotettavissa. Tällöin voidaan reagoida esim. koulu- ja päiväkotiverkon muutoksiin sekä muuhun palvelutarjontaan. Myös pysäköintiin on mahdollista löytää keskitettyjä ratkaisuja vaikeasti toteutettavien ja kalliiden tonttikohtaisten järjestelyjen sijaan. Alueellisten kehittämishankkeiden rinnalla myös yksittäisten tonttien lisärakentamista edistetään koko kaupungin alueella.

Täydennysrakentaminen on tulevaisuuden Helsingissä huomattava osa kaupungin kasvua ja kehitystä; samalla kun kantakaupunki laajenee, muu kaupunki tiivistyy. Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa täydennysrakentaminen (TR) on jaettu kantakaupungin lisäksi esikaupungin sektoreihin: länsi, pohjoinen ja itä. Lisäksi täydennysrakentamista toteutetaan täydennysrakentamisen painopistealueilla ja muilla kehittämisvyöhykkeillä.

1.4.1 Täydennysrakentaminen kantakaupungissa

Kantakaupungissa yleiskaavan päätavoite on säilyttää kantakaupunki kilpailukykyisenä, monipuolisena, elinvoimaisena ja toimivana asuin- ja työpaikka-alueena sekä varmistaa rakennus-, kulttuuri- ja maisemahistoriallisesti arvokkaan kaupunkikuvan ja yksittäisten kohteiden säilyminen. Yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen edellytyksenä on nykyisten asemakaavojen uudistaminen.

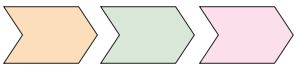
Alueen täydennysrakentamisen haasteita on tunnistettu useita. Kantakaupungin rakennuskanta ja korttelirakenne ovat enimmäkseen vanhoja. Myös asemakaavat ovat eri-ikäisiä; ne ovat rakenteeltaan ja lainsäädännön muutoksista johtuen erilaisia sekä myös osin vanhentuneita. Kaavoihin merkityt rakennusoikeudet ovat tavoitekaavojen osalta huomattavasti toteutuneita alhaisempia ja vanhimmissa kaavoissa rakennusoikeutta ei ole määritelty lainkaan. Käyttötarkoitusmerkinnät eivät vastaa todellista käyttöä. Suojelumääräykset eivät ole ajan tasalla eivätkä keskenään yhdenmukaisia. Myös pysäköinnin uudelleenjärjestelyt ovat keskeisessä asemassa täydennysrakentamista suunniteltaessa.

Kantakaupungin täydentäminen on tyypillisesti sisäpihojen ja maanalaisten tilojen rakentamista sekä rakennusten korottamista ja jatkamista. Samassa yhteydessä edellytykset kävelykeskustalle paranevat. Kaupungin kalleimman alueen täydennysrakentamiseen kannustaa markkinatilanne. Tästä on esimerkkinä myös kehittyvä Kalasatama–Vallila–Pasila-akseli.

Kantakaupungin asemakaavauudistus varmistaa sekoittuneen toiminnallisen rakenteen säilyttämisen sekä rakennussuojelun ja täydennysrakentamisen ohjaamisen ja yhteensovittamisen keskeiset tavoitteet. Uudistus mahdollistaa myös tulevien muutosten hallinnan osana koko alueen kehittymistä.

Uudelleenkaavoituksen valmistuttua asemakaavat vastaavat paremmin rakennettua todellisuutta ja helpottavat täydennysrakentamisprosesseja. Tiivistyvä kaupunkirakenne lisää kohtaamisia ja luo kasautumisetuja.

Yleiskaavan liikennehankkeista kantakaupungin alueen houkuttelevuutta lisäävät aluetta sivuavat Jokeri 0 ja Tiederatikka.



1.4.2 Täydennysrakentaminen esikaupungeissa

Aluekokonaisuuskartalla täydennysrakentaminen on jaettu kantakaupungin lisäksi läntiseen, pohjoiseen ja itäiseen sektoriin. Koska tonttikohtainen lisärakentaminen on haastavaa, laaditaan jatkosuunnittelussa kaupunginosa- ja korttelitasoisia alueellisia tarkasteluja. Niissä selvitetään tavoitteellisesti ja tapauskohtaisesti täydennysrakentamisen mahdollisuudet, jotta taloyhtiöt saisivat pohjaa omille suunnitteluratkaisuilleen.

Pientaloalueiden täydennysrakentamisessa uusi yleiskaava mahdollistaa tehokkuuden nostamisen e=0,4:ään. Laadukkaan kaupunkiympäristön varmistamiseksi useilla alueilla tämän toteutuminen edellyttää alueellisia suunnitteluratkaisuja esimerkiksi rakennusten sijoittelun, pysäköinnin järjestelyjen tai katulinjojen muutosten osalta.

TÄYDENNYSRAKENTAMISEN ESIKAUPUNGIN SEKTORI	HUOMIOITA ESIKAUPUNKIEN SEKTOREIDEN TÄYDENNYSRAKENTAMISEN ALUEISTA. KAIKILLA ALUEILLA TÄYDENNYSRAKENTAMINEN ELÄVÖITTÄÄ KAUPUNGINOSIA SEKÄ PARANTAA ALUEIDEN ASUNTO- JA PALVELUTARJONTAA.
1. länsi	Läntisessä Helsingissä panostetaan Kehäradan asemanseutujen kehittämiseen.
2. pohjoinen	Koillis-Helsingissä tiivistetään erityisesti pääradan ja Kehäradan varren asemanseutuja.
3. itä	Täydennysrakentamisen parhaimmat edellytykset sijaitsevat Metrokaupunginosissa. Itä-Helsinki hyötyy useista poikittaisen raideliikenteen hankkeista.

1.4.3 Täydennysrakentamisen painopistealueet

Esikaupungin sektoreiden sisällä on tärkeiden maankäytön kehittämisvyöhykkeiden lisäksi täydennysrakentamisen painopistealueita, jotka erottautuvat muista ja ovat valikoituneet tärkeiksi kehittämisalueiksi useiden kriteerien sekä hyvän saavutettavuuden pohjalta. Täydennysrakentamisessa priorisoidaan sekä nykyisiä että tulevaan raideliikenneverkkoon tukeutuvia ja keskeisesti sijaitsevia alueita, kuten yleiskaavassa osoitettuja keskusta-alueita. Peruskorjausvaiheessa olevat kerrostaloalueet ovat täydennysrakentamisen kannalta keskeisiä.

MUU TÄYDENNYSRAKENTAMISEN PAINOPISTEALUE	HUOMIOITA JA TAVOITTEITA PAINOPISTEALUEISTA: YHTEISTÄ KAIKILLE ON MUUTOS URBAANEIKSI JA OMALEIMAISIKSI OMIEN ALUEIDENSA KESKUSTOIKSI
1. Pohjois-Haaga	Kehäradan varren omaleimainen kaupunginosa, jossa kehittämispotentiaalia
2. Malminkartano	Kehäradan varren omaleimainen kaupunginosa, jossa kehittämispotentiaalia
3. Siltamäki	Kaupunginosan uudistaminen, palvelutarjonnan parantaminen, asuntokannan monipuolistaminen ja ympäristön laadun parantaminen
4. Puistola	Kehäradan varren asemanseutu, jossa suuri kehittämispotentiaali
5. Tapanila	Kehäradan varren omaleimainen asemanseutu, jossa kehittämispotentiaalia radan varressa
6. Pukinmäki	Pääradan ja Kehä I:n risteyskohta, jossa suuri kehittämispotentiaali
7. Jakomäki	Kaupunginosan uudistaminen, palvelutarjonnan parantaminen, asuntokannan monipuolistaminen ja ympäristön laadun parantaminen
8. Malmi	Malmin asemanseudun kehittäminen koillisen Helsingin keskustana ja raideliikenteen risteysasemana Jokeri 2 -vyöhykkeellä
9. Herttoniemi	Herttoniemen asemanseudun monipuolinen kehittäminen metrokaupunginosassa
10. Kontula	Kontulan kehittäminen ja täydennysrakentaminen, Jokeri 2:n varren tiivistäminen metrokaupunginosassa
11. Mellunmäki	Mellunmäen kehittäminen raideliikenteen solmukohtana metrokaupunginosassa
12. Vuosaari	Vuosaaren kehittäminen ja täydennysrakentaminen metrokaupunginosassa

1.5 Merelliset painopistealueet

Toteuttamisohjelman aluekokonaisuuskartalla merellisiä rakentamisen painopisteitä ovat Puotilanranta ja Rastilan nykyinen leirintäalue sekä Melkki. Näistä Rastila ja Puotilanranta kytkeytyvät toisiinsa merenlahden ja sillan välityksellä ja ovat luonteva jatkosuunnittelukokonaisuus. Rastila on tärkeä asuntorakentamiskohde metroaseman välittömässä läheisyydessä. Puotilanrannan ja Rastilan rakentuminen korkealuokkaisina merellisinä asuntoalueina lisää Itä-Helsingin vetovoimaa. Kaikissa näissä kohteissa on merkittävästi uutta yleiskaavavarantoa. Rastilan leirintäalueen korvaavaa sijaintipaikkaa tullaan tarkastelemaan vireillä olevassa Kivinokan asemakaavatyössä. Matkailuautojen osalta tutkitaan myös Degermossan aluetta Östersundomissa.

Melkki on vielä nykyisellään sijaintinsa ja yhteyksiensä vuoksi heikosti saavutettavissa. Tulevaisuuden asuminen Melkissä perustuu joukkoliikenneverkostoon kuuluvan ympärivuotisen lauttaliikenteen varaan. Melkkiin on mahdollista tukea erityisen ja uudenlaisen saaristoasumisen kulttuurin kehittymistä. Lisäksi kaikissa merellisissä painopistealueissa on vahva virkistysnäkökulma.

Merellisten alueiden kehittämistä ohjaamaan laaditaan merellisen Helsingin yleissuunnitelma. Sen ydin on merellisen Helsingin toiminnallinen avaaminen kaikille kaupunkilaisille. Merellisten alueiden toimintaa ja maankäyttöä suunnitellaan hallittuna kokonaisuutena.

Merellisten alueiden kehittämisen tavoitteita ovat entistä helpompi pääsy rannoille ja saarille, vesiliikenneyhteyksien parantaminen ja saariston huollon toimivuus. Tavoitteena on myös mahdollistaa rannoilla monipuolisesti erilaisia palveluita ja toimintaa. Rantojen ja saariston suunnittelu toteutetaan Itämeren herkän luonnon ehdoilla.

1.6 Östersundom

Östersundomissa on valmisteilla Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteisvalmistelussa oleva kuntien yhteinen yleiskaava. Strategisena kehittämishankkeena se avaa pääkaupunkiseudulle kasvusuunnan myöhemmin itään, ja sitoo seudun asuntorakentamista tiiviiksi kokonaisuudeksi vaihtoehtona rakenteen ei-toivotulle hajaantumiselle. Koska Östersundomissa ei ole hyväksyttyä yleiskaavaa, sitä ei tässä vaiheessa käsitellä toteuttamisohjelman osana. Olemassa olevaan suunnitteluaineistoon perustuva Östersundomin väestöarvio on huomioitu Helsingin uuden yleiskaavan väestö- ja työpaikka-arvioita laskettaessa koko Helsingin osalta vuoteen 2050.

Östersundomin toteuttamisen ohjelmointi edellyttää Östersundomin yleiskaavan hyväksymistä ja jatkuu kuntien yhteisvalmistelussa.

2. Tarkastelunäkökulmat

Aluekokonaisuuksien toteutumisaikataulutukseen vaikuttavat useat tekijät ja näkökulmat. Kriteereinä ovat toteuttamisohjelmatyössä olleet ilmastonmuutos, talous, (kaupunki-, kunta- ja kaavatalous), tekninen toteutettavuus, raideliikenteen toteutettavuus, liikenteen toimivuus, maanomistus, kaupan ja julkisten palveluiden muodostama palveluverkko, elinkeinot ja kansainvälinen kilpailukyky, sosiaalinen rakenne, virkistys ja vapaa-aika, saavutettavuus raideliikenteellä sekä kaupunkirakenteen laatu – urbaani kaupunkielämä. Näin on ollut mahdollista verrata aluekokonaisuuksia ja liikennehankkeita suhteessa yleiskaavan ja toteuttamisohjelman tavoitteisiin, sekä tunnistaa rakentamiskokonaisuuksien ja hankkeiden toteuttamisedellytyksiä ja keskinäisiä riippuvuuksia.

Lopulliseen kokonaisarvioon ovat vaikuttaneet myös vahva poliittinen tahtotila sekä valtion tekemistä yleiskaavavalituksista aiheutuvien toteutusaikatauluun vaikuttavien riskien välttäminen.

2.1 Ilmastovastuu

Helsingin hiilineutraalin kaupungin tavoitevuosi 2035 sisältyy toteuttamisohjelman kuvaamaan aikajänteeseen. Kaupungin rakentumisen, kaiken tekemisen yhteisenä, yleisenä ja ylimpänä nimittäjänä on ilmastonmuutos. Yleiskaavaa tulee toteuttaa siten, että se tukee mahdollisimman hyvin kaupungin ilmastotavoitteiden saavuttamista. Toteuttamisohjelmassa on arvioitu energian käytön, kulutuksen ja tuotannon sekä asukkaiden elämän- ja liikkumistavan sekä ilmastonmuutoksen sopeutumisen näkökulmia.

Kaupungin ilmastopäästöt koostuvat liikenteestä, energiankulutuksesta sekä yksityisestä kulutuksesta.

- Kaupunkisuunnittelulla on mahdollista vaikuttaa kaikkiin kaupungin ilmastopäästöihin.
- Vaikutusmahdollisuudet liikenteen päästöihin ovat kaikkein suorimmat.
- Energiajärjestelmään ja erityisesti yksityiseen kulutukseen vaikutusmahdollisuudet ovat välilliset.

Yleiskaavatyön ehdotusvaiheessa (2015–2016) tehdyn ilmastovaikutusten arvioinnin ja kaupungin liikkumisvyöhykkeiden tarkastelun perusteella yleiskaavan toteuttaminen on liikenteen aiheuttamien ilmastopäästöjen vähentämiseksi syytä aloittaa sieltä, missä ilmastopäästöt ovat nykyisinkin vähäisimmät, tai niiltä vyöhykkeiltä, joita uusi rakentaminen voi muuttaa selvästi ilmastoystävällisemmiksi.

Yleiskaavan toteuttamisen järjestyksellä ei todettu olevan juurikaan vaikutusta energian käyttöön, sillä kaikki uusi rakentaminen kuluttaa sijainnista riippumatta vähän energiaa. Sen sijaan energiankulutuksen näkökulmasta merkityksellistä on olemassa oleva rakennuskanta. Ennen kaikkea 1960–1970-luvuilla rakennettujen alueiden täydennysrakentaminen ja tähän liittyvät alueelliset energiasaneeraushankkeet sisältävät paljon päästövähennyspotentiaalia.

Energiantuotannon näkökulmasta yleiskaavan toteuttamisohjelman ajastuksella ei ole myöskään erityistä merkitystä. Bulevardivyöhykkeillä sekä uusilla projektialueilla on olemassa olevaa kaupunkirakennetta paremmat edellytykset myös uudistuvaan energiantuotantoon, erityisesti aurinkosähköön ja -lämpöön. Toisaalta täydennysrakentamisen myötä myös vanhat alueet on mahdollista saneerata osaksi uudistuvan energian tuotantoa osana kokonaisvaltaista kaupunkiuudistusta.

Ilmastopäästöjen hillinnässä kaupunkilaisten elämäntavalla on suuri merkitys. Yksityisen kulutuksen päästöihin vaikuttaminen kaupunkisuunnittelun keinoin on toistaiseksi koettu hyvin vaikeaksi. Vaikuttavimpana ratkaisuna on kestävien liikkumistapojen mahdollistaminen. Lisäksi elämäntapanäkökulmasta on arvioitu kunkin toteutettavan osa-alueen mahdollisuuksia muodostaa monipuolista, elävää kaupunkia; tästä näkökulmasta täydennysrakentaminen näyttäytyy hyvänä.

Ilmastonmuutoksen hillintään tähtäävien toimien lisäksi on huomattava ilmastonmuutokseen sopeutumisen tarpeellisuus kaupunkiympäristössä. Helsingissä ilmastonmuutokseen sopeutumisen on arvioitu liittyvän erityisesti lisääntyvään sadantaan ja sään ääri-ilmiöiden yleistymiseen. Sopeutumisen näkökulmasta tavoitteisiin nähden ristiriidassa ovat nykyistä viherpinta-alaa poistavat rakentamisalueet.

Yhteenvetona voidaan todeta, että olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja raideliikenteeseen tukeutuva, kaupunkirakennetta täydentävä täydennysrakentaminen on ilmastonmuutoksen näkökulmasta paras tapa toteuttaa yleiskaavaa.

Merkittävin yleiskaavan sisältämä kaupunkirakenteellinen muutos on kaupunkibulevardien toteuttaminen. Liikenteen päästöjen kehitykseen vaikuttaminen monitahoisesti ja monitasoisesti tulee aloittaa mahdollisimman pian.

Ilmastonmuutosnäkökulmasta kaupunkirakenteen laitamilla sijaitsevien ja viheralueita sisältävien vyöhykkeiden yleiskaavan mukainen toteuttaminen vähentää paikallista hiilensidontapotentiaalia ja aiheuttaa haasteita ilmastonmuutokseen sopeutumiselle. Toisaalta jatkosuunnittelussa on mahdollista kompensoida menetettyjä hiilinieluja ja tehdä rakenteellisia ratkaisuja ilmastonmuutoksen sopeutumiseen, esimerkiksi viherkattoja rakentamalla.

Yleiskaavan ilmastovastuullinen toteuttaminen vaatii laadukasta päästövähennystavoitteiden ja muuttuvan ilmaston huomioivaa jatkuvaa ja päämäärätietoista jatkosuunnittelua koko suunnittelu- ja rakentamisketjussa.

2.2 Kaupunkitalous

Yleiskaavan aluekokonaisuuksien kaupunkitaloudellisia edellytyksiä on arvioitu monikeskustaiseen maankäyttömalliin pohjautuen.

Helsingin kaupunkiseutu on Suomen ainoana metropolina omaa luokkaansa asukas- ja työpaikkamäärältään, suuruuden tarjoamien kasautumisetujen (mm. erikoistuminen ja innovaatiot) ja taloudellisen toimeliaisuuden suhteen, minkä takia sen kasvun turvaaminen on tärkeää koko Suomen talouskehityksen kannalta. Koko Helsingin tasolla yleiskaava mahdollistaa tiiviin sekä korkean työpaikka- ja asukastiheyden omaavan kaupungin kasvun. Tiivistäminen hyvin saavutettavissa sijainneissa mahdollistaa tulevaisuudessa yksityisen ja julkisen sektorin tuottavuuden kasvun, kasvattaa asukkaille saatavissa olevaa palveluvalikoimaa sekä laskee liikkumiskustannuksia. Keskeistä kaupungin kasvussa on mahdollistaa riittävä asuntorakentaminen, jotta onnistutaan vastaamaan asuntojen hintoja koko seudulla nostavaan suureen kysyntään. Vaikka tällä hetkellä joillakin osamarkkinoilla on ylitarjontaa toimitiloista ja toimitilatonteista, kaupunkialueen väestön kasvu ja kasautumisedut luovat edellytyksiä ja kysyntää yritystoiminnan kehittymiselle ja työpaikkojen synnylle, minkä takia on tärkeää varmistaa myös riittävä toimitilatonttitarjonta kysytyimmillä alueilla.

Kaupunkitalouden toiminnan kannalta on tärkeää priorisoida niiden alueiden kehittämistä, joilla on hyvät kaupunkitaloudelliset edellytykset. Kaupunkitalouden maankäyttömallin mukaan tonttimaan kysyntä ja siitä seuraava tonttimaan arvo on suurempi lähempänä tiiviitä keskittymiä (saavutettavuudella mitattuna) sekä elinkeinotoiminnan että asumisen näkökulmasta. Lähempänä keskuksia maan arvoa nostavat mm. parempi työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta, sekä työvoiman, yhteistyökumppaneiden ja asiakkaiden saavutettavuus yritysten ja muiden organisaatioiden näkökulmasta. Alueiden kaupunkitaloudellista potentiaalia on arvioitu kaupungin keskeisten toimijoiden, asukkaiden ja organisaatioiden näkökulmasta kolmen indikaattorin kautta:

- Kasautumishyödyt paikallisella tasolla
- Työmarkkinoiden toiminta
- Yleissaavutettavuus asukkaiden näkökulmasta.

Kasautumisetuja paikallisella tasolla on arvioitu alueiden keskimääräisen lähitiheyden kautta, jonka laskennassa alueet on jaettu 100 x 100 metrin ruutuihin, ja ruuduille on arvioitu asukas- ja työpaikkamäärät 700 metrin säteellä ruutujen keskipisteestä. Suuremmasta lähialueiden asukas- ja työpaikkatiheydestä on hyötyä asukkaille mm. suuremman palveluiden määrän ja monipuolisuuden sekä moninaisempien sosiaalisten yhteyksien kautta sekä organisaatioille parempien toimintaedellytysten muodossa mm. asiakkaiden ja yhteistyökumppaneiden läheisyyden kautta. Lisäksi suurempi asukas- ja työpaikkatiheys parantaa alueiden paikallisten työmarkkinoiden toimintaa.

Laajempaa, seudullista työmarkkinoiden toimintaa on arvioitu alueiden keskimääräisen työvoiman saatavuuden kautta, jonka indikaattoreina on käytetty kulkutapaosuuksilla painotettua väestön saavutettavuutta (joukkoliikenteellä max 40 minuutissa ja autolla max 30 minuutissa). Työvoiman saatavuus on mm. yrityksille yksi merkittävin sijaintiin liittyvä kriteeri, ja määrittelee millä alueilla on hyvät edellytykset yritys- ja elinkeinotoiminnan kehittämiselle. Työpaikkojen sijoittuminen työvoiman hyvän saatavuuden alueille parantaa työvoiman tarjonnan ja kysynnän kohtaamista, mikä edesauttaa työllisyyden ja tuottavuuden kasvua.

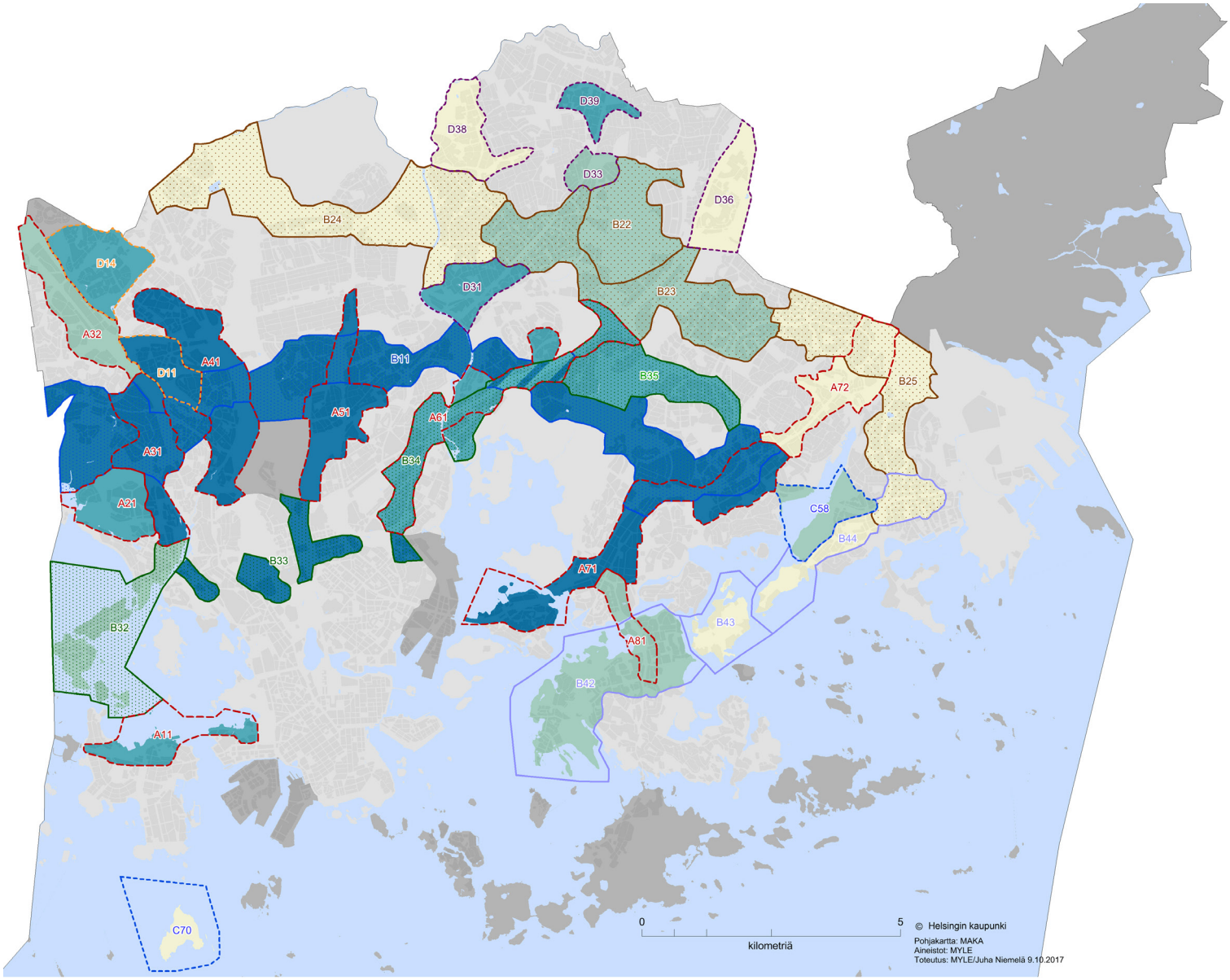
Yleissaavutettavuutta asukkaiden näkökulmasta on arvioitu SAVU-vyöhykkeiden kautta, jotka kuvaavat kuinka helposti todennäköiset seudun matkakohteet (työpaikat, palvelut, ym. asiointikohteet) ovat saavutettavissa alueelta. Yleissaavutettavuudella on suora vaikutus asukkaiden liikkumiskustannuksiin ja siten alueen houkuttelevuuteen asuinalueena.

Kaikissa indikaattoreissa alueiden arvioissa on painotettu yhtäläisillä painoilla nykytilaa (lyhyen aikavälin perspektiivi) ja vuoden 2050 tavoitetilaa (pitkän aikavälin perspektiivi), ja huomioitu koko Helsingin seudun maankäyttö ja liikennejärjestelmä. Aluekokonaisuuksien keskiarvon laskemisessa on huomioitu rakentamispotentiaalin jakautuminen alueen sisällä. Tulkitessa arvioiden tuloksia on huomioitava, että erityisesti tulevaisuuden tilaa koskeviin arvioihin vaikuttavat huomattavasti mallinnuksissa käytetyt oletukset maankäytön kehittymisestä sekä liikenneverkosta (liikennemallinnuksissa käytetty yleiskaavan luonnosvaiheen väestö- ja työpaikka-arvioita). On hyvin todennäköistä, että vuoden 2050 tavoitetila toteutuu eri tavalla kuin mitä on suunniteltu, millä on vaikutuksia tulevaisuutta koskeviin tuloksiin. Tulokset eivät myöskään kerro alueiden absoluuttista kaupunkitaloudellista kannattavuutta, vaan arviot kuvaavat karkealla tasolla alueiden suhteellista järjestystä. Arvioissa on keskitytty kuvattuihin indikaattoreihin, ja esimerkiksi mahdollisia ruuhkautumisesta aiheutuvia haittoja ei ole sisällytetty arvioihin. Helsinki on kansainvälisessä vertailussa kuitenkin vielä suhteellisen harvaan rakennettu, ja tiivistämisenkin jälkeen tiheyden hyötyjen ja haittojen nettovaikutukset ovat todennäköisesti positiiviset. Käytetyt indikaattorit ovat myös karkeita mittareita ja niiden taustalla oleviin menetelmiin liittyy epävarmuustekijöitä. Maankäyttömallin pohjautuvat arviot eivät myöskään huomioi kaikkia alueiden kysyntään vaikuttavia seikkoja, kuten esimerkiksi meren tai

viheralueiden läheisyyden vaikutusta asuinalueiden houkuttelevuuteen. Lisäksi on huomioitava, että alueiden rajauksilla on jonkin verran vaikutuksia tuloksiin. Kunkin alueen arviot kuvaavat alueen keskimääräisiä edellytyksiä, mutta erityisesti suurten yhtenäisten aluekokonaisuuksien, kuten Jokeri 1 -vyöhykkeen, sisälle mahtuu kuitenkin ominaisuuksiltaan vaihtelevia alueita. Osa täydennysrakentamisen painopistealueista, kuten Malmi ja Herttoniemi, on arvioitu osana laajempaa bulevardi- tai ratikkavyöhykettä. Koko aluekokonaisuuden keskiarvo ei välttämättä ole edustava aluekokonaisuuteen kuuluvalle täydennysrakentamisen painopistealueelle.

- Maankäyttömalliin pohjautuvien indikaattorien perusteella arvioituna bulevardivyöhykkeistä parhaat kaupunkitaloudelliset edellytykset on Vihdinbulevardin eteläosalla, Tuusulanbulevardilla sekä Itäbulevardin länsiosalla. Myös Hämeenlinnanbulevardilla on erinomaiset edellytykset, mutta sen lähtöedellytyksiä heikentää hieman nykytilassa suuren työpaikkakeskittymän puuttuminen alueella. Seuraavaksi parhaat, hyvät kaupunkitaloudelliset edellytykset on Länsi- ja Turunbulevardeilla sekä Lahdenbulevardi–Viikki–Malmi-raitiotien vyöhykkeellä. Parhaiden edellytysten bulevardien ulkopuolelle jää Vihdinbulevardin pohjoisosa sekä Laajasalonbulevardi, jotka sijoittuvat kauemmaksi kaupunkialueen keskustoista, mutta ovat kuitenkin kohtalaisen vahvoja kaupunkitaloudellisilta edellytyksiltään. Lisäksi merellisyys kasvattaa Laajasalonbulevardin vetovoimaa erityisesti asuinalueena, mikä ei tule ilmi kaupunkitaloudellisten indikaattoreiden kautta. Heikoimmat kaupunkitaloudelliset edellytykset ovat Itäbulevardin itäosalla, joka sijoittuu kaupunkiseudun reunalle harvemmin rakennetulle alueelle.
- Ratikkavyöhykkeistä kaupunkitaloudellisilta edellytyksiltään parhaat alueet ovat Jokeri 1 -vyöhyke sekä Tiederatikka välillä Meilahti–Hermanni, jotka vastaavat edellytyksiltään parhaita bulevardivyöhykkeitä. Seuraavaksi parhaat, hyvät edellytykset ovat Tiederatikan Lahdenbulevardin osiolla sekä Viikki–Myllypuro-välillä. Parhaiden edellytysten raidevyöhykkeiden ulkopuolelle jää useita alueita, joilla on kuitenkin omat vahvuustekijänsä. Näistä alueista Jokeri 2 Malmin lentokentän osuudelta ja Kontula–Malmi-välillä ovat kohtalaisen vahvoja kaikilla mittareilla mitattuna, Tiederatikka välillä Lehtisaari–Munkkiniemi on hyvä saavutettavuudeltaan, ja Saaristoratikka Laajasalossa on houkutteleva asuinalueena. Heikoimmat kaupunkitaloudelliset edellytykset ovat Jokeri 2:n länsi- ja itäpäällä sekä Saaristoratikalla Vuosaaressa ja Vartiosaaressa, johtuen alueiden muita raidevyöhykkeitä syrjäisemmästä sijainnista. Kuitenkin erityisesti Saaristoratikan kaikkien osuuksien vetovoimaa asuinalueena kasvattaa muiden tekijöiden lisäksi vyöhykkeen merellisyys, mikä ei tule ilmi maankäyttömalliin pohjautuvissa tarkasteluissa.
- Bulevardi- ja ratikkavyöhykkeiden ulkopuolisista täydennysrakentamisen ja merellisistä painopistealueista Luoteis-Haaga nousee edellytyksiltään parhaiden bulevardien ja raidevyöhykkeiden tasolle. Lisäksi täydennysrakentamisella asemanseuduille (Pukinmäki, Malminkartano, Puistola sekä jossain määrin Tapanila) on hyvät kaupunkitaloudelliset edellytykset. Maankäyttömalliin pohjautuen parhaiden edellytysten alueiden ulkopuolelle jää Rastila–Puotilanrannan merellinen painopistealue, jonka vahvuutena on kuitenkin kohtuullisen hyvä saavutettavuus. Muista painopistealueista heikoimmat kaupunkitaloudelliset edellytykset on Jakomäellä ja Siltamäki–Tapaninvainiolla, jotka kärsivät syrjäisen sijainnin vaikutuksista, sekä vaikeasti arvioitava Melkki, joka saarikohteena kytkeytyy kaupunkirakenteeseen muista alueista poikkeavasti. Muun täydennysrakentamisen edellytyksiä kantakaupungissa, sekä läntisessä, itäisessä ja pohjoisessa osassa kaupunkia on hankala arvioida kokonaisuutena alueiden vaihtelevuuden johdosta. Kantakaupungissa kaupunkitaloudelliset edellytykset ovat kuitenkin erinomaiset useimmilla alueilla. Myös muilta täydennysrakentamisen alueilta löytyy todennäköisesti kaupunkitaloudelliselta edellytyksiltään ainakin hyviä yksittäisiä kohteita.

Maankäyttömallin kautta tarkasteltuna parhaita alueita yhdistää hyvä saavutettavuus, lähialueiden tiiviys sekä suuri työpaikkojen ja asukkaiden määrä. Parhaiden alueiden lisäksi myös muilla alueilla voi olla yksittäisiä tai useampia kaupunkitaloudellisia sekä muita vahvuustekijöitä, joista merellisen ympäristön vaikutus houkuttelevuuteen asuinalueena on yksi esimerkki. Lisäksi arvioissa ei ole huomioitu esimerkiksi alueiden logistiikkasaavutettavuutta, joka on tärkeä toimintaedellytys mm. monille jalostus- ja logistiikkatoimialojen yrityksille. Logistiikkasaavutettavuuden suhteen hyviä sijainteja ovat esimerkiksi toimitila-alueet Kehä 1:n ja pääväylien varressa sekä Vuosaaren satamassa. Tulokset eivät myöskään kerro alueiden absoluuttista kaupunkitaloudellista kannattavuutta, vaan arviot kuvaavat karkealla tasolla alueiden suhteellista järjestystä valituilla mittareilla arvioituna. Monet suhteellisesti heikommat alueet olisivat todennäköisesti koko Helsingin seutua koskevassa tarkastelussa kaupunkitaloudelliselta potentiaaliltaan kohtuullisen hyviä. Merkittävä huomioitava tekijä on myös erot alueiden rakentamispotentiaaleissa ja vaadituissa investoinneissa, joita on tarkasteltu kaavatalousosiossa (luku 2.4). Koko kaupunkialueen talouden kasvun tukeminen vaatii jatkuvaa asuntorakentamista, mikä vaatii nykyisen nopeasti hupenevan kaavavarannon merkittävää kasvattamista. Tämä vaatii pienempien täydennysrakentamiskohteiden rinnalla isojen, nopeasti kaavoitukseen saatavien aluekokonaisuuksien eteenpäin viemistä.



A11 Länsibulevardi
A21 Turunbulevardi
A31 Vihdinbulevardi eteläosa
A32 Vihdinbulevardi pohjoisosa
A41 Hämeenlinnanbulevardi
A51 Tuusulanbulevardi
A61 Lahdenbulevardi ja Viikin-Malmin raitiotie
A71 Itäbulevardi länsiosa
A72 Itäbulevardi itäosa
A81 Laajasalonbulevardi

B11 Jokeri I
B22 Jokeri II Malmin lentokenttä
B23 Jokeri II Kontula-Malmi
B24 Jokeri II länsipää
B25 Jokeri II itäpää

B32 Tiederatikka Lehtisaari-Munkkin.
B33 Tiederatikka Meilahti-Hermanni (4 erillistä aluetta)
B34 Tiederatikka Lahdenbulevardi
B35 Tiederatikka Viikki-Myllypuro

B42 Saaristoratikka Laajasalo
B43 Saaristoratikka Vartiosaari
B44 Saaristoratikka Vuosaari

C58 Merell. painop. Rastila - Puotilanranta
C70 Merell. painop. Melkki

D11 Tr-painop. Luoteis-Haaga
D14 Tr-painop. Malminkartano

D31 Tr-painop. Pukinmäen asemanseutu
D33 Tr-painop. Tapanilan asemanseutu
D36 Tr-painop. Jakomäki
D38 Tr-painop. Siltamäki-Tapaninvainio
D39 Tr-painop. Puistolan asemanseutu

Muut tr-alueet

Muiden täydennysrakentamisalueiden arvioiminen on haastavaa alueiden laajuuden ja vaihtelevuuden vuoksi. Kantakaupungissa useimpien alueiden edellytykset ovat erinomaiset.

Yleiskaavan ulkopuoliset projektialueet, saaristo, Koivusaari ja Östersundom eivät ole mukana tarkastelussa

Kaupunkitaloudelliset edellytykset

korkeampi potentiaali

matalampi potentiaali

Kuva: Aluekokonaisuuksien keskimääräiset kaupunkitaloudelliset edellytykset pohjautuen analyyseihin yleissaavutettavuudesta, työmarkkinoiden toiminnasta ja paikallisista kasautumiseduista. Tummemmilla alueilla edellytykset ovat paremmat.

2.3 Kuntatalous

Kuntataloustarkasteluissa on arvioitu aluekokonaisuuksien toteutuksen vaikutusta kunnan käyttötalouteen, joka sisältää verotulovaikutukset sekä palvelutuotannon toimintakustannukset. Alueiden vaikutusta kunnan investointitalouteen, sisältäen maanluovutustulot ja investoinnit, on arvioitu erikseen kaavatalousosiossa (luku 2.4).

Yleiskaavan ehdotusvaiheessa laaditun yleiskaavan taloudellisten vaikutusten arvioinnin mukaan yleiskaavan toteutuessa työikäisten määrä kasvaa enemmän kuin hitaamman väestönkasvun skenaariossa. Väestöllinen huoltosuhde kehittyy siten myönteisemmin koko kaupungin tasolla ja aiheuttaa vähemmän paineita kunnan taloudelle ja veroprosentille. Arviossa ei ole kuitenkaan huomioitu SOTE-uudistusta ja sosiaali- ja terveyspalveluiden kustannusten siirtymistä maakuntahallinnolle.

Aluekokonaisuuksien välisiä eroja kunnan käyttötalouteen on arvioitu erillisessä tarkastelussa, jossa on huomioitu seuraavat käyttötalouden erät:

- Kunnallisverot
- Kiinteistöverot
- Yhdyskuntapalvelujen kustannukset

Muut kunnan käyttötalouden erät on jätetty alueita vertailevan tarkastelun ulkopuolelle. Yhteisöverokertymän vertailu alueiden välillä on haastavaa käytettävissä olevan tilastotiedon puuttumisen vuoksi. Työpaikkakohtaisen yhteisöverokertymän arviointi epäsuorien indikaattorien kautta ei myöskään ole mahdollista riittävän luotettavalla tasolla, koska yritysten verotettavaan tulokseen, ja sitä kautta yhteisöverokertymään, vaikuttaa lukuisia tekijöitä (mm. toimiala, omistus- ja rahoitusjärjestelyt, tuottavuus), joilla kaikilla ei ole selkeää yhteyttä yrityksen toimipaikan sijaintiin. Sosiaali- ja terveystoiminnan sekä opetustoiminnan kustannuseroihin alueiden välillä vaikuttaa muun muassa palveluverkon kapasiteetin hallinta, mitä on tarkasteltu toteuttamisohjelman yhteydessä lähipalveluiden osalta erillisessä palveluverkkoselvityksessä. Kulttuuritoiminnan ja kunnan muiden toimintojen (sisältäen mm. hallinnon ja tukipalvelut) kustannusten kehitykseen on hankalaa osoittaa eroja aluekokonaisuuksien välillä, ja niiden kehitykseen vaikuttavat myös monet muut tekijät kuin asukas- ja työpaikkamäärän kasvu.

Käyttötalouden eristä verotuloja on arvioitu pääasiassa nykytilaan pohjautuvien analyysien perusteella, ja yhdyskuntapalveluiden kustannuksia nykytilaan ja tulevaisuuteen pohjautuvan analyysin perusteella.

Kunnallisverotulojen tasoa on arvioitu perustuen nykytietoon kunnallisverokertymästä suhteutettuna asumiskerrosalaan osa-alueittain. Tarkastelussa on lähtöoletuksena, että alueiden nykytila vaikuttaa erityisesti lyhyellä aikavälillä alueiden kehitykseen ja siihen, millaisia asukkaita alueelle sijoittuu. Näkökulmaa tukee se, että suuri osa yleiskaavan mahdollistamasta rakentamisesta on täydennysrakentamisen luonteista ja sijoittuu nykyisten rakennettujen alueiden läheisyyteen. Suunnittelun kautta on mahdollista vaikuttaa alueiden kehitykseen, mutta erot nykytilassa vaikuttavat kuitenkin alueiden lähtökohtiin.

Kiinteistöverotulojen arviossa on huomioitu tonttimaan arvosta aiheutuvat alueiden väliset erot kiinteistöverokertymässä kerrosalaan suhteutettuna, ja se pohjautuu ulkoisiin asiantuntija-arvioihin tonttien arvoista nykyhetkellä. Tarkastelussa on oletuksena, että merkittävimmät alueiden väliset erot kiinteistöverokertymässä aiheutuvat eroista tonttien arvoissa. Rakennusten verotusarvoissa (rakennuksen jälleenhankinta-arvo, josta on tehty ikävähennykset) ja rakennusten kiinteistöverokertymässä ei todennäköisesti esiinny yhtä suurta vaihtelua alueiden välillä.

Yhdyskuntapalveluiden kustannuksia suhteutettuna rakennettuun kerrosalaan on arvioitu aluetehokkuuden kautta, jossa on huomioitu alueiden nykytila ja vuoden 2050 tavoitetilan aluetehokkuus. Arviossa on oletuksena, että alueiden aluetehokkuus (rakennettu kerrosala suhteessa maa-alaan) vaikuttaa kerrosneliömetrikohtaiseen yhdyskuntapalveluiden kustannusten tasoon, koska tiiviimmässä kaupunkirakenteessa infrastruktuuri on tehokkaammassa käytössä. Yhdyskuntapalveluiden kustannuksista erityisesti liikenneväylien ylläpidossa ja joukkoliikenteen maksuosuudessa voidaan olettaa, että tiiviissä kaupunkirakenteessa saavutetaan kustannushyötyjä. Arviossa on pyritty huomioimaan aluekokonaisuuksien mahdolliset yhdyskuntapalveluiden kustannuksiin vaikuttavat erityispiirteet kuten suuret tunnelihankkeet.

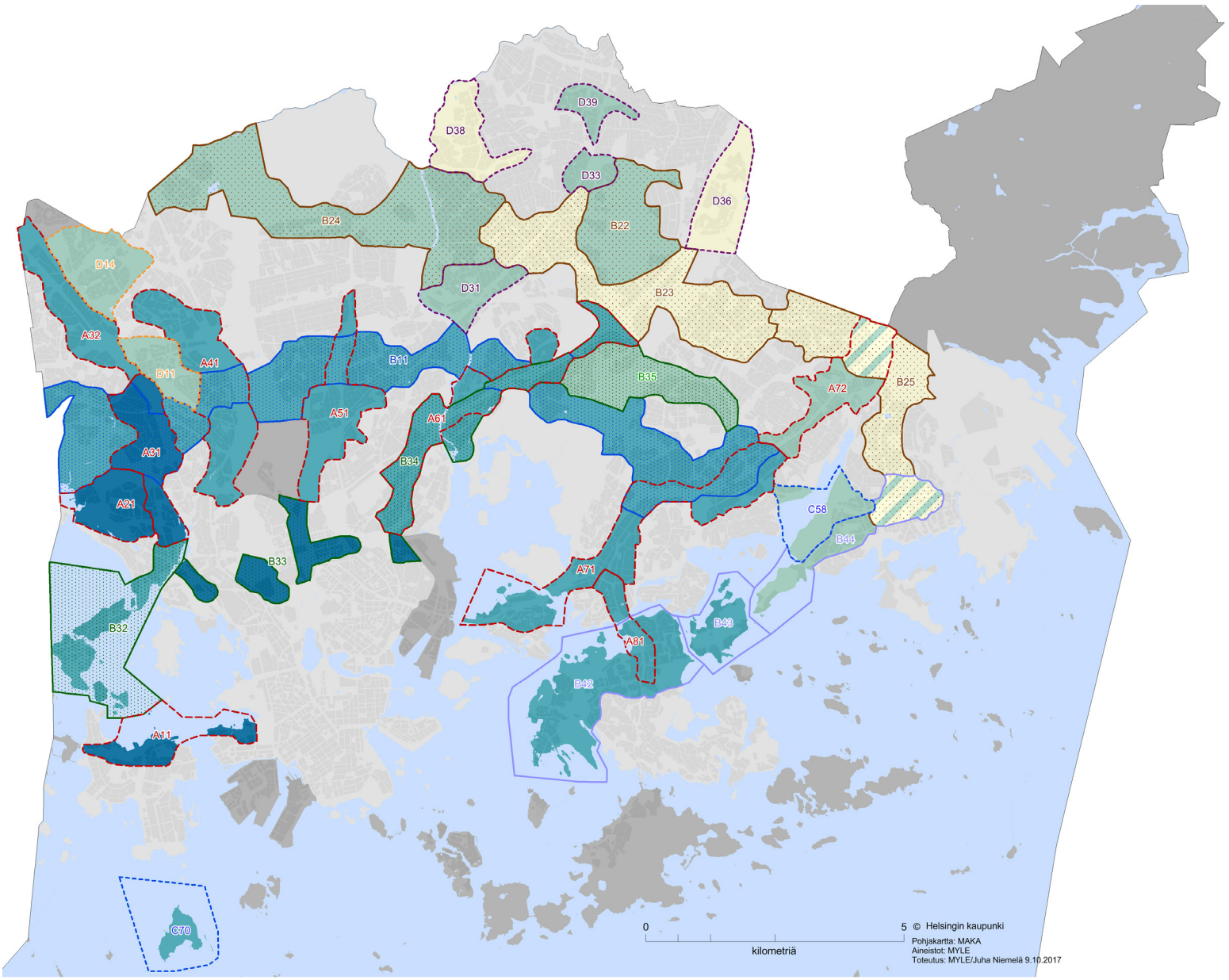
Aluekokonaisuuksien käyttötalousarvioissa kaikkia kolmea näkökulmaa on painotettu yhtäläisellä painokertoimella ja alueiden keskiarvon laskemisessa on huomioitu rakentamispotentiaalin jakautuminen alueen sisällä. Tarkastelujen perusteella ei ole mahdollista päätellä alueiden absoluuttista kannattavuutta kunnan käyttötalouden näkökulmasta, vaan tulokset kertovat alueiden välisistä suhteellisista eroista. Tarkastelujen lähtötietoaineistot eivät kaikissa tapauksissa täysin kata kaikkia aluekokonaisuuksia eivätkä muutenkaan kaikilta osin ole edustavia. Tällaisia lähtötietoja on laskennassa korjattu verrokkialueiden lähtötiedoilla. Tulkitessa arvioiden tuloksia on myös huomioitava, että kaikkiin tarkasteluihin liittyy huomattavia epävarmuustekijöitä. Kunnallis- ja kiinteistöverotulotarkastelut kuvaavat vain nykytilan vaikutusta lähtökohtana tulevaisuuden kehitykselle, mutta niissä ei huomioida mahdollisten tavoitteellisten suunnittelutoimenpiteiden vaikutusta alueiden houkuttelevuuteen tai maanarvoon. Aluetehokkuus on sen sijaan hyvin karkea mittari yhdyskuntapalvelujen kustannustasolle, ja kuvaa kustannusten kehitystä

suuressa mittakaavassa. Todellisuudessa pienimuotoinen täydennysrakentaminen voi olla paikoitellen mahdollista kunnalle yhdyskuntapalvelujen kustannusten näkökulmasta hyvinkin edullisesti, jos alueen olemassa oleva infrastruktuuri on vajaakäytössä. Lisäksi tulevaisuuden aluetehokkuuksiin liittyy huomattavia epävarmuustekijöitä. Lisäksi on huomioitava, että alueiden rajauksilla on jonkin verran vaikutuksia tuloksiin. Kunkin alueen arviot kuvaavat alueen keskimääräisiä lähtökohtia, mutta erityisesti suurten yhtenäisten alueiden, kuten Jokeri 1 -vyöhykkeen, sisälle mahtuu ominaisuuksiltaan vaihtelevia alueita. Osa täydennysrakentamisen painopistealueista, kuten Malmi ja Herttoniemi, on arvioitu osana laajempaa bulevardi- tai ratikkavyöhykettä. Koko aluekokonaisuuden keskiarvo ei välttämättä ole edustava aluekokonaisuuteen kuuluvalle täydennysrakentamisen painopistealueelle.

- Kunnan käyttötalousvaikutusten arvion perusteella bulevardivyöhykkeistä todennäköisesti parhaat lähtökohdat vaikuttaisivat olevan Länsi- ja Turunbulevardeilla sekä Vihdinbulevadin eteläosalla. Niiden lähialueet ovat jo nykyisin vetovoimaisia asuinalueita ja ne on mahdollista kehittää tiiviiksi kokonaisuuksiksi. Myös lähes kaikilla muilla bulevardivyöhykkeillä vaikuttaisi olevan hyvät lähtöedellytykset kunnan käyttötalouden näkökulmasta. Hämeenlinnan- ja Tuusulanbulevardit ovat lähes kärkibulevardien tasolla, Laajasalonbulevardi sekä Lahdenbulevardi ja Viikin–Malmin raitiotie ovat tasaisen hyviä, ja Itäbulevardin länsiosa ja Vihdinbulevardin pohjoisosa häviävät muille hyvien lähtöedellytysten bulevardivyöhykkeille vain yksittäisten näkökulmien perusteella. Ainoastaan Itäbulevardin itäosa jää muusta joukosta, ja kärsii todennäköisesti syrjäisestä sijainnista aiheutuvasta vetovoiman puutteesta, vaikka mahdollistaakin suhteellisen tiiviin rakentamisen tulevaisuudessa.
- Ratikkavyöhykkeistä todennäköisten kunnan käyttötalousvaikutusten näkökulmasta lähtökohdiltaan samalle tasolle parhaiden bulevardien kanssa yltää Tiederatikka välillä Meilahti–Hermanni. Muiden, hyvien lähtöedellytysten bulevardien tasolla olevia ratikkavyöhykkeitä ovat Tiederatikka välillä Lehtisaari–Munkkiniemi sekä Lahdenbulevardin osuudella, Jokeri 1 sekä Saaristoratikka Laajasalossa ja Vartiosaaressa. Lähtökohdiltaan maltillisempia vaikuttaisivat olevan Jokeri 2 länsipään ja Malmin lentokentän osuuksilta, Tiederatikka välillä Viikki–Myllypuro sekä Saaristoratikka Vuosaaressa. Kunnan käyttötalousvaikutusten näkökulmasta todennäköisesti haastavimpia alueita ovat Jokeri 2:sta itäpää ja Kontula–Malmi-välin lentokenttäalueen ulkopuoliset osat.
- Bulevardi- ja ratikkavyöhykkeiden ulkopuolisista täydennysrakentamisen ja merelliset painopistealueet eivät kunnan käyttötalouden näkökulmasta aivan yllä lähtökohdiltaan parhaiden bulevardien ja raidevyöhykkeiden tasolle. Muista painopistealueista lähtökohdiltaan potentiaalisimpia alueita ovat Rastila–Puotilanranta, Luoteis-Haaga, Tapanilan asemanseutu sekä Melkki, joista jälkimmäisestä tosin on haastava tehdä arviota edustavien saaristoverrokkien puuttumisen vuoksi. Seuraavaksi parhaat lähtökohdat on muilla asemanseutujen painopistealueilla (Malminkartano, Pukinmäki ja Puistola). Todennäköisesti haastavimmat lähtökohdat kunnan käyttötalouden näkökulmasta ovat Jakomäen ja Siltamäki–Tapaninvainion painopistealueilla, joiden vetovoimaa syrjäinen sijainti heikentää. Muun täydennysrakentamisen edellytyksiä kantakaupungissa, sekä läntisessä, itäisessä ja pohjoisessa osassa kaupunkia on hankala arvioida kokonaisuutena alueiden laajuuden ja vaihtelevuuden johdosta. Kantakaupungissa lähtökohdat ovat kuitenkin erinomaiset useimmilla alueilla. Muilta täydennysrakentamisen alueilta taas löytyy todennäköisesti kunnan käyttötalouden näkökulmasta edellytyksiltään ainakin hyviä yksittäisiä kohteita.

Kunnan käyttötalousvaikutusten kannalta parhaiten mukana olleilla indikaattoreilla vertailtuna sijoittuvat alueet, joiden lähiympäristössä on jo nykyisin suosittuja asuinalueita, ja jotka on mahdollista tulevaisuudessa kehittää tiiviiksi kaupunginosiksi. Esimerkiksi monet merelliset asuinalueet pärjäävät siten suhteellisesti paremmin kunnan käyttötalousvaikutusten tarkastelussa kuin saavutettavuuteen pohjautuvassa kaupunkitaloudellisen potentiaalin arvioinnissa. Tuloksia tulkittaessa on huomioitava, että käyttötalousvaikutusten arviot eivät kuitenkaan kerro alueiden absoluuttista kannattavuutta, vaan kuvaavat karkealla tasolla alueiden todennäköistä suhteellista järjestystä valituilla mittareilla arvioituna. Arvioissa ei ole myöskään huomioitu kaavatalousosiossa (luku 2.4) käsiteltävää investointitaloutta, jolla on verotulojen ja palvelutuotannon kustannusten lisäksi huomattava vaikutus kunnan talouteen.

Tarkastellut kunnan käyttötalouden indikaattorit ottavat huonosti huomioon yritys- ja elinkeinotoiminnan näkökulmat, joihin kaupunkitaloudelliset maankäyttömalliin pohjautuvat tarkastelut antavat paremmin informaatiota (luku 2.2). Tarkastelluilla kaupunkitaloudellisilla näkökulmilla on yhteys myös kunnan käyttötalouteen. Paremmilla kaupunkitaloudellisilla edellytyksillä on vaikutusta esimerkiksi tuottavuuteen ja työllisyyteen, mikä mahdollisen yhteisöverovaikutuksen lisäksi vaikuttaa palkkatulotasoon ja sitä kautta epäsuorasti kunnallisverokertymään. Kaupunkitaloudelliset tarkastelut antavat myös lisäinformaatiota alueiden potentiaaliseen vetovoimaan asumisen näkökulmasta saavutettavuuden kautta tarkasteltuna. Parhaan kokonaiskäsityksen alueiden todennäköisistä kokonaisvaikutuksista kunnan talouteen saa muodostettua huomioimalla kaupunki-, kunnan käyttötalous- ja kaavatalousnäkökulmat.



A11 Länsibulevardi
A21 Turunbulevardi
A31 Vihdinbulevardi eteläosa
A32 Vihdinbulevardi pohjoisosa
A41 Hämeenlinnanbulevardi
A51 Tuusulanbulevardi
A61 Lahdenbulevardi ja Viikin-Malmin raitiotie
A71 Itäbulevardi länsiosa
A72 Itäbulevardi itäosa
A81 Laajasalonbulevardi

B11 Jokeri I
B22 Jokeri II Malmin lentokenttä
B23 Jokeri II Kontula-Malmi
B24 Jokeri II länsipää
B25 Jokeri II itäpää

B32 Tiederatikka Lehtisaari-Munkkin.
B33 Tiederatikka Meilahti-Hermanni (4 erillistä aluetta)
B34 Tiederatikka Lahdenbulevardi
B35 Tiederatikka Viikki-Myllypuro

B42 Saaristoratikka Laajasalo
B43 Saaristoratikka Vartiosaari
B44 Saaristoratikka Vuosaari

C58 Merell. painop. Rastila - Puotilanranta
C70 Merell. painop. Melkki

D11 Tr-painop. Luoteis-Haaga
D14 Tr-painop. Malminkartano

D21 Tr-painop. Länsi-Pakila
D31 Tr-painop. Pukinmäen asemanseutu
D33 Tr-painop. Tapanilan asemanseutu
D36 Tr-painop. Jakomäki
D38 Tr-painop. Siltamäki-Tapaninvainio
D39 Tr-painop. Puistolan asemanseutu

Muut tr-alueet

Muiden täydennysrakentamisalueiden arvioiminen on haastavaa alueiden laajuuden ja vaihtelevuuden vuoksi. Kantakaupungissa useimpien alueiden lähtökohdat ovat erinomaiset.

Yleiskaavan ulkopuoliset projektialueet, saaristo ja Östersundom eivät ole mukana tarkastelussa

Kunnan käyttötalousvaikutukset

paremmat lähtökohdat

haastavammat lähtökohdat

Kuva: Aluekokonaisuuksien keskimääräiset lähtökohdat kunnan käyttötalousvaikutusten näkökulmasta pohjautuen analyyseihin kunnallis- ja kiinteistöveroista sekä yhdyskuntapalveluiden kustannuksista. Tummemmilla alueilla lähtökohdat ovat paremmat.

2.4 Kaavatalous ja tekninen toteuttavuus

Maankäytön suunnittelu on iteroituva prosessi, jossa suunnittelualuetta rajaamalla ja suunnittelutarkkuuden vaiheittaisella tarkentamisella voidaan löytää hyväksyttävät ja tavoitteet täyttävät suunnitteluratkaisut. Tekninen ja taloudellinen toteutettavuus kytkeytyvät yleensä vahvasti toisiinsa ja näiden huomioon ottaminen on suunnittelun oleellinen lähtökohta.

Toteutettavuuden varmentamisen osalta suunnitteluprosessi perustuu tekniseen yleissuunnitteluun ja riittävän laajaan vaikutusten ja riskien arviointiin. Tekninen yleissuunnittelu tehdään tarpeeksi laajoille kokonaisuuksille, jotta varmistetaan toteuttamisohjelmaa varten vaikutusten ja ennakkorakentamisen investointien luotettava arvioiminen. Tekniset suunnitelmat ja kaavatalousarviot laaditaan maankäytön suunnitelmien pohjalle. Investointikustannuksia ja kaavataloutta arvioidaan laadittujen teknisten yleissuunnitelmien pohjalta. Kussakin suunnitteluvaiheessa varmistetaan tälle riittävä aineisto ja tarkkuustaso.

Suunnittelukohteen erityispiirteet tunnistetaan sekä määritetään aluekohtainen suunnittelu- ja tutkimustarve. Tämän jälkeen ohjelmoidaan tarvittavat selvitykset ja tutkimukset, joiden pohjalta laaditaan ensimmäiset suunnitelmat. Laajemmalle alueelle kohdistuvassa yleissuunnittelutasoisessa suunnittelussa määritetään tärkeimmät reunaehdot ja merkittävimmät periaatteet. Suunnittelun edetessä teknisiä suunnitelmia tarkennetaan. Suunnittelun eri vaiheissa tehdään laajaa yhteistyötä eri hallintokuntien kanssa.

Teknisen ja taloudellisen toteutettavuuden sekä suunnittelukohteiden tulevan priorisoinnin kannalta merkittävää on ottaa huomioon hankkeiden vaiheistus ja ajoitus. Esimerkiksi pilaantuneen maaperän kunnostaminen tai esirakentaminen ja johtosiirrot saattavat aiheuttaa ennakkoinvestointeja, jotka tulee toteuttaa ennen kuin aluetta päästään varsinaisesti rakentamaan. Mikäli maankäyttö edellyttää uusia liikennejärjestelyjä, saattaa näiden toteuttaminen olla kynnysinvestointi. Tällöin kustannukset sitoutuvat hyvin etupainotteisesti ennen tonttien luovuttamista ja näistä saatavien tonttitulojen realisoitumista. Lisäksi selvitetään, edellyttääkö suunniteltu maankäyttö investointeja tarkastelualueen ulkopuolella.

Asemakaavatasoisessa suunnittelussa määritellään alueen pysäköintiratkaisut, jotka paikallisten olosuhteiden lisäksi vaikuttavat merkittävästi rakennuskustannuksiin, asumisen hintaan sekä tonttien arvoon. Toteutettavuuden tarkastelu on tapauskohtaista ja edellyttää alueellista yleissuunnittelua, jota tarkennetaan askeleittain.

Taloudellista toteutettavuutta arvioidaan mm. vertaamalla investointikustannuksia maankäytön kehittämisen johdosta saataviin tuloihin. Lisäksi arvioidaan eri toimijoille aiheutuvia muita kustannuksia. Suunnittelun tehokkuus ja paikalliset olosuhteet vaikuttavat kustannuksiin merkittävästi. Riittävällä aluetehokkuudella ja oikeilla suunnitteluratkaisuilla voidaan varmistaa, että tulot riittävät kattamaan tarvittavat investoinnit. Taloudellisuutta arvioitaessa on oleellista myös investointien tasainen jakautuminen.

Yleiskaavan toteuttamisohjelman laadinnan yhteydessä on selvitetty kohdealueiden olosuhteita ja suunnittelun reunaehtoja, kuten maaperäolosuhteita sekä nykyisiä yhdyskuntateknisen huollon verkostoja ja kohteita. Etenkin yleiskaavan toteuttamisen kannalta tärkeillä alueilla on laadittu maankäytön yleissuunnitelmien pohjalta teknisiä suunnitelmia ja tarkasteluja, joiden avulla on arvioitu sekä teknistä että taloudellista toteutettavuutta. Huomiot ja suunnitelmat toimivat lähtökohtina ja suunnitteluohjeina seuraavissa suunnitteluvaiheissa, ja suunnitelmia tarkennetaan ja täsmennetään jatkuvana prosessina.

2.4.1 Kaupunkibulevardien kaavatalous ja tekninen toteutettavuus

Kaupunkibulevardit muodostavat uusia kaupunginosia nykyisten moottoritiemäisten väylien varteen. Olemassa olevat väylät muokataan katumaisiksi raideliikenteeseen pohjautuviksi väyliksi, joiden ympärille uudet asunto- ja toimitila-alueet keskittyvät.

Vaikka suunnitellut kaupunkibulevardit ovat toimintalogiikaltaan pääosin samanlaisia keskenään, määritetään suunnitteluratkaisut kullekin alueelle ominaisesti ottaen huomioon mm. maaperäolosuhteet, tarvittavat rakennetekniset osat, olemassa olevat rakenteet ja rakennukset sekä alueellinen tasaussuunnittelu ja kuivatus. Suunnitteluratkaisujen perusteella laaditaan kullekin alueelle alustavat arviot toteuttamisinvestoinneista sekä maankäytöstä saatavista tuloista tukemaan toteuttamisohjelman aikataulu- ja taloussuunnittelua.

Kaupunkibulevardien toteuttaminen kytkeytyy aina vahvasti liikennejärjestelmän kehittämiseen ja aiheuttaa täten paineen etupainotteisille investoinneille. Jatkosuunnittelussa onkin tärkeää tarkastella kaupunkibulevardialueiden mahdollisia osakokonaisuuksia, joita voidaan toteuttaa vaiheittain. Merkittävä rakentamisen volyymin painottuminen yksittäiselle alueelle edellyttää myös uudenlaisia lähestymistapoja alueen toteuttamisen organisointiin. Pitkä toteuttamisaika, eri toteutusvaiheet ja laajat vaikutusalueet otetaan huomioon jo suunnitteluvaiheessa.

Vihdinbulevardilla on tarkasteltu mm. olemassa olevia yhdyskuntateknisen huollon verkostoja, alueen nykyisiä toimintoja ja ympäristöriskejä ja niiden vaikutuksia maankäyttöön. Vihdintien eteläosan maaperä on rakennettavuudeltaan normaali, mutta alueen pohjoisosissa sijaitsee pehmeikköjä sekä Mätäjoki, joka toimii alueen pääasiallisena hulevesireittinä. Näillä alueilla tarkastellaan rakentamisen sijoittumista, tarvittavia pohjanvahvistuksia sekä vakavuuden varmistavia rakenteita tarkemmin. Haagan liikenneympyrän ja Valimon aseman ympäristön suunnitteluratkaisut ovat jatkosuunnittelussa merkittävimmät ratkaistavat asiat. Viikinmäki–Pitäjänmäki-voimalinjasiirron lisäksi Vihdintielle kohdistuu ilmajohdon siirtotarve Meilahden ja Pitäjämäen kytkinasemien välillä, sekä Pitäjänmäen ja Kannelmäen välisen voimalinjan muutostarve. Voimalinjamuutokset tahdistavat alueen suunnittelua ja toteuttamista, ja niiden toteuttamista vaiheittain tarkastellaan jatkosuunnittelussa. Uutta rakentamispotentiaalia Vihdinbulevardin eteläosalle on arvioitu toteutuvan noin 1,3 miljoonaa kerrosneliömetriä, ja sitä voidaan pitää taloudellisesti kannattavana ja toteuttamiskelpoisena.

Tuusulanväylän bulevardisointia on tarkasteltu etenkin Louhenpuiston ja Käskynhaltijantien välisellä alueella. Liikennejärjestelmällisesti bulevardisointi kytkeytyy mahdollisesti ns. Tuusulantien kääntöön, jossa liikenteen pääsuunta ohjataan Tuusulantieltä Veturitielle. Eri vaihtoehtojen arvioimiseksi on laadittu alustavat yleissuunnitelmat siltaratkaisuista kustannusarvioineen. Maankäyttöä rajoittavat pääradan junaliikenne sekä olemassa olevat rakennukset ja teollisuusalue. Lisäksi alueella on paljon yksityistä maanomistusta sekä voimassa olevia vuokrasopimuksia.

Hämeenlinnanbulevardin osalta on suunniteltu uuden mahdollisen linjauksen edellyttämät pohjanvahvistustyöt, uusien rakennusalueiden perustamistavat, alueellinen hulevesien hallinta sekä Haaganpuron uusi linjaus ja vesistön parannustoimenpiteet. Suunnitelmien pohjalta on laadittu kaavataloudelliset arviot alueesta. Voimajohtolinjan siirron suunnittelu Viikinmäen ja Pitäjämäen sähköasemien välillä on käynnistetty. Siirto tulee lähtökohtaisesti toteuttaa kerralla ja sillä on vaikutusta kolmeen suunniteltuun kaupunkibulevardiin sekä mm. Pasilan pohjoisosan suunnitteluun. Kerrosalapotentiaali suunnittelualueella on noin 1,5 miljoonaa kerrosneliömetriä, ja alustavien tarkastelujen perusteella aluetta voidaan pitää kannattavana ja toteuttamiskelpoisena.

Sekä Lahdenväylän että Itäväylän bulevardisointi pohjautuu pitkälti kansi- ja tunneliratkaisuihin, jotka nostavat toteutuskustannuksia merkittävästi, eikä näiden taloudellista yhtälöä ole nähty suotuisana.

2.4.2 Malmin lentokenttäalueen kaavatalous ja tekninen toteutettavuus

Malmin lentokenttäalue on kaupunkibulevardien rinnalla yleiskaavan merkittävin uusi erillinen rakentamiskokonaisuus. Alueelle on laadittu kaavarunko, jossa määritellään alueen tavoitetehokkuus ja alustavat rakennusalueet. Asemakaavoitus alueella on käynnissä, ja laadittuja selvityksiä ja arvioita tarkennetaan ja täsmennetään. Alueelle laaditussa pohjarakentamissuunnitelmassa on määritetty alustavat esirakentamis- ja pohjanvahvistusmenetelmät, ja käynnissä on työn tarkentava suunnittelu. Hulevesien hallintasuunnitelmassa on määritelty reunaehtoja alueen suunnittelulle ja toteutukselle, ja ratkaisuja tarkennettu tasauksen ja vesihuollon yleissuunnitelmassa. Maaperän ja ympäristön haitta-aineita on selvitetty laajasti koko alueella ja niiden vaikutuksia alueen toteuttamiseen selvitetään ja tarkennetaan parhaillaan. Käynnissä olevissa suunnitelmissa ja selvityksissä tarkastellaan mm. maaperän stabiloitavuutta alueittain ja tarkennetaan aiemmin tehtyjä suunnitteluratkaisuja.

Alueen maaperä edellyttää esirakentamista, mutta tämä voidaan jaksottaa alueen toteuttamisaikataulun suhteessa osiin. Rakennettavuudeltaan alue on helsinkiläisittäin tavanomaista savikkoa. Asuntotuotanto on mahdollista käynnistää rinnan alueellisen esirakentamisen kanssa. Alustavissa, yleissuunnitelmiin pohjautuvissa kustannustarkasteluissa investointikustannuksiksi ilman raitiotietä ja Tattarisiltaa on arvioitu noin 430–520 miljoonaa euroa ja rakennusoikeuden arvoksi noin 540–600 miljoonaa euroa. Arvioita tarkennetaan ja täsmennetään suunnittelun edetessä ja lopullisen kerrosalan varmistuessa.

2.4.3 Täydennysrakentamisen kaavatalous ja tekninen toteutettavuus

Täydennysrakentamisen toteutettavuudesta ja taloudellisuudesta ei ole mahdollista esittää yleistä arviota. Paikoin täydennysrakentaminen on mahdollista varsin pienin kustannuksin, mutta paikoin rakentamiseen liittyvät kerrannaisvaikutukset ovat suuria. Merkittäviä tunnistettavia tekijöitä täydennysrakentamisalueiden toteutettavuutta arvioitaessa ovat maaperä, maanomistus, rakentamisen tehokkuus, olemassa oleva infrastruktuuri ja pysäköintiratkaisut.

Toteutettavuuden osalta on valikoitu tarkasteltavaksi alueita, joissa on huomattava kerrosala-potentiaali, jotka olisivat pienin kynnyskustannuksin otettavissa käyttöön ja jotka olisivat vapaasti asemakaavoitettavissa. Tarkasteluissa pyritään määrittämään toteutettavuuden ja talouden kannalta merkittävimmät tekijät ja suunnittelutarpeet. Tällä perusteella voidaan ohjelmoida alueita jo lähiaikojen asemakaavoitukseen.

2.4.4 Teknisten infrapalvelujen talous

Yleiskaavan toteuttamisen edellyttämien teknisten infrapalveluiden tuottamista säätelevät hyvin pitkälle lait, määräykset, sopimukset ja vakiintuneet yhteistyön muodot. Palveluiden tuottaminen on kehittynyt ja jatkossakin kehittynee kohti liikelaitostumista ja yksityistämistä, jolloin julkisyhteisöjen tehtävänä on hyvälaatuisten ja toimintavarmojen palveluiden kehittämisestä huolehtiminen. Palveluiden tuottaminen, suunnitteleminen, rakentaminen ja ylläpitäminen voidaan organisoida monin eri tavoin, esim. liikelaitosten ja osakeyhtiöiden toimesta.

Alan sääntely ja moninaiset järjestämistavat näkyvät myös palveluiden kehittämisen ja tuottamisen rahoitustavoissa. Enenevässä määrin tuottamisen kustannukset sisältyvät palveluiden hintaan, jotka palvelun tarvitsijat maksavat suoraan palvelun tuottajalle. Nykyisin vain esimerkiksi liikenne-, katu- ja viherpalvelut, alueiden esirakentaminen ja näihin liittyvät sivupalvelut, esim. lumi- ja massahuolto, rahoitetaan julkisin varoin. Sen sijaan esimerkiksi vesihuolto-, energiahuolto-, jätehuolto- ja tietoliikennepalvelut hankitaan suoraan palveluntuottajilta.

Esimerkkejä nykyisistä Helsingin kaupungin tuottamista strategisen tason teknisen infrasuunnittelun palveluista ovat:

- neljän vuoden välein laadittava vesihuollon kehittämissuunnitelma, vuosittain tehtävä vesihuollon toiminta-alueen määrittäminen sekä näihin liittyvä päätöksenteko
- työryhmä, joka koordinoi lumen vastaanottoa, rakentamismateriaalien kierrätystä ja varmistaa teknisten varikoiden tilavaraukset ja toiminnan
- puhtaiden ja pilaantuneiden maamassojen hyötykäyttöä ja loppusijoittamista koordinoivat työryhmät.

Yleiskaavan mahdollistaman, määrältään merkittävän rakentamisen toteuttamiseksi on tarkoituksenmukaista projekti- ja aluekohtaisesti hyödyntää ja tehostaa nykyisiä teknisten infrapalveluiden kehittämisen ja tuottamisen tapoja.

2.5 Raitioliikenteen toteutettavuus

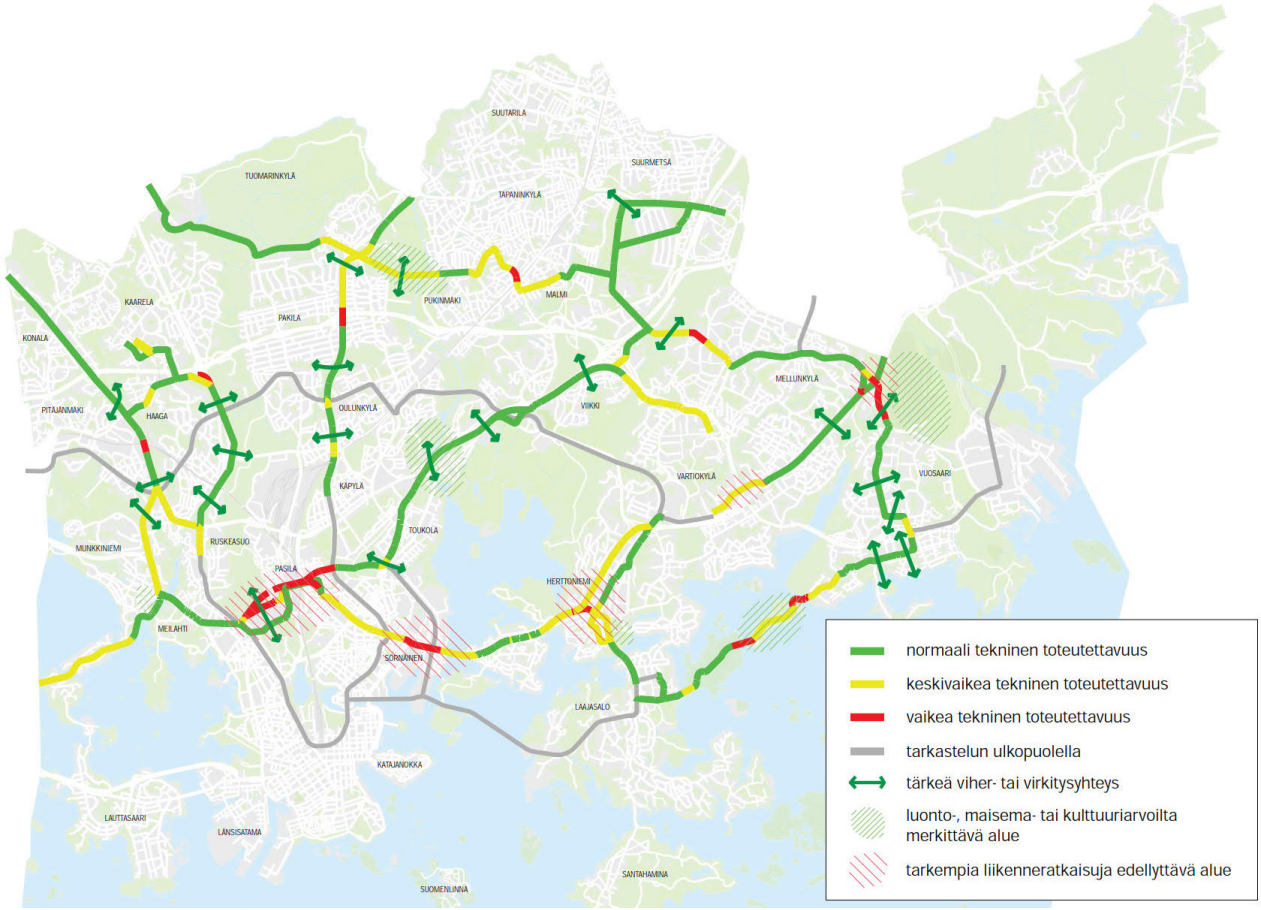
Yleiskaavassa esitetyn pikaraitioverkon toimivuutta on arvioitu karkeasti teknisen, liikenteellisen ja taloudellisen toteutettavuuden näkökulmista. Yleisesti bulevardien raitiotiet ovat Kehä I:lle saakka varsin toteuttamiskelpoisia. Ne edellyttävät bulevardien uusien maankäyttökokonaisuuksien toteutumista. Poikittaisilla raitiolinjoilla riittävän tilan järjestäminen pikaraitiotien palvelutason saavuttamiseksi on paikoin haastavaa. Matkustajakysyntä perustelee raitioteiden tarvetta niin bulevardeilla kuin kantakaupungin poikittaisilla yhteyksillä.

Teknisen toteutettavuuden osalta on tutkittu tilan riittävyyttä raideyhteydelle osoitetulla reitillä, sillä pikaraitiotien toteuttaminen edellyttää yleensä omaa erillistä ajoväylää. Toteutettavuuteen vaikuttavat myös pohjanvahvistustarpeet, johtosiirrot sekä mahdollisten kalliiden erikoisratkaisujen, kuten siltojen ja tunnelien, tarve.

Liikenteellisen toteutettavuuteen vaikuttaa raideosuuden rooli raideliikenteen verkoston täydentämisessä. Syntyykö reitin varrelle merkittäviä vaihtopaikkoja, ja toisaalta, voidaanko yhteys toteuttaa bussirunkolinjana? Pikaraitioverkon toteuttaminen edellyttää kantakaupungin ratikkaverkon kehittämistä nopeammaksi. Matkustajakysynnällä on suuri merkitys raitioyhteyden toteuttamisen kannattavuuteen. Bulevardien raitioteillä matkustajakysyntä on yleisesti ottaen hyvä Kehä I:n tasolle saakka, Viikin–Malmin raitiotiellä Malmin lentokenttäalueelle saakka. Poikittaisilla raitioteillä on kantakaupungissa erinomainen kysyntä. Jokeri 2 -pikaraitiotiellä matkustajakysyntä vaihtelee linjan eri osissa ollen suurinta Malmin ja Kontulan välillä ja pienintä Malmilta länteen. Laajasalontien ratikan, Saaristoratikan ja bulevardiratikoiden Kehä I:n ulkopuolisten osuuksien matkustajakysyntä on varmistettava riittävällä maankäytöllä.

Taloudellisen toteutettavuuden näkökulmasta raitioteiden rakentamiskustannukset ovat varsin maltillisia, jos osuudella ei tarvita pitkiä siltoja tai tunneleita. Raitiotieosuuden toteutettavuuteen vaikuttaa lisäksi matkustajamääriin vaikuttava maankäyttöpotentiaali reitin varrella. Monilla osuuksilla raitiotien toteuttaminen ensi vaiheessa lyhempänä jaksona on usein perusteltua. Raitiotien toteuttaminen ympäröivän maankäytön kanssa yhtä aikaa on merkittävää toteutettavuuden kannalta.

Kuva: Pikaraitioverkon tekninen toteutettavuus.



2.6 Liikenteen toimivuus

Liikenteen toimivuus kuvaa liikennejärjestelmän kehittämisen tasapainoa sekä sitä, kuinka hyvin liikennejärjestelmä toteuttaa kaupungin strategiaa ja yleiskaavan tavoitteita. Liikennejärjestelmän järjestelmäluonteen takia priorisointia ei voida tehdä yksinomaan yksittäisten liikennehankkeiden hyötyjä ja haittoja vertailemalla, vaan arvioimalla hankkeen ja eri toteuttamisvaiheiden vaikutuksia koko liikenneverkon toimivuuteen ja liikkumiseen eri kulkumuodoilla. Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa tavoitteena on mahdollistaa kaupungin kasvu liikennejärjestelmää kehittämällä samalla huolehtien matkojen sujuvuudesta.

Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehitys kulkevat käsi kädessä: suurilla aluekokonaisuuksilla, kuten bulevardeilla, liikenneyhteyksien kehittäminen on alueen merkittävän rakentumisen edellytys. Raideliikenneyhteydet, kuten Jokeri-raitiotiet, synnyttävät uusia rakentamismahdollisuuksia. Raideverkon toteuttamisjärjestyksen määrittelyssä kunkin uuden yhteyden matkustajakysyntä on tärkeässä roolissa ja tiukasti sidoksissa maankäytön kehitysvaiheen kanssa. Osa joukkoliikenteen pääyhteyksistä on perusteltua toteuttaa osittain tai kokonaan runkobussilinjoina matkustajakysynnän, teknisen toteutettavuuden ja verkollisten vaikutusten perusteella.

Joukkoliikennejärjestelmän toteuttamista ohjaa tavoite raideliikenteen verkostokaupungista. Yleiskaavassa on päätetty tavoitteellisesta raideverkosta. Yleiskaavan toteuttamisohjelma ohjaa yhteyksien toteutusjärjestystä niin, että verkostomaisesta rakenteesta päästään hyötymään mahdollisimman tehokkaasti jo ennen kuin verkko on kokonaan valmis. Sektorikohtainen joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen mahdollistaa joukkoliikenteen käyttäjien siirtymistä busseista raiteille sekä varikkotarpeeseen vastaamisen toteuttamissuunnittain. Verkostokaupungin tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan myös raideosuuksia, joihin ei suoraan liity suuria uusia maankäyttömahdollisuuksia, mutta joiden tarvetta matkustajakysyntä ja liikennejärjestelmän toimivuus perustelevat.

Lähitulevaisuudessa liikkumisen kysyntään vaikuttavia tekijöitä ovat mm. verkkokaupan yleistyminen, etätyön ja yhteistoimistojen yleistyminen sekä liikkuminen palveluna -konseptin kehittyminen. Erilaiset liikenteen hinnoittelujärjestelmät ovat yleistyneet muissa maissa, ja niiden käyttöönotto vähentäisi yksityisautoilun määrää. Digitaalisen teknologian kehittyminen tuo mahdollisuuksia kehittää uudentyyppisiä kysyntälähtöisiä liikennepalveluja, jotka muuttavat perinteistä tapaa suunnitella liikkumista, ostaa liikkumispalveluja ja omistaa liikennevälineitä. Jos myös erityyppiset ajoneuvojen yhteiskäyttöpalvelut yleistyvät, ajoneuvojen määrä ja pysäköintipaikkojen tarve voivat vähentyä. Autonomisten ajoneuvojen yleistymisen on arvioitu lisäävän merkittävästi liikenneinfrastruktuurin kapasiteettia. Toisaalta autonomisen ajoneuvokannan on mallinnuksessa ennakoitu lisäävän liikennesuoritetta, koska niiden kilpailukykyinen matka-aika lisää saavutettavuutta ja siten henkilöautoliikenteen kysyntää. Autonomisten ajoneuvojen on arvioitu parantavan liikenneturvallisuutta ja vähentävän liikenteen ympäristövaikutuksia.

Liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta yleiskaavan toteuttaminen kannattaa aloittaa niiltä alueilta, joilla on jo olemassa tai toteutumassa hyvät joukkoliikenneyhteydet. Bulevardien pikaraitiotiet ja Viikin-Malmin raitiotie yhdistävät Jokeri 1:n kantakaupungin raitioverkkoon, luoden ensimmäisen vaiheen raideliikenteen verkostokaupungin yhdessä metron ja rautateiden kanssa. Samanaikaisesti huolehditaan pyöräliikenteen baanaverkon toteuttamisesta sekä kehitetään kaupunkia yhä jalankulkija-, pyöräliikenne- ja joukkoliikennemyönteisemmäksi.

Yleiskaavan toteutuessa joukkoliikenteen tarjonnan parantuminen ja maankäytön tiivistyminen lisäävät joukkoliikenteen osuutta. Mitä useampi kaupunkibulevardi on toteutunut, sitä useampi liikkuja käyttää joukkoliikennettä. Mikäli seudulla otetaan käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelu, sillä on merkittävä rooli matkustustottumusten muuttumisessa. Kaupunkibulevardien toteuttaminen pidentää henkilöautoilun matka-aikoja esikaupunkialueelta ja muualta Helsingin seudulta kantakaupunkiin suuntautuvilla matkoilla, mutta vähentää autoliikenteen ruuhkautumista kantakaupungissa. Kaupungin tiivistyminen lisää helsinkiläisen saavutettavissa olevien työpaikkojen määrää ja työpaikka-alueiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Yleiskaavan toteutettavuus ei kuitenkaan ole hinnoittelun käyttöön ottamista.

Yleiskaavassa on myös varauduttu tunneleihin ja eritasoliittymin autoliikenteen ennakoitavuuden varmistamiseksi. Autoliikenteen sujuvuuden lisäksi näiden avulla voi olla mahdollista siirtää autoliikennettä pois kävely- tai joukkoliikennepainotteisilta alueilta. Tällaiset varaukset, kuten keskustan maanalainen kokoojakatu, vaativat erillisiä tarkasteluja liikenteellisten vaikutusten ja toteutettavuuden selvittämiseksi. Vaikka yleiskaavan painopiste on raideliikenteen verkostokaupungissa ja kävely- sekä pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisessä, voidaan autoliikenteen isoja hankkeita toteuttaa, jos niille ilmenee selkeä tarve. Seudullisen MAL-suunnittelun myötä tehtävät ratkaisut voivat osaltaan vaikuttaa liikennehankkeiden toteuttamisjärjestykseen.

Liikennejärjestelmää on arvioitu aluekokonaisuuksittain sen mukaan, kuinka hyvin aluekokonaisuus ja sen liikennejärjestelyt toteuttavat liikkumisen kehittä-

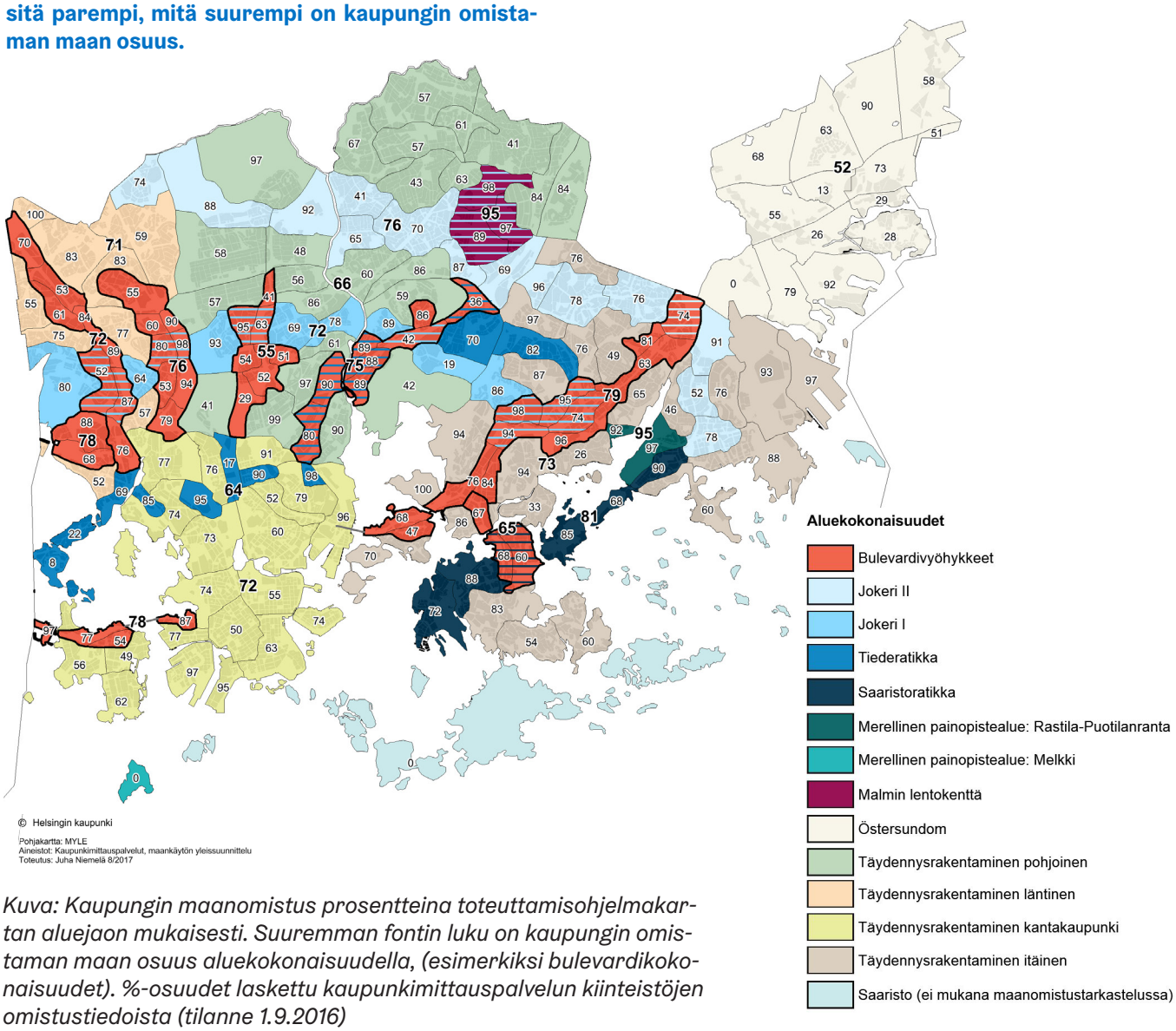
misohjelman tavoitteita. Liikkumisen kehittämisohjelmassa on muodostettu kahdeksan osatavoitetta arjen sujuvuudesta, kaupungin elinvoimaisuudesta sekä resurssitehokkuudesta. Arjen sujuvuutta on arvioitu (1) kestävien kulkumuotojen kilpailukyvyn ja saavutettavuuden, (2) matka-aikojen luotettavuuden sekä (3) liikennejärjestelmän aiheuttamien haittojen minimoinnin perusteella. Kaupungin elinvoimaisuuden takaamiseksi tavoitteena on (4) varmistaa työvoiman ja työpaikkojen sekä kuluttajien ja kaupan kohtaaminen, (5) viihtyisät katutilat sekä (6) tehostaa tavaraliikennettä ja jakelua. Resurssitehokkuuteen tähtäävät (7) liikennejärjestelmän suunnittelu kaupungin toiminnallisten tarpeiden ja resurssien tehokkaan käytön ohjaamina sekä (8) liikenteen kasvun ohjaaminen kestäviin kulkumuotoihin.

Paras toteutettavuus tästä näkökulmasta on Malmin lentokentällä ja Rastila–Puotilanrannassa, joissa kaupunki omistaa lähes kaiken maan (95 %). Raidevyöhykkeistä suurin kaupungin maanomistus on Saaristoratikkavyöhykkeellä (81 %), ja bulevardivyöhykkeistä Itäbulevardilla (79 %). Alhaisin kaupungin maanomistuksen osuus on raidevyöhykkeistä Tiederatikalla (64 %) ja bulevardivyöhykkeistä Tuusulanväylän bulevardilla (55 %). Melkin saarella kaupunki ei omista maata lainkaan.

Valtion maanomistuksella on merkitystä bulevardivyöhykkeillä. Näistä valtion omistusosuus on suurin Tuusulanväylän bulevardilla, jossa valtio omistaa lähes viidenneksen maasta (19 %) ja Lahdenbulevardilla (16 %). Muilla bulevardivyöhykkeillä valtion omistuksessa on vain muutamia prosentteja maa-alasta.

2.7 Maanomistus

Maanomistuksen näkökulmasta toteutettavuus on sitä parempi, mitä suurempi on kaupungin omistaman maan osuus.

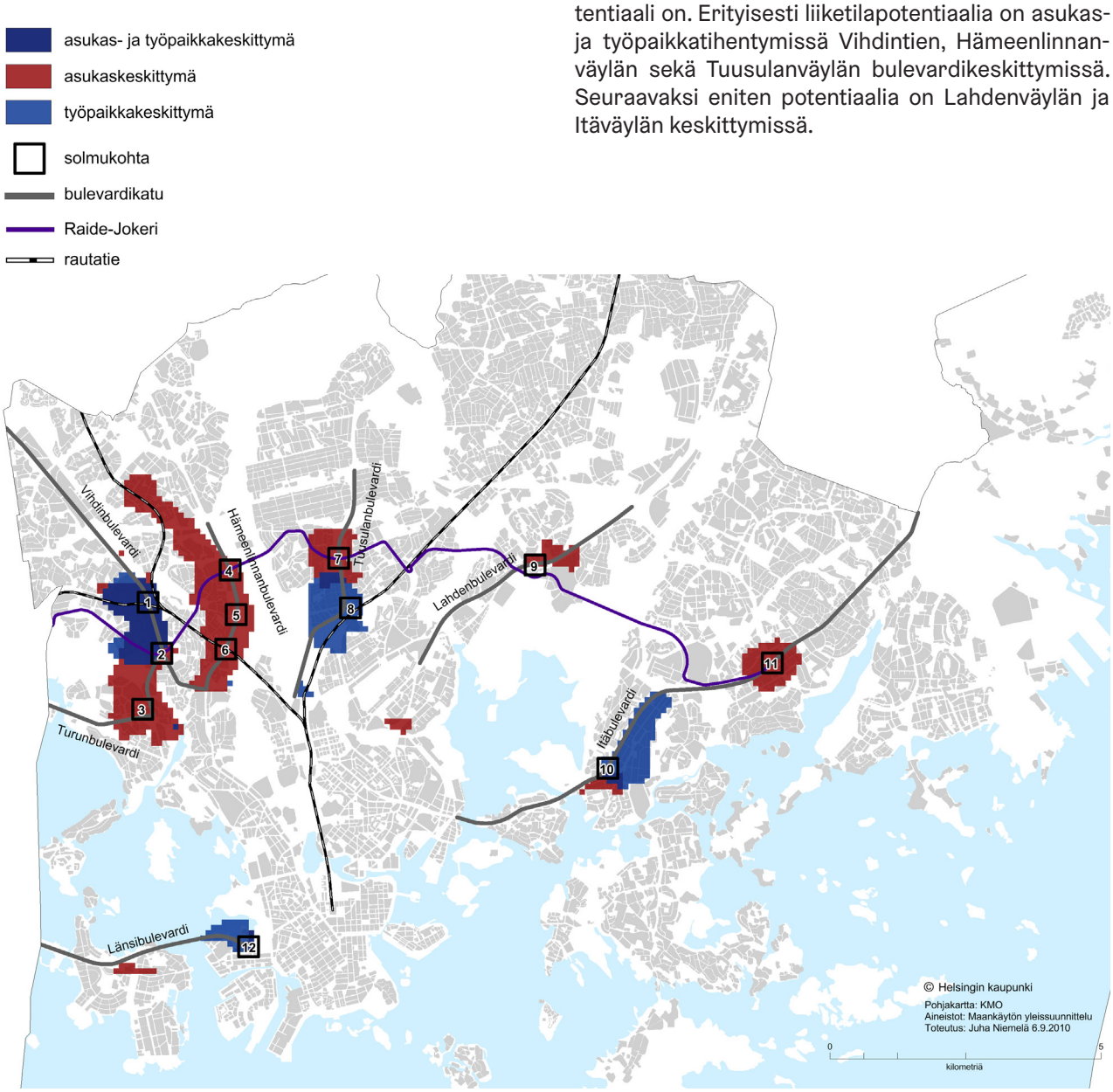


Kuva: Kaupungin maanomistus prosentteina toteuttamisohjelmakartan aluejaon mukaisesti. Suuremman fontin luku on kaupungin omistaman maan osuus aluekokonaisuudella, (esimerkiksi bulevardikokonaisuudet). %-osuudet laskettu kaupunkimittauspalvelun kiinteistöjen omistustiedoista (tilanne 1.9.2016)

2.8 Kaupalliset palvelut ja liiketilarakentaminen

Kaupan ja liiketilarakentamisen osalta toteuttamisohjelman ehdotuksessa on arvioitu karkeasti, lisääkö alueen toteuttaminen liiketilapotentiaalia erityisesti alueen sisällä. Uusien kauppapaikkojen osalta keskeistä on, että lähivaikutusalueelta löytyy riittävä määrä asiakkaita ja ostovoimaa. Kaupan yksiköt eivät saa olla liian suuria suhteessa asukasmäärään, jotta alueelle on mahdollista sijoittua useampia yksiköitä ja kaupan verkosta muodostuisi tiheä.

Kuva: Arvio suurimmista asukas- ja työpaikkakeskittymistä sekä liiketilapotentiaaleista toteuttamisohjelman bulevardivyöhykkeillä vuonna 2050 (yli 15 000 asukasta tai työpaikkaa 800 metrin säteellä)



Yleiskaavan mahdollistama asukas- ja työpaikkamäärän lisäys luo edellytyksiä kaupallisten palvelujen rakentamiselle. Kaupan sijoittumisen tavoitteet on määritelty yleiskaavan eri valmisteluvaiheissa (Palveluverkkoselvitys 10/2013; Yleiskaavan kaupallisten vaikutusten arviointi 23/2014), sekä yleiskaavan määräyksissä sekä yleiskaavan tulkintaohjeissa.

Bulevardikaupunginosista tavoitellaan urbaaneja kantakaupunkimaisia kaupunginosia, joissa on kauppaa ja palveluita. Toteuttamisohjelman laatimisen yhteydessä on tarkennettu arvioita bulevardikaupunginosien liiketilapotentiaaleista sekä keskeisistä kohdista, joihin tulee jatkosuunnittelussa kaavoittaa kadunvarsiliiketiloja.

Tarkastelussa on arvioitu, minne suurimmat asukas- ja työpaikkatihentymät voisivat syntyä 800 metrin etäisyydellä bulevardeista ja mikä niiden liiketilapotentiaali on. Erityisesti liiketilapotentiaalia on asukas- ja työpaikkatihentymissä Vihdintien, Hämeenlinnanväylän sekä Tuusulanväylän bulevardikeskittymissä. Seuraavaksi eniten potentiaalia on Lahdenväylän ja Itäväylän keskittymissä.

Seuraavilta bulevardisoitavilta kohteilta löytyy keskeisiä liikenteen solmukohtia, joihin erityisesti kannattaa suunnata kadunvarsiliiketiloja.

VIHDINTIE BULEVARDILTA KESKEISIMMÄT KOHDAT OVAT:

- Vihdintien ja Valimon seisakkeen välinen alue (1)
- Haagan liikenneympyrä (2)
- Huopalahdentie Munkkivuoren ostoskeskuksen lähellä (3)

HÄMEENLINNANVÄYLÄN BULEVARDILTA KESKEISIMMÄT KOHDAT OVAT:

- Jokerin risteys (4)
- Metsäläntien risteys (5)
- Mannerheimin asema (6)

TUUSULANVÄYLÄN BULEVARDILTA KESKEISIMMÄT KOHDAT OVAT:

- Jokerin risteys (7)
- Käpylän aseman seutu (8)

LAHDENVÄYLÄN BULEVARDIN KESKEISIN KOHTA:

- Jokerin risteyksen pohjoispuoli (9)

ITÄVÄYLÄN BULEVARDI:

- Herttoniemen keskustan alue (10)
- Itäkeskuksen alue (11)

LÄNSIBULEVARDI:

- Ruoholahti (12)

Keskeisten solmukohtien lisäksi potentiaalia kadunvarsiliiketiloille on myös laajemmin bulevardien varsilla, ja tavoitteena on osoittaa liiketilaa bulevardien väestö- ja työpaikkakeskittymistä. Samoin alempiasteisen katuverkon pääkatujen varret on syytä huomioida.

Täydennysrakentamisen avulla voidaan pääasiassa tukea olemassa olevien palvelujen säilymistä sekä niiden lisäämistä olemassa olevissa keskittymissä, kun taas kaupunkibulevardien rakentamisen yhteydessä on mahdollista toteuttaa uutta kaupallista verkkoa. Tavoitteena molemmissa on käveltävä ympäristö, jossa palvelut sijaitsevat jalankulun tihentymissä ja joukkoliikenteen solmukohdissa. Erityisesti kaupunkibulevardialueilla, joilla on paljon väestönkasvun ja työpaikkojen tuomaa potentiaalia, tulee kaupalliset palvelut toteuttaa siten, että ne tukevat toiminnallisesti sekoittuneen urbaanin kaupungin rakentumista.

Nykyisten ostoskeskusten sijainnit ovat lähipalveluiden kannalta tärkeitä, vaikka ne eivät pysty kilpailemaan suurempien kaupallisten keskittymien kanssa. Useat vanhat ostoskeskukset ovat myös peruskorjausvaiheessa, ja niiden osalta on pohdittava rakennusten purkamista. Monet niistä sijaitsevat yleiskaavan lähikeskustoissa ja yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti ostoskeskusten toiminnat, eli liiketilat ja palvelut, on tärkeä säilyttää. Vanhoja ostoskeskuksia muutettaessa ja ehkä purettaessa voidaan niiden toimintoja sijoittaa myös uusiin kadunvarsiliiketiloihin. On erittäin tärkeä huomioida näiden paikkojen kadunvarsiliiketilojen mahdollistaminen ja toteutuminen.

2.9 Julkisten palveluiden verkko

Maankäytöllä ja rakentamisella on suuri vaikutus väestön sijoittumiseen sekä sitä kautta palvelutarpeisiin ja palveluverkkoon. Palvelujen järjestämiskustannukset muodostavat myös merkittävän osan kaupungin budjetista. Rakentaminen ja väestön muutokset heijastuvat nopeasti joka arkipäivä käytettäviin lähipalveluihin, joiden tulee olla hyvin saavutettavissa, kuten päiväkoteihin ja peruskouluihin.

Julkisten palvelujen osalta toteuttamisohjelman valmistelussa on tarkasteltu karkeasti, voiko alueen toteuttaminen osin tukeutua olemassa olevaan päiväkoti- ja kouluverkkoon. Pitkän aikavälin toteuttamisohjelma mahdollistaa myös palveluverkkoon heijastuvien pitkän aikavälin vaikutusten ennakoimisen. Tarkastelussa on huomioitu yleiskaavan väestötavoitteiden mukainen alueiden kerrosala sekä nykyiset alakoulut ja päiväkodit enintään 800 metrin linnuntie-etäisyydellä.

Vuoteen 2030 mennessä väestönkasvu on lukumäräisesti suurinta uusilla projektialueilla Kalasatamassa, Jätkäsaaressa, Kruunuvuorenrannassa, Malmin lentokentän alueella, Pasilassa, Kuninkaantammessa, Hernesaaressa ja Koivusaaressa. Näillä projektialueilla on kaavoituksen ja aluerakentamisprojektien yhteydessä ennakoitu julkisten lähipalveluiden tarvetta systemaattisesti. Uusilla yleiskaavan toteuttamisalueilla tulee tehdä vastaavanlaiset tarkastelut palvelutarpeista riittävän varhaisessa vaiheessa suunnittelua. Vuoteen 2030 mennessä väestönkasvu on julkisten lähipalveluiden kannalta merkittävää edellä mainittujen projektialueiden lisäksi Jokeri 1:n varrella mm. Latokartanossa, Oulunkylässä, Roihupelto–Viilarintiellä sekä Jokeri 1:n ja Vihdintien bulevardin risteämisalueella Pitäjänmäessä. Myös Jokeri 2:n varrella itäisessä Helsingissä on merkittävää väestönkasvua Mellunmäki–Vesala alueella sekä Vuosaaren keskustassa.

Päiväkotien osalta alueet, joissa väkiluku kasvaa merkittävästi seuraavien 13 vuoden aikana ja joissa ei ole nykyisin päiväkotia 800 metrin etäisyydellä, ovat Pohjois-Pasilan läntinen osa (Pasila-projekti) ja Kuninkaantammi, johon on tulossa uusi päiväkoti. Yleiskaavan toteuttamisohjelman alueista nousevat

Itäväylän varren alueet Vartioharjussa ja Mellunmäessä lievempinä väestönkasvun alueina, joissa ei nykyisin ole kävelyetäisyydellä päiväkotia. Alakoulujen osalta nykyisiä vastaavia katvealueita ovat Oulunkylän Jokerin itäinen ja Veräjämäen keskinen alue sekä Pihlajisto Jokerin varressa ja Viikinmäki. Erittäin voimakkaasti kasvava Malmin lentokentän alue on myös osin nykyisen palveluverkon kävelysaavutettavuuden ulkopuolella.

Pitemmällä aikavälillä, vuoteen 2050 mennessä, edellä mainittujen projektialueiden lisäksi väestönkasvu on merkittävää Vartiosaaressa, Hämeenlinnan bulevardin alueella ja Länsibulevardin alueella Lauttasaaressa. Myös Tuusulanbulevardin ja Jokeri 1:n risteämiskohdassa ja Herttoniemi–Itäkeskus-alueilla valmistuu uutta asuinkerrosalaa merkittävä määrä. Pitkällä aikavälillä väestönkasvua näyttää tapahtuvan eniten niillä alueilla, missä palveluverkkoa ei ole, kun taas tiheän palveluverkon alueilla väkiluku näyttää monin paikoin vähenevän.

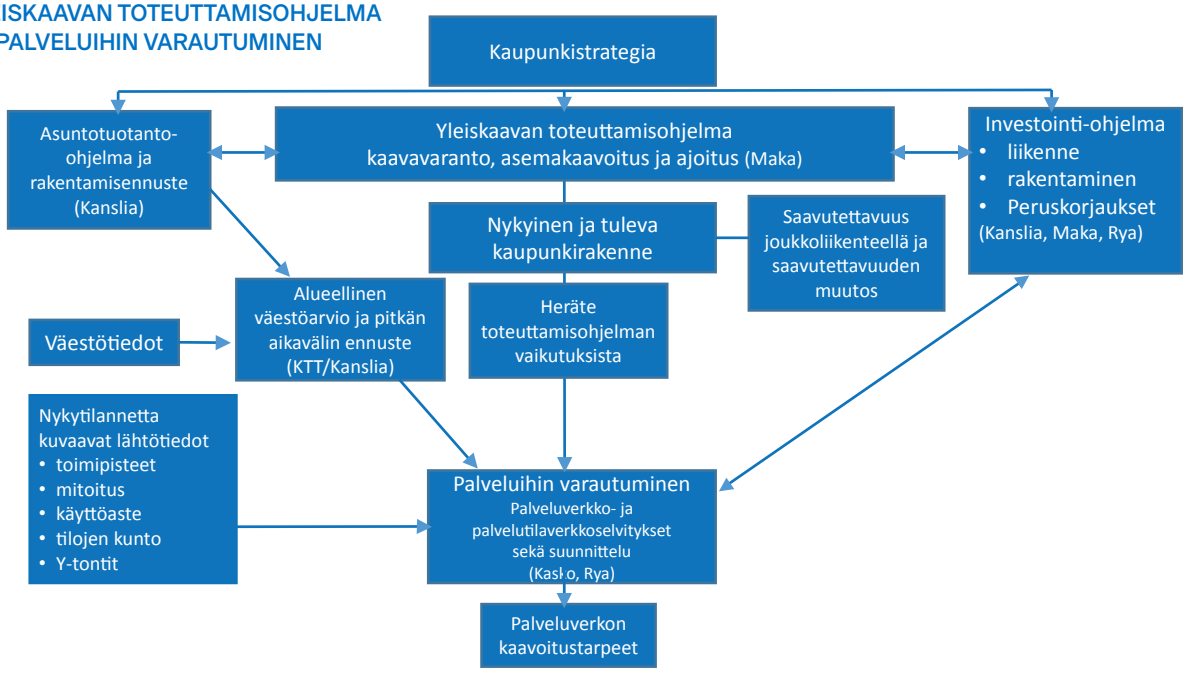
Kokonaisuutena pienten lasten palveluiden verkko on Helsingissä nykyisellään tiheä. Lähes kaikilta uusilta alueilta on kohtuullinen etäisyys olemassa oleviin palvelupisteisiin ja alueiden rakentumisen alkuvaiheessa voidaan jossain määrin tukeutua olemassa olevaan verkkoon. Väestön määrälliset muutokset ovat kuitenkin uusilla alueilla niin suuria, että olemassa olevat palvelut eivät pysty vastaamaan kaikkeen palvelutarpeeseen kovin pitkään. Uusien alueiden läheisillä vanhoilla alueilla väestö usein vähenee ja ikääntyy, samalla pienten lasten palveluiden kysyntä näillä alueilla alenee. Siten vanhat alueet voivat joiltakin osin vastata myös viereisten uusien alueiden kysyntään, mikäli saavutettavuus kohteisiin on hyvä. Myös suuntaamalla täydennysrakentamista tällaisille väestöltään väheneville alueille voidaan hyödyntää olemassa olevaa palveluverkkoa.

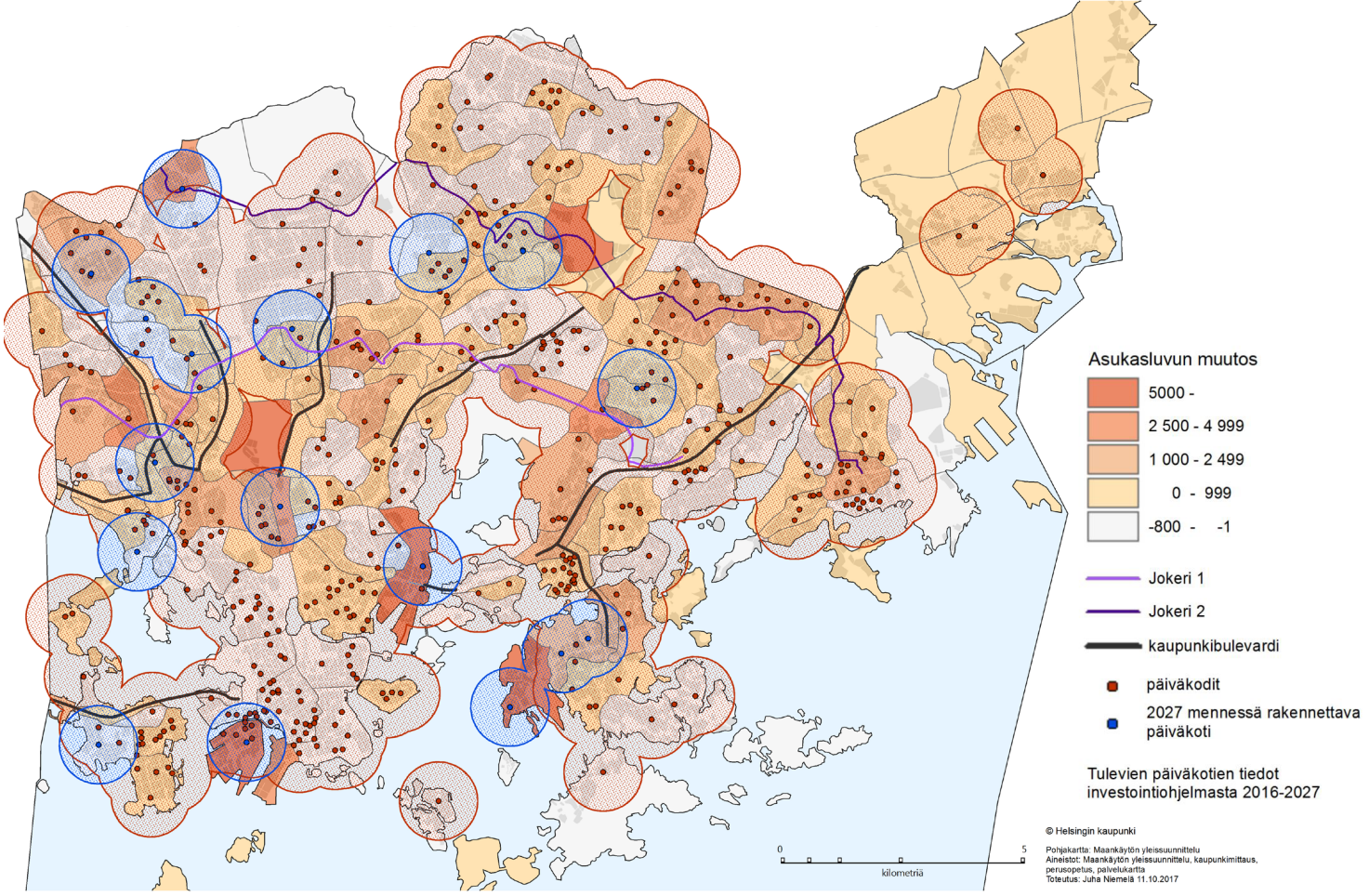
Yleiskaavan toteuttamisohjelman avulla saadaan tuotettua tietoa kaavavarannosta ja alueiden toteutumisen ajoittamisesta. Samalla voidaan tuottaa tietopohjaa asuntotuotannon ohjelmointiin sekä pitkän aikavälin alueelliseen ikärakenne-ennusteeseen, joka on lähtökohtana palveluiden suunnittelussa ja mitoittamisessa. Tarkemmat lähtötiedot kaavoituksen ajastamisesta tarkentavat myös rakentamisennustetta ja väestöarviota. Toteuttamisohjelman avulla tuotettua tietoa voidaan hyödyntää eri tarpeisiin täydentämään nykyisiä prosesseja.

Toteuttamisohjelman avulla on mahdollista tuottaa heräte pitkän aikavälin näkymistä ja vaikutuksista palveluverkkoon sekä täsmentää pitkän aikavälin alueellisen väestöennusteen tietopohjaa suunnittelun tueksi. Tuotetun tiedon avulla voidaan hahmottaa muutospaineita alueiden toteutumisen seurauksena, palveluiden saavutettavuutta nykyisessä ja tulevassa kaupunkirakenteessa sekä vastata pitkän aikavälin palveluverkon kehittämistarpeisiin kokonaisuutena. Olemassa olevan aineiston sekä toteuttamisohjelman tuottaman tiedon hyödyntämistä kehitetään yhteistyössä palveluverkon suunnittelijoiden sekä väestöennusteen laatijoiden kanssa. Maankäytön, asumisen ja palvelujen tiiviillä yhteensovittamisella voidaan tehostaa olemassa olevien palvelujen ja tilojen käyttöä sekä varautua ennalta tuleviin investointitarpeisiin.

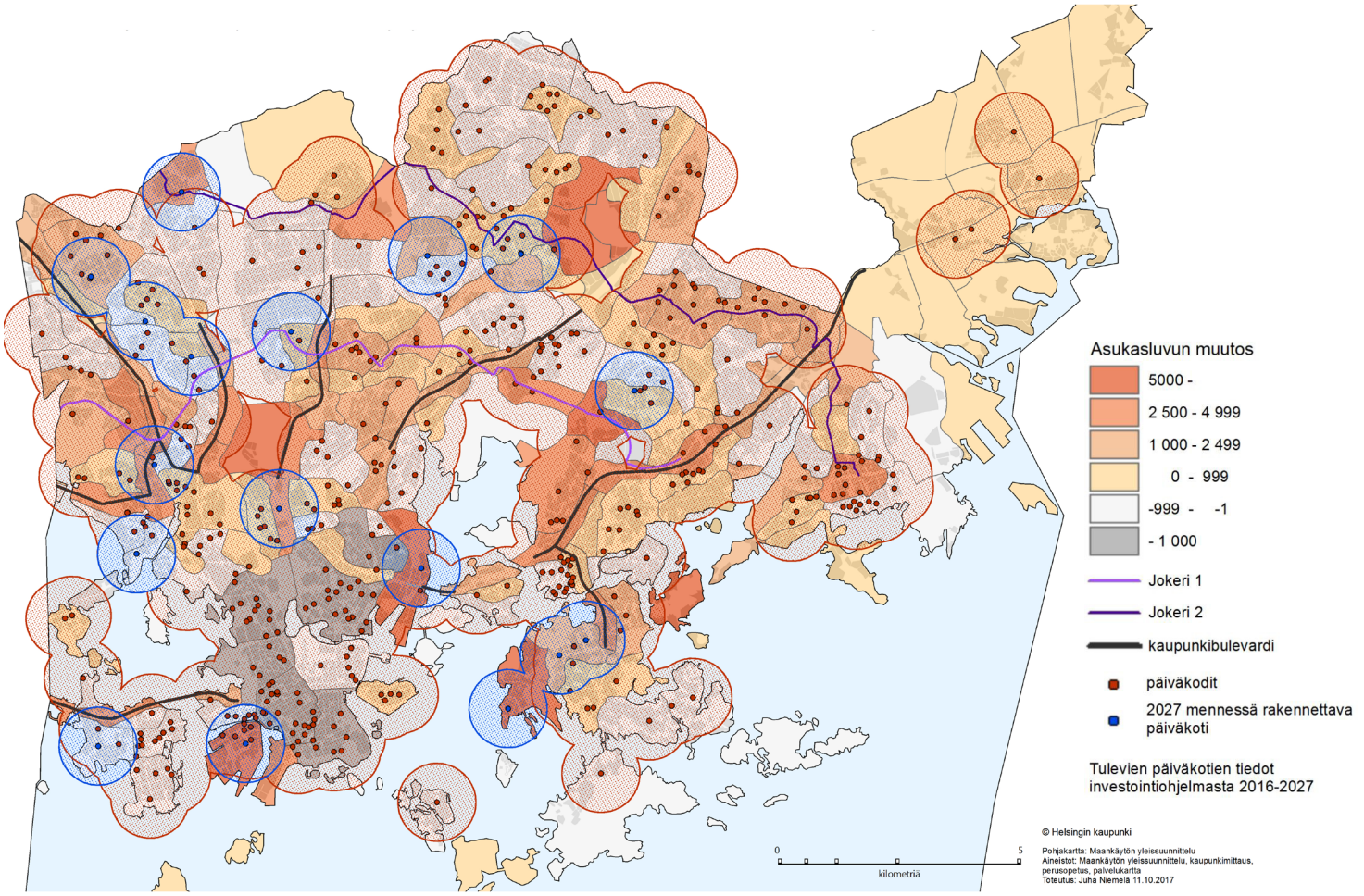
Kuva: Maankäytön asumisen ja palveluiden yhteensovittamisen toimintakehikko. Yleiskaavan toteuttamisohjelma on väline, joka antaa tietoa palveluverkon ennakoivaan suunnitteluun.

YLEISKAAVAN TOTEUTTAMISOHJELMA JA PALVELUIHIN VARAUTUMINEN

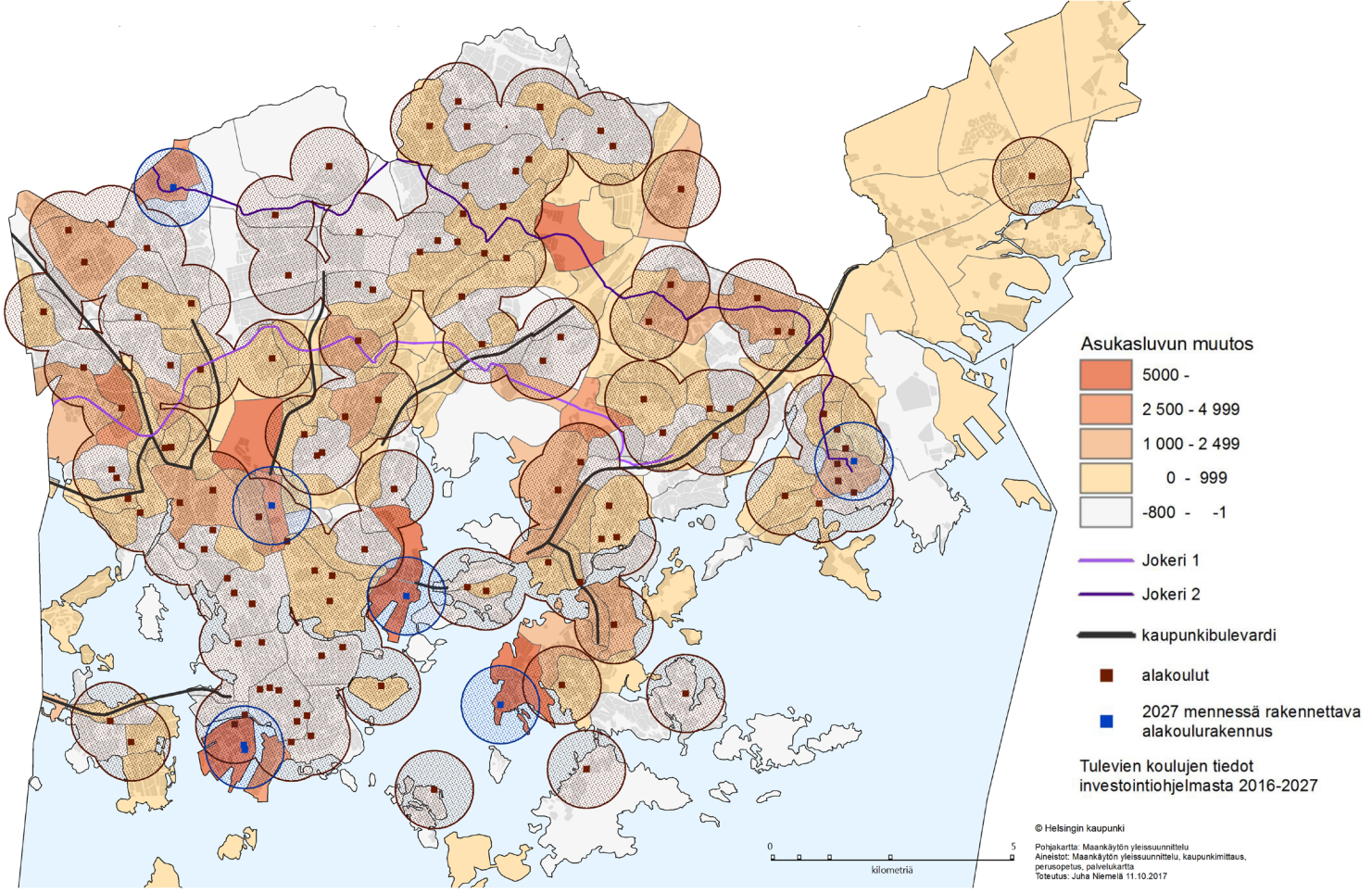




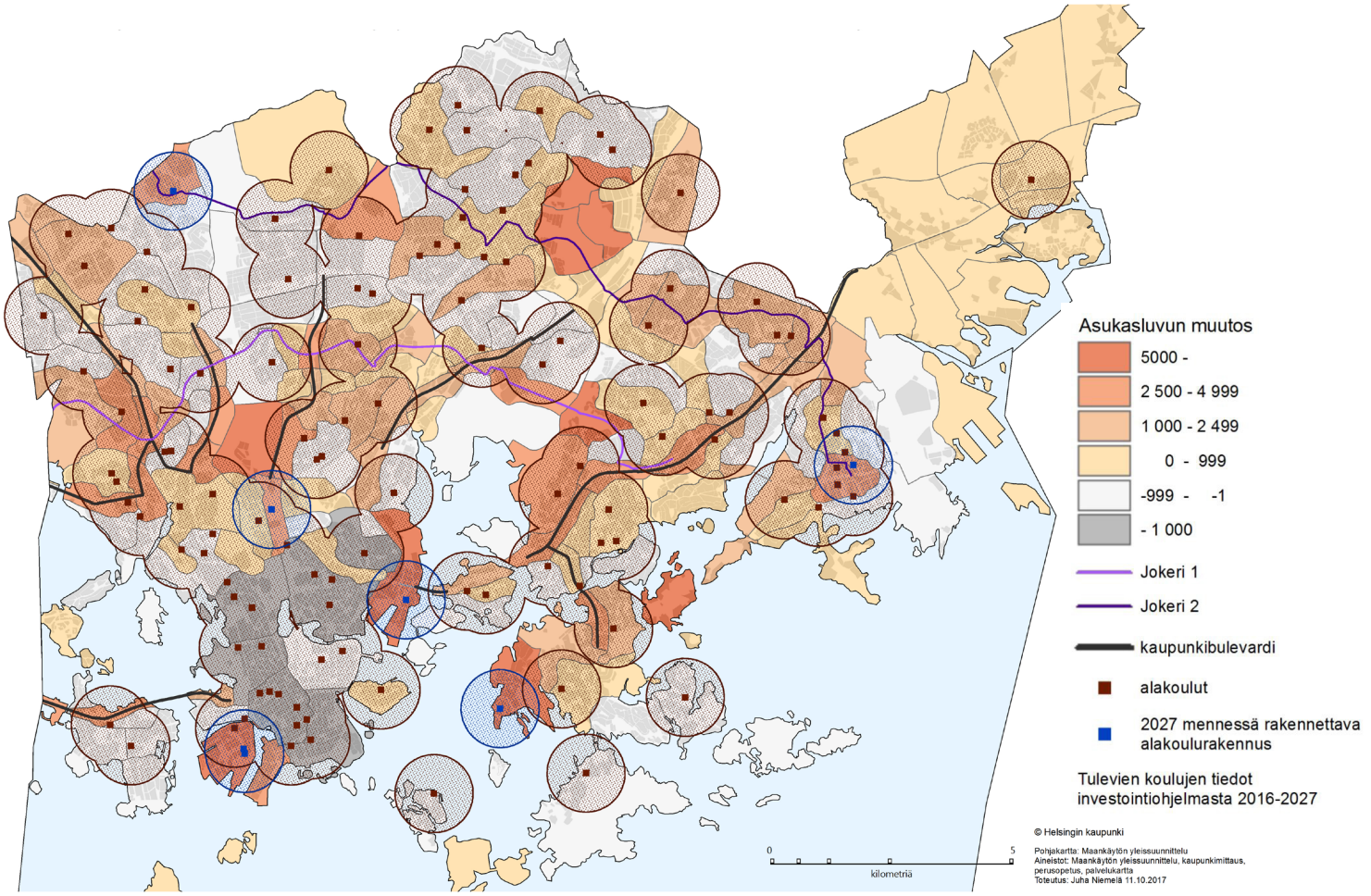
Kartta 1: Yleiskaavan arvioitu väestönmuutos 2016–2030 ja päiväkotiverkko sekä 800 metrin vyöhykkeet.



Kartta 2: Yleiskaavan arvioitu väestönmuutos 2016–2050 ja päiväkotiverkko sekä 800 metrin vyöhykkeet.



Kartta 3: Yleiskaavan arvioitu väestönmuutos 2016–2030 ja alakouluverkko sekä 800 metrin vyöhykkeet.



Kartta 4: Yleiskaavan arvioitu väestönmuutos 2016–2050 ja alakouluverkko sekä 800 metrin vyöhykkeet.

2.10 Elinkeinojen edellytykset ja kansainvälinen kilpailukyky

Toteuttamisohjelmassa on arvioitu, vastaako alueen toteuttaminen kaupungin strategioiden ja yleiskaavan mukaisiin toimitilatarpeisiin ja tukeeko alueen toteuttaminen elinkeinotoiminnan painopisteitä sekä kansainvälisen kilpailukyvyn kehittymistä.

Vihdintien kaupunkibulevardi mahdollistaa olemassa olevan yritysalueen kehittymisen ja toisaalta muuntumisen. Pitäjänmäki on merkittävä työpaikkakeskittymä Vihdintien varressa ja tavoitteena on edistää alueen kehittymistä edelleenkin merkittävänä työpaikka-alueena. Vihdintien pohjoispään nykyinen väljä työpaikkarakenne voi kuitenkin olla riski kustannustehokkuuden ja raideliikenteen kehittämisen kannalta. Tämän vuoksi toimitilan lisärakentamista Vihdintien toimitila-alueilla tulee edistää.

Erityisesti Tuusulanväylän bulevardikaupunginosan eteläisen osan rakentaminen voi tukea Käpylän asemanseudun kehittymistä toimitilakeskittymänä. Tuusulanväylän kaupunkibulevardin rakentaminen yhdistää myös keskustan ja Helsinki-Vantaan lentokentän sekä luo mahdollisuuksia ”Lentokenttäbulevardin” kehittämiseen. Alue kuuluu myös kansainväliseen lentokenttä–keskusta–Tallinna-kehityskäytävään sekä Lentorata-käytävään.

Länsiväylän bulevardin sekoittuneet alueet mahdollistavat toimitilarakentamisen houkuttelevassa sijaintipaikassa ja ne voivat korvata osin Vattuniemen vähenevää toimitilakantaa. Koivusaari voi osaltaan muodostaa vetovoimaisen ja korkeatasoisen toimitilakeskittymän Keilaniemen ja Ruoholahden välissä.

Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardilla on paljon toimitilapotentiaalia, vaikkakaan se ei ole nykyisin työpaikkakeskittymä. Mahdollisuuksia houkuttelevalle toimitilarakentamiselle löytyy erityisesti joukkoliikenteen solmukohdista.

Lahdenväylän alkupäässä on mahdollisuuksia myös toimitilarakentamiselle, vaikkakaan se ei ole nykyinen työpaikkakeskittymä. Väylän pohjoispäässä olevia nykyisiä pienteollisuustoimintoja bulevardi ei varsinaisesti tue, mutta se voi mahdollistaa alueiden toimitilarakenteen muuntumisen.

Itäväylän varren osalta bulevardisointi ja Herttoniemen työpaikka-alueen raideyhteys parantavat alueen saavutettavuutta ja mahdollistavat työpaikka-alueen kehittymisen. Toisaalta osalle nykyisistä toiminnoista muutokset voivat olla riski, jolloin ne voivat hakeutua nykysijaintia kauemmaksi. Roihupellossa on paljon toimitilapotentiaalia, mutta sen toteutuminen edellyttäisi liikenneympäristön muutoksen sekä metroaseman rakentumisen. Itäväylän varrella Herttoniemi on Helsingin suurimpia työpaikkakeskittymiä. Väylän varren tehostaminen ja kehittäminen voivat edesauttaa sen kehittymisen merkittäväksi elinkeinojen keskittymäksi itäiseen Helsinkiin. Alueen nykyisten toimialojen vahvistumisen kautta voidaan kehittää metron ja pikaratikan varaan rakentuva terveysteknologian, terveys- ja hyvinvointialojen ja smart and clean -alojen vyöhyke, joka ulottuu Herttoniemestä tulevaan Östersundomiin.

Jokeri 1:n varrella on Pitäjänmäen ja Roihupellon merkittävät työpaikkakeskittymät, joiden poikittaista saavutettavuutta raideyhteys parantaa. Jokeri 2 parantaa mm. Malmin asemaseudun kehittymistä ja poikittaista saavutettavuutta. Saaristoratikan avulla voitaisiin saada uusi yhteys keskustan ja Vuosaaren sataman välille. Sillä olisi merkitystä myös matkailun kannalta. Tiederatikka kytkee korkeakoulualueet toisiinsa ja parantaa niiden saavutettavuutta.

Merellisten painopistealueiden rakentaminen tarjoaa tilaisuuden kehittää niiden merellisiä palveluita ja elinkeinoja.

Täydennysrakentamisen osalta keskeisiä kohteita elinkeinojen ja palvelujen kannalta ovat yleisesti asemanseudut.

Kantakaupungin merkitys sekä elinkeinopolitiikan että kaupunkituottavuuden kannalta on tulevaisuudessakin huomattava. Elinkeinopolitiikan näkökulmasta yhä kasvava määrä toimitilojen muutoksia asumiseen heikentää alueen dynaamisuutta yritys- ja palvelukeskittymänä. Mahdollisuuksia lisätä toimitilaa tällä seudun tuottavimmalla ja yritysten näkökulmasta houkuttelevimmalla alueella ei juurikaan ole, joten riittävä määrä nykyisiä toimitiloja tulee säilyttää tulevaisuuden tarpeisiin.

Kantakaupungin alueella Pasila–Vallila–Kalasatama-akseli on yleiskaavan keskeisiä elinkeinoalueita. Sen kehittämiseen tulee panostaa voimakkaasti. Aluetta kehitetään työpaikka- ja yritysvyöhykkeenä ja sen liikenteellistä toimivuutta parannetaan esimerkiksi raideratkaisulla. Teollisuuskadun kehittäminen toimitilapainotteisena ja mahdollinen raideyhteys luovat alueesta houkuttelevan kokonaisuuden yhdistämällä alueen keskittymät ja parantamalla niiden saavutettavuutta.

2.11 Sosiaalinen rakenne

Kokonaisvaltaisen sosiaalisen kestävyyden varmistaminen on hyvän ja kilpailukykyisen kaupungin elinehto ja sen suunnittelun tärkeimpiä tavoitteita. Tästä näkökulmasta uusien alueiden toteuttamisen tulee tukea asuntokannan monipuolistamista, alueiden sosiaalista tasapainoa ja alueellisen identiteetin vahvistamista.

Helsingin väestö kasvaa, ikääntyy ja monikulttuuristuu. Yleiskaavan pohjana on nopean kasvun skenaario. Mitä enemmän väestö kasvaa, sitä enemmän kaupunkiin ennustetaan muuttavan työikäistä väestöä, ja tällöin huoltosuhde on edullisin.

Maankäytön suunnittelu vaikuttaa peruspalveluverkon suunnitteluun, liikkumiseen, asumisen mahdollisuuksiin sekä miellyttävään ja turvalliseen ympäristöön. Sen sijaan yleiskaavan keinoin ei voida suoraan vaikuttaa sosiaaliseen rakenteeseen. Mahdollisuus vaikuttaa riittävän ja monipuolisen asuntokannan tuottamiseen ja parantaa jo olevia alueita on kuitenkin kaavallinen kysymys. Rakennusvolyymin on mahdollistettava tavoitteiden mukainen hallinta- ja rahoitusmuotojakauma kaikilla alueilla. Yleiskaavan tavoitteet ja niiden pohjalta valmisteltu yleiskaava tukevat hyvän arjen ja kaupunkiympäristön syntymistä koko Helsingissä.

Alueiden sosiaalinen sekoittaminen hallintamuotojen kautta on Helsingissä ollut periaatteena jo vuosikymmeniä. Moniin eurooppalaisiin suurkaupunkeihin verrattuna Helsingin tilanne on ollut erinomainen; valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon keskittyminen on voitu hajasijoittavalla tontinluovutuksella estää. Helsinki on kansainvälisessä vertailussa onnistunut hillitsemään eriytymistä paremmin kuin useimmat verrokkikaupunkimme. Tulevaisuudessakin tulee huolehtia siitä, että Helsingin kohtuullisen hyvä kokonaistilanne jatkuu.

Asuinalueiden kehittämistavoitteet asetetaan kaupungin strategiassa sekä AM-ohjelmassa. Nykyisen AM-ohjelman tavoitteena on edistää kestävää kaupunkikehitystä ja tiedostaa uhka alueiden eriytymiskehityksestä. Strategia asettaa tätäkin kunnianhimoisemmat tavoitteet: Helsinki tavoittelee jatkossakin asemaa segregaation ehkäisyn eurooppalaisena huippuesimerkkinä ja mahdollistaa kaupunginosien tasavertaisuuden ja hyvinvoinnin. Kaupunginosien eriytyminen tulotason ja hyvinvoinnin osalta otetaan Helsingissä vakavasti.

Hallinta- ja rahoitusmuodoille on asetettu omat tavoitteensa, joilla tuetaan edellä mainitun tavoitteen toteutumista. Alueellisesta hallinta- ja rahoitusmuotojakaumasta päätetään tontinluovutus- ja maankäyttösopimusvaiheessa palvelujen yhteistyönä alueellinen tasapaino huomioiden. Näin toimien rakennuskannan vuokra- ja omistusjakauma ja sen myötä asukkaiden sosiaalisen rakenteen jakauma pysyy tavoitellulla kehityspolulla.

Viime vuosikymmeninä Helsingin alueet ovat eriytyneet ja huono-osaisuus on alkanut profiloida tiettyjä alueita. Siksi on tärkeää ottaa käyttöön tiedossa olevia keinoja ja hyödyntää tutkimustuloksia, joilla näiden alueiden vetovoimaisuutta ja sosiaalista tasapainoa voitaisiin parantaa. Huolestuttava polarisaatio ja eriytyminen painottuu vanhoille esikaupunkien kerrostalovaltaisille alueille. Tiettyjen väestöryhmien alueellinen keskittyminen vaikuttaa erityisesti alueen ulkopuolella syntyvään mielikuvaan, imagoon, joka puolestaan vaikuttaa alueen vetovoimaisuuteen. Erityisesti lapsiperheissä ennakkoluulot alueen rauhattomuudesta tai koulujen huonosta tasosta vaikuttavat asuntoalueen valintaan, vaikka lähiöiden huono maine vaikuttaa tuoreen väitöskirjatutkimuksen mukaan liioitellulta.

Asuinalueiden kielteistä eriytymistä on tapahtunut alueilla, joissa fyysinen ympäristö, asuntokannan kunto, koulujen maine ja vuokratalovaltaisuus eivät houkuttele alueille uusia asukkaita, eikä omistusasuntotuotantoa. Alueellista kehittämistä alueiden sosiaalisen statuksen nostamiseksi tulee jatkaa tulevaisuudessakin.

Sosiaalisen tasapainon kannalta katsottuna on erityisen tärkeää kehittää nykyistä esikaupunkivyöhykettä, painottaen alueita, joilla kielteistä eriytymiskehitystä on havaittavissa. Sekä Itä-Helsingin metrovyöhykkeen että junaratojen varsilla ja asemanseuduilla on alueita, joilla tiivistäminen, omistusasuntokannan kasvattaminen sekä julkisen ympäristön parantaminen tuovat toivottua imagon nostoa.

Strategian ja AM-ohjelman tavoitteiden toteutumista tulee edistää myös niillä alueilla, joilla on suhteellisesti muita alueita enemmän omistusasuntoja, ja joiden sosiaalisen tasapaino kestää lukumääräisesti aiempaa enemmän myös tuettua asuntotuotantoa. Tällaisia ovat esikaupunkivyöhykkeen pientaloalueet sekä lähellä rantoja ja kantakaupunkia olevat kerrostaloalueet. Pientaloalueilla keinoina ovat tonttitehokkuuden nostaminen ja uusien asuntotyyppien kokeilut, sekä alueiden reunoille sijoittuvien asemanseutujen tiivistäminen.

Uusien, laajojen projektialueiden nopea kaavoitus on sosiaalisesta näkökulmasta kannattavaa, koska näille alueille saadaan kerralla kokonaan uutta rakennetta: lisää asuntoja ja korkealaatuista ympäristöä sekä hyvät joukkoliikenneyhteydet muine asumista tukevine palveluineen. Välilliset vaikutukset ulottuvat projektialueita laajemmalle alueelle.

Malmin lentokentän rakentaminen uudeksi hyvin saavutettavaksi ja viihtyisäksi asuinalueeksi tuo koko koilliseen Helsinkiin toivottua uudistumista. Lentokentän alueen uusi kaupunginosa mahdollistaa monipuolisen asuntotarjonnan lisäksi hyvät palvelut ja liikenneyhteydet, kuten raitiotieyhteyden Latokartanon ja Viikin kautta kantakaupunkiin. Lentoaseman välittömässä läheisyydessä olevien alueiden kaupunkirakenne eheytyy Jakomäen, Alppikylän ja Malmin keskustan sekä Tapanilan välillä. Tasapainoinen kehitys mahdollistuu, kun uudistetaan myös Malmin kaupunginosakeskustaa samanaikaisesti uuden alueen rakentamisen kanssa.

Puotilanrannan ja Rastilan leirintäalueen kaavoitus merelliseksi ja houkuttelevaksi asuinalueeksi tuo Itä-Helsinkiin toivottua imagon nostoa sekä asuntokannan monipuolistumista ja jatkaa tiiviistä kaupunkirakennetta Itäkeskuksesta Vuosaaren keskustaan.

2.12 Virkistys, vapaa-aika, merellisyys ja kaupunkiluonto

Virkistyksen, vapaa-ajan, merellisen Helsingin ja kaupunkiluonnon osalta toteuttamisohjelmassa on arvioitu, millaisia toimia on tehtävä, että kaupunki säilyy ja kehittyy yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti viihtyisänä ja merellisenä viherverkostokaupunkina.

2.12.1 Virkistys, liikunta ja vapaa-aika

Viherverkostoa on suunniteltu yleiskaavan rinnalla. Viheralueiden nykytilaa ja uutta yleiskaavaa peilaavat tärkeimmät kehittämistoimenpiteet on esitetty Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelmassa (VISTRA II), joka on valmistunut syksyllä 2016. Suunnitelma esittää viher- ja virkistysverkoston kokonaiskuvan. Jotta yleiskaavassa ja Helsingin kaupunkistrategiassa esitetyt tavoitteet virkistysverkoston saavutettavuudesta ja terveysvaikutuksista toteutuisivat, viher- ja virkistysverkoston ja merellisen ympäristön kehittäminen vaativat jatkossa tavoitteellista suunnittelua osana rakentamishankkeita ja viherympäristöön kohdistuvia investointeja.

Kaupunkistrategian mukaisesti kaupunkiympäristöä sekä liikunta- ja kulttuuritarjontaa kehitetään tasapuolisesti eri kaupunginosissa siten, että ympäristö kannustaa liikkumiseen ja terveelliseen elämäntapaan. Virkistys- ja vapaa-ajan palveluiden kehittämisen lähtökohtana on kasvavan asukasmäärän virkistyspalvelutason säilyttäminen ja kehittäminen tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Liikuntapalveluiden ja muiden vapaa-ajan palveluiden saavutettavuus ja riittävyys vaihtelevat nykyisin merkittävästi eri osissa kaupunkia. Näiden palveluiden saavutettavuuden parantamiseen on kiinnitettävä huomiota uusien alueiden palveluita suunniteltaessa. Joidenkin liikuntapalveluiden saavutettavuus paranee poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien toteutumisen myötä.

Uusien puistojen ja vapaa-ajan palveluiden kehittäminen liitetään osaksi rakentamisalueiden suunnittelua ja toteuttamista. Kaikkien rakentamishankkeiden virkistys- ja viherverkostotarkastelut tehdään tarpeeksi laajalle alueelle, jotta voidaan varmistaa viherverkoston toimivuus ja jatkuvuus. Täydennysrakentamisalueilla voidaan tukeutua olemassa olevien palveluiden parantamiseen.

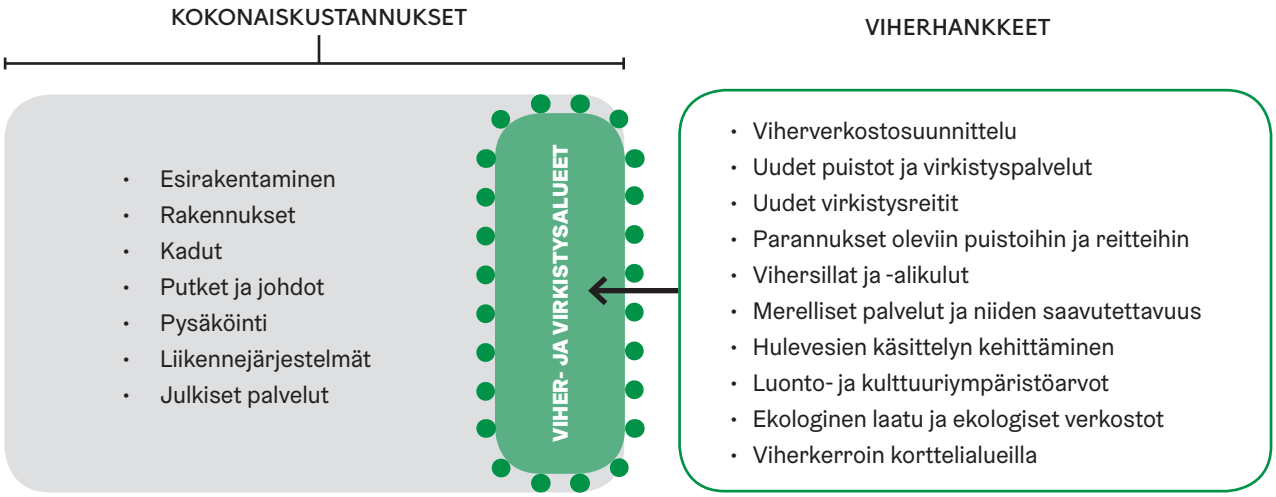
Tyypillisimpiä viherrakentamishankkeita ovat uudet puistot ja reitit, vanhojen puistojen kunnostaminen täydennysrakentamisalueilla sekä vihersormien ja poikittaisten viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuuden turvaaminen. Myös ekologista laatua, ekologista verkostoa ja hulevesien hyödyntämistä viheralueilla on kehitettävä.

KESKEISIMPIÄ LAAJOJA VIRKISTYS- JA VIHERVERKOSTON KEHITTÄMISKOHTEITA TOTEUTTAMISOHJELMAN I–II-VAIHEISSA OVAT:

- vihersormien kehittäminen ja turvaaminen
- poikittaisten viheryhteyksien parantaminen (viherlinjat)
- merellinen virkistysverkosto ja sen liittäminen mantereen virkistysverkostoon
- rantaraitti
- alueellisen viherverkoston parantaminen täydennysrakentamisen yhteydessä
- viherverkoston ekologisen ja maisemallisen laadun parantaminen esim. metsä-, niitty- ja siniverkoston ja hulevesien käsittelyn osalta
- kulttuuriympäristöjen kehittäminen osana virkistyspalveluverkostoa
- virkistysverkoston seudullisen jatkuvuuden turvaaminen.

Viher- ja virkistysverkoston kehittämistoimenpiteet ovat pohjana myös Kansallinen kaupunkipuisto -hankkeen perustamisselvitykselle, joka on tarkoitus tuoda kaupunginvaltuuston käsittelyyn kuluvan valtuustokauden aikana.

Julkisten viheralueiden ja virkistyspalveluiden lisäksi pihojen ja lähiympäristön laatuun ja monimuotoisuuteen tulee kiinnittää huomiota. Suunniteltaessa uusia asuntoalueita, lähiympäristön viher- ja virkistysverkosto tulee suunnitella samassa yhteydessä luontevaksi osaksi uutta rakennetta. Asuminen, liikenne, palvelut ja viheralueet integroidaan yhteen viihtyisäk-



Kuva: Rakentamis- ja viherhankkeiden yhteen kytkeytyminen

si kaupunkitilaksi. Viheralueet nivoutuvat korttelirakenteeseen puistoina, aukioina ja monipuolisena kaupunkivihreänä. Asukkaiden vapaa-ajan toimintojen tarpeet, liikkumisen edistäminen, terveellinen ympäristö ja urbaanit luontokokemukset ovat suunnittelun lähtökohtina. Näkymiä merelle sekä laajoille viheralueille hyödynnetään uudessa kaupunkirakenteessa. Kaupunkimaiseman vahvuuksia ja arvoympäristöjä hyödynnetään osana uutta urbaania kaupunkia. Viherkerrointa sovelletaan uusien alueiden suunnittelussa.

Jatkossa viher- ja virkistysverkoston ja virkistyspalveluiden suunnittelu ja toteuttaminen sekä arvojen turvaaminen tulee kytkeä kiinteäksi osaksi rakennettavien alueiden suunnittelua ja toteuttamista. Tavoitteena on, että sekä uusilla että vanhoilla alueilla on lopputilanteessa hyvät virkistyspalvelut, helposti saavutettava viherverkosto, viihtyisä ja terveellinen lähiympäristö sekä kestävä viherrakenne.

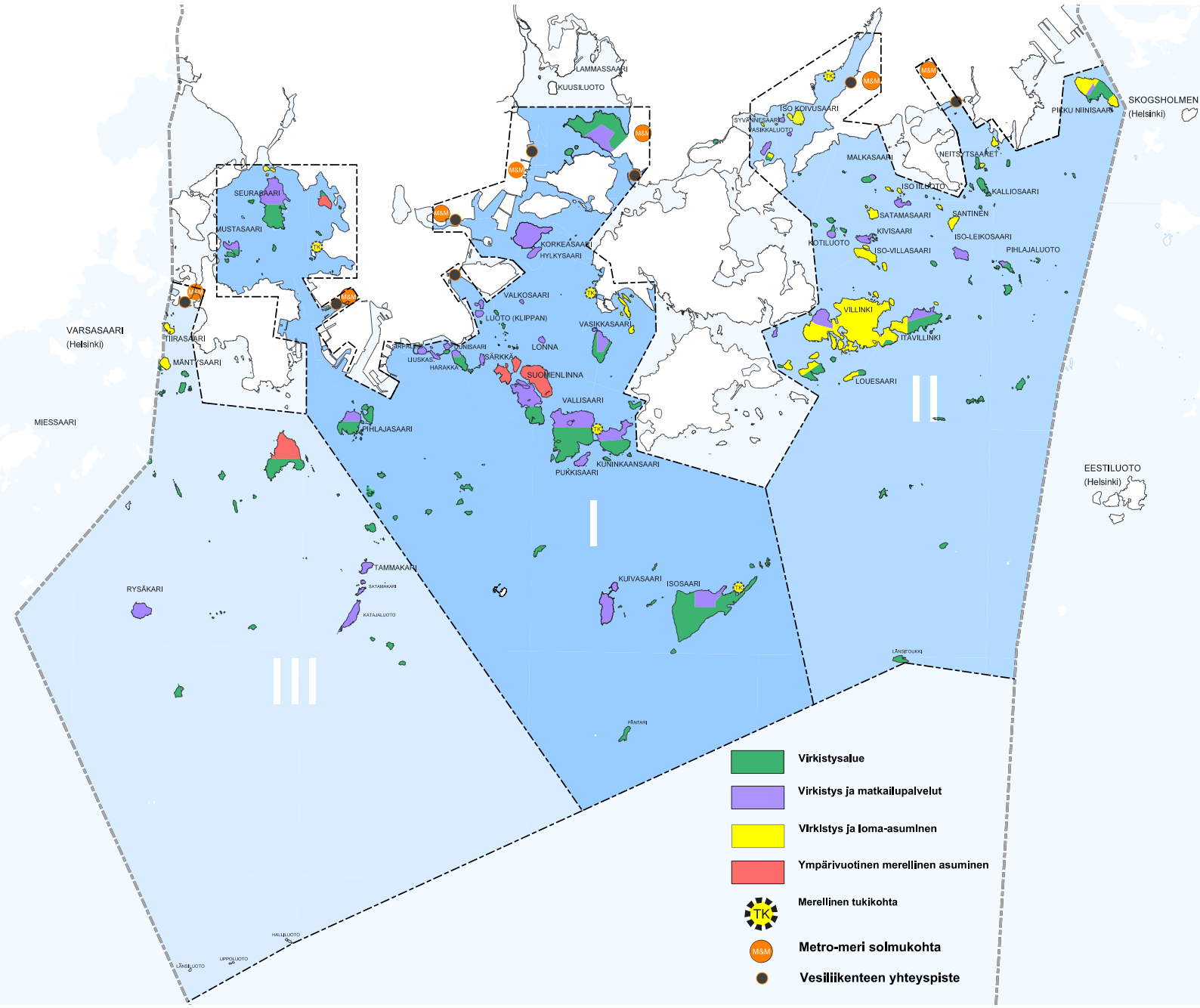
2.12.2 Merellisyys

Kaupunkistrategian mukaisesti Helsingin merellisyyttä hyödynnetään entistä vahvemmin Helsingin vetovoimatekijänä ja osana koko Helsingin ja helsinkiläisten virkistysverkostoa. Merellisten alueiden kehittämistä ohjaamaan laaditaan osana kaupungin merellistä strategiaa kaupunkiympäristön toimialan merellinen strategia, jonka valmisteluaineiston perusteella merialueen toimintojen kehittämistä koskevat vyöhykkeet (I–III) on otettu mukaan toteuttamisohjelmaan. Merellisen Helsingin kehittäminen aloitetaan niistä Helsingin edustan saariston ja itäisen saariston kohteista (I-II), joissa on parhaat valmiudet yleiskaavan tavoitteiden mukaiseen toteuttamiseen.

Merellisen strategian ydin on merellisen Helsingin toiminnallinen avaaminen kaikille kaupunkilaisille. Merellisten alueiden toimintaa ja maankäyttöä suunnitellaan hallittuna kokonaisuutena. Merellisten alueiden kehittämisen tavoitteena on entistä helpompi pääsy rannoille ja saarille, virkistyskäyttömahdollisuuksien ja vesiliikenneyhteyksien parantaminen sekä saariston huollon toimivuus. Tavoitteena on myös mahdollistaa rannoilla monipuolisesti erilaisia palveluita ja toimintaa, kuten matkailua ja kulttuuria.

Merellisten alueiden kehittämisen tärkeitä osa-alueita ovat saavutettavuuden ja vesiliikenteen parantaminen, virkistysmahdollisuuksien parantaminen, huoltoverkostojen kehittäminen, toimintojen ja palveluiden kehittäminen, elinkeinotoiminnan edellytysten turvaaminen sekä maiseman ja ekologisen kestävyyden huomioon ottaminen ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen. Merellisen strategian keskeistä sisältöä ovat erilaisten verkostojen tunnistaminen ja suunnitteleminen. Rantojen ja saariston suunnittelu toteutetaan Itämeren ja saariston herkän luonnon ehdoilla.

Merellisiä alueita kehitetään tiiviissä vuoropuhelussa merellisten toimijoiden kanssa. Yhteiskehittelyn kautta pyritään löytämään saariston ja rantojen kehitettäviä tähtikohteita, uusia yhteystarpeita ja paikkoja merellisille toiminnoille. Saarten avaaminen suunnitellaan vaiheittain olemassa olevia valmiuksia hyödyntäen. Jatkossa vesijoukkoliikenteen, infrastruktuurin ja teknisen huollon toteuttaminen vaativat erityisiä investointeja kuten vesiliikenteen yhteyslaitureita, huoltopisteitä ja siltoja. Merelliset palvelut puolestaan lisäävät kaupungin vetovoimaisuutta.



Kuva: Merellisen virkistysverkon toteuttaminen.

Vyöhyke I*: Saariston ja merialueiden osa, jossa on parhaat valmiudet uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaiseen kehittämiseen. Alueen saaristo on pääosin teknisen huollon ja reittiliikenteen piirissä. Saavutettavuutta ja vesiliikenteen yhteyksiä parannetaan, uusia palveluja ja toimintoja mahdollistetaan, olemassa olevia verkostoja vahvistetaan, huolto- ja infraverkostoa kehitetään ja luontoarvot turvataan.*

Vyöhyke II*: Saariston ja merialueiden osa, jossa on hyvät valmiudet uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaiseen kehittämiseen. Alue on pääosin asemakaavoitettu ja alueen saariin on laadittu teknisen huollon suunnitelmia. Osalla alueesta on reittiliikennettä. Saavutettavuutta ja vesiliikennettä kehitetään, palveluja ja toimintoja mahdollistetaan, olemassa olevia verkostoja vahvistetaan, huolto- ja infraverkostoa kehitetään ja luontoarvot turvataan.*

Vyöhyke III*: Saariston ja merialueiden osa, jossa on rajoittuneet valmiudet uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaiseen kehittämiseen. Aluetta ei ole asemakaavoitettu ja sillä olevat saaret ovat kaukana infraverkostoista. Saavutettavuutta ja vesiliikennettä kehitetään, palvelumahdollisuuksia ja huolto- ja infraverkoston kehittämismahdollisuuksia tutkitaan ja luontoarvot turvataan.*

2.12.3 Kaupunkiluonto

Kaupunkiluontoverkostoja on suunniteltu osana yleiskaavatyötä ja niitä kehitetään osana virkistysverkostoa koko kaupungin alueella Helsingin luonnonsuojeluohjelman, kaupunkistrategian ja yleiskaavan Kaupunkiluonto-teemakartan tavoitteiden mukaisesti. Metsäverkoston ja muiden ekologisten verkostojen jatkuvuus, pienvesien ja rannikkovesien parantaminen ja luonnon monimuotoisuus ovat lähtökohtina kaikkien toteuttamisvaiheiden suunnittelulle. Metsäverkoston kehittämistä ja kytkeytymistä muuhun suunnitteluun on valmisteltu yhteistyössä toimialan asiantuntijoiden kanssa kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen mukaisesti (ks. taulukko). Virkistysverkoston ja ekologisen verkoston suunnittelu ja toteutus tehdään osana rakentamishankkeita kuitenkin niin, että kaupunkiluontoverkostojen osat suunnitellaan kokonaisuuksina ennakoiden myös verkoston eheyttämistarpeet.

KAUPUNKI LUONTO -TEEMA	METSÄVERKOSTON OSA	TAVOITE EKOLOGISELLE LAADULLE	VIRKISTYSKÄYTÖN TARPEIDEN JA MAISEMAN ARVOJEN HUOMIOIMINEN	SUUNNITTELUN JA HOIDON TOIMENPITEET
SL	Metsäiset luonnonsuojelualueet	Metsäekosysteemin alkuperäisluonnon turvaaminen	Virkistyskäytön kanavoiminen	Kaavoitus ja rauhoitus. Hoito- ja käyttösuunnitelmat. Vesitasapainon suunnittelu
	Metsäverkoston ydinalueet	Metsäekosysteemin ja ekologisen laadun ja toimivuuden säilyttäminen	Varautuminen lisääntyvään virkistyskäyttöön. Alueiden turvallisuus, kestävyys ja viihtyisyys. Metsän tunnun säilyttäminen.	Kaavoitus, vihersormien- ja -verkoston ekologiset kokonaistarkastelut, aluesuunnitelmat, luonnonhoitosuunnitelmat ja hoito
	Metsäverkoston runkoyhteydet (Vihersormet)	Jatkuvuus, ekologiset yhteydet, kytkeytyneisyyden ja ekologisen laadun säilyttäminen ja ylläpito	Varautuminen lisääntyvään virkistyskäyttöön. Yhteyksien turvallisuus, kestävyys ja viihtyisyys. Metsän tuntu	Kaavoitus, vihersormien ja –verkoston ekologiset kokonaistarkastelut, aluesuunnitelmat, luonnonhoitosuunnitelmat ja hoito
	Poikittaiset, vihersormia yhdistävät metsäiset ekologiset yhteydet	Jatkuvuus, ekologiset yhteydet, kytkeytyneisyyden ylläpito, ekologinen laadun kehittäminen	Metsäverkostoyhteyksiä kehitetään virkistysalueiden ja virkistysyhteyksien osana.	Kaavoitus, alueittaiset ekologiset kokonaistarkastelut, Aluesuunnitelmat, luonnonhoitosuunnitelmat ja hoito, Puistojen yleissuunnitelmat ja toteutussuunnittelu.
	Katkonaiset, kehitettävät metsäverkosto-yhteydet	Kytkeytyneisyyden parantaminen, ekologisen laadun kehittäminen, viher-tehokkuustavoite ja latvusyhteydet	Virkistysalueiden ja virkistysyhteyksien puustoista verkostoa parannetaan katupuu- ja muilla istutuksilla	Asemakaava- ja toteutussuunnitelmat verkostotarkasteluna. Aluesuunnitelmat, luonnonhoitosuunnitelmat ja puistosuunnittelu. Puiden istutukset ja hoito

Taulukko: Metsäverkoston osien kehittäminen osana viherverkostoa. Metsäverkoston kehittämisen toimenpiteet perustuvat Helsingin luonnonsuojeluohjelmaan 2015–2024 liittyvään metsäverkostoselvitykseen ja yleiskaavan Kaupunkiluonto-teemakarttaan. Olemassa olevaan metsäverkostoon liittyvässä kaavoituksessa, hoidossa ja kehittämisessä otetaan huomioon luonnonsuojeluarvot, luonnon monimuotoisuus, ekologinen kytkeytyneisyys, kulttuuriympäristön ja maiseman arvot sekä virkistyskäytön tarpeet. Katkonaisten metsäverkostoyhteyksien ekologista laatua kehitetään rakennetuissa viherympäristöissä. Yhteyden luonne voi vaihdella puistomaisesta luonnonmukaiseen. Yhteyksiä parannetaan esimerkiksi jalankulku- ja polkupyöräyhteyksiin liittyvillä istutuksilla, puistoketjuilla, katupuu- tai muilla istutuksilla tai pihojen kasvillisuudella. Tarvittaessa rakennetaan vihersiltoja ja alituksia tai tehdään tarvittavia viherverkostoa eheyttäviä toimenpiteitä.

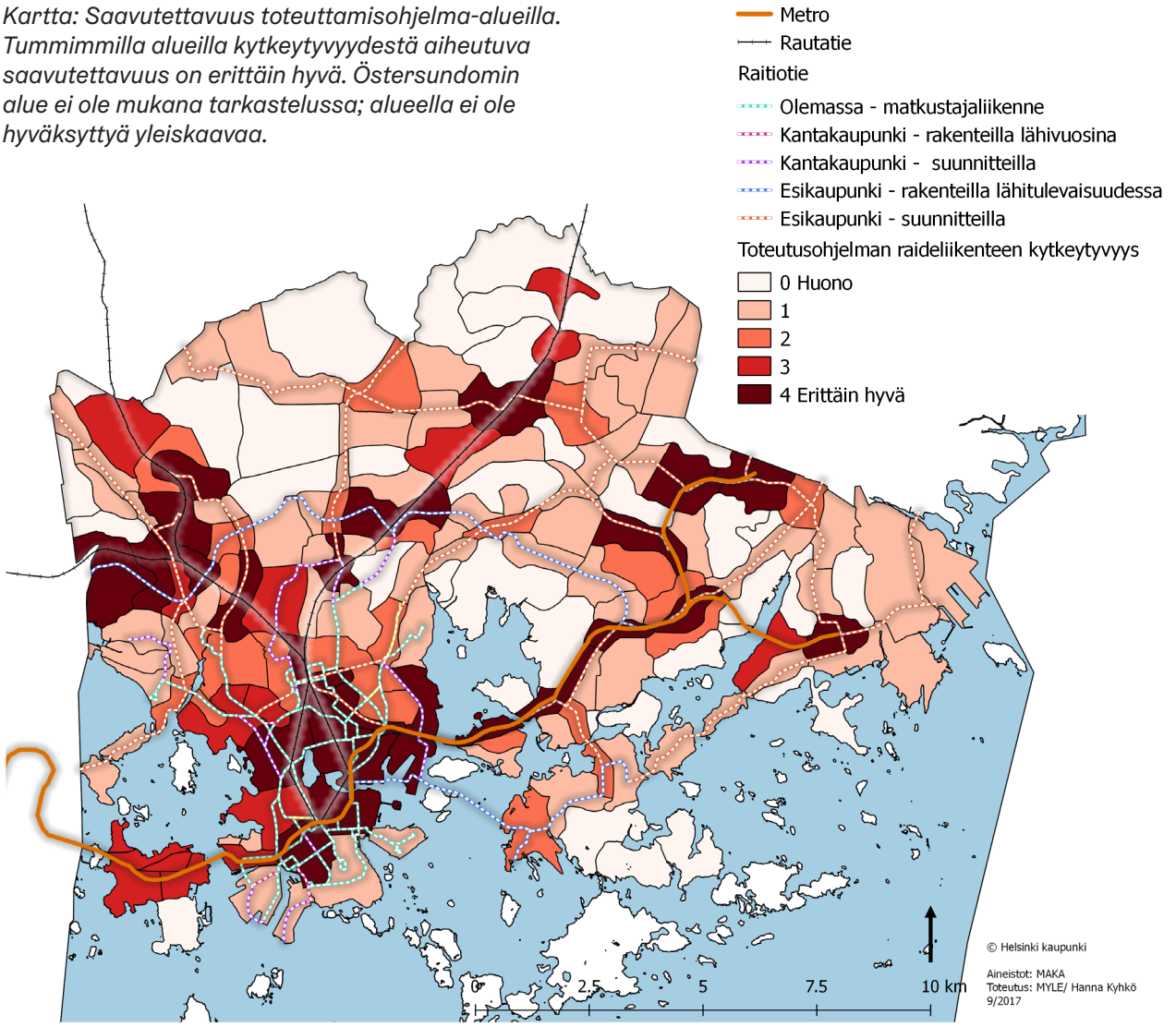
Kaupunkistrategiassa esitettyä kaupunkirakenteen viherpinta-alan lisäämistä hulevesien hallinnan edistämiseksi edistetään hyödyntämällä suunnittelussa mm. viherkerroin-menetelmää. Menetelmä asettaa tavoitteita tiiviin kaupunkirakenteen korttelialueiden viherrakentamiselle. Viherkertoimen käytössä huomioidaan ekologisuus, toiminnallisuus, maisema, kunnossapito ja jatkossa myös hulevedet. Vihertehokkuutta voidaan lisätä säästämällä olevaa tai istuttamalla uutta kasvillisuutta ja rakentamalla hulevesipainanteita tai viherkattoja. Istutukset ja hulevesien hallinta auttavat ilmastonmuutoksen aiheuttamien sään ääri-ilmiöiden hallinnassa. Viherkertoimen käyttö on perusteltua myös laajoihin viheralueisiin tai luontokohteisiin rajautuvilla rakentamisalueilla. Viherkerrointa on testattu esimerkiksi Kuninkaantammen asuntoalueen suunnittelussa. Lähde: Viherkerroinmenetelmän kehittäminen Helsingin kaupungille -loppuraportti. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 8/2014.

2.13 Saavutettavuus raideliikenteellä

Yleiskaavan tavoitteena on tehdä Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki. Alueet kytkeytyvät tulevaisuudessa toisiinsa raideliikenteellä, jolloin solmukohdista muodostuu erityisen saavutettavia. Toteuttamisohjelman alueet on tässä tarkastelussa painotettu sillä, miten hyvin ne vastaavat yleiskaavan raideliikenteen verkostokaupungin tavoitteita.

Kaikki toteuttamisohjelma-alueet on jaettu tarkastelukartassa luokkiin 0–4 riippuen siitä, kuinka hyvin saavutettavissa ne ovat nykyisessä ja tulevassa raideliikenneverkostossa. Toteuttamisohjelmassa saavutettavuutta on tarkasteltu ratojen määrällä per alue niin, että jo nyt olemassa olevilla radoilla on suurempi painoarvo, samoin raskaalla raideliikenteellä on korkeampi painoarvo, koska ne kytkevät alueet myös seudullisesti.

Kartta: Saavutettavuus toteuttamisohjelma-alueilla. Tummimmilla alueilla kytkeytyvyydestä aiheutuva saavutettavuus on erittäin hyvä. Östersundomin alue ei ole mukana tarkastelussa; alueella ei ole hyväksyttyä yleiskaavaa.



KRITEERIT OVAT OLLEET SEURAAVAT:

4. Raskas raide + pikaraitiotie tai kaksi (2) raskasta raideyhteyttä tai raskaan raideliikenteen haarautumiskohta eli solmukohta
3. Raskas raide tai kolme (3) pikaraitiotietä
2. Kaksi (2) pikaraitiotietä tai yksi (1) pikaraitiotie + kaupunkiraitiotie/bussirunkolinja / alueen välittömässä läheisyydessä raskas raide ja pikaraitiotie
1. Yksi (1) pikaraitiotie tai kaupunkiraitiotie tai alueen välittömässä läheisyydessä kaksi (2) pikaraitiotietä tai raskas raideyhteys
0. Ei raideyhteyksiä.

Saavutettavuuden näkökulmasta rakentamiselle otollisia alueita ovat erityisesti neloskriteerin täyttävät alueet, joilla on jo valmiiksi raideliikennettä tai joille muodostuu pikaraitiotieverkon risteyskohtia. Tällaisia hyvän saavutettavuuden alueita ovat: koko Itäväylän alue, Länsiväylä, Haagan liikenneympyrän alue, Pasila, Sörnäinen, Malmi, Pitäjänmäki, Oulunkylä ja Viikki.

2.14 Kaupunkirakenteen laatu ja urbaani kaupunkielämä

Yleiskaavan yksi keskeinen tavoite on mahdollistaa urbaanin Helsingin laajeneminen. Urbaanin kaupungin edellytyksiä on toteuttamisohjelmassa arvioitu kaupungin fyysisen ja toiminnallisen rakenteen näkökulmista. Toteuttamisen kannalta esille nousevat bulevardikäytävät kaupunginosineen sekä esikaupunkien keskustat ja yleisesti täydennysrakentaminen.

Yleiskaavan urbaaneimmat alueet ovat keskusta-alueilla, joita on kantakaupungissa ja sen laajentumisalueilla, uusilla kaupunkibulevardialueilla, raideliikenteen asemien ympärillä ja täydennysrakennettavissa lähiökeskustoissa.

Urbaanin kaupunkielämän edellytykset liittyvät sekä kaupungin fyysiseen rakenteeseen että sen toimintoihin. Katujen, rakennusten ja aukioiden koko ja mittasuhteet, etäisyydet ja vaihtelevuus määrittävät fyysisen kaupungin ominaisuudet. Nämä omaisuudet puolestaan luovat olosuhteet toiminnalliselle kaupungille, kuten yritystoiminnalle ja kaupunkikulttuurille kaupunkitilaa elävöittävine asukas- ja yleisötapahtumineen.

Perinteinen urbaani tila on useimmiten rakennettu katu tai aukio. Urbaanissa kaupungissa ihmiset viihtyvät ulkona ja pohjoisen ilmaston kaupungissa myös niihin liittyvissä yksityisissä ja julkisissa sisätiloissa. Maankäyttö on tehokasta ja toiminnot ovat sekoittuneet; kauppa ja palvelut ovat lähellä asuntoja ja niihin on helppo kulkea kävellen. Julkiset ulkotilat ovat viihtyisiä ja laadukkaita, jalankulku on sujuvaa ja ympäristön laatu on huoliteltua. Katu ei ole vain liikkumista varten, vaan paikka kohtaamiseen. Ihmisen mittakaavan huomiointi on tärkeää; kaupunkitilojen mitoituksen tulee tukea sosiaalista kanssakäymistä ja katuvarsien arkkitehtuurin tulee olla vaihtelevaa ja kiinnostavaa erityisesti silmän korkeudella. On yhteisöllisyyttä ja paikallisuutta. Urbaanissa ympäristössä voi kohdata toisia ihmisiä myös sattumanvaraisesti. Anonyymi yhteisöllisyys, mahdollisuus kohdata tuntematon kaupunkilainen onkin urbanismin tärkeä piirre.

Bulevardikaupunginosat

Uudet bulevardikaupunginosat sijoittuvat pääosin ennestään rakentamattomalle maalle, joten urbaanin kaupungin toteuttamiselle on hyvät edellytykset. Erityisen haasteen asettaa voimakas läpikulkuliikenne. Jalankulun ja pyöräilyn laadukkaisiin reitteihin pääkadun varressa ja sen yli kiinnitetään erityistä huomiota. Mielenkiintoinen katutila kivijalkakauppoineen sekä toimivat kulkureitit sekä hyvät joukkoliikenneyhteydet parantavat koettua ympäristön laatua.

Bulevardikaupunginosat rakentuvat olemassa olevien kaupunginosien väliin ja eheyttävät kaupunkirakennetta. Erityisen vahvasti eheyttäviä kaupunginosia syntyy Lahdenväylän, Itäväylän, Laajasalon ja Tuusulanväylän eteläosan bulevardien varsille. Vihdintien varressa eheyttävyys riippuu siitä, kuinka hyvin toimitilat onnistutaan integroimaan muuhun kaupunkirakenteeseen. Länsiväylän, Lahdenväylän, Itäväylän ja Laajasalon bulevardeissa on erityisiä meri- ja jokimaisemapotentiaaleja. Olevaan ympäristöön sovittaminen vaatii erityistä huomiota osin Vihdintien, koko Hämeenlinnanväylän ja osin Tuusulanväylän varsissa mm. kaupunkipurojen vuoksi, joissa lähtökohdat kuitenkin osaltaan tuottavat edellytyksiä viihtyisälle kaupunkiympäristölle.

Esikaupunkien keskustat ja täydennysrakentamisalueet

Kaupungin eri osien tasapuolisen kehityksen vuoksi myös olevien keskustojen on uudistuttava. Poikittaiset pikaraitiotiet luovat uusia yhteyksiä ja muodostavat verkostokaupunkia. Olemassa olevien kaupunginosakeskustojen kehittäminen on suurimmalta osaltaan täydennysrakentamista, jolle on potentiaalia erityisesti Jokeri 1:n varressa sekä Jokeri 2:n varressa Koillis- ja Itä-Helsingissä. Olevaan ympäristöön sovittaminen vaatii resursseja erityisesti Jokeri 2:n läntisen osan ja Saaristoratikan varressa mm. kulttuuriympäristö- ja luonnonarvojen vuoksi. Jokeri 2:n itäosassa (Kontula, Vuosaari) metsälähiön rakenteen sovittaminen raidekaupunginosien urbaaneihin tavoitteisiin edellyttää huolellista suunnittelua.

Täydennysrakentamisen painopistealueiden ja keskustojen ulkopuolella täydennysrakentaminen lisää

etenkin pohjoisen ja itäisen Helsingin laajoilla pientaloalueilla asukasmääriä ja vahvistaa näitä palvelevien alueellisten keskustojen elinvoimaa.

Helsingin urbaanin kaupunkirakenteen laatutekijöitä on käsitelty Yleiskaavan visiovaiheen raportissa Kohti urbaanimpaa Helsinkiä (2013:2).

Helsingin kaupunki /
kaupunkiympäristön toimiala

Kuvailulehti

Tekijä(t)	Maankäytön yleissuunnittelu / Yleiskaavoitus
Nimeke	Yleiskaavan toteuttamisohjelma; LIITE 1: Aluekokonaisuudet ja tarkastelunäkökulmat
Sarjan nimeke	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja
Sarjanumero	2017:13
Julkaisuaika	Marraskuu 2017
Sivuja	43
Liitteitä	
ISBN	978-952-331-363-7 (verkkoversio), 978-952-331-362-0 (painettu)
ISSN	2489-4230 (verkkoversio), 2489-4222 (painettu)
Kieli, koko teos	Suomi
Kieli, yhteenveto	-

Tiivistelmä:

Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelma on kaupunkivaltuustossa 26.10.2016 hyväksytyn yleiskaavan jatkosuunnittelua ajoittava ohjelma. Aluekokonaisuudet ja arviointinäkökulmat –dokumentti taustoittaa yleiskaavan toteuttamisohjelman tietopohjaa sekä suunnittelu- ja selvitystöitä. Yleiskaavan toteuttamisohjelmatyössä on tarkasteltu bulevardikaupunginosien ja raidevyöhykkeiden muodostamia aluekokonaisuuksia sekä merellisiä ja täydennysrakentamisen painopisteitä. Kehitettäväksi osoitettujen alueiden valintaan ovat vaikuttaneet kriteereihin perustuva arviointityö, toteuttamisohjelmaluonnoksesta saadut kommentit sekä poliittinen tahtotila.
Aluekokonaisuuksien toteutumisaikataulutukseen vaikuttavat useat tekijät ja näkökulmat. Kriteereinä ovat toteuttamisohjelmatyössä olleet ilmastonmuutos, talous, (kaupunki-, kunta- ja kaavatalous), tekninen toteutettavuus, raideliikenteen toteutettavuus, liikenteen toimivuus, maanomistus, kaupan ja julkisten palveluiden muodostama palveluverkko, elinkeinot ja kansainvälinen kilpailukyky, sosiaalinen rakenne, virkistys ja vapaa-aika, saavutettavuus raideliikenteellä sekä kaupunkirakenteen laatu – urbaani kaupunkielämä. Näin on ollut mahdollista verrata aluekokonaisuuksia ja liikennehankkeita suhteessa yleiskaavan ja toteuttamisohjelman tavoitteisiin, sekä tunnistaa rakentamiskokonaisuuksien ja hankkeiden toteuttamisedellytyksiä ja keskinäisiä riippuvuuksia.

Avainsanat	yleiskaava, yleiskaavan toteuttamisohjelma, asemakaavoituksen suunnittelun ajoitus, kriteerit, tarkastelunäkökulmat

Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.

www.hel.fi/kaupunkiymparisto